CINNEADH (AE) 2022/795 ÓN gCOIMISIÚN

an 10 Meán Fómhair 2021

maidir le státchabhair i bhfabhar Alitalia SA.48171 (2018/C) (ex 2018/NN, ex 2017/FC) arna gcur chun feidhme ag an Iodáil

(a bhfuil fógra tugtha ina leith faoi dhoiciméad C(2021) 6659)

(Is é an leagan Iodáilise an t-aon leagan atá barántúil)

(Téacs atá ábhartha maidir le LEE)

TÁ AN COIMISIÚN EORPACH,

Ag féachaint don Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, agus go háirithe an chéad fhomhír d'Airteagal 108(2) de,

Ag féachaint don Chomhaontú ar an Limistéar Eorpach Eacnamaíoch, agus go háirithe Airteagal 62(1)(a) de,

Tar éis fógra a thabhairt do na páirtithe leasmhara lena mbaineann faoina mbarúlacha a chur isteach de bhun na bhforálacha sin ([1]), agus ag féachaint dá mbarúlacha,

De bharr an mhéid seo a leanas:

1. **NÓS IMEACHTA**

(1) An 5, 12 agus 15 Bealtaine 2017, faoi seach, rinne na haerlínte Ryanair Ltd ("Ryanair"), Adria Airways d.o.o. ("Adria") agus IAG International Airlines Group S.A. ("IAG") ("na gearánaigh" go comhpháirteach) trí ghearán fhoirmiúla a chur faoi bhráid an Choimisiúin lenar líomhnaíodh gur dheonaigh an Iodáil státchabhair neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach do Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria ("Alitalia"). Léirigh na gearánaigh an 2 Bealtaine 2017 gur dheonaigh údaráis na hIodáile tacaíocht leachtachta do Alitalia i bhfoirm iasachta ar fiú EUR 600 milliún í ("an iasacht tosaigh"). Líomhain na gearánaigh gur státchabhair neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach ba ea an iasacht tosaigh.

(2) An 14 Meitheamh 2017, chuir an Coimisiún na gearáin ar aghaidh chuig údaráis na hIodáile, á iarraidh orthu na saincheisteanna a tugadh ar aghaidh sna gearáin sin a shoiléiriú. D'fhreagair údaráis na hIodáile an iarraidh sin an 18 Iúil 2017, agus chuir an Coimisiún an freagra sin ar aghaidh chuig na gearánaigh an 30 Samhain 2017.

(3) An 20 Meitheamh, an 12 Meán Fómhair agus an 16 Deireadh Fómhair 2017, chuir IAG isteach breis faisnéise agus eolais agus é tugtha cothrom le dáta maidir leathnú líonra bealaigh Alitalia tar éis dheonú na hiasachta tosaigh.

(4) An 30 Deireadh Fómhair 2017, chuir Adria faisnéis isteach lena léirítear i leith Dhlí Foraithne Uimh. 148 an 16 Deireadh Fómhair 2017 maidir le "Forálacha práinneacha maidir le hábhair airgeadais agus le haghaidh riachtanais neamh-iarchurtha" ([2]) (Dlí Foraithne Uimh. 148/2017") go ndearnadh foráil leis maidir le hiasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í a dheonú do Alitalia ("an iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í"), rud a fhágann gur EUR 900 milliún a bhí i méid iomlán na hiasachta (tagrófar go comhpháirteach don iasacht tosaigh agus don iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í mar "an dá iasacht Stáit").

(5) An 21 Nollaig 2017, sheol an Coimisiún iarraidh ar fhaisnéis chuig údaráis na hIodáile agus d'fhreagair siad an iarraidh sin an 24 Eanáir 2018.

(6) An 23 Eanáir 2018, thug an Iodáil fógra faoin dá iasacht Stáit mar chúnamh tarrthála de réir bhrí na dTreoirlínte maidir le státchabhair chun teacht i gcabhair ar ghnóthais neamhairgeadais atá i gcruachás agus athstruchtúrú a dhéanamh orthu ([3]) (na "Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú").

([1]) IO C 256, 20.7.2018, lch. 4.

([2]) Decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 - Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili (GU Serie Generale no. 242, 16.10.2017).

([3]) Teachtaireacht ón gCoimisiún – Treoirlínte maidir le Státchabhair chun teacht i gcabhair ar ghnólachtaí neamhairgeadais atá i gcruachás agus athstruchtúrú a dhéanamh orthu (IO C 249, 31.7.2014, lch. 1).

(7) Le litir dar dáta an 23 Aibreán 2018, chuir an Coimisiún an Iodáil ar an eolas go raibh cinneadh déanta aige an nós imeachta dá bhforáiltear in Airteagal 108(2) CFAE a thionscnamh i leith an dá iasacht Stáit.

(8) Foilsíodh an cinneadh ón gCoimisiún chun an nós imeachta a thionscnamh ("an Cinneadh Tosaigh") in Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh an 20 Iúil 2018. D'iarr an Coimisiún ar pháirtithe leasmhara a mbarúlacha a chur isteach maidir leis an gCinneadh Tosaigh.

(9) Fuair an Coimisiún barúlacha ón Iodáil, le litreacha dár dáta an 25 Bealtaine 2018 agus an 25 Meán Fómhair 2018, agus ó thrí pháirtí leasmhara: (i) Aegean Airlines S.A. ("Aegean"), (ii) páirtí leasmhar a d'iarr go ndéanfaí a chéannacht a shiarchoinneáil de bhun Airteagal 6(2) de Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle ([4]) ("an páirtí leasmhar anaithnid') agus (iii) Ryanair. An 15 Samhain 2018 agus an 17 Eanáir 2019, sheol an Coimisiún barúlacha na dtrí pháirtí leasmhara chuig údaráis na hIodáile á iarraidh orthu a mbarúlacha a chur isteach, rud a rinne siad le litir dar dáta an 20 Márta 2019.

(10) D'iarr an Coimisiún breis soiléirithe ó údaráis na hIodáile an 17 Meán Fómhair 2018, an 23 Samhain 2018, an 6 agus an 11 Nollaig 2018, an 26 Feabhra 2019, an 10 Bealtaine 2019 agus an 2 Iúil 2019. An 19 Meán Fómhair 2019 agus an 28 Deireadh Fómhair 2019, sheol an Coimisiún meabhrúcháin maidir le freagraí a bhí in easnamh ar an iarraidh ar fhaisnéis an 2 Iúil 2019.

(11) Sholáthair údaráis na hIodáile breis barúlacha agus faisnéise don Choimisiún an 1 Deireadh Fómhair 2018, an 9 agus an 27 Samhain 2018, an 17 Nollaig 2018, an 25 Eanáir 2019, an 11 Feabhra 2019, an 1 agus an 18 Aibreán 2019, an 15 Bealtaine 2019, an 3 agus an 12 Meitheamh 2019, an 9 Iúil 2019, an 6 Lúnasa 2019, an 2 Deireadh Fómhair 2019, an 17 Deireadh Fómhair 2019 agus an 19 Samhain 2019.

(12) Bhuail ranna an Choimisiúin le húdaráis na hIodáile roinnt uaireanta, lena n-áirítear na dátaí seo a leanas: an 15 Meitheamh 2017, an 26 Iúil 2017, an 9 Feabhra 2018, an 13 Aibreán 2018, an 27 Meán Fómhair 2018, an 14 Samhain 2018, an 14 Nollaig 2018, an 16 Eanáir 2019, an 20 Feabhra 2019, an 21 Feabhra 2019, an 9 Aibreán 2019, an 20 Meitheamh 2019, an 26 Iúil 2019 agus an 27 Meán Fómhair 2019.

(13) Ina theannta sin, bhuail an Coimisiún le Alitalia (an 21 Feabhra 2019 agus an 9 Aibreán 2019), Aegean (an 10 Eanáir 2019) agus leis an bpáirtí leasmhar anaithnid (an 21 Márta 2019).

(14) An 7 Márta 2019, chuir Adria ([5]) gearán nua isteach lenar líomhnaíodh gurbh é a bhí i gcur siar dhátaí aibíochta an dá iasacht Stáit cabhair neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach. An 22 Márta 2019, chuir an Coimisiún an gearán sin ar aghaidh chuig údaráis na hIodáile, á iarraidh orthu na saincheisteanna a tugadh ar aghaidh sa ghearán sin a shoiléiriú. D'fhreagair an Iodáil an iarraidh sin an 6 Lúnasa 2019.

2. TUAIRISC AR AN DÁ IASACHT STÁIT AGUS FÍORAIS ÁBHARTHA

2.1. An dá iasacht Stáit a dheonaigh Stát na hIodáile

(15) An 23 Aibreán 2018, d'oscail an Coimisiún an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil maidir leis an dá iasacht Stáit ("an beart").

(16) Rinneadh foráil maidir leis an iasacht tosaigh i nDlí Foraithne Uimh. 55 an 2 Bealtaine 2017 maidir le "Bearta práinneacha chun leanúnachas na seirbhíse arna soláthar ag Alitalia S.p.A. a áirithiú." ([6]) ("Dlí Foraithne 55/2017"). Cuireadh Alitalia S.p.A i riarachán urghnách an 2 Bealtaine 2017 (féach aithris 41).

([4]) Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle an 13 Iúil 2015 lena leagtar síos rialacha mionsonraithe maidir le hAirteagal 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh a chur i bhfeidhm (IO L 248, 24.9.2015, lch. 9).

([5]) Bhí gearán déanta ag Adria cheana maidir leis an iasacht tosaigh agus bhí gearán déanta aige cheana freisin maidir leis an iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í (féach aithrisí 1 agus 4), ach ní raibh barúlacha soláthartha aige maidir leis an gCinneadh Tosaigh.

([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 no. 100, 2.5.2017). Cé go ndeachaigh Dlí Foraithne 55/2017 i léig ós rud é nár tiontaíodh ina dhlí é laistigh den teorainn ama ábhartha, coinníodh a éifeachtaí ar bun le Dlí Uimh. 96 an 21 Meitheamh 2017.

(17) Le hAirteagal 1 de Dhlí Foraithne 55/2017 rinneadh foráil maidir leis seo: "chun go seachnófar cur isteach ar an tseirbhís arna soláthar ag Alitalia –Società Aerea Italiana –S.p.A faoi riarachán urghnách, le haghaidh nasceitiltí intíre agus idirnáisiúnta, lena n-áirítear iad sin lena mbaineann oibleagáidí seirbhíse poiblí de réir bhrí na reachtaíochta Eorpaí reatha, agus cruatan sóisialta agus cur isteach tromchúiseach ar úsáideoirí a chruthófaí de dheasca an chur isteach sin á gcur san áireamh, soláthraítear leis seo maoiniú sé chéad milliún euro ar íocaíocht ar feadh tréimhse 6 mhí (…) i bhfabhar Alitalia –Società Aerea Italiana –S.p.A. i riarachán urghnách, rud atá le húsáid le haghaidh riachtanais bhainistíochta láithreacha na cuideachta céanna agus cuideachtaí eile de chuid an ghrúpa faoi réir an nós imeachta riaracháin urghnách (…)". Cé go dtagraítear leis an reachtaíocht deonúcháin don bheart mar "maoiniú" agus nach ndearna an Iodáil agus Alitalia comhaontú iasachta, úsáideann an Coimisiún an téarma "iasacht" chun tagairt a dhéanamh don bheart ós rud é go raibh an maoiniú inaisíoctha le hús.

(18) Dheonaigh an Stát an iasacht tosaigh le ráta úis Euribor 6 mhí plus 1 000 bonnphointe, agus bhí sí le haisíoc laistigh de 6 mhí amhail ó chéad eisíocaíocht na hiasachta, i.e faoin 5 Samhain 2017. Bhí tosaíocht ag an iasacht tosaigh ar aisíocaíocht aon fhéich eile arna ghiniúint ag Alitalia le linn an nós imeachta riaracháin urghnách.

(19) Chuir an Iodáil fad 6 mhí le dáta aibíochta na hiasachta tosaigh ar dtús, go dtí an 5 Bealtaine 2018, le Dlí Foraithne 148/2017; ina dhiaidh sin le Dlí Uimh. 172 an 4 Nollaig 2017 ([7]) ("Dlí 172/2017"), chuir sí fad leis an dáta aibíochta go dtí an 30 Meán Fómhair 2018. Fadú breise ar an iasacht tosaigh go dtí an 15 Nollaig 2018, leagadh síos é le Dlí Foraithne 38/2018 an 27 Aibreán 2018. Modhnaíodh an dáta aibíochta roinnt uaireanta ina dhiaidh sin (féach roinn 2.2.1).

(20) An iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í, dheonaigh an Iodáil le Dlí Foraithne 148/2017 í, ar a mbeidh an toradh an maoiniú Stáit a mhéadú suas le EUR 900 milliún. Le hAirteagal 12(2) de Dhlí Foraithne 148/2017 rinneadh foráil maidir leis seo: '*chun comhlíonadh na n-oibleagáidí iompair a thoimhdítear leis an riarachán urghnách a ráthú go dtí dáta dhífheistiú an ghnólachta gan cur isteach ar leanúnachas na seirbhíse aeriompair, chun soláthar tráthrialta nasceitiltí intíre agus idirnáisiúnta a áirithiú arna dhéanamh ag na gnóthais dá dtagraítear i mír 1 go dtí go dtabharfar an nós imeachta um dhífheistiú an ghnólachta chun críche, rud atá le sainiú agus le cur chun feidhme, déanfar an méid maoiniúcháin …. a mhéadú de EUR 300 milliún, rud atá le deonú in 2018*'. Ós rud é gur deonaíodh an iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í mar mhéadú ar mhéid na hiasachta tosaigh, bhí feidhm ag na téarmaí agus na coinníollacha céanna, lena n-áirítear an ráta úis, leis na téarmaí agus na coinníollacha a bhí i bhfeidhm maidir leis an iasacht tosaigh, seachas a mhéid a bhaineann le haibíocht na hiasachta. Rinneadh aibíochtaí an dá iasacht a shioncronú ina dhiaidh sin (féach roinn 2.2.1).

(21) De réir Dhlí Foraithne 148/2017, bhí an iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í le híoc ag an Stát le Alitalia in 2018 agus le haisíoc faoin 31 Nollaig 2018. Leis an Dlí Foraithne cuireadh síneadh freisin leis an sprioc-am le haghaidh thabhairt chun críche an nós imeachta tairisceana (féach roinn 2.6), agus sin go dtí an 30 Aibreán 2018 chun diúscairt choimpléasc gnó Alitalia a chumasú.

2.2. **Amlíne eisíocaíochtaí an dá iasacht Stáit**

(22) Deonaíodh an iasacht tosaigh agus an iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í le gníomhartha reachtacha agus bhí siad le híoc tar éis glacadh Foraithne ón Aire Forbartha Eacnamaíche mar aon leis an Aire Geilleagair agus Airgeadais. De réir na ngníomhartha reachtacha sin, maoiníodh an dá iasacht Stáit ón mbuiséad a leithdháileadh ar an Aire Forbartha Eacnamaíche.

(23) De réir Dhlí Foraithne 55/2017, deonaíodh an iasacht tosaigh chun go seachnófar cur isteach ar eitiltí idirnáisiúnta agus intíre Alitalia le linn a bheith faoi riarachán urghnách, lena n-áirítear eitiltí a thagann faoi Oibleagáidí Seirbhíse Poiblí (OSPanna) Alitalia, i bhfianaise na ndeacrachtaí sóisialta tromchúiseacha agus na míchaoithiúlachta tromchúisí a chruthófaí le haghaidh úsáideoirí de dheasca cur isteach ar eitiltí Alitalia.

([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 no. 284, 5.12.2017).

(24) Bhí an iasacht tosaigh le heisíoc le Foraithne ón Aire Forbartha Eacnamaíche i dteannta an Aire Geilleagair agus Airgeadais laistigh de 5 lá ó Alitalia a chur faoi riarachán urghnách, agus ba ghá í a úsáid le haghaidh riachtanais oibríochtúla phráinneacha na cuideachta céanna agus cuideachtaí eile de chuid an ghrúpa faoi réir an nós imeachta riaracháin urghnách. Le riachtanais oibríochtúla phráinneacha áiríodh freisin na riachtanais sin a bhaineann le córais idirnáisiúnta a úsáideadh chun caidreamh eacnamaíoch le hiompróirí a shocrú.

(25) An 4 Bealtaine 2017, d'iarr coimisinéirí urghnácha Alitalia tarraingt anuas airleacain phráinneach EUR 240 milliún ón iasacht EUR 600 milliún. De réir údaráis na hIodáile, rinneadh an méid sin go príomha chun (i) go seachnófar ídiú an airgid is gá chun gníomhaíochtaí gnó Alitalia a dhéanamh sna laethanta go díreach i ndiaidh thús an nós imeachta riaracháin urghnách, agus chun (ii) go gceadófar do Alitalia an taisce ráthaíochta arna hiarraidh ag an gComhlachas Aeriompair Idirnáisiúnta ("IATA") a íoc. Gan an taisce ráthaíochta a íoc, bhí an baol ann go gcuirfí Alitalia ar fionraí ó na córais ([8]) arna mbainistiú ag IATA, córais atá fíor-riachtanach le haghaidh leanúnachas gnó. Íocadh an taisce ráthaíochta sin i mBealtaine 2017.

(26) I nDeireadh Fómhair 2017, rinneadh an dara tráthchuid den iasacht tosaigh ar fiú EUR 360 milliún í a eisiúint chuig Alitalia. De réir údaráis na hIodáile, soláthraíodh í arna iarraidh sin do na coimisinéirí urghnácha chun an cistiú is gá a sholáthar do Alitalia chun eitiltí tráthrialta a choinneáil ar bun go dtí go dtabharfar dífheistiú na ngníomhaíochtaí gnó ábhartha chun críche.

(27) De réir Dhlí Foraithne 148/2017, lenar deonaíodh an iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í, achtaíodh an iasacht chun a áirithiú go bhféadfadh Alitalia agus grúpchuideachtaí eile a n-oibleagáidí eitilte a chomhlíonadh gan cur isteach go dtí diúscairt ghníomhaíochtaí gnó Alitalia.

(28) Tiontaíodh Dlí Foraithne 148/2017 sa dlí le Dlí 172/2017. Léiríodh leis an dlí go raibh gá leis an síneadh iasachta chun comhlíonadh oibleagáidí iompair Alitalia a áirithiú.

(29) Eisíocadh an iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í le Alitalia an 15 Eanáir 2018.

2.2.1. *Sioncronú aibíocht an dá iasacht Stáit*

(30) An 27 Aibreán 2018, le Dlí Foraithne 38/2018 rinneadh foráil maidir le fadú eile ar an iasacht tosaigh go dtí an 15 Nollaig 2018. Ina theannta sin, leis an Dlí Foraithne sin socraíodh an dáta céanna mar an sprioc-am nua le haghaidh aisíoc na hiasachta breise ar fiú EUR 300 milliún í, rud a dhéanann aibíocht na hiasachta tosaigh agus na hiasachta breise ar fiú EUR 300 milliún í a shioncronú.

(31) An 14 Nollaig 2018, le Dlí Foraithne 135/2018 socraíodh an dáta aibíochta le haghaidh eisíoc an dá iasacht Stáit ó 30 lá ó theacht i bhfeidhm dhíol shócmhainní Alitalia nó, in aon chás, tráth nach déanaí ná an 30 Meitheamh 2019.

2.2.2. *Forálacha an Dlí Foraithne Fáis*

(32) An 30 Aibreán 2019, ghlac an Iodáil Dlí Foraithne Uimh. 34 maidir le "Bearta práinneacha le haghaidh fás eacnamaíoch agus le haghaidh réiteach géarchéimeanna sonracha" ([9]) ("An Dlí Foraithne Fáis"), lena ndearnadh foráil maidir leis an méid seo a leanas:

(a) deireadh a chur le sinsearacht an dá iasacht Stáit i leith aon fhiach eile arna thabhú ag Alitalia i riarachán urghnách;

(b) fadú aisíoc an dá iasacht Stáit go dtí tar éis shócmhainní Alitalia a bheith díolta ag an riarachán urghnách;

([8]) Pleananna éagsúla Billeála agus Socraíochta IATA, Córais Socraíochta Cuntas Lasta IATA agus Teach Imréitigh IATA.

([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 no. 100, 30.4.2019). Tiontaíodh Dlí Foraithne 34/2019 sa dlí le Dlí an 28 Meitheamh 2019, Uimh. 58, (GU Serie Generale no. 151, 29.6.2019).

(c) íocaíocht an úis atá dlite don Stát a fhabhraíonn ó dháta íocaíochta an dá iasacht Stáit le Alitalia go dtí tráth nach déanaí ná an 31 Bealtaine 2019;

(d) an t-údarú chun go bhféadfaidh an Aireacht Geilleagair agus Airgeadais an t-ús a bheidh fabhraithe ar an dá iasacht Stáit a úsáid chun suibscríobh le scaireanna sa chuideachta nuachruthaithe a bhfuil sócmhainní Alitalia le haistriú chuici.

(33) De thoradh an Dlí Foraithne Fáis, scoir ús ar an dá iasacht Stáit d'fhabhrú amhail ón 31 Bealtaine 2019.

(34) An 2 Nollaig 2019, leasaíodh an Dlí Foraithne Fáis le Dlí Foraithne Uimh. 137 "Bearta práinneacha chun leanúnachas na seirbhíse arna comhlíonadh ag Alitalia a áirithiú – Società Aerea Italiana S.p.A. agus Alitalia CityLiner S.p.A. i riarachán urghnách" ([10]), lena ndearnadh aibíocht an úis dhlite a shioncronú le haibíocht na príomhshuime, ós rud é go ndearnadh foráil leis sin maidir le fadú íocaíocht na príomhshuime agus an úis, go dtí tar éis sócmhainní Alitalia a bheith íoca ag an riarachán urghnách.

(35) An measúnú ar an dá iasacht Stáit mar bheart aonair, leagtar amach i roinn 5.1.4.1.1 é.

2.3 **An tairbhí**

(36) Tá Alitalia ina thairbhí den bheart –Società Aerea Italiana –S.p.A in amministrazione straordinaria ("Alitalia") i dteannta na bhfoghnóthas atá faoina úinéireacht dhíreach agus indíreach.

(37) Le Dlí Foraithne 55/2017, an bunús dlí le haghaidh na hiasachta tosaigh, agus le Dlí Foraithne 148/2017 araon, bunús dlí na hiasachta breise EUR 300 milliún, foráiltear go ndeonaítear an dá iasacht Stáit i bhfabhar Alitalia. Le Dlí Foraithne 55/2017 deonaítear '*maoiniú iasachta ar fiú EUR 600 milliún í ar íocaíocht … i bhfabhar Alitalia –Società Aerea Italiana –S.p.A.*' (féach aithris 17); Le Dlí Foraithne 148/2017 tagraítear don mhaoiniú a dheonaítear le Dlí Foraithne 55/2017, lena ndéantar foráil maidir le hiasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í i bhfabhar Alitalia.

(38) Is cuideachta é Alitalia a bhfuil a cheanncheathrú suite in Fiumicino na Róimhe agus a oibríonn san earnáil aeriompair. Bhí líon foirne Alitalia cothrom le 11 377 an 31 Nollaig 2017 ([11]). Léirítear struchtúr scairsheilbhe Alitalia agus struchtúr Ghrúpa Alitalia ar chairt 1 ([12]) chomh maith le scairshealbhóirí Compagnia Aerea Italiana S.p.A. ("CAI") ([13]) amhail ó Bhealtaine 2019 i dTábla 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 no. 282, 2.12.2019).

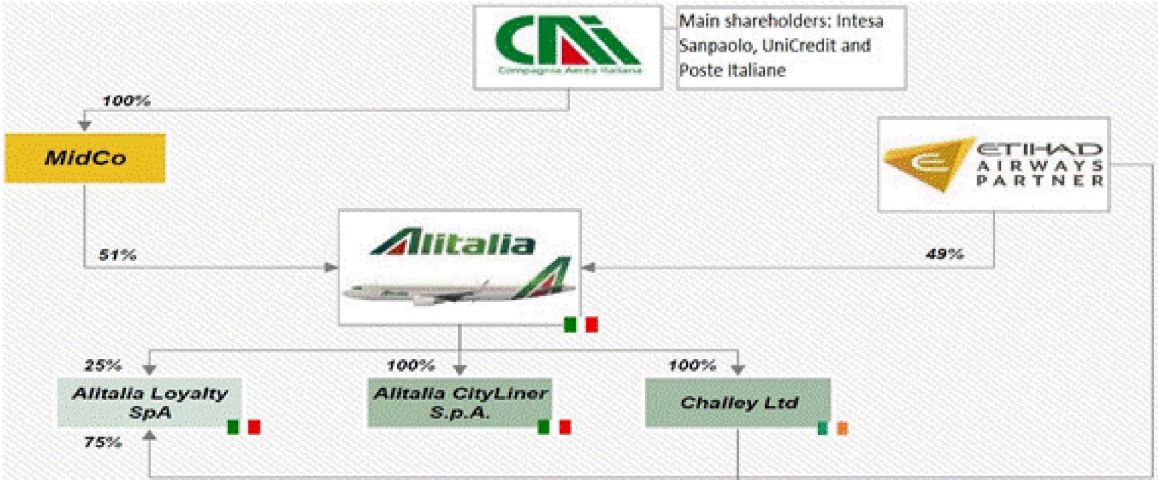
([11]) Mar a tuairiscíodh sa Tuarascáil ó na coimisinéirí urghnácha an 11 Iúil 2018, rud atá inrochtana ag: http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.com/pdf/alitalia/allegato_2_alitaliarelazione2017.pdf.

([12]) Tarraingítear Cairt 1 ar bhonn na faisnéise atá sa doiciméad "Ceangaltán 6 Cairt Eagraíochta Ghrúpa Alitalia", atá i gceangal leis an bhfógra faoin gcúnamh tarrthála a chuir an Iodáil isteach an 23 Eanáir 2018 (féach aithris 6).

([13]) Ar na scairshealbhóirí eile ag a bhfuil scair atá cothrom le 1 % nó atá faoina bhun áirítear Factorit S.p.A. (1 %), Macca Srl (0,96 %) agus scair iarmharach Air France-KLM (0,73 %).

Cairt 1

Struchtúr úinéireachta Alitalia agus struchtúr Ghrúpa Alitalia an 23 Eanáir 2018.



Tábla 1

Scairshealbhóirí CAI i mBealtaine 2019. (A mhéid is feasach don Choimisiún, tá an struchtúr scairshealbhóra gan athrú.)

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) Nuair a cuireadh i riarachán urghnách é, bhí scairchaipiteal iomlán Alitalia CityLiner S.p.A. ("Cityliner") agus Challey Ltd faoi úinéireacht Alitalia. Oibríonn Cityliner, aerlíne réigiúnach faoi úinéireacht iomlán Alitalia ([14]), mar sholáthraí acmhainne iompair Alitalia ([15]) lena gcumhdaítear cuid den líonra gearraistir. Is fochuideachta sealbhaíochta é Challey Ltd atá lonnaithe in Éirinn, agus is amhlaidh a rialaíonn sé féin cuideachtaí eile, atá lonnaithe in Éirinn freisin ("foghnóthais de chuid na hÉireann"), a bhfuil an t-aerloingeas iomlán arna úsáid ag Alitalia agus Cityliner agus atá cláraithe in Éirinn faoina úinéireacht, chomh maith le leasanna mionlaigh i gcuideachtaí eile ar páirtúinéireacht. Níl Challey Ltd ná na foghnóthais de chuid na hÉireann i riarachán urghnách. Dá réir sin, is é atá in Alitalia i dteannta a fhoghnóthas ná Grúpa Alitalia ([16]) ("Grúpa Alitalia"). Ós rud é gurb é Alitalia atá taobh thiar d'fhormhór mór ghníomhaíochtaí Ghrúpa Alitalia agus gurb é a fhostaíonn 97 % de líon foirne iomlán Ghrúpa Alitalia ([17]), le haon mheastóireacht a bhaineann leis an ngrúpa cumhdaítear *mutatis mutandis* Alitalia.

(40) Tá 49 % de Alitalia faoi úinéireacht Etihad Investment Holding Company LLC agus tá 51 % de faoi úinéireacht MIDCO S.p.A., agus is amhlaidh atá 100 % de féin faoi úinéireacht CAI S.p.A. Sa tréimhse ó thráth a éadála ag CAI S.p.A. in 2008, tá caillteanas á dhéanamh go leanúnach ag Alitalia. Rinne sé iarracht feabhas a chur ar a sheasamh go luath in 2017 le plean uaillmhianach um chostchiorrú lena mbaineann níos mó ná EUR 1 bhilliún i laghduithe costais, rud a bhí ceaptha an bealach a réiteach le haghaidh maoiniú breise (EUR 2 bhilliún lena n-áirítear EUR 900 milliún d'airgead nua), faoi stiúir a scairshealbhóra Etihad go príomha (an "Plean um Shlánú" féach roinn 4.2.1.1). Bhí an Plean um Shlánú le cur i bhfeidhm trí nós imeachta um réamhdhócmhainneacht ([18]). Leis an nós imeachta sin ([19]) ceanglaíodh comhaontú ón lucht saothair ([20]) ós rud é go ndéanfaí difear dóibh de dheasca bearta costchiorrúcháin móra. Mar sin féin, diúltaíodh an comhaontú i reifreann na n-oibrithe a reáchtáladh an 24 Aibreán 2017 agus sin de dheasca na mbeart a bhí beartaithe costais saothair a chiorrú, lena ndearnadh foráil, i measc nithe eile, maidir le ciorrú meánphá 33 %. Ós rud é nach rabhthas in ann an Plean um Shlánú a chur chun feidhme, agus nár sholáthair na scairshealbhóirí cistiú breise, cuireadh Alitalia faoi riarachán urghnách.

2.4. **An nós imeachta riaracháin urghnách**

(41) Arna iarraidh sin do bhord stiúrthóirí Alitalia, cuireadh Alitalia faoi riarachán urghnách ([21]) le Foraithne ó Aireacht Forbartha Eacnamaíche na hIodáile dar dáta an 2 Bealtaine 2017. Leis an bhforaithne sin ceapadh trí choimisinéir urghnácha freisin chun Alitalia a bhainistiú. Ansin, dearbhaíodh go raibh Alitalia dócmhainneach le breithiúnas ó Chúirt Civitavecchia an 11 Bealtaine 2017. Ina dhiaidh sin, an 12 Bealtaine 2017, cuireadh Cityliner ([22]) faoi riarachán urghnách freisin le foraithne ó Aireacht Forbartha Eacnamaíche na hIodáile. Ansin, dearbhaíodh go raibh Cityliner dócmhainneach le breithiúnas ó Chúirt Civitavecchia an 26 Bealtaine 2017.

([14]) Féach an Fhoraithne ón Aire Forbartha Eacnamaíche an 12 Bealtaine 2017 lena gcuirtear Cityliner faoi riarachán urghnách, rud atá inrochtana go poiblí ar shuíomh gréasáin Riarachán Urghnách Alitalia: www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/estensione_procedura.pdf.

([15]) Féach pointe 85 ar leathanach 55 *et seq*. den Tuarascáil maidir le cúiseanna dócmhainneachta Alitalia agus Cityliner (Relazione sulle cause di insolvenza di Alitalia e Cityliner) a tharraing na coimisinéirí urghnácha suas an 26 Eanáir 2018 agus a foilsíodh ar shuíomh gréasáin Riarachán Urghnách Alitalia: http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/relazione_cause_insolvenza.pdf.

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

([17]) Féach Roinn 1.2.2 ar leathanach 20 de Chlár RU a foilsíodh ar shuíomh gréasáin Riarachán Urghnách Alitalia: http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/programma_0418.pdf.

([18]) Airteagal 67 de Regio Decreto 16 marzo 1942, n. 267 - Disciplina del fallimento, del concordato preventivo, dell'amministrazione controllata e della liquidazione coatta amministrativa (GU Serie Generale no. 81, 6.4.1942, arna leasú ina dhiaidh sin in imeacht na mblianta). Tagrófar don Fhoraithne sin mar "Dlí Féimheachta na hIodáile".

([19]) Is é is "piano di risanamento" ann faoi Airteagal 67, an tríú mír, pointe (d), ó Dhlí Féimheachta na hIodáile nós imeachta le haghaidh cuideachtaí a bhfuil cruachás airgeadais in-aisiompaithe acu, i.e. tá seans ann go n-aisiompófar an cruachás airgeadais de thoradh a chineáil inleigheasta shonraigh agus infhaighteacht acmhainní leordhóthanacha. Faoin nós imeachta sin, is í an chuideachta seachas an t-údarás breithiúnach a bhainistíonn na hiarrachtaí gnóthaithe.

([20]) De réir thuarascáil na gcoimisinéirí urghnácha an 11 Iúil 2018 (féach fonóta 20), an 31 Nollaig 2017 bhí 11 755 chonradh fostaíochta fostaithe ag Grúpa Alitalia, rud a chomhfhreagraíonn do 10 871 fostaí lánaimseartha ag Alitalia S.p.A agus CityLiner. An 31 Nollaig 2016, de réir thuarascáil KPMG (féach roinn 4.2.1.2), bhí 10 781 choibhéis lánaimseartha fostaithe ag Grúpa Alitalia (lena n-áirítear na foghnóthais de chuid na hÉireann freisin).

([21]) De bhun Dhlí Marzano arna léamh i gcomhar le Dlí Prodi-bis.

([22]) Tugtar tuairisc ar Cityliner in aithris 39.

(42) Ina n-aighneacht an 20 Márta 2019, léirigh údaráis na hIodáile gurb amhlaidh, de dheasca ligean isteach Alitalia chuig an nós imeachta riaracháin urghnách, gur baineadh cumhachtaí bainistíochta agus maoirseachta uile Alitalia de na scairshealbhóirí príobháideacha. Ina n-ionad sin, de bhua na reachtaíochta lena rialaítear an riarachán urghnách, cuireadh bainistíocht na cuideachta ar iontaoibh na gcoimisinéirí urghnácha go dtí gur údaraigh an tAire Forbartha Eacnamaíche clár riaracháin urghnách ("clár RU"). Ar ghlacadh chlár RU, bheidís údaraithe sócmhainní Alitalia a dhíol faoi mhaoirseacht na hAireachta Forbartha Eacnamaíche.

(43) An 26 Eanáir 2018, sholáthair coimisinéirí urghnácha Alitalia clár don Aireacht Forbartha Eacnamaíche arb é ba aidhm dó sócmhainní oibriúcháin Alitalia a dhíol ([23]) laistigh de bhliain, rud a údaraíodh le foraithne ón Aire an 23 Márta 2018. An 7 Bealtaine 2019, cuireadh dáta aibíochta tosaigh thabhairt chun críche an chláir díolachán siar go dtí an 23 Márta 2020.

(44) Leis an nós imeachta díolacháin a leagtar síos le clár RU údaraithe cumhdaíodh na sócmhainní a bhaineann le gnó Alitalia agus Cityliner, na cuideachtaí i riarachán urghnách.

2.4.1. *Riarachán urghnách (Foraithne Reachtach Uimh. 270/1999, Dlí Prodi-bis)*

(45) Is é is riarachán urghnách ann nós imeachta dócmhainneachta a leagtar amach i bhForaithne Reachtach Uimh. 270 an 8 Iúil 1999 ([24]) ("Dlí Prodi-bis") le haghaidh dócmhainneacht cuideachtaí móra arb é is aidhm dó iad a tharrtháil, agus a luach á chaomhnú trína ngníomhaíochtaí a leanúint go dtí athstruchtúrú nó díol na sócmhainní. Ní ligtear cuideachtaí isteach chun riaracháin urghnách ach más cosúil gur féidir leo cothromaíocht eacnamaíoch a bhaint amach athuair.

(46) Faoin riarachán urghnách, baineadh a chumhachtaí cinnteoireachta den scairshealbhóir roimhe sin, cé go leanann an chuideachta de bheith ag oibriú. Glacann na coimisinéirí urghnácha bainistíocht an ghnólachta agus riar shócmhainní na cuideachta ar láimh. Is í an Chúirt a cheapann iad agus a dhearbhaíonn go bhfuil an chuideachta dócmhainneach. Gníomhaíonn na coimisinéirí urghnácha i gcomhréir le clár RU (athstruchtúrú nó díol sócmhainní) údaraithe ag an Aire Forbartha Eacnamaíche.

(47) Nuair a bheidh éifeacht leis an nós imeachta riaracháin urghnách, tá na fiacha arna dtabhú roimh an nós imeachta reoite agus tagann siad chun bheith fo-ordaithe i leith na bhfiach arna dtabhú le linn an riaracháin urghnách de thoradh leanúint na gníomhaíochta gnó. Stádas na bhfiach sin arna dtabhú le linn an riaracháin urghnách mar "fíorshinsearach", déantar foráil maidir leis sin le foráil dlí shainráite.

2.4.2. *Riarachán urghnách le haghaidh cuideachtaí móra ag a bhfuil 500 oibrí ar a laghad agus fiach ar fiú EUR 300 milliún é (Dlí Foraithne Uimh. 347/2003, Dlí Marzano)*

(48) Maidir le cuideachtaí móra ag a bhfuil 500 oibrí ar a laghad agus fiach ar fiú EUR 300 milliún é ar a laghad, tá feidhm ag rialacha speisialta breise faoi Dhlí Foraithne Uimh. 347 an 23 Nollaig 2003 ([25]) ("Dlí Marzano"). Tagann Alitalia faoi raon feidhme dhlí Marzano ós rud é, mar a leagtar amach sa bhreithiúnas lena ndearbhaítear go bhfuil Alitalia dócmhainneach, gurb é atá ag Alitalia *'níos mó ná cúig chéad fofhostaí ar feadh 1 bhliain amháin ar a laghad agus fiacha ar fiú trí chéad milliún euro iad san iomlán'* ([26]).

(49) De réir dhlí Marzano, féadfaidh cuideachtaí a n-iarraidh a chur isteach lena gcur faoi riarachán urghnách dá bhforáiltear leis an dlí sin go díreach leis an Aireacht Forbartha Eacnamaíche, fiú sula rialaíonn an Chúirt maidir lena sócmhainneacht. Is é an tAire Forbartha Eacnamaíche seachas an Chúirt a cheapann na coimisinéirí urghnácha. Oibríonn siad faoi mhaoirseacht an Aire Forbartha Eacnamaíche. Is é fad tosaigh an riaracháin urghnách 12 mhí amhail ón tráth a údaraíonn an tAire Forbartha Eacnamaíche clár RU, ach is féidir síneadh breise 36 mhí (ar a mhéad) a chur leis le Foraithne ón Aireacht Forbartha Eacnamaíche. I gcás grúpa cuideachtaí, is féidir síneadh a chur leis an nós imeachta chuig cuideachtaí eile an ghrúpa i dteannta an mháthairghnóthais (faoi mar a tharla le haghaidh Cityliner).

([23]) Faoi Airteagal 4 de Dhlí Marzano i gcomhar le hAirteagal 27, mír 2, pointe a, agus Airteagal 54 *et seq*. de Dhlí Prodi-bis.

([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 no. 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 no. 298, 24.12.2003).

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

(50) Ina theannta sin, le haghaidh cuideachtaí a oibríonn seirbhísí poiblí fíor-riachtanacha, déantar foráil maidir leis an méid seo a leanas le Dlí Marzano:

— tá na cumhachtaí ag na coimisinéirí urghnácha sócmhainní an ghnólachta a dhíol trí nós imeachta idirbheartaithe (ar choinníoll nach bhfuil an praghas díola arna chomhaontú ag na coimisinéirí urghnácha leis an gceannaitheoir níos ísle ná an margadhluach arna bhunú le tuarascáil ó shaineolaí neamhspleách).

2.5. **Ráitis phoiblí ó chomhaltaí de rialtas na hIodáile**

(51) An 25 Aibreán 2017, tar éis do na hoibrithe an Plean um Shlánú a dhiúltú, cuireadh an tAire Forbartha Eacnamaíche an tráth sin, a raibh sainchomhad Alitalia áirithe ina phunann, faoi agallamh sa nuachtán de chuid na hIodáile *Corriere della Sera*. Chuir an tAire náisiúnú nó fiacha Alitalia a bheith á n-íoc ag an Stát as an áireamh. Mar sin féin, mar fhreagra ar cheist faoi iasacht idirlinne fhéideartha do Alitalia, dhearbhaigh an tAire go soláthródh an rialtas '*[a] laghad agus is féidir chun an próiseas a thabhairt chun críche* [díol shócmhainní Alitalia arna dhéanamh ag na coimisinéirí urghnácha]. *Ní féidir a shamhlú go stopfaí eitleáin ar an talamh toisc go gcuirfí na naisc i mbaol agus go ngortófaí na taistealaithe as a dtiocfadh iarmhairtí díreacha agus indíreacha a bheadh sách suntasach*' ([27]).

(52) An 30 Aibreán 2017, iarradh ar an Aire Forbartha Eacnamaíche in agallamh leis na meáin cén fáth nach bhféadfaí ligean do Alitalia cliseadh. Mhínigh an tAire, dá gclisfeadh ar Alitalia *'[g]ur suaitheadh a bheadh ann le haghaidh na holltáirgeachta intíre, níos airde ná cás tréimhse 6 mhí a chumhdaítear leis an iasacht ón rialtas chun ceannaitheoir a aimsiú … Ní féidir linn* [ligean dó] *cliseadh ó lá go chéile toisc nach mbeadh naisc againn a thuilleadh ó cheann ceann na tíre. Ní bheadh aon chuideachta eile réidh chun naisc a dhéanamh, ar feadh tréimhse ní fhreastalófaí orthu a thuilleadh*' ([28]).

(53) An 2 Bealtaine 2017, tuairiscíodh i nuachtán airgeadais de chuid na hIodáile gur shonraigh an Príomh-Aire an tráth sin maidir leis an Rialtas go "ndearna sé idirghabháil ní hamháin arna iarraidh sin go sainráite do chruinniú na scairshealbhóirí, ach ónar dtaobh de is gníomh freagrachta é sin de chuid na ndaoine nach mór seirbhísí bunúsacha áirithe a áirithiú" ([29]). San alt céanna, shonraigh Aire an Chomhtháthaithe Chríochaigh agus an Deiscirt gur fíor "le cinntí [Chomhairle na nAirí] maidir le Alitalia, riarachán urghnách agus iasacht idirlinne 6 mhí, go bhfuil na bealaí uile daingnithe againn. Dá bhrí sin, ráthaítear aernaisc leis an Deisceart".

(54) De réir alt i bpreas na hIodáile an 3 Bealtaine 2017, shonraigh an tAire Forbartha Eacnamaíche an tráth sin gurb é "*an straitéis a bhí riamh ag an rialtas an tionchar ar chuntais phoiblí a íoslaghdú*" agus maidir leis an rialtas gur '*[f]héach sé le fanacht amach ó*' iasacht idirlinne ar fiú EUR 600 milliún í a dheonú, ach "*[n]ach raibh aon dul as sin*" de dheasca '*go gcuirfí i bhfad níos mó costas ar cháiníocóirí na hIodáile dá gcuirfí na heitleáin ar an talamh ó mhaidin go hoíche*'. De réir an ailt sin, mheabhraigh an tAire ansin gurb ann do '*4,9 milliún forchoimeádas ticéid réamhíoctha de chuid Alitalia*' agus gurb amhlaidh a dhéanfaí damáiste dá gcuirfí stop le gach rud, damáiste do '*[O]TI* agus don íomhá [de chuid na hIodáile], *agus ansin … chaillfí na naisc le haghaidh na tíre ar feadh líon áirithe laethanta nó seachtainí agus tá an méid sin dodhéanta*'. Maidir leis an iasacht tosaigh, de réir an Aire, '*fónann sí dá bhrí sin chun staid níos measa a sheachaint ó thaobh eacnamaíoch de*' ([30]).

(55) In agallamh a foilsíodh an 15 Deireadh Fómhair 2017, dhearbhaigh an tAire Bonneagar agus Iompair a bhí ann an tráth sin gurb é a bhí á thabhairt do na coimisinéirí urghnácha leis an iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í '*suaimhneas intinne. Ní mian linn Alitalia a dhíol go saor, ach a dhíol. Breathnaímid ar an méid a tharla do Air Berlin, rud a fuair Lufthansa: tá na heitleáin agus an pearsanra laghdaithe faoina leath acu. Ach cliseadh do chách is ea é i gcónaí deireadh a chur le príomhghnólacht. Sin an fáth a bhfuilimid ag breathnú ar shamhail Meridiana le haghaidh Alitalia: comhpháirtí oiriúnach a aimsiú atá in ann feabhas a chur air*'. Nuair a iarradh air an faoin gcéad rialtas eile a bheadh sé déileáil le Alitalia, d'fhreagair an tAire '*Ní gá go mbeadh. Is ann don chuideachta agus leanfaidh sí de bheith ann. Dúnfar na tairiscintí amárach, fanaimis go bhfeicimid a n-inseoidh na coimisinéirí dúinn. As seo go dtí an Nollaig beidh soiléireacht againn maidir le todhchaí Alitalia. Ach ní mian leis an rialtas seo cinntí tobanna a dhéanamh*' ([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) Ar an dul céanna, tar éis don rialtas diúltú do thairiscint Luftansa (féach an fonóta in aithris 61), dhearbhaigh an tAire Bonneagar agus Iompair a bhí ann an tráth sin, in agallamh a foilsíodh an 24 Samhain 2017 maidir le tairiscint Lufthansa gurb amhlaidh '*nárbh fhiú í le haghaidh tír mhór amhail an Iodáil agus cuideachta cosúil le Alitalia ag a bhfuil na mílte oibrithe agus cuid de na naisc is tábhachtaí sa tír. Fanfaimid go ndéanfar plean forbartha tionscail ar fiú a leithéid a thabhairt air a chur inár láthair, seachas ceann nach ndéantar ach dochar do na hoibrithe dá dheasca. Tá am againn go deireadh sainordú an rialtais; táimid ag féachaint leis na dálaí is fearr a fháil. Meabhraím gurb é is cúis le géarchéim Alitalia earráidí bainistíochta, seachas an margadh, rud atá ag forbairt go mear go deimhin*' ([32])

2.6. **Próiseas díolachán Alitalia agus a shíntí**

(57) Le hAirteagal 1 de Dhlí Foraithne 55/2017, lenar deonaíodh an iasacht tosaigh, foráladh, chun clár RU a tharraingt suas, gur gá do na coimisinéirí urghnácha glao ar léirithe spéise a fhoilsiú, faoin 17 Bealtaine 2017, chun coimpléasc gnó Alitalia a cheannach nó a athstruchtúrú. Ba é an próiseas a bhí ann tar éis an ghlao sin ar léiriú spéise, rud a bhí le déanamh laistigh de 6 mhí ón tráth a deonaíodh an chéad mhaoiniú, a áirithiú gur comhlíonadh prionsabal na trédhearcachta, prionsabal an chaithimh chomhionainn agus prionsabal an neamh-idirdhealaithe.

(58) An 17 Bealtaine 2017, i gcomhréir le hAirteagal 1 de Dhlí Foraithne 55/2017, sheol na coimisinéirí urghnácha glao ar léiriú spéise arb é ba aidhm dó a chinneadh cibé acu a d'fhéadfaí nó nach bhféadfaí Alitalia a athstruchtúrú nó a bhí nó nach raibh a shócmhainní le díol, mar aonaid oibriúcháin nó mar earraí agus conarthaí oibriúcháin.

(59) An tréimhse ar lena linn a bhí léirithe spéise le déanamh, tháinig sí chun deiridh an 21 Iúil 2017. An 1 Lúnasa 2017, d'eagraigh na coimisinéirí urghnácha, arna n-údarú ag an Aire Forbartha Eacnamaíche, próiseas tairisceana chun sócmhainní na gcuideachtaí a dhíol i riarachán urghnách (Alitalia agus Cityliner) mar aonaid oibriúcháin agus sprioc-am an 16 Deireadh Fómhair 2017 ann chun na tairiscintí a chur i láthair, agus sprioc-am an 5 Samhain 2017 ann chun an próiseas díolachán a thabhairt chun críche.

(60) Le haghaidh na tairisceana, rinneadh formhór shócmhainní na gcuideachtaí i riarachán urghnách (Alitalia agus Cityliner) a roinnt in aonaid oibriúcháin ar leithligh, arb é atá ann go sonrach (a) na gníomhaíochtaí gnó tógtha ina n-iomláine ("Baisc Iomlán" nó "Luchtóg Aonair"); nó de rogha air sin (b) na gníomhaíochtaí eitlíochta ("Baisc Eitlíochta"); agus (c) na gníomhaíochtaí láimhseála ("Baisc Láimhseála"). Is é a bhí sa Bhaisc Eitlíochta na sócmhainní agus na gaolmhaireachtaí dlí atá nasctha le gníomhaíochtaí aeriompair arna ndéanamh ag na cuideachtaí i riarachán urghnách, lena n-áirítear an cabhlach, na sliotáin, an branda, aerárthaí na bhfoghnóthas de chuid na hÉireann agus na conarthaí leasúcháin agus cothabhála. Áiríodh sa Bhaisc Láimhseála sócmhainní agus gaolmhaireachtaí dlí na gcuideachtaí i riarachán urghnách atá nasctha leis na seirbhísí arna ndéanamh in aerfoirt le haghaidh an chúnaimh ar an talamh i bhfabhar tríú páirtithe. Áiríodh sa Bhaisc Iomlán sócmhainní agus gaolmhaireachtaí dlí Bhaisc Eitlíochta na Baisce Láimhseála. Bhí saoirse ag an tairgeoir imlíne na tairisceana ceannaigh a shainiú.

(61) Le Dlí Foraithne 148/2017, lenar deonaíodh an iasacht bhreise EUR 300 milliún, cuireadh síneadh le sprioc-am tosaigh an 5 Samhain 2017 chun an próiseas díolachán a thabhairt chun críche, agus sin go dtí an 30 Aibreán 2018. Ansin tar éis na tairisceana neamhrathúla ([33]) an 22 Nollaig 2017, thionscain na coimisinéirí urghnácha nós imeachta idirbheartaithe nua ([34]) chun sócmhainní Alitalia a dhíol.

([32]) www.ilmessaggero.it/economia/flashnews/alitalia_gubitosi_il_2017_si_chiudera_con_una_crescita_dei _ricavi-3380622.html

([33]) Mar a tuairiscíodh ar leathanach 133 de chlár RU, níor chomhlíon aon tairiscint a bhí curtha isteach (i measc cinn eile, ag Lufthansa, EasyJet agus Airport Handling S.p.A.) na rialacha nós imeachta. Go háirithe, de réir leathanach 17 de chur i láthair na gcoimisinéirí urghnácha ag éisteacht os comhair Chomhchoistí IX agus X de Theach na dTeachtaí an 27 Márta 2019, bhí eilimintí ceangailteacha agus eilimintí riachtanacha in easnamh sna tairiscintí sin ráthaíocht tairisceana (banna tairisceana, doiciméid chonarthacha nó plean tionsclaíoch).

([34]) An fhéidearthacht a bhaineann le nós imeachta idirbheartaithe a bheith ann, déantar foráil maidir léi le hAirteagal 4, mír 4-quater, de Dhlí Marzano, mar mhalairt ar ghlao ar thairiscint. Ní mór an nós imeachta idirbheartaithe a dhéanamh gan dochar do chomhlíontacht le prionsabail na trédhearcachta agus an neamh-idirdhealaithe.

(62) An 10 Aibreán 2018 ba ea sprioc-am tosaigh an nós imeachta idirbheartaithe, agus cuireadh síneadh leis sin ina dhiaidh sin go dtí an 31 Deireadh Fómhair 2018. I ndeireadh an nós imeachta idirbheartaithe an 31 Deireadh Fómhair 2018, fuarthas ceithre thogra ([35]). Ba é an t-aon tairiscint a mheas na coimisinéirí urghnácha a bheith bailí tairiscint na cuideachta iarnróid de chuid na hIodáile Ferrovie dello Stato ("FS") a raibh banna tairisceana EUR 17,5 milliún ina thaca aici. Ós rud é go raibh tairiscint FS coinníollach, deonaíodh sprioc-am nua do FS chun a thairiscint cheangailteach a chur isteach. Cuireadh síneadh roinnt uaireanta leis an sprioc-am chun an tairiscint cheangailteach a chur isteach, agus sin go dtí an 21 Samhain 2019 den uair is déanaí.

(63) Níor chuir FS tairiscint cheangailteach chríochnaitheach isteach faoin dáta sin. De dheasca nár cuireadh tairiscint isteach, tuigeann an Coimisiún gur measadh gur cliseadh ar an bpróiseas díolachán ([36]).

2.7. **An Cinneadh Tosaigh**

(64) Sa Chinneadh Tosaigh, tháinig an Coimisiún ar an gconclúid shealadach gur státchabhair a bhí sa dá iasacht Stáit de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

(65) Go háirithe, mheas an Coimisiún gur tugadh leis an dá iasacht Stáit buntáiste eacnamaíoch do Alitalia chun críocha Airteagal 107(1) CFAE. Maidir leis an maíomh gur ghníomhaigh an Iodáil mar oibreoir sa gheilleagar margaidh nuair a dheonaigh sí an dá iasacht Stáit do Alitalia, ní raibh sé cuí-réasúnaithe le fianaise.

(66) I ndáil le comhoiriúnacht na cabhrach, mheas an Coimisiún gur gnóthas i gcruachás Alitalia de réir bhrí na dTreoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú agus tháinig sé ar an gconclúid shealadach go raibh ábhair amhrais thromchúiseacha ann faoi chomhoiriúnacht an dá iasacht Stáit leis an margadh inmheánach faoi Airteagal 107(3)(c) CFAE.

(67) Go háirithe, mhaígh an Iodáil go raibh gá leis an dá iasacht Stáit chun cosc a chur le himeacht tobann ón margadh, agus leis na hiarmhairtí diúltacha gaolmhara, is é sin imeacht cuideachta uaidh ag a bhfuil ról sistéamach tábhachtach i leith earnáil aeriompair iomlán na hIodáile. Mheas an Coimisiún nárbh ann d'fhaisnéis leordhóthanach chun teacht ar an gconclúid maidir le rannchuidiú le cuspóir leasa choitinn a bheith ann.

(68) Bhí an Coimisiún in amhras freisin maidir le cibé acu a comhlíonadh nó nár comhlíonadh critéir oiriúnachta an dá iasacht Stáit, ós rud é nár aisíocadh an dá iasacht Stáit laistigh de 6 mhí tar éis a gcéad eisíocaíochta le Alitalia. Ina theannta sin, níor léir cén uair a tharlódh an leachtú ná cibé acu a thabharfaí chun críche é laistigh de thráthchlár réasúnach mar a cheanglaítear leis na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú. Dá bhrí sin, leis an gcabhair is cosúil go rabhthas in ann leanúint d'oibríochtaí Alitalia idir Bealtaine 2017 agus Deireadh Fómhair 2019 ar a laghad agus ar an mbealach sin coimeádadh gnólacht neamh-inmharthana ar an margadh ar feadh tréimhse i bhfad níos faide ná tréimhse shealadach 6 mhí.

(69) Ina theannta sin, bhí amhras ar an gCoimisiún maidir le cibé acu a comhlíonadh nó nár comhlíonadh critéir chomhréireachta an dá iasacht Stáit. Sa phlean leachtachta arna sholáthar ag an Iodáil áiríodh cúlchiste leachtachta substaintiúil (EUR 796 mhilliún i ndeireadh na chéad ráithe de 2018, rud a thit de réir a chéile chuig EUR 546 mhilliún i ndeireadh 2018). Mar sin féin, níor mhínigh an Iodáil cén fáth a raibh fíorghá leis an leachtacht bhreise sin chun Alitalia a choimeád i mbun gnó ar feadh 6 mhí. Dá bhrí sin, bhí an Coimisiún in amhras faoi cibé acu a bhí nó nach raibh an méid cabhrach teoranta don íosmhéid is gá.

(70) Ar deireadh, bunaithe ar an bhfaisnéis a sholáthair an Iodáil, tháinig an Coimisiún ar an gconclúid shealadach nár thairbhigh Alitalia d'aon chúnamh tarrthála, cúnamh athstruchtúrúcháin ná tacaíocht athstruchtúrúcháin shealadach sna 10 mbliana roimh dheonú an dá iasacht Stáit agus go ndearnadh an prionsabal "an chéad uair, an uair dheireanach", a leagtar amach i bpointí 70 agus 71 de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú a urramú. Tháinig an Coimisiún ar an gconclúid roimhe sin nárbh ann d'aon leanúnachas

([35]) De réir leathanach 18 de chur i láthair na gcoimisinéirí urghnácha ag an éisteacht a reáchtáladh an 27 Márta 2019 os comhair Chomhchoistí IX agus X de Theach na dTeachtaí an 31 Deireadh Fómhair 2018 fuair na coimisinéirí urghnácha dhá thairiscint (Ferrovie dello Stato agus EasyJet), léiriú spéise amháin (Delta Air Lines) agus teachtaireacht neamhcheangailteach amháin (Lufthansa, ("tairiscint Lufthansa").

([36]) Thuairiscigh an preas an fhaisnéis sin: féach Il Corriere della sera, an 21 Samhain 2019 "Alitalia, il salvataggio salta ancora: ottavo rinvio per la cordata"; La Repubblica, an 20 Samhain 2019 "Si ferma la cordata Fs-Atlantia. Alitalia verso l'ottavo rinvio"; La Repubblica, an 26 Samhain 2019 "Alitalia, la resa del governo. Patuanelli: "La soluzione di mercato non c"è".

eacnamaíoch idir CAI agus Alitalia Linee Aeree SpA, a bhfuair CAI cuid dá sócmhainní agus ar baineadh úsáid astu chun an Alitalia reatha a chruthú ([37]). Fuair Alitalia Linee Aeree SpA iasacht EUR 300 milliún roimhe sin, agus tháinig an Coimisiún ar an gconclúid gur chabhair a bhí inti ([38]) faoin leagan roimhe sin de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú ([39]). Dá mb'ann do leanúnachas, ní bheadh Alitalia incháilithe le haghaidh cabhrach faoi na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú.

3. BARÚLACHA Ó PHÁIRTITHE LEASMHARA

(71) Chuir trí pháirtí leasmhara (i.e. Ryanair, an páirtí anaithnid lena mbaineann, Aegean) a mbarúlacha faoi bhráid an Choimisiúin faoi Airteagal 108(2) CFAE.

3.1. **Ryanair**

(72) Maidir le cabhair a bheith ann, maíonn Ryanair nach bhfuil an Prionsabal um Oibreoir sa Gheilleagar Margaidh infheidhme (i) maidir leis an iasacht tosaigh, ós rud é gur dheonaigh an Iodáil í mar údarás poiblí a shaothraíonn cuspóirí leasa ghinearálta a bhaineann le húsáideoirí sheirbhís iompair Alitalia agus lena oibrithe agus le leanúnachas críochach Phoblacht na hIodáile; nó (ii) maidir leis an maoiniú breise ar fiú EUR 300 milliún é, rud nach féidir údar a thabhairt leis dá réir sin le réamhnochtadh an Stáit do Alitalia.

(73) Maidir le comhoiriúnacht na cabhrach, maíonn Ryanair nach gcomhlíontar na coinníollacha comhoiriúnachta. Maidir leis an gcritéar leasa choitinn, dá gcoimeádfaí cabhlach Alitalia ar talamh, bheadh aerlínte táille ísle iomaíocha in ann aon seirbhís chaillte a ionadú – lena n-áirítear OSPanna –, mar a léiríodh le hathbheochan an aerthrácht in aerfoirt Bhúdaipeist agus Barcelona tar éis chliseadh Malév agus Spanair faoi seach. Seachas cuidiú le héifeachtúlacht mhargadh aeriompair na hIodáile, is amhlaidh a chuirtear bac air sin leis an gcabhair agus a dhéantar dochar léi don leas coiteann. Úsáidtear an chabhair chun dul san iomaíocht go héagórach ar bhealaí brabúsacha, ag féachaint do sheirbhísí agus tionscnaimh nua freisin (i.e. an tolglann nua ag aerfort na Róimhe "Casa Italia" ([40])) a sheol Alitalia. Maidir le filleadh ar choinníoll na hinmharthanachta fadtéarmaí, tugann Ryanair dá aire, in easnamh plean gnó, go gcruthaítear leis an iasacht dhá Stáit cúlchiste airgid gan údar maith le haghaidh Alitalia. Cuireann Ryanair faisnéis isteach freisin á rá nach amháin go bhfuil sócmhainní Alitalia neamh-leordhóthanach chun an iasacht a aisíoc ach go leanann sé de bheith ag déanamh caillteanais, agus EUR 1,75 milliún á gcailleadh aige in aghaidh an lae agus EBIDTA diúltach laethúil EUR 0,7 milliún aige.

3.2. **An páirtí leasmhar anaithnid**

(74) Maidir le comhoiriúnacht na cabhrach, maíonn an páirtí leasmhar anaithnid, contrártha don cheanglas gur cheart an cúnamh tarrthála a bheith de chineál práinneach agus sealadach, ós rud é gurb é is aidhm di freagairt do ghéarchéim leachtachta, go dtugtar buntáiste leis an gcabhair do Alitalia ar aerlínte eile. Is é is cúis leis sin go gcuirtear feabhas saorga ar staid airgeadais Alitalia leis an gcabhair, ós rud é nach fadhbanna nua ach fadhbanna fadtéarmacha iad fadhbanna Alitalia, a bhí ag méadú as cuimse agus go leanúnach in imeacht na mblianta.

(75) Maíonn an páirtí leasmhar anaithnid thairis sin go mbeadh modhanna eile, nach bhfuil chomh saobhach céanna le haghaidh an mhargaidh, ar fáil do Alitalia chun na hoibríochtaí leanúnacha a áirithiú le linn riarachán urghnách Alitalia.

3.3. **Aeigéach**

(76) Léiríonn Aegean, bunaithe ar a eolas ar an margadh, nach raibh téarmaí na hiasachta tosaigh ná na hiasachta breise ar fiú EUR 300 milliún í i gcomhréir leis na coinníollacha maoiniúcháin ba dhóigh a bheith ar fáil ar an margadh d'aerlíne i gcruachás amhail Alitalia. Tugann Aegean dá aire thairis sin gurbh é cuspóir dearbhaithe na hiasachta tosaigh agus na hiasachta breise ar fiú EUR 300 milliún í a áirithiú gur lean an chuideachta de bheith ina gnóthas leantach. Ina fhianaise sin, is léir, agus an cuspóir sin á shaothrú, nach bhféadfadh an Iodáil a bheith treoraithe ag prionsabail eacnamaíocha ach cúinsí polaitiúla amhail an fhostaíocht a choinneáil ar bun agus corraíl shóisialta a sheachaint.

([37]) Cinneadh C(2008) 6745 críochnaitheach, an 12 Samhain 2008, maidir le státchabhair N 510/2008 – an Iodáil – Díol shócmhainní aerlíne Alitalia

([38]) Cinneadh 2009/155/EC ón gCoimisiún an 12 Samhain 2008 maidir le hiasacht EUR 300 milliún arna deonú ag an Iodáil do Alitalia Uimh. C 26/08 (ex NN 31/08).

([39]) *Communication from the Commission — Community guidelines on State aid for rescuing and restructuring firms in difficulty* [Teachtaireacht ón gCoimisiún — Treoirlínte an Chomhphobail faoi Státchabhair chun teacht i gcabhair ar ghnóthais atá i gcruachás agus athstruchtúrú a dhéanamh orthu] (IO C 244, 1.10.2004, lch. 2).

([40]) Osclaíodh an tolglann nua "Casa Italia" i Meitheamh 2018 ag Fiumicino, aerfort de chuid na Róimhe, limistéar bordála an phríomh-mhoil óna n-éiríonn beagnach gach seirbhís cianaistir agus meánaistir de chuid Alitalia in airde i dtreo cinn scríbe lasmuigh de Schengen. Is féidir le paisinéirí Alitalia agus SkyTeam a thaistealaíonn chuig cinn scríbe idirnáisiúnta lasmuigh de Schengen agus idir ilchríocha an tolglann an úsáid go heisiach.

(77) Agus tagairt á déanamh do chomhoiriúnacht na cabhrach, maíonn Aegean an méid seo a leanas go háirithe:

(a) ní raibh an chabhair teoranta don íosmhéid, ós rud é gur léir go raibh sí díréireach a mhéid a bhaineann leis an méid agus lena téarmaí chomh maith leis sin. Leis an gcabhair ní hamháin go raibh Alitalia in ann leanúint de bheith gníomhach ar an margadh, ach bhí sé in ann cur lena oibríochtaí trí bhealaí iomaíocha nua a oscailt faoi lódfhachtóirí eitleáin an-íseal;

(b) bhí éifeacht shaobhach ag an gcabhair ar an margadh, rud a caomhnaíodh le haghaidh gach lae a lean sí de bheith ar fáil do Alitalia, agus ina theannta sin bhí éifeacht dhiúltach bhreise ag baint le giaráil Alitalia ar an mbuntáiste a fuair an dá iasacht Stáit chun a sheirbhísí a mhargú go hionsaitheach agus dul in iomaíocht le haerlínte eile;

(c) contrártha do phointe 55(e) de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú, chuir Alitalia bearta struchtúracha i bhfeidhm, mar a léiríodh le hoscailt bealaí nua, arb é a bhí ann sin, i gcomhthéacs mhargadh na seirbhísí eitlíochta, éadáil sciar den mhargadh, agus leathnú gan údar maith ar a oibríochtaí;

(d) léiríodh éifeacht shaobhach na cabhrach trí bhealaí nua a oscailt, minicíocht mhéadaithe eitiltí áirithe, agus an oibríocht le lódfhachtóirí ísle ar chuid de na bealaí sin. Bhí an baol ann go dtiocfadh éifeacht shaobhach den sórt sin de bheith buan de dheasca na tréimhse iomarcaí ar lena linn a bhí an chabhair ar fáil do Alitalia.

4. FAISNÉIS ARNA SOLÁTHAR AG AN IODÁIL

4.1. Barúlacha ón Iodáil

4.1.1. *Cúinsí údaráis phoiblí*

(78) De réir na hIodáile, beartaíodh an iasacht tosaigh chun aghaidh a thabhairt ar riachtanais bhainistíochta phráinneacha de chuid Alitalia agus cuideachtaí eile den ghrúpa a cuireadh faoi riarachán urghnách, is é sin Cityliner (féach aithris 41). Áiríodh sna riachtanais sin a áirithiú go bhféadfadh Alitalia leanúint de bheith rannpháirteach sna córais rialála idirnáisiúnta lena rialaítear aerlínte, amhail IATA, go dtí an cinneadh chun Alitalia a athstruchtúrú nó a shócmhainní a dhíol (féach aithris 17).

(79) Luaigh údaráis na hIodáile ina theannta sin gur soláthraíodh an iasacht tosaigh toisc gur gá cur isteach ar an tseirbhís a sheachaint, agus an cruatan sóisialta agus an mhíchaoithiúlacht thromchúiseach d'úsáideoirí a bheadh ag baint le cur isteach den sórt sin á gcur san áireamh, agus sárú á dhéanamh, *inter alia*, ar an gceart chun leanúnachas críochach laistigh de Phoblacht na hIodáile a ráthaítear le Bunreacht na hIodáile.

(80) Thug an Iodáil údar lena maíomh go dtiocfadh cur isteach tromchúiseach ar an earnáil aeriompair paisinéirí agus ar an tsochaí as imeacht Alitalia agus rinneadh sí amhlaidh trí na sonraí seo a leanas a sholáthar: an 1 Bealtaine 2017, is é an t-iomlán a bhí ann de thoradh an lín iomláin paisinéirí a raibh áirithint déanta acu le haghaidh na tréimhse ó Bhealtaine 2017 go Márta 2018 EUR 4 935 210 (agus ticéad acu a bhí eisithe cheana nó ticéad acu a bhí fós le heisiúint), agus bhí thart ar EUR 1,3 milliún den iomlán sin ag baint le Bealtaine agus níos mó ná leath milliúin den iomlán ag baint leis an tréimhse le linn na chéad 15 lá den mhí. Ba é luach iomlán na dticéad a eisíodh le haghaidh na tréimhse ó Bhealtaine 2017 go Márta 2018 EUR 429 milliún (ar bhain EUR 125 mhilliún de le mí na Bealtaine 2017 amháin), cé gurb é a bheadh sna costais chúitimh a bhí le híoc le paisinéirí a raibh áirithint déanta acu sna chéad 15 lá de Bhealtaine 2017 de bhun Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([41]) thart ar EUR 268,5 milliún.

(81) Mhínigh údaráis na hIodáile gurb amhlaidh, a luaithe a chuaigh Alitalia isteach sa riarachán urghnách, a deonaíodh an maoiniú go dtí gur ullmhaíodh agus gur cuireadh clár RU chun feidhme.

(82) Mhaígh údaráis na hIodáile gur dheacair, gan an dá iasacht Stáit, an próiseas tairisceana a sheoladh chun Alitalia a dhífheistiú i gcomhréir leis na caighdeáin oscailteachta, neamhchoinníollachta agus iomaíochais is airde. Is é a bhí ann sin an réamhchoinníoll chun an luach ab fhearr agus ab fhéidir a fháil ó na sócmhainní a bhí le díol, is é sin gnólachtaí Alitalia a dhífheistiú ar na dálaí margaidh ab fhearr agus ab fhéidir trí nós imeachta iomaíoch. Ina

([41]) Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 11 Feabhra 2004 lena mbunaítear comhrialacha maidir le cúiteamh agus cúnamh do phaisinéirí i gcás nach gceadaítear dóibh bordáil agus i gcás ina gcuirtear eitiltí ar ceal nó ina bhfuil moill mhór ar eitiltí (IO L 46, 17.2.2004, lch. 1).

barúlacha forlíontacha a cuireadh isteach an 25 Meán Fómhair 2018, chuir an Iodáil i dtábhacht gurbh é loighic eacnamaíoch an dá iasacht Stáit inmharthanacht fhadtéarmach Alitalia a áirithiú trí éascaíocht a dhéanamh do thabhairt chun críche rathúil, laistigh de thréimhse réamhchinntithe, an nós imeachta tairisceana iomaíoch le haghaidh dhíol shócmhainní Alitalia. Ba é b'aidhm dó sin, go bunúsach, uasluach na sócmhainní sin a chaomhnú go dtí gur tugadh díolachán den sórt sin chun críche.

4.1.2. *Maidir leis an measúnú ar an dá iasacht Stáit roimh dheonú*

(83) Níor chuir an Iodáil isteach aon fhianaise á rá go ndearna sí measúnú *ex ante* ar bhrabúsacht an dá iasacht Stáit sular deonaíodh iad. Nuair a d'iarr an Coimisiún uirthi aon fhianaise den sórt sin a sholáthar, níor dhearbhaigh an Iodáil ach go n-áirithítear toradh dearfach le haghaidh an iasachtóra le teaglaim an ráta úis ag a raibh feidhm maidir leis an dá iasacht Stáit leis na ceanglais cheangailteacha dhiana maidir lena n-aisíocaíocht. Dá réir sin, de réir na hIodáile, is cinnte go mbeadh cothromaíocht na hidirghabhála airgeadais dearfach le haghaidh an iasachtóra, ós rud é go bhfuil an riosca a ghabhann an t-iasachtóir chuige teoranta agus, in aon chás, toisc go bhfaightear luach saothair as ar théarmaí margaidh.

4.1.2.1. Maidir le comhréireacht na hiasachta tosaigh le hiompraíocht sa mhargadh

(84) Mhaígh údaráis na hIodáile go raibh an iasacht tosaigh i gcomhréir le dálaí margaidh agus, dá bhrí sin, go raibh sí lasmuigh de raon feidhme Airteagal 107(1) CFAE, ós rud é nach cabhair a bhí inti.

(85) De réir údaráis na hIodáile, tá an iasacht tosaigh i gcomhréir le hiompraíocht sa mhargadh de thoradh na gcoinníollacha sonracha atá ag gabháil léi, i.e.: (i) ráta úis EURIBOR 6 mhí, plus 1 000 bonnphointe i gcomhréir leis an Teachtaireacht maidir le Ráta Tagartha ([42]); (ii) aisíoc éigeantach na híocaíochta laistigh de 6 mhí, agus (iii) aisíocaíocht tosaíochta ar aon fhiach eile faoi riarachán urghnách Alitalia. Líomhnaítear gur ríomhadh an costas úis a gearradh ar bhonn dhálaí agus pharaiméadair an mhargaidh, agus imthosca sonracha Alitalia á gcur san áireamh. Ós rud é gur cuireadh dálaí an mhagaidh i bhfeidhm, leis an iasacht níor tugadh aon bhuntáiste Stát-chistithe do Alitalia agus dá bhrí sin ní féidir léi a bheith ina beart cabhrach.

(86) Maidir leis an riosca a ghabh an Stát chuige mar iasachtóir – as a bhfaightear luach saothair ar dhálaí an mhargaidh –, mhaígh údaráis na hIodáile gur ar éigean gurb ann dó i bhfianaise thairbhe aitheanta na haisíocaíochta tosaíochta ar aon fhiach eile faoi riarachán urghnách Alitalia. Maíonn údaráis na hIodáile go raibh sé réasúnach a thoimhdiú go bhféadfaí na fiacha a thagann as an iasacht tosaigh a chumhdach in aon chás le sócmhainní Alitalia, gan beann ar thoradh an nós imeachta riaracháin urghnách.

(87) De réir údaráis na hIodáile, fágann an teaglaim den leibhéal úis a ghearrtar agus na téarmaí aisíocaíochta diana gur cinnte go mbeidh toradh dearfach ann le haghaidh an iasachtóra, i.e. iarmhéid deiridh na hidirghabhála airgeadais. Dá bhrí sin, bhí an iasacht go hiomlán i gcomhréir le prionsabal infheisteora phríobháidigh i ngeilleagar margaidh agus níorbh ann d'aon oibleagáid nós imeachta fógra a thabhairt roimh ré don Choimisiún de bhun Airteagal 108(2) CFAE.

(88) Mhaígh údaráis na hIodáile freisin go raibh scairshealbhóirí príobháideacha, lena n-áirítear, go háirithe, Etihad, ullamh freisin chun maoiniú a sholáthar do Alitalia faoi chuimsiú an Phlean um Shlánú. Níos sonraí ná sin, an 22 Nollaig 2016, (i) tháinig Alitalia ar chomhaontú lena gcreidiúnaithe airgeadais féin maidir le moratóir, (ii) phléigh scairshealbhóirí Alitalia ionstraimí cothromais rannpháirteacha a eisiúint arbh fhiú USD 231 milliún iad; (iii) [rinne ceann de scairshealbhóirí Alitalia comhaontuithe maidir le gealltanais eacnamaíocha sa chaidreamh idir scairshealbhóirí Alitalia]. An 27 Nollaig 2016, dheonaigh Etihad iasacht scairshealbhóra fho-ordaithe do Alitalia freisin ar fiú EUR 100 milliún í. I nóta dar dáta an 25 Márta 2019, mhaígh údaráis na hIodáile freisin go bhfuil an dá iasacht Stáit i gcomhréir le méid an chistiúcháin úrnua a ndéantar foráil maidir leis i bPlean um Shlánú Alitalia.

([42]) Teachtaireacht ón gCoimisiún maidir le hathbhreithniú an mhodha chun na rátaí tagartha agus lascaine a shocrú (IO C 14, 19.1.2008, lch. 6).

4.1.2.2. Maidir leis an iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í

(89) Sonraíonn údaráis na hIodáile go bhfuil feidhm chothrom ag a n-argóintí i leith na hiasachta tosaigh maidir leis an maoiniú breise ar fiú EUR 300 milliún é, rud a soláthraíodh faoi na téarmaí agus na coinníollacha céanna leis an iasacht tosaigh, agus staid shonrach Alitalia á cur san áireamh go hiomlán.

(90) Maíonn údaráis na hIodáile thairis sin go raibh gá leis an iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún euro í agus le faduithe ar aisíoc an mhaoinithe ar fiú EUR 600 milliún é i nDeireadh Fómhair 2017 agus sin chun an tairiscint a eagrú agus chun a áirithiú go ndíolfaí Alitalia ar na dálaí margaidh ab fhearr agus ab fhéidir. Dá gclisfeadh ar thairiscint den sórt sin, bheadh éifeachtaí pionósacha aige sin ar ionchais ghnó na cuideachta agus dhéanfaí díobháil thromchúiseach leis sin do na geallsealbhóirí uile. Bhí dlúthbhaint ag an dá iasacht Stáit leis an aidhm a bhaineann le hinmharthanacht fhadtéarmach na cuideachta a bhaint amach.

4.1.3. *Maidir leis an gCinneadh Tosaigh*

(91) Maidir leis an gCinneadh Tosaigh, sonraíonn an Iodáil gurbh ann do mheasúnú an Choimisiúin ([43]) ar luach shócmhainní Alitalia roimh teacht isteach Alitalia i riarachán urghnách, agus dá réir sin nach raibh sé cothrom le dáta tráth a fuarthas freagra ón Iodáil (an 25 Bealtaine 2018). Maíonn an Iodáil, maidir leis sin, gurbh é a tháinig as na hathruithe arna gcur chun feidhme ag bainistíocht nua Alitalia gníomhaíochtaí chun an t-ioncam a chosaint, chun costais a rialú agus éifeachtúlacht a mhéadú. Maidir leis sin, maíonn an Iodáil ar dtús gur thug na coimisinéirí urghnácha aghaidh ar fhadhbanna airgeadais agus bainistíochta Alitalia, trí oibríochtaí a chuíchóiriú agus conarthaí a idirbheartú, e.g. laghdú suntasach a bhaint amach i gcostais leasúcháin (costais leasúcháin mheasta EUR [210-250] milliún in 2018 i gcomparáid le EUR [260-340] milliún in 2017). Cuireann an Iodáil i dtábhacht gurb amhlaidh, i bhfianaise na gcoigilteas sin agus ó tharla go raibh an nós imeachta díolachán fós ar siúl, a bhí sócmhainní Alitalia measta faoi bhun luacha.

(92) Thairis sin, mar chuid de na cumhachtaí speisialta arna ndeonú dóibh le dlí, cumhachtaíodh do na coimisinéirí urghnácha, mar shampla, bearta a dhéanamh chun airgead a bhí ag dul do Alitalia a ghnóthú agus socrú éileamh a idirbheartú le páirtithe eile. Dá bhrí sin, ba cheart luach shócmhainní Alitalia a athbhreithniú i bhfianaise na n-ioncam a fuarthas agus na gcostchiorruithe a rinne na coimisinéirí urghnácha. Mhaígh an Iodáil freisin go mb'fhéidir nár léiríodh luach shócmhainní Alitalia sa luacháil sa teachtaireacht neamhcheangailteach a chuir Lufthansa isteach ós rud é nár bhain an tairiscint ach le cuid de na sócmhainní a bhí ar tairiscint agus go mb'fhéidir go léireofar leasanna suibiachtúla ón bpáirtí tairisceana leo. Dá réir sin, ní fhéadfaí an luacháil le haghaidh cuid de na sócmhainní a úsáid mar ionadú chun luach na sócmhainní uile a chinneadh.

(93) Déanann an Iodáil maíomh an Choimisiúin a chonspóid gur bheag fianaise a bhí ann lena léirítear go bhféadfadh sé go gcaillfeadh an Iodáil níos mó sa chás frithfhíorasach i gcás nár soláthraíodh an dá iasacht Stáit. Maíonn an Iodáil freisin, ós rud é go bhfuil Alitalia i nós imeachta dócmhainneachta arna bhainistiú ag coimisinéirí urghnácha arna gceapadh ag an rialtas, go bhfuil na coimisinéirí sin ag gníomhú agus críoch phoiblí acu. Maíonn an Iodáil cé nach bhfuil Alitalia faoi úinéireacht an Stáit ach go bhfuil na coimisinéirí urghnácha ag gníomhú agus críoch phoiblí acu, go bhféadfaí an Iodáil, dá bhrí sin, na caillteanais a bheadh tabhaithe ag an Stát a chur san áireamh, is é sin na caillteanais a bheadh tabhaithe aige dá scoirfeadh Alitalia de bheith ag oibriú agus dá leachtaíodh é agus cinneadh á dhéanamh maidir cibé acu ba cheart nó nár cheart idirghabháil a dhéanamh mar iasachtóir margaidh.

(94) Ní mó ná sásta atá an Iodáil thairis sin le barúil an Choimisiúin in aithris 64 den Chinneadh Tosaigh á rá, ós rud é nach raibh sa Stát ach scairshealbhóir mionlaigh indíreach, nach bhféadfadh sé tairbhiú de phraghas díola níos fearr a mhéid chéanna leis na scairshealbhóirí tromlaigh. Maíonn an Iodáil, ós rud é go bhfuil na fáltais ó dhíol na sócmhainní dírithe ar na creidiúnaithe, nach mór dá réir sin leas réimse níos leithne geallsealbhóirí, amhail creidiúnaithe, custaiméirí, oibrithe agus soláthróirí, a chur san áireamh agus measúnú á dhéanamh ar cibé acu a rinneadh nó nach ndearnadh an dá iasacht Stáit faoi dhálaí an mhargaidh.

([43]) Níor sholáthair an Coimisiún a mheasúnú féin ar luach Alitalia sa Chinneadh Tosaigh, ach thagair sé do luach Alitalia bunaithe ar an tuarascáil luachála a choimisiúnaigh na coimisinéirí urghnácha i nDeireadh Fómhair 2017 (tugtar tuairisc ar an tuarascáil sin, staidéar Leonardo mar a thugtar uirthi, in aithrisí 118 go 122; féach aithris 62 den Chinneadh Tosaigh).

4.1.4. *Maidir leis an gcás frithfhíorasach a bhaineann leis an gcabhair a dheonú*

(95) Sna barúlacha forlíontacha a cuireadh isteach an 25 Meán Fómhair 2018, leag an Iodáil amach, ar bhealach níos mionsonraithe, iarmhairtí an cháis fhrithfhíorasaigh a bhaineann le leachtú Alitalia an 31 Nollaig 2017 agus mhaígh sí an méid seo a leanas:

(a) ghníomhaigh an Stát mar oibreoir sa gheilleagar margaidh, de thoradh na gcaillteanas suntasach a bheadh le seasamh aige i gcás dhíolachán/dhúnadh na cuideachta an 31 Nollaig 2017, rud a raibh foráil déanta maidir leis cheana féin an dáta a deonaíodh an iasacht tosaigh. Ba é a bheadh sna caillteanais sin EUR [níos mó ná billiún], de dheasca an mhéid seo a leanas go bunúsach: (i) costais atá nasctha le dífhostaíocht atá le seasamh ag an Stát; (ii) cánacha neamhíoctha; (iii) costais chúitimh a bhí dlite do phaisinéirí; (iv) éifeachtaí iarmharta diúltacha ar sholáthróirí;

(b) ba é ba aidhm don dá iasacht Stáit aghaidh a thabhairt ar riachtanais bhainistíochta phráinneacha Alitalia agus cur isteach ar an tseirbhís a sheachaint, as a dtiocfadh fadhbanna tromchúiseacha sochaíocha agus cur isteach;

(c) bhí an dá iasacht Stáit i gcomhréir leis an ráta le haghaidh cuideachtaí ag a raibh drochrátáil le soláthar urrúis chomhthaobhaigh íseal sa Teachtaireacht maidir le Ráta Tagartha. Thairis sin, bhí tosaíocht ag an iasacht ar gach fiach eile; agus

(d) chuir dáta aibíochta bunaidh an phróisis díolachán an t-ionchas go mbeadh toradh dearfach ar an bpróiseas sin i gcontúirt agus cuireadh síneadh leis dá réir sin. Dá dhroim sin, cuireadh síneadh freisin le dáta aibíochta bunaithe na hiasachta tosaigh agus méadaíodh a méid tríd an iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í a dheonú.

(96) Mhaígh an Iodáil go raibh a réasúnaíocht go hiomlán i gcomhréir le pointe 107 den Fhógra ón gCoimisiún maidir le coincheap na státchabhrach ([44]), ina sonraítear an méid seo: '*i gcás idirghabháil cothromais nó fiachais i ngnóthas poiblí i gcruachás, ba cheart an toradh a bhfuil coinne leis ar infheistíocht den sórt sin a chur i gcomparáid leis an toradh a bhfuil coinne leis i gcás frithfhíorasach leachtú na cuideachta. I gcás ina soláthraítear gnóthachain níos airde nó caillteanais níos ísle leis an leachtú sin, roghnódh oibreoir stuama sa gheilleagar margaidh an rogha sin*'.

(97) Mhaígh an Iodáil dá mba rud é gur dúnadh Alitalia an 31 Nollaig 2017 go mbeadh fostaithe Alitalia incháilithe chun tairbhí a éileamh ón gciste dífhostaíochta ginearálta ("NASpI") agus ón gciste dlúthpháirtíochta sonrach le haghaidh fostaithe aeriompair ("FSTA"). Maíonn an Iodáil gurb é a bheadh i gcostas measta na n-íocaíochtaí dífhostaíochta a mbeadh an Stát faoi dhliteanas ina leith le haghaidh fhoireann na cuideachta i gcás dúnadh/foirceannadh EUR [350-800] milliún, lena n-áirítear FSTA, le haghaidh na tréimhse go dtí an 31 Nollaig 2018 agus EUR [500-900] milliún i gcás shíneadh FSTA go dtí an 31 Nollaig 2019. Mhaígh an Iodáil go mbeadh costais dífhostaíochta chomhchosúla ann dá mba rud é gur dúnadh Alitalia an 1 Bealtaine 2017, an lá sular ligeadh an chuideachta isteach sa nós imeachta riaracháin urghnách.

(98) Luaigh an Iodáil freisin go ndéanfaí dochar do sholáthróirí Alitalia de dheasca leachtú Alitalia. Soláthraíonn siad seirbhísí, amhail láimhseáil, seirbhís do custaiméirí/lárionaid glaonna, glantachán, cóiríocht óstán, lóistíocht agus lónadóireacht, arb é atá sa mheánluach bliantúil iomlán EUR [100-300] milliún.

(99) Thairis sin, maíonn an Iodáil, ós rud é go bhfuil Alitalia i riarachán urghnách, agus dá réir sin bainistithe ag údarás poiblí, arb é an sainordú atá aige na sócmhainní a athbhunú, a dhíol nó a leachtú agus na fáltais a dháileadh ar na creidiúnaithe, go raibh na coimisinéirí urghnácha ag gníomhú chun leas an phobail; le hurscaoileadh a sainordaithe, ní féidir leo ach cearta creidiúnaithe a chosaint seachas cearta scairshealbhóirí.

(100) Thairis sin, admhaíonn an Iodáil cinneadh na Cúirte i mbreithiúnas Land Burgenland. I mír 52 den bhreithiúnas sin chinn an Chúirt an méid seo: "chun measúnú a dhéanamh ar cibé acu a bheadh nó nach mbeadh an beart céanna glactha i ngnáthdhálaí margaidh ag díoltóir príobháideach i staid atá chomh gar agus is féidir do staid an Stáit, níl ach na tairbhí agus na hoibleagáidí atá nasctha le staid an Stáit mar scairshealbhóir – agus na cinn sin atá nasctha lena staid mar údarás poiblí á n-eisiamh – le cur san áireamh" ([45]).

([44]) Fógra ón gCoimisiún maidir le coincheap na Státchabhrach dá dtagraítear in Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, C/2016/2946 (IO C 262, 19.7.2016, lch. 1).

([45]) Breithiúnas an 24 Deireadh Fómhair 2013, *Land Burgenland agus cuid eile* v *An Coimisiún*, C-214/12 P, C-215/12 P agus C-223/12 P, EU:C:2013:682.

(101) Mar sin féin, maíonn an Iodáil nach féidir rialacha státchabhrach a chur i bhfeidhm ar bhealach lena gcoisctear ar na Ballstáit bearta a ghlacadh nach bhfuil chomh costasach céanna le roghanna malartacha féideartha, díreach toisc gur féidir go mbeidh na bearta sin doscartha ó shainphribhléid phoiblí an Stáit a bheith á feidhmiú aige. Bheadh an cur chuige sin neamhréasúnach go heacnamaíoch ar deireadh.

4.1.5. *Maidir le comhoiriúnacht na cabhrach*

(102) Roimh an gCinneadh Tosaigh, mhaígh údaráis na hIodáile, dá mba rud é gur measadh gur státchabhair a bhí sa dá iasacht Stáit, go gcomhlíonfaidís na ceanglais chomhlíontachta uile le haghaidh cúnamh tarrthála. Is gnóthas i gcruachás é Alitalia i bhfianaise an nós imeachta riaracháin urghnách leanúnaigh (a chomhfhreagraíonn do nósanna imeachta dócmhainneachta comhchoiteanna faoi na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú). Thug an Coimisiún dá aire sa Chinneadh Tosaigh, ós rud é nár aisíocadh an iasacht tosaigh 6 mhí tar éis an tráth a deonaíodh í, nach féidir a mheas go bhfuil an iasacht tosaigh comhoiriúnach mar chúnamh tarrthála, ach gurbh fhéadfaí a mheas gur cabhair athstruchtúrúcháin atá ann, agus é sin amháin. Ní chuir an Iodáil aon argóint isteach, áfach, chun a mhaíomh go mbeadh an dá iasacht Stáit comhoiriúnach le cabhair athstruchtúrúcháin.

(103) Tar éis an Chinnidh Tosaigh, mhaígh an Iodáil gur chomhlíon an dá iasacht Stáit na ceanglais chomhoiriúnacha uile le haghaidh cúnamh tarrthála. A mhéid a bhaineann, ar dtús, le critéar na hoiriúnachta (pointe 55 de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú), mhaígh an Iodáil, maidir leis an mainneachtain an iasacht tosaigh a aisíoc laistigh de 6 mhí, nach sáraítear coinníoll oiriúnachta an chúnaimh tarrthála ós rud é go ndíolmhaítear leis na treoirlínte sin an chabhair a aisíoc laistigh den tréimhse sin más ann do phlean um leachtú nó plean um athstruchtúrú. Thairis sin, mhaígh an Iodáil nach mór déileáil leis an iasacht tosaigh agus leis an iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í mar idirghabháil aonair, rud a fhágann nach dtosódh an tréimhse 6 mhí ach amhail ó eisíoc na hiasachta breise ar fiú EUR 300 milliún í.

(104) Ar an dara dul síos, a mhéid a bhaineann leis an gcomhréireacht (pointe 60 de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú), mhaígh an Iodáil go raibh an dá iasacht Stáit comhréireach, ós rud é gurb é ba aidhm dóibh riachtanais airgeadais Alitalia a chumhdach go dtí tabhairt chun críche an nós imeachta díolachán agus gur gá cur chuige aireach na gcoimisinéirí urghnácha a léiriú leis an méid is gá chun a áirithiú go bhféadfaí sócmhainní Alitalia a aistriú gan dochar a dhéanamh do na coinníollacha maidir leis an dá iasacht Stáit a aisíoc. Ina theannta sin, sholáthair an Iodáil plean leachtachta a tugadh cothrom le dáta de réir bhrí phointe 60 de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú, agus dar léi léiríodh riachtanais leachtachta Alitalia leis sin agus roinnt tosca á gcur san áireamh lena n-áirítear sreabhadh airgid Alitalia ó oibríochtaí, a ghlaninfheistíochtaí iomlána, a shainghnéithe gnó agus na rioscaí a dhíorthaíonn ó luaineachtaí margaidh a bhaineann le Alitalia.

(105) Ar deireadh, a mhéid a bhaineann leis na critéir maidir le héifeachtaí diúltacha ar iomaíocht agus trádáil idir na Ballstáit (faoi roinn 3.6 de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú), mhaígh an Iodáil ón tráth a cuireadh Alitalia faoi riarachán urghnách, gur thaifead sé laghdú ar an líon paisinéirí agus eitiltí, gur scoir sé d'oibríochtaí ar bhealaí cianaistir déanta caillteanas áirithe, gur mhéadaigh sé lódfhachtóir paisinéara an chabhlaigh agus gur bhain sé amach coigilteas costais saothair suntasach. Déanann an Iodáil tagairt freisin á rá dá scoirfeadh Alitalia dá oibríochtaí go tobann go dtiocfadh iarmhairtí diúltacha as sin i bhfianaise an róil fhíor-riachtanaigh atá ag Alitalia san earnáil aeriompair san Iodáil. Bhí an dá iasacht Stáit teoranta don íosmhéid chun leanúnachas oibríochtaí a áirithiú agus ionas nach ndéanfaí foráil maidir le leathnú Alitalia lastall den leathnú a cheadaítear leis na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú.

4.2. **Tuarascálacha agus staidéir arna soláthar ag an Iodáil maidir le Alitalia**

(106) Cé nach raibh aon mheasúnú eacnamaíoch *ex ante* ar an dá iasacht Stáit curtha isteach ag an Iodáil sular deonaíodh iad, sholáthair an Iodáil roinnt doiciméad arna n-ullmhú ag saineolaithe agus eintitis eile maidir le staid eacnamaíoch agus oibriú gnó Alitalia. Leis an roinn seo tugtar tuairisc ar na príomhdhoiciméid arna soláthar ag an Iodáil maidir le Alitalia. Ullmhaíodh roinnt de na doiciméid sula ndeachaigh Alitalia isteach sa riarachán urghnách, mar sin sular deonaíodh an dá iasacht Stáit (*ex ante*), cé go ndearnadh cinn eile ina dhiaidh sin (*ex post*).

4.2.1. *Staidéir/doiciméid ex ante*

4.2.1.1. An Plean um Shlánú

(107) Ullmhaíodh an Plean um Shlánú i Nollaig 2016, i gcomhréir le ceanglais roinn 67 de Dhlí Féimheachta na hIodáile, nuair ba léir do Etihad go raibh Alitalia ar tí a fhéimheachta. Leis an bPlean um Shlánú áiríodh plean airgeadais agus tionsclaíoch lena gcumhdaítear tréimhse ó 2017 go 2021 mar a cheanglaítear le Dlí Féimheachta na hIodáile. Ba é ba aidhm dó inmharthanacht Alitalia a athbhunú faoi 2021 de thoradh an mhéid seo a leanas: (i) an líonra a athdhearadh agus ioncam a mhéadú faoi *circa* EUR 900 milliún *per annum* ([46]) (go háirithe trí fheabhsú ar an lódfhachtóir, forbairt tráchta cianaistir agus ioncam coimhdeach); agus (ii) costais Alitalia a laghdú faoi *circa* EUR 400 milliún *per annum* (bearta costéifeachtúlachta agus laghdú a dhéanamh ar líon foirne Alitalia ([47]) faoi [X XXX] agus ar na tuarastail suas le [20-40] %). Chomh maith leis na bearta costchiorrúcháin, leis an bPlean um Shlánú measadh go raibh gá le ranníocaíocht chothromais ar fiú thart ar EUR 1,4 billiún í, go páirteach ó mhíreanna neamhairgid amhail babhtálacha fiachais ach go páirteach ó mhéadú caipitil úr freisin, ar mhaithe le Alitalia a athstruchtúrú agus plean gnó nua a chur chun feidhme. De réir an Phlean um Shlánú, dá ndéanfaí an ghníomhaíocht sin, bheadh acmhainneacht creidmheasa sroichte ag Alitalia ó bhí 2019 ann.

(108) Leis an bplean measadh go méadódh glantoradh Alitalia ó EUR – 458 milliún in 2016 (figiúirí réamhdhúnta) chuig EUR + 168 milliún in 2021, cé go méadódh EBITDA Alitalia ó EUR - 176 mhilliún in 2016 chuig EUR + 441 mhilliún in 2021.

(109) Chun an plean a chur chun feidhme, ba ghá formheas na gceardchumann de dheasca na laghduithe costais lena ndearnadh difear don lucht saothair. Mar sin féin, sháraigh na ceardchumainn an Plean um Shlánú i vótáil i reifreann in Aibreán 2017, rud a chuir cosc le cur chun feidhme ciorruithe suntasacha i gcostais saothair. Ba é diúltú don phlean sin a d'fhág gur cuireadh Alitalia i riarachán urghnách i mBealtaine 2017.

4.2.1.2. Athbhreithniú ar an bPlean um Shlánú arna dhéanamh ag Roland Berger agus KPMG

(110) I dtús 2017, roimh an reifreann, rinne dhá shaineolaí gnó neamhspleácha athbhreithniú ar an bPlean um Shlánú, eadhon Roland Berger (an 7 Feabhra 2017) agus KPMG (an 15 Márta 2017) bunaithe ar an trádáil stairiúil agus figiúirí réamhaisnéis 2016. Choimisiúnaigh Alitalia na saineolaithe sin bunaithe ar raon feidhme a comhaontaíodh chun tacú le cinnteoireacht scairshealbhóirí agus bhainistíocht Alitalia. Ba é Roland Berger a bhí freagrach as an athbhreithniú ar an bplean tionsclaíoch a áiríodh sa Phlean um Shlánú agus ba é KPMG a bhí freagrach as an bplean airgeadais.

(111) Thug siad araon tuairisc ar an bPlean um Shlánú mar phlean '*uaillmhianach […] i bhfianaise stair Alitalia le blianta beaga anuas*' agus chuir siad in iúl go raibh sé ríthábhachtach go mbeadh na geallsealbhóirí uile, go háirithe ceardchumainn, go hiomlán tiomanta don phlean sin.

(112) Le hathbhreithniú KPMG cuirtear i dtábhacht an maoiniú suntasach is gá chun an plean a chothabháil ar feadh tréimhse roinnt blianta, an gá atá le bheith ag brath go hiomlán ar réadú na dtoimhdí maidir le coigilteas costais agus giniúint ioncaim, agus an gá go mbeadh na geallsealbhóirí uile (lena n-áirítear oibrithe) tiomanta don phlean. Thairis sin, chuir KPMG íogaireacht an phlean i dtábhacht i leith na toimhde airgeadais a bhaineann le héabhlóid an ioncaim/an tsreabhaidh airgid trí dhíolacháin ticéad réamhíoctha.

4.2.1.3. Tuarascáil Deimhniúcháin maidir leis an bPlean um Shlánú ón Dr Riccardo Ranalli

(113) Faoi Dhlí Féimheachta an hIodáile, ba ghá do shaineolaí neamhspleách fírinneacht na bhfigiúirí arna soláthar ag Alitalia (iontaofacht) agus féidearthacht an Phlean um Shlánú a sheiceáil agus a dheimhniú. Is é is cuspóir d'athbhreithniú den sórt sin a áirithiú go laghdófar le cur chun feidhme an phlean fiachas Alitalia agus go ndéanfar a chúrsaí airgeadais a shlánú de thoradh na mbeart airgeadais beartaithe. Ba é an Dr Riccardo Ranalli, cuntasóir cairte, a rinne an deimhniúchán sin ([48]).

([46]) Athbhreithniú gnó neamhspleách KPMG ar Phlean um Shlánú Alitalia, dar dáta an 15 Márta 2017.
([47]) *Ibid*, leathanach 58 den athbhreithniú ó KPMG.
([48]) https://www.ranallieassociati.it/dt_team/riccardo-ranalli/

(114) Le tuarascáil deimhniúcháin an Dr Ranalli ("an tuarascáil deimhniúcháin") liostaítear na cúiseanna le géarchéim Alitalia dá dtagraítear sa Phlean um Shlánú ([49]):

(a) neamhspleáchas na cuideachta [Alitalia] i bhfianaise na n-iompróirí líonra a bhfuil mais chriticiúil bainte amach acu trí chomharbas cumasc, agus sin chun leibhéal leordhóthanach iomaíochta a áirithiú;

(b) dul i bhfód mórscála ar an margadh intíre, arna dhéanamh ag iompróirí ísealchostais i gcomparáid le tíortha Eorpacha eile (cúis sheachtrach);

(c) sciar cianaistir beag den mhargadh d'ainneoin éileamh neamhchomhlíonta;

(d) an anailís chostais neamhéifeachtúil, arb é atá ann meán-CASK ([50]) EUR [X.X] (a thagann ó CASK meánaistir nó mionaistir EUR [XX.XX] agus CASK cianaistir EUR [X.XX]) i gcomparáid leis na meánfhigiúirí EUR 5,31 a bhaineann le hiompróirí cianaistir agus EUR 8,2 a bhaineann le hiompróirí líonra (cúis inmheánach); agus

(e) an srian ar fhorbairt gnó cianaistir de thoradh na gcomhaontuithe comhfhiontair maidir le bealaí Mheiriceá Thuaidh (cúis inmheánach).

(115) Leis an tuarascáil deimhniúcháin (dar dáta an 28 Aibreán 2017) agus litir shuaimhnis (an 15 Márta 2017) deimhníodh an Plean um Shlánú go dearfach.

4.2.1.4. An Comhaontú Neamhghníomhaíochta

(116) In Eanáir 2017, tháinig Alitalia, a phríomh-scairshealbhóir Etihad Investment Holding Company LLC agus creidiúnaithe airgeadais Alitalia ar chomhaontú maidir le Comhaontú Neamhghníomhaíochta coinníollach. De réir an chomhaontaithe sin, "*go dtí tabhairt chun críche an phlean thionsclaíoch a tugadh cothrom le dáta agus an deimhniúcháin ábhartha arna dhéanamh ag saineolaí neamhspleách i gcomhréir le hAirteagal 76, mír 3, pointe (d) de Dhlí Féimheachta na hIodáile (…), teastaíonn am ón gCuideachta [Alitalia] chun go sainaithneofar, inter alia, na gníomhaíochtaí mionsonraithe atá le déanamh faoin bplean tionsclaíoch chun feabhas a chur ar a cothromas, ar a staid airgeadais agus tráchtála agus chun príomhthéarmaí an Phlean Airgeadais a chur chun feidhme*". Leis an gComhaontú Neamhghníomhaíochta, i measc nithe eile, ceanglaíodh ar Etihad iasacht scairshealbhóra fho-ordaithe a dheonú ar fiú EUR 100 milliún í, rud a íocadh an 27 Nollaig 2016.

(117) Le linn thabhairt chun críche an Phlean um Shlánú, chuaigh Alitalia i dtreo a chreidiúnaithe airgeadais agus d'iarr sé moratóir chun a oibleagáidí airgeadais a chomhlíonadh, ar na téarmaí agus na coinníollacha a leagtar amach sa Chomhaontú Neamhghníomhaíochta. Mhair an Comhaontú Neamhghníomhaíochta go dtí an 31 Márta 2017 agus áiríodh plean leachtachta seachtainiúil ann go dtí an dáta céanna, lena léiríodh, de thoradh an Chomhaontaithe Neamhghníomhaíochta agus na ngníomhaíochtaí a áiríodh ann, gur áirithíodh leachtacht Alitalia go dtí an 31 Márta 2017.

4.2.2. *Staidéir/doiciméid ex post*

4.2.2.1. Staidéar Leonardo

(118) D'fhostaigh na coimisinéirí urghnácha comhairleoir neamhspleách, Leonardo & Co, chun an luach díolachán a bhfuil coinne leis ar aonaid oibríochtúla Alitalia a mheas mar a thuairiscítear in aithris 60. Lorg siad an meastachán sin ós rud é go bhfuil na coimisinéirí urghnácha faoi cheangal dlí gan Alitalia a dhíol faoi thagarmharc margaidh. Coimisiúnaíodh an staidéar an 14 Meán Fómhair 2017. An 16 Deireadh Fómhair 2017 sheol Leonardo & Co torthaí a staidéir ("staidéar Leonardo") chuig na trí choimisinéir urghnácha.

(119) Ba é ba aidhm do staidéar Leonardo dar dáta an 16 Deireadh Fómhair 2017 luach díolachán aonaid oibríochtúla Alitalia a mheas an 1 Bealtaine 2017, eadhon tús an riaracháin urghnách. Leis an staidéar, scrúdaíodh luach trí bhaisc fhéideartha: (i) díolachán an ghnólachta eitlíochta ("Eitlíocht Lotto"); (ii) díolachán an ghnólachta láimhseála ar an talamh ("Láimhseáil Lotto") agus (iii) díolachán an dá bhaisc atá comhcheangailte ("Lotto Unico" nó "Luchtóg Aonair"). Tá meastachán luach díolachán staidéar Leonardo cothrom le glanmhéid na ndliteanas a ghabhann leis na sócmhainní ar díol agus eisiatar leis sin na dliteanais roimh an riarachán urghnách. Leis an modheolaíocht luachála arna húsáid ag Leonardo & Co meastar luach Alitalia le modh measctha lena gcomhcheanglaítear modh sócmhainnbhunaithe le modh brabúsbhunaithe. Measann Leonardo & Co go bhfuil an modh sin ar an gceann is iomchuí chun luach cuideachta atá i gcruachás eacnamaíoch dála Alitalia a mheas.

([49]) Litir shuaimhnis an Dr Riccardo Ranalli dar dáta an 15 Márta 2017.

([50]) Costas in aghaidh an tsuíochánchiliméadair atá ar fáil.

(120) Mar phointe tosaigh tá an luach de réir na leabhar atá ar na sócmhainní i staidéar Leonardo cothrom le thart ar EUR 2,5 billiún, rud a chomhfhreagraíonn don luach de réir na leabhar atá ar na sócmhainní atá le haistriú faoin Luchtóg Aonair i.e. EUR 2 552 mhilliún de réir na tuarascála ó PriceWaterhouseCoopers ("PwC"). Ceartaítear luach na sócmhainní sin ansin leis na dliteanais a bhaineann leis na sócmhainní agus le hoibriú Alitalia (suimeanna iníoctha le soláthróirí den chuid is mó) agus le ceartú brabúis. Is é atá sa cheartúchán sin an difríocht idir brabúsacht na cuideachta a bhfuil coinne léi le linn an chéad 2 bhliain den phlean gnó agus meánbhrabúsacht aerlínte inchomparáide. Ós rud é go raibh coinne leis go ndéanfadh Alitalia caillteanais sa chéad 2 bhliain den oibríocht, tá an ceartúchán brabúis diúltach, rud a laghdaíonn an luach díolachán measta a thuilleadh.

(121) Chun an éiginnteacht bhunúsach i réadú an phlean gnó a chur san áireamh, meastar dhá chás i staidéar Leonardo chun luach díolacháin féideartha aonaid oibríochtúla Alitalia a mheas. Déantar an "cás támhúil" a tharraingt suas ó thaobh támhúil de, rud atá comhsheasmhach le staid eacnamaíoch agus airgeadais 2017 Alitalia, agus dá bhrí sin in éagmais cuspóirí fáis agus straitéisí tionsclaíocha tipiciúla. Tá an "cás athbheochana" bunaithe ar phlean gnó arna tharraingt suas ó thaobh neamhleanúnachais ó staid 2017 Alitalia, lena soláthraítear gnóthú scaireanna margaidh agus brabúsacht sa ghearrthéarma agus san fhadtéarma, arb é is aidhm dó sin a chumasú don chuideachta príomhról a fháil ar ais sa mhargadh tagartha.

(122) Le staidéar Leonardo meastar go bhfuil praghas díolachán na Baisce Aonair sa chás táimhe sa raon EUR 280 milliún go EUR 411 mhilliún; agus sa chás athbheochana meastar go bhfuil sé sa raon EUR 495 go EUR 626 mhilliún. Tá meán na luachála is airde agus is ísle cothrom le EUR 453 mhilliún.

4.2.2.2. Airgeadas na dtrí bhaisc oibríochtúla lena ndíol ag PwC

(123) Chonraigh na coimisinéirí urghnácha PwC chun fíorú a dhéanamh ar airgeadas comhdhlúthaithe Ghrúpa Alitalia agus cláir chomhardaithe ghearrtha amach na mbaisceanna Eitlíochta, Láimhseála ar an Talamh agus Luchtóige Aonair an 1 Bealtaine 2017. Leis na cláir chomhardaithe ghearrtha amach sin cinneadh imlínte na sócmhainní atá le haistriú i gcás dhíolacháin shócmhainní Alitalia agus cinneadh cé na míreanna cláir chomhardaithe a d'fhanfadh le Alitalia tar éis na ndíolachán.

(124) An t-airgeadas fíoraithe sin, mar a nochtadh sa dréacht-tuarascáil fíorúcháin a tharraing PwC suas an 21 Meán Fómhair 2017, d'úsáid Leonardo & Co ansin é chun praghas díolachán na mbaisceanna a mheas ([51]).

(125) Thug PwC a thuarascáil fíorúcháin chun críche an 31 Deireadh Fómhair 2017 agus dhátaigh sé an lá céanna í.

4.2.2.3. Praghsanna a bhaineann leis na tairiscintí ó Lufthansa, EasyJet agus Airport Handling

(126) An 16 Deireadh Fómhair 2017, chuir roinnt cuideachtaí tairiscintí isteach le haghaidh cuid de ghnólacht Alitalia mar chuid den phróiseas tairisceana (féach aithris 59), lena n-áirítear Airport Handling, EasyJet agus Lufthansa. Leis an bhforoinn seo déantar achoimre ar a bpríomhghnéithe.

(127) Rinne Airport Handling tairiscint cheangailteach le haghaidh an ghnólachta láimhseála ar an talamh de chuid Alitalia, agus EUR [XX.X] milliún á dtairiscint i dteannta breisiú EUR 6,5 milliún coinníollach ar roinnt spriocanna a bhaint amach.

(128) Rinne EasyJet tairiscint cheangailteach le haghaidh cuid de ghnólacht eitlíochta Alitalia seachas seirbhísí cothabhála agus deisiúcháin. Leis an tairiscint, ní chuirtear ach luach EUR [XXX-XXX] milliún ar an ngníomhaíocht mhionaistir. Chuir EasyJet isteach faisnéis ina thairiscint á rá go ndearna sé an gnólacht cianaistir a réamh-mheas ag EUR [XXX] milliún, a raibh a tháthcheangal ag brath ar chomhpháirtí cuibhreannais neamh-shainaitheanta. Dá bhrí sin, bhí an t-uasluach iomlán ó EasyJet cothrom le EUR [XXX] milliún.

(129) Leis an tairiscint neamhcheangailteach a rinne Lufthansa níor measadh ach cuid den Bhaisc Eitlíochta (i.e. [XX] eitleán as [XXX] agus […] duine den fhoireann, agus sin an méid) agus EUR [XXX] milliún a bhí inti san iomlán (glanmhéid léasanna caipitlithe).

([51]) Féach staidéar Leonardo, leathanach 3.

4.2.3. *Tuarascálacha airgeadais Alitalia*

(130) Is amhail ón 31 Nollaig 2015 atá na cuntais reachtúla is déanaí a foilsíodh ó Ghrúpa Alitalia. Níor ullmhaíodh aon ráiteas airgeadais reachtúil le haghaidh 2016 ós rud é gur cuireadh Alitalia faoi riarachán urghnách sular glacadh le cuntais reachtúla 2016 agus sular foilsíodh iad. Mar sin féin, bhí an t-airgeadas réamhdhúnta agus *pro-forma* le haghaidh na bliana 2016 ar fáil, chomh maith le tuarascálacha na bpríomh-shaineolaithe a bhí ag ullmhú tuarascálacha *ex ante* nó *ex post* ar Alitalia, i.e. KPMG, Roland Berger, an Dr Ranalli agus PwC. Bhí na saineolaithe sin uile ag brath ar fhigiúirí 2016 le haghaidh a n-anailíse. Thairis sin, d'ullmhaigh Alitalia ráiteas airgeadais amhail ón 28 Feabhra 2017 mar a cheanglaítear le Dlí Féimheachta na hIodáile.

(131) Le linn an nós imeachta riaracháin urghnách, níor foilsíodh aon ráiteas airgeadais reachtúil. Mar sin féin, ar shuíomh gréasáin riarachán urghnách Alitalia foilsíodh figiúirí airgeadais teoranta, a bhí dírithe den chuid is mó ar EBITDA oibriúcháin agus sreabhadh airgid (gan clár comhardaithe), ar bhonn mírialta ([52]).

(132) Cé gur cosúil, ach amháin i gcás 2015, nach ndearnadh iniúchadh ar aon cheann de na tuarascálacha airgeadais sin, níl aon léiriú ann go ndéantar bréagléiriú ábhartha ar staid airgeadais Alitalia leis na figiúirí. Go háirithe, dheimhnigh an Dr Ranalli figiúirí 2016 mar chuid den Phlean um Shlánú.

5. MEASÚNÚ AR AN gCABHAIR

5.1. Cabhair a bheith ann de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE

(133) De bhua Airteagal 107(1) CFAE "ach amháin mar a bhforáiltear a mhalairt sna Conarthaí, aon chabhair a thabharfaidh Ballstát nó a thabharfar trí bhíthin acmhainní Stáit i bhfoirm ar bith, agus a bhéarfaidh nó is baolach a bhéarfadh saobhadh ar iomaíocht trí thaobhú le gnóthais áirithe nó le táirgeadh earraí áirithe, ní luífidh sí leis an margadh inmheánach sa mhéid go dtéann sí i gcion ar an trádáil idir Ballstáit."

(134) Dá bhrí sin, chun go mbeadh beart cáilithe mar státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, ní mór na critéir charnacha seo a leanas a chomhlíonadh: (i) ní mór don Stát é a dheonú, agus sin trí acmhainní Stáit; (ii) ní mór buntáiste a thabhairt do ghnóthas leis; (iii) ní mór é a bheith roghnaitheach, i.e. i bhfabhar gnóthais áirithe nó táirgeadh earraí áirithe; agus (iv) ní mór an iomaíocht a shaobhadh nó saobhadh a bhagairt leis agus ní mór difear a dhéanamh do thrádáil idir na Ballstáit leis.

5.1.1. *Coincheap an ghnóthais*

(135) Is cuideachta phríobháideach é Alitalia a oibríonn san earnáil aeriompair atá bunaithe san Iodáil. Is gnóthas é chun críocha Airteagal 107(1) CFAE ós rud é go ndéanann sé gníomhaíochtaí eacnamaíocha trína sheirbhísí a thairiscint ar mhargadh ([53]).

5.1.2. *Acmhainní stáit agus a mhéid atá siad inchurtha i leith an Stáit*

(136) Mar a shonraigh an Chúirt ([54]), chun go gcáileodh bearta mar státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, (a) ní mór dóibh díorthú ó acmhainní Stáit, go díreach nó go hindíreach trí aon chomhlacht idirmheánach ag gníomhú dó de bhua cumhachtaí a thugtar dó agus (b) ní mór iad a bheith inchurtha i leith an Stáit ([55]).

(137) Ós rud é go dtagann an dá iasacht Stáit ó ghníomhartha Rialtas agus Pharlaimint na hIodáile, is léir go bhfuil siad inchurtha i leith Stát na hIodáile. Ina theannta sin, maoiníodh an dá iasacht Stáit ó bhuiséad an Stáit agus dá réir sin is léir gur deonaíodh iad trí acmhainní Stáit.

([52]) D'fhoilsigh na coimisinéirí urghnácha faisnéis airgeadais theoranta amhail ón 2 Bealtaine 2017, an 31 Nollaig 2017, an 31 Márta 2018, an 30 Meitheamh 2018 agus an 30 Meán Fómhair 2018 ar shuíomh gréasáin Riarachán Urghnách Alitalia. An 27 Márta 2019, d'fhoilsigh na coimisinéirí urghnácha cur i láthair, inar áiríodh roinnt figiúirí airgeadais amhail ón 31 Nollaig 2018.

([53]) Breithiúnas an 16 Meitheamh 1987, *An Coimisiún v An Iodáil*, 118/85, EU:C:1987:283, mír 7.

([54]) Breithiúnas an 16 Bealtaine 2002, *An Fhrainc v An Coimisiún (Stardust Marine)*, C-482/99, EU:C:2002:294.

([55]) Breithiúnas an 14 Deireadh Fómhair 1987, *An Ghearmáin v An Coimisiún*, C-248/84, EU:C:1987:437, mír 17.

5.1.3. *Roghnaíocht*

(138) Chun a mheas gur státchabhair é beart, ní mór é a bheith roghnaitheach sa mhéid nach bhfuil sé i bhfabhar ach gnóthais áirithe nó táirgeadh earraí áirithe.

(139) Deonaíodh an dá iasacht Stáit do chuideachta aonair, Alitalia. Dá réir sin, deonaíodh iad ar bhonn *ad hoc* do chuideachta aonair agus ní raibh siad ar fáil do chuideachtaí eile atá gníomhach in earnáil aeriompair na hIodáile atá i staid dhlíthiúil agus fhíorasach inchomparáide, ná in earnálacha eile. Ní raibh aon chuideachta inchomparáide incháilithe le haghaidh bearta atá cosúil leo sin a dheonaítear do Alitalia agus dá réir sin ní bhfuair aon chuideachta den sórt sin maoiniú inchomparáide. Tá an dá iasacht Stáit roghnaitheach dá bhrí sin.

5.1.4. *Buntáiste*

(140) Is é is buntáiste ann, de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, aon tairbhe eacnamaíoch nach bhféadfadh gnóthas a fháil faoi ghnáthdhálaí margaidh, is é sin in éagmais idirghabháil ón Stát ([56]).

(141) De réir chásdlí Chúirteanna an Aontais, le hidirbhearta eacnamaíocha arna ndéanamh ag comhlachtaí poiblí ní thugtar buntáiste dá gcontrapháirt, agus dá bhrí sin ní státchabhair atá iontu de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, má dhéantar iad i gcomhréir le gnáthdhálaí margaidh ([57]). Chun a chinneadh cibé acu a rinneadh nó nach ndearnadh idirbheart faoi na dálaí sin, cuireann an Coimisiún tástáil an Oibreora sa Gheilleagar Margaidh i bhfeidhm ("tástáil OGM"). Forbraíodh an tástáil sin maidir le hidirbhearta margaidh éagsúla. Scrúdóidh an Coimisiún ar dtús cibé acu atá nó nach bhfuil tástáil OGM infheidhme agus, má tá, cuirfidh sé i bhfeidhm ansin í maidir leis an dá iasacht Stáit.

5.1.4.1. Infheidhmeacht thástáil an oibreora sa gheilleagar margaidh

(142) Sa chás seo, ní mór don Choimisiún a scrúdú cibé acu an bhfuil nó nach bhfuil tástáil OGM infheidhme. I gcás ina gcinnfidh an Coimisiún nach bhfuil tástáil OGM infheidhme maidir leis an dá iasacht Stáit, ní gá dó an tástáil sin a chur i bhfeidhm. Féadfaidh an Coimisiún teacht ar an gconclúid go simplí ansin go bhfuair Alitalia tairbhe eacnamaíoch nach bhféadfadh sé a fháil faoi dhálaí margaidh, agus dá réir sin buntáiste de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

(143) Roimh mheasúnú a dhéanamh ar infheidhmeacht, áfach, ós rud é gurb ann do dhá iasacht Stáit (an iasacht tosaigh agus an iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í), ní mór don Choimisiún measúnú a dhéanamh ar cibé acu atá nó nach bhfuil na hiasachtaí sin indeighilte chun measúnú a dhéanamh ar infheidhmeacht nó ar cibé acu is idirghabháil aonair iad nó nach ea. Más amhlaidh atá siad indeighilte, ba ghá measúnú a dhéanamh ar gach iasacht ar leithligh, go háirithe i leith infheidhmeacht thástáil OGM. Más rud é, os a choinne sin, gur suíodh gur beart aonair a bhí iontu, ní gá don Choimisiún ach measúnú aonair amháin a dhéanamh ar an dá iasacht Stáit maidir leis sin.

5.1.4.1.1. An dá iasacht Stáit mar bheart aonair

(144) I gcomhréir le cleachtas cinnteoireachta an Choimisiúin, sraith idirghabhálacha ón Stát a tharlaíonn i ndáil leis an ngnóthas céanna i dtréimhse sách gairid, atá nasctha le chéile, nó a bhí pleanáilte nó intuartha tráth na chéad idirghabhála, féadfar measúnú a dhéanamh orthu mar idirghabháil amháin. Ar an taobh eile, nuair a tháinig an idirghabháil dheireanach as teagmhais neamhthuartha tráth na hidirghabhála roimhe sin, ba cheart measúnú a dhéanamh ar an dá bheart ar leithligh de ghnáth ([58]).

([56]) Breithiúnas an 11 Iúil 1996, *SFEI agus Cuid Eile*, C-39/94, EU:C:1996:285, mír 60; breithiúnas an 29 Aibreán 1999, *An Spáinn v An Coimisiún*, C-342/96, EU:C:1999:210, mír 41.

([57]) Breithiúnas an 11 Iúil 1996, *SFEI agus Cuid Eile*, C-39/94, EU:C:1996:285, míreanna 60 agus 61.

([58]) Cinneadh ón gCoimisiún an 19 Nollaig 2012 i gCás SA.35378 Aerfort Brandenburg Bheirlín a Mhaoiniú, An Ghearmáin (IO C 36, 8.2.2013, lch. 10), aithrisí 14 go 33.

(145) Agus measúnú á dhéanamh ar cibé acu is idirghabháil aonair atá sa dá iasacht Stáit nó nach ea, cuireann an Coimisiún san áireamh (i) croineolaíocht an dá iasacht Stáit i gceist; (ii) a gcríoch; agus (iii) staid (airgeadais agus riosca) an ghnóthais tráth a rinneadh an cinneadh chun an dá iasacht Stáit a dheonú ([59]).

(146) Dar leis an gCoimisiún gur cheart a mheas gur beart aonair an iasacht tosaigh agus an iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í, agus sin chun measúnú a dhéanamh ar infheidhmeacht.

(147) Ar an gcéad dul síos, maidir le croineolaíocht na n-iasachtaí i gceist, deonaíodh an dá cheann díobh go tapa agus as a chéile: deonaíodh an iasacht tosaigh an 2 Bealtaine 2017 agus ansin, níos lú ná 6 mhí ina dhiaidh sin, deonaíodh an iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í an 16 Deireadh Fómhair 2017. Thairis sin, d'athraigh an Iodáil dátaí aibíochta na n-iasachtaí sin le sraith faduithe gairide (féach aithrisí 19 agus 30) sula ndearna sí iad a shioncronú agus, *de facto*, a chumasc ar deireadh i mbeart aonair (féach aithrisí 31 agus 32).

(148) Ar an dara dul síos, mar is léir ó aithrisí 17 agus 19, deonaíodh an dá iasacht Stáit agus aird á tabhairt ar chríoch shonrach, eadhon leanúnachas seirbhísí aeriompair Alitalia a ráthú go dtí go bhféadfadh na coimisinéirí urghnácha an clár lena raibh siad infheistithe ag an Aire Forbartha Eacnamaíche a thabhairt chun críche, eadhon athstruchtúrú Alitalia nó díol a shócmhainní. Dheonaigh Stát na hIodáile iad agus ní dhearnadh aon iarracht maoiniú a lorg ó fhoinsí eile.

(149) Sonraítear go sainráite le Dlí Foraithne 148/2017 go raibh an iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í le deonú mar mhéadú ar an iasacht tosaigh (féach aithris 19). Thairis sin, thug údaráis na hIodáile tuairisc ar an maoiniú mar bheart aonair san fhógra chuig an gCoimisiún, inar mhínigh siad freisin gur íocadh an chabhair i dtrí thráthchuid ([60]). Deimhnítear an tuairisc sin freisin in aighneachtaí a fuarthas ina dhiaidh sin ó údaráis na hIodáile ([61]).

(150) Is ionann téarmaí agus coinníollacha an dá iasacht Stáit seachas an méid agus an fad tosaigh; thairis sin, le foraithne deonúcháin na hiasachta breise ar fiú EUR 300 milliún í tagraítear d'fhoraithne deonúcháin na hiasachta tosaigh, ina sonraítear go bhfuil an '*maoiniú méadaithe*'. Is amhlaidh a rinneadh an dá iasacht Stáit a chumasc i mbeart aonair de thoradh shioncronú a ndátaí aibíochta (féach aithrisí 30, 31 agus 32).

(151) Ar an tríú dul síos, a mhéid a bhaineann le staid airgeadais agus próifíl riosca Alitalia tráth a rinneadh an cinneadh an dá iasacht Stáit araon a dheonú, rinneadh iad, dáiríre, an tráth céanna. Leagtar amach comparáid mhionsonraithe ar an staid airgeadais agus ar an bpróifíl riosca i roinn 5.1.4.2. Mar sin féin, ar mhaithe le hiomláine, tugann an Coimisiún dá aire gur mar a leanas a bhí staid airgeadais agus próifíl riosca Alitalia nuair a deonaíodh an dá iasacht Stáit:

(a) Bhí Alitalia dócmhainneach agus faoi riarachán urghnách. Dá réir sin, níor athraíodh aon ní ó thaobh an chórais dlí faoina raibh sé ag oibriú;

(b) bhí téarma agus coinníollacha an dá iasacht Stáit mar an gcéanna, seachas méid na hiasachta agus na dátaí aibíochta. Léirítear leis sin go raibh an phróifíl riosca mar an gcéanna go bunúsach ó thaobh na hIodáile de;

(c) cé gurb amhlaidh a bhí EUR 545 mhilliún ar fáil do Alitalia in airgead tirim nuair a deonaíodh an iasacht bhreise ar fiú EUR 300 milliún í, b'airgead tirim é sin a cuireadh ar fáil tríd an iasacht tosaigh den chuid is mó seachas, go feadh aon mhéid shuntasaigh, méid a tháinig as coigilteas costais nó ioncaim mhéadaithe. Ní raibh Alitalia in ann sreabhadh airgid dearfach a ghiniúint chun a ghníomhaíochtaí a mhaoiniú agus bhí sé ag brath ar chistiú seachtrach chun a oibríochtaí déanta caillteanais a mhaoiniú (féach aithris 228).

(152) Thairis sin, nuair a deonaíodh an iasacht tosaigh, i bhfianaise riachtanais leachtachta réamh-mheasta Alitalia nuair a cuireadh i riarachán urghnách é, b'intuartha go mbeadh gá lena thuilleadh maoiniúcháin murar tharla an díolachán ná an t-athstruchtúrú laistigh de 6 mhí (féach aithrisí 246 go 248).

([59]) Breithiúnas an 19 Márta 2013, *Bouygues agus Bouygues Télécom* v *An Coimisiún agus Cuid Eile*, Cásanna Uamtha C-399/10 P agus C-401/10 P, EU:C:2013:175, mír 104; breithiúnas an 13 Meán Fómhair 2010, *An Ghréig agus Cuid Eile* v *An Coimisiún*, Cásanna Uamtha T-415/05, T-416/05 agus T-423/05, EU:T:2010:386, mír 177; breithiúnas an 15 Meán Fómhair 1998, *BP Chemicals* v *An Coimisiún*, T-11/95, EU:T:1998:199, míreanna 170 agus 171.

([60]) Roinn 5.5 den fhoirm fógra.

([61]) Féach, i measc nithe eile, pointe 1) litir b) den litir a sheol an Iodáil chuig an gCoimisiún an 24 Eanáir 2018 agus pointe 6) den litir an 25 Bealtaine 2018.

(153) Go deimhin, tá an Coimisiún den tuairim gurbh é an t-aon aidhm amháin a bhí ag an Iodáil maoiniú leordhóthanach a sholáthar chun Alitalia a choimeád ag oibriú go dtí go bhféadfaí a shócmhainní a dhíol. Tá an dearcadh sin bunaithe ar na heilimintí seo a leanas:

(a) na ráitis ó airí rialtais éagsúla (féach aithrisí 51 *et seq.*);

(b) Argóintí na hIodáile lena ndeimhnítear go raibh tábhacht shistéamach le Alitalia le haghaidh earnáil aeriompair na hIodáile ina hiomláine sa mhéid gur mheas an rialtas go raibh sé rómhór le go gclisfeadh air;

(c) cumhdach cuasa-uathoibríoch riachtanais airgid Alitalia agus fadú uathoibríoch dhátaí aibíochta an dá iasacht Stáit agus síneadh na nósanna imeachta díolachán;

(d) ós amhlaidh, ón tráth a deonaíodh an iasacht tosaigh, nár ghníomhaigh an Iodáil go sainráite ar bhealach lena bhforchúiteofar a hinfheistíocht ná nár smaoinigh sí ar an bhféidearthacht sin go fiú;

(e) Níor lorg an Iodáil aisíocaíocht luath ar an dá iasacht Stáit. Ná ní dhearna sí leachtú a thruicearú ná níor fhéach sí, ar a laghad ar bith, le haibíocht an dá iasacht Stáit a fhadú in éagmais aon staidéar lena ndéantar measúnú ar an athrú sa dóchúlacht go n-aisíocfaí an dá iasacht Stáit nuair a bhí na hiasachtaí sin le haisíoc;

(f) níor íocadh ús a bhí dlite ar an dá iasacht Stáit ag a ndáta aibíochta de thoradh cur siar córasach ar aibíocht an dá iasacht Stáit agus, go deimhin scoir sé de bheith ag fabhrú ón 31 Bealtaine 2019.

(154) Dá réir sin, measann an Coimisiún gur beart aonair atá sa dá iasacht Stáit chun críocha an chinnidh seo.

(155) Déanfaidh an Coimisiún scrúdú ar infheidhmeacht ar dhá fhoras, sin iad (1) cé acu ar chuir nó nár chuir an Iodáil fianaise *ex-ante* leordhóthanach isteach a léiríonn gur ghníomhaigh sí mar oibreoir eacnamaíoch agus (ii) cé acu ar ghníomhaigh nó nár ghníomhaigh an Stát mar údarás poiblí seachas mar oibreoir eacnamaíoch nuair a dheonaigh sé an dá iasacht Stáit.

(156) D'ainneoin na conclúide thuasluaite nach bhfuil an dá iasacht Stáit indeighilte, fiú dá láimhseálfaí an dá iasacht Stáit mar dhá bheart ar leithligh bheadh feidhm *mutatis mutandis* maidir le hanailís infheidhmeachta an Choimisiúin a leagtar amach thíos.

5.1.4.1.2. Ghníomhaigh an Iodáil mar údarás poiblí agus ní mar oibreoir sa gheilleagar margaidh.

(157) Measann an Coimisiún nach infheidhme an tástáil MEO sa chás seo. Go deimhin, ar bhonn na fianaise uile atá ar fáil, ghníomhaigh an Iodáil go diongbháilte ina cáil mar údarás poiblí chun Alitalia a chosaint ar fhéimheacht agus a choimeád ag oibriú.

(158) Mar réamhbharúil, meabhraíonn an Coimisiún gur bhreithnigh an Chúirt go mbraitheann infheidhmeacht na tástála MEO sa deireadh ar bhuntáiste eacnamaíoch a bheith arna thabhairt ag Stát, ina cháil mar scairshealbhóir seachas ina cháil mar údarás poiblí, do ghnóthas ar leis an Stát sin é ([62]). Ní féidir idirghabhálacha a dhéanann an Stát chun a chuid oibleagáidí mar údarás poiblí a chomhlíonadh a chur i gcomparáid leo siúd a dhéanann infheisteoir príobháideach i ngeilleagar margaidh ([63]).

(159) Chun a chinneadh an feidhmiú údaráis Stáit a bhí ann nuair a dheonaigh an Stát an dá iasacht Stáit nó an raibh siad ina dtoradh ar oibleagáidí nach mór don Stát a ghlacadh chuige féin mar scairshealbhóir, ní dhéanfaidh an Coimisiún scrúdú ar fhoirm na n-iasachtaí sin amháin ach, chomh maith leis sin, (i) ar a gcineál agus a n-ábhar, (ii) ar an gcomhthéacs ina ndearnadh iad, (iii) ar an gcuspóir a saothraíodh leo agus (iv) ar na rialacha a bhfuil an dá iasacht Stáit faoina réir.

(160) Ag féachaint dá cineál agus dá ábhar agus an cuspóir a saothraíodh léi á chur san áireamh, murar infheistíocht í idirghabháil an Stáit a d'fhéadfadh infheisteoir príobháideach a dhéanamh, b'idirghabháil Stáit mar údarás poiblí a bheadh ann, agus coisctear dá réir sin cur i bhfeidhm na tástála MEO ([64]).

([62]) Breithiúnas an 5 Meitheamh 2012, *An Coimisiún* v *EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, míreanna 79-82 agus 87.
([63]) Breithiúnas an 15 Nollaig 2009, *EDF* v *An Coimisiún*, T-156/04, EU:T:2009:505, mír 228.
([64]) Féach, chuige sin, an breithiúnas in *An Coimisiún* v *EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, míreanna 30, 86 agus 87.

Cineál agus ábhar an bhirt

(161) Ba iad an dá iasacht Stáit a dheonaigh an Iodáil do Alitalia an 2 Bealtaine 2017 agus an 16 Deireadh Fómhair 2017 faoi seach a bhí sa bheart i gceist, ar a dtugtar tuairisc i roinn 2.1.

Comhthéacs an bhirt

(162) Ón tús, ghníomhaigh an Stát go comhsheasmhach soiléir ina cháil mar údarás poiblí chun Alitalia a chosaint ar leachtú, fíoras a aithnítear freisin i ráitis phoiblí a rinne airí éagsúla rialtais (féach roinn 2.5), agus ní mar scairshealbhóir a bhí ag infheistiú i gcuideachta ná mar chreidiúnaí.

(163) Tá caillteanas mór á fhulaingt go leanúnach ag Alitalia ó fuair CAI le héadáil in 2008 é. Theip ar iarrachtaí scairshealbhóirí Alitalia an chuideachta a chur ar ais ar an mbóthar ceart leis an bPlean um Shlánú toisc gur dhiúltaigh oibreoirí don phlean sin an 26 Aibreán 2017 agus cuireadh faoi riarachán urghnách é dá dheasca (féach aithrisí 41 seq.). Leanann Alitalia de bheith ag cailleadh airgid agus é faoi riarachán urghnách.

(164) Níl aon fhianaise ann go raibh aon infheisteoir sásta teacht chun tosaigh agus Alitalia a fháil mar ghnóthas leantach, fiú ar phraghas ainmniúil, tar éis don Phlean um Shlánú a bheith diúltaithe agus sular cuireadh Alitalia faoi riarachán urghnách. Níl aon fhianaise ann ach an oiread go raibh institiúidí airgeadais ullamh chun iasachtaí suntasacha a sholáthar a thabharfadh leachtacht leordhóthanach don chuideachta chun go leanfadh sí de bheith ag oibriú.

(165) Nuair a deonaíodh an dá iasacht Stáit, ba ghnóthas i gcruachás é Alitalia de réir bhrí na dTreoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú agus ba bheag an seans a bhí ann go ndéanfadh sé brabús sa ghearrthéarma ná sa mheántéarma (féach aithrisí 41, 66 agus 218 go 229).

Na cuspóirí atá á saothrú

(166) Ba é an cuspóir sainráite a bhí ann agus Alitalia á chur faoi riarachán urghnách ná leanúnachas na seirbhísí iompair a sholáthair Alitalia a áirithiú agus luach a shócmhainní a chaomhnú.

(167) Go bunúsach, mar chuideachta dhócmhainneach, bhí Alitalia calctha amach as na margaí creidmheasa de dheasca na bhfadhbanna leachtachta a bhí aige láithreach agus san fhadtéarma, agus bhí sé spleách ar Stát na hIodáile a sholáthair an dá iasacht Stáit.

(168) Mar a thugtar tuairisc mhionsonraithe i roinn 2 air, deonaíodh an iasacht tosaigh agus é de phríomhaidhm aici briseadh sa tseirbhís a bhí Alitalia a sholáthar a sheachaint, rud a ligfeadh dó naisc eitilte intíre agus idirnáisiúnta a choinneáil ar bun ionas nach dtarlódh cruatan sóisialta agus nach ndéanfaí ciotaí thromchúiseach d'úsáideoirí. Mhaígh an Iodáil freisin gurb é a bheadh i gceist le briseadh den sórt sin, *inter alia*, sárú ar an gceart chun leanúnachas críche laistigh den Iodáil a ráthaítear le Bunreacht na hIodáile. Deonaíodh an iasacht bhreise EUR 300 milliún ar an gcúis chéanna, agus chun dífheistiú shócmhainní Alitalia a éascú. Is cosúil gur mar a chéile go bunúsach iad an cuspóir atá le Alitalia a chur faoi riarachán urghnách agus an cuspóir atá leis an dá iasacht Stáit.

(169) Tugtar tuilleadh tacaíochta don mheasúnú sin de bharr dearbhuithe poiblí a thug airí rialtais sular deonaíodh an iasacht tosaigh agus an iasacht EUR 300 milliún (féach roinn 2.5), is é sin gurbh é príomhchuspóir an rialtais é briseadh tobann sna seirbhísí iompair aeir agus na hiarmhairtí díreacha agus indíreacha a bheadh ann dá dheasca a chosc. Áirítear leo sin an éifeacht ar gheilleagar na hIodáile agus an aidhm a líomhnaíodh go gcoiscfí tuilleadh caillteanais ar cháiníocóirí. De réir na ráiteas sin, ba é ab aidhm dóibh am a thabhairt do na coimisinéirí urghnácha ceannaitheoir a aimsiú. Tá an sprioc sin le sonrú sa reachtaíocht ábhartha lenar deonaíodh an dá iasacht Stáit agus in aighneachtaí na hIodáile féin (féach aithris 78 *et seq.*), ar dá réir a ndeirtear go raibh gá leo le haghaidh riachtanais bainistíochta Alitalia chun briseadh sna seirbhísí agus an cruatan sóisialta agus ciotaí a bheadh ann dá dheasca a sheachaint.

(170) Tugann na ráitis a rinne comhaltaí rialtas na hIodáile i gcomhaimsir leis an tráth ábhartha (féach roinn 2.5) tacaíocht don dearcadh nár dheonaigh an Iodáil an dá iasacht Stáit ar fhorais oibreora sa gheilleagar margaidh. Ina ionad sin, ba é an cuspóir a bhí mar bhun leis an gcinneadh an dá iasacht Stáit a dheonú '*nach bhféadfaí a shamhlú go gcoimeádfaí eitleáin ar an talamh toisc go gcuirfí na naisc i mbaol agus go ndéanfaí dochar do na taistealaithe*' ([65]), nach '*féidir linn* [ligean dó] *teip ó mhaidin go hoíche toisc go bhfágfaí gan naisc sinn ó chuid amháin den tír leis an gcuid eile*' ([66]) agus '*go mbeadh an costas do cháiníocóirí na hIodáile i bhfad níos mó dá gcoimeádfaí na heitleáin ar an talamh ó mhaidin go hoíche*' ([67]).

(171) Mar a leagtar amach i roinn 4.1, mhínigh an Iodáil go mionsonraithe cén suaitheadh a bheadh ann dá n-imeodh Alitalia ón margadh, ag déanamh tagairt ina leith sin don líon paisinéirí a raibh ticéid curtha in áirithe acu agus don líon ticéad a eisíodh.

(172) Agus scrúdú déanta aige ar na gnéithe thuas, measann an Coimisiún gurbh é an príomhchuspóir a bhí leis an dá iasacht Stáit a áirithiú go leanfadh Alitalia de bheith ag oibriú ar chúiseanna beartais phoiblí seachas ar leasanna airgeadais an Stáit mar oibreoir sa gheilleagar margaidh. Dá réir sin, ba theagmhasach leis an gcinneadh an dá iasacht Stáit a dheonú a bhí aon seans go ndéanfadh an Stát brabús i ndáil leis an dá iasacht Stáit, fiú san fhadtéarma, dá bhféadfaí sin a thaispeáint.

(173) Thairis sin, chinn an Chúirt nach breithniú a chuirfeadh infheisteoir príobháideach san áireamh é áirithiú leanúnachas seirbhísí iompair arna soláthar ag gnóthas ([68]).

(174) Ina theannta sin, chuirtí dátaí aibíochta an dá iasacht Stáit ar athló go rialta agus, an tráth céanna, chuir an Stát oibleagáid Alitalia i leith ús a íoc ar athló freisin go dtí na dátaí nua aibíochta sin. De thoradh an Dlí Foraithne Fáis, scoir ús ar an dá iasacht Stáit d'fhabhrú ón 31 Bealtaine 2019. Taispeántar leis sin freisin go bhfuil luach ráta úis 6-mhí Euribor + 10 %, a n-áitíonn an Iodáil ina leith go dtaispeánann sé gur ghníomhaigh sí mar MEO (féach aithrisí 95), ina luach saorga, toisc nach bhfuair an Stát - mar iasachtóir - luach saothair riamh as a chostas leachtachta ná as an riosca creidmheasa a bhaineann le Alitalia a ndéanfadh iasachtóir sa gheilleagar margaidh iarracht a chumhdach. Ina fhianaise sin, agus i bhfianaise nár chuir an Iodáil aon staidéar *ex-ante* isteach a léireodh go raibh leas airgeadais ag an Stát i ndeonú na bhfaduithe sin agus go dtabharfaí faoiseamh íocaíochta úis seachas a bheith ag dul ar aghaidh leis an gcás frithfhíorasach, taispeántar gur ghníomhaigh an Stát de réir a chúram cumhachta poiblí a mhéid a bhaineann le Alitalia. Níl an iompraíocht sin, is é sin deonú na bhfaduithe sin gan staidéar sonrach *ex-ante* a bheith ann agus mainneachtain maidir le híocaíocht an úis a éileamh, rud a chuir deireadh faoi dheoidh le fabhrú an úis sin ón 31 Bealtaine 2019, i gcomhréir le hiompraíocht MEO ach is léiriú é ar leas údaráis phoiblí i leanúnachas seirbhíse iompair arna soláthar ag Alitalia a choinneáil ar bun.

Na rialacha a bhfuil an beart faoina réir

(175) Is *sui generis* agus *ad hoc* iad an dá iasacht Stáit atá i gceist. Glacadh dlíthe foraithne sonracha chun foráil a dhéanamh maidir le deonú na n-iasachtaí sin agus maidir lena bhfaduithe ina dhiaidh sin agus cumascadh *de facto* iad ina mbeart aonair. Maoiníodh an dá iasacht Stáit ón mbuiséad a leithdháileadh ar an Aire Forbartha Eacnamaíche. Thairis sin, rinneadh foráil i bhforaitheanta sonracha ó airí maidir le híocaíocht amach na n-iasachtaí sin.

(176) Tháinig an t-airgead le haghaidh na n-iasachtaí sin as buiséad ginearálta an Stáit dá réir sin.

Conclúid

(177) Mar chonclúid, ní mór a thabhairt ar aird go bhfuil na saintréithe sin a bhaineann le gníomh faoi shainchumais údaráis phoiblí na hIodáile le sonrú ar an mbeart, i bhfianaise a chineáil agus a ábhair, an comhthéacs ina rinneadh é, an cuspóir a bhí leis agus na rialacha a bhfuil sé faoina réir. Dá bhrí sin, ní féidir tástáil an infheisteora phríobháidigh a chur i bhfeidhm air.

5.1.4.1.3. Easpa tástála MEO ag an Iodáil

(178) Chinn an Chúirt go "mbraitheann infheidhmeacht thástáil an infheisteora phríobháidigh sa deireadh ar bhuntáiste eacnamaíoch a bheith arna thabhairt ag an mBallstát lena mbaineann, ina cháil mar scairshealbhóir seachas ina cháil mar údarás poiblí, do ghnóthas ar leis é" ([69]).

([65]) Féach Aithris 51.
([66]) Féach Aithris 52.
([67]) Féach Aithris 54.
([68]) Breithiúnas an 19 Nollaig 2019, *Arriva Italia agus eile*, C-385/18, EU:C:2019:1121, mír 73.
([69]) Breithiúnas 5 Meitheamh 2012, *An Coimisiún* v *EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, mír 81.

(179) I gcás ina mbraithfidh Ballstát ar an tástáil MEO le linn an nós imeachta riaracháin, "ní mór [don Bhallstát sin] a shuí gan amhras agus ar bhonn fianaise oibiachtúla infhíoraithe comhaimseartha, maidir leis an mbeart a cuireadh chun feidhme, go gcuirtear an beart sin i leith an Stáit ag gníomhú dó mar scairshealbhóir agus go bhfuil sé bunaithe ar na meastóireachtaí eacnamaíocha roimhe sin is gá" ([70]). Ní mór a thaispeáint go soiléir san fhianaise sin go ndearna an Ballstát lena mbaineann an cinneadh infheistíocht a dhéanamh sular tugadh, nó an tráth céanna a tugadh, an buntáiste eacnamaíoch bunaithe ar mheasúnú réasúnaithe ina léirítear ráta toraidh an mhargaidh de thoradh an bhirt a cuireadh chun feidhme iarbhír.

(180) Thairis sin, "chun measúnú a dhéanamh ar cibé acu a ghlacfadh nó nach nglacfadh infheisteoir príobháideach an beart céanna i ngnáthdhálaí margaidh agus a staid chomh cosúil agus is féidir le staid an Stáit, níl ach na sochair agus na hoibleagáidí a bhaineann le staid an Stáit mar scairshealbhóir — agus na cinn sin a bhaineann lena staid mar údarás poiblí á n-eisiamh — le cur san áireamh" ([71]). Fágann sin nach mór idirdhealú a dhéanamh idir ról an Stáit mar scairshealbhóir gnóthais ar thaobh amháin agus gníomhú an Stáit mar údarás poiblí ar an taobh eile.

(181) Chuige sin, d'fhéadfadh sé gur gá fianaise a thabhairt ar aird sula ndéanfaí an infheistíocht, chun a brabúsacht amach anseo a chinneadh, a léiríonn go bhfuil an cinneadh bunaithe ar mheastóireachtaí eacnamaíocha atá inchomparáide leo siúd a dhéanfadh infheisteoir príobháideach réasúnta sna himthosca sin, a bhfuil a staid chomh gar agus is féidir do staid an Bhallstáit.

(182) Mar a mheabhraigh an Chúirt Ghinearálta ([72]), "cé gur faoin gCoimisiún atá sé tástáil an infheisteora phríobháidigh a chur i bhfeidhm agus iarraidh ar an mBallstát lena mbaineann gach faisnéis is gá chuige sin a sholáthar dó, is é freagracht an Bhallstáit sin nó […] an ghnóthais phoiblí sin lena mbaineann é fianaise a sholáthar a léiríonn go ndearna sé meastóireacht eacnamaíoch roimhe sin ar bhrabúsacht an bhirt i gceist, a bheadh inchomparáide lena ndéanfadh infheisteoir príobháideach i staid chomhchosúil leis sin".

(183) Chinn an Chúirt thairis sin "chun a léiriú go ndearna an Ballstát an cinneadh sin mar scairshealbhóir, sular tugadh an buntáiste nó an tráth céanna a tugadh é, nach leor é bheith ag brath ar mheastóireachtaí eacnamaíocha a rinneadh i ndiaidh don bhuntáiste a bheith tugtha, maidir le toradh cúlghabhálach go raibh an infheistíocht a rinne an Ballstát lena mbaineann brabúsach iarbhír, nó maidir le húdar a thugtar ina dhiaidh sin leis an ngníomhaíocht a roghnaíodh iarbhír" ([73]).

(184) Theip ar an Iodáil an caighdeán íosta fianaise a chomhlíonadh chun a léiriú go bhfuil an tástáil MEO infheidhme sa chás seo.

(185) Mar a thugtar ar aird in aithris 83, d'ainneoin iarrataí leanúnacha an Choimisiúin, theip ar an Iodáil aon fhianaise dhoiciméadach a sholáthar a léireodh go ndearna sí measúnú ar an toradh féideartha ar infheistíocht an dá iasacht Stáit sular dheonaigh sí na hiasachtaí sin. Níor chuir sí measúnú isteach ach an oiread ar an dóchúlacht go n-aisíocfaí iad in éineacht leis an ús gaolmhar as acmhainní Alitalia féin nó as na fáltais ó Alitalia féin a dhíol, ná ar an riosca neamhíocaíochta. Is fíor sin faoin iasacht tosaigh agus faoin iasacht bhreise EUR 300 milliún.

(186) Mar a tugadh ar aird i roinn 4.2, cé gur chuir an Iodáil tuarascálacha éagsúla agus faisnéis maidir le Alitalia isteach a bhí le fáil sular deonaíodh an dá iasacht Stáit, a ullmhaíodh chun críoch nach críocha an mheasúnaithe eacnamaíoch iad sular deonaíodh an dá iasacht Stáit, ní léirítear sna tuarascálacha ná san fhaisnéis sin dóchúlacht na haisíocaíochta fiú, ná ní chomhlíonann siad an caighdeán a leagtar síos le Cúirteanna an Aontais maidir le fianaise inghlactha i dtaobh meastóireacht *ex-ante* ar bhrabúsacht an dá iasacht Stáit.

([70]) Breithiúnais an 16 Eanáir 2018, *EDF* v *An Coimisiún*, T-747/15, EU:T:2018:6, mír 142 agus an 19 Nollaig 2019, *Arriva Italia agus eile*, C-385/18, EU:C:2019:1121, mír 48.

([71]) Breithiúnais an 19 Nollaig 2019, *Arriva Italia agus eile*, C-385/18, EU:C:2019:1121, mír 47 agus an 5 Meitheamh 2012, *An Coimisiún* v *EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, mír 79 agus an cásdlí a luaitear. Féach freisin breithiúnas an 10 Nollaig 2020, *Comune di Milano* v *An Coimisiún*, C-160/09 P, EU:C:2020:1012, mír 106.

([72]) Breithiúnas an 25 Meitheamh 2015, *SACE agus Sace BT* v *An Coimisiún*, T-305/13, EU:T:2015:435, mír 184.

([73]) Breithiúnas an 5 Meitheamh 2012, *An Coimisiún* v *EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, mír 85.

(187) Thairis sin, ní raibh údaráis na hIodáile in ann a chruthú go raibh doiciméad ann a tarraingíodh suas sula ndearnadh an cinneadh ceachtar iasacht a dheonú, nó an tráth céanna leis an gcinneadh sin, a bheadh ina phlean gnó agus ina mheasúnú brabúsachta ina mbeadh, go háirithe, measúnú eacnamaíoch lena gcumhdófaí a dhóichí a bhí an aisíocaíocht agus a oiriúnaí a bhí praghas an dá iasacht Stáit. Níor léiríodh go ndearna lucht riaracháin, rialtais ná feisirí parlaiminte na hIodáile scrúdú agus plé ar phlean gnó ná ar bhrabúsacht an dá iasacht Stáit sular glacadh na forálacha riaracháin agus reachtacha lenar deonaíodh an dá iasacht Stáit.

(188) Dá bhrí sin, níor chomhlíon an Iodáil an caighdeán cruthúnais lena n-éilítear ar Bhallstát a thaispeáint gan amhras agus ar bhonn fianaise oibiachtúla infhíoraithe a suíodh sula ndearnadh an cinneadh an buntáiste eacnamaíoch a thabhairt nó an tráth céanna leis an gcinneadh sin, maidir leis an mbeart, nach n-éiríonn lena chur i leith an Stáit ag gníomhú dó mar oibreoir margaidh ná le hurscaoileadh an dualgais chruthúnais atá ar an Stát dá réir sin chun go mbeadh an tástáil MEO infheidhme maidir leis an dá iasacht Stáit.

5.1.4.1.4. Measúnú ar infheidhmeacht na hiasachta EUR 300 milliún.

(189) Mar a luaitear in aithris 154, measann an Coimisiún gur beart aonair atá sa dá iasacht Stáit chun infheidhmeacht a mheasúnú. Mar sin féin, dá mbeadh scrúdú ar leithligh le déanamh ar an iasacht bhreise EUR 300 milliún, is é dearcadh an Choimisiúin é nárbh infheidhme an tástáil MEO fós.

(190) An cuspóir a bhí leis an iasacht bhreise EUR 300 milliún a deonaíodh, bhí sé mórán mar an gcéanna leis an gcuspóir a bhí leis an iasacht tosaigh, ach ba é an difríocht ba mhó eatarthu gur roghnaigh údaráis na hIodáile faoin tráth sin sócmhainní Alitalia a dhíol seachas an chuideachta a athstruchtúrú (féach aithris 59).

(191) De réir na hIodáile, soláthraíodh é ionas go n-éireodh le tabhairt i gcrích an nós imeachta díolacháin *inter alia*. Mar a leagtar amach in aithris 20, ba cheart a mheabhrú gur deonaíodh an iasacht bhreise EUR 300 milliún chun a ráthú go gcomhlíonfaí oibleagáidí iompair agus an dífheistiú sócmhainní ar feitheamh. Maidir leis sin, léiríonn na ráitis chomhaimseartha ó airí chomh maith nach leasanna oibreora sa gheilleagar margaidh a bhí i bpríomhleasanna na hIodáile, ó tharla gur fhógair an tAire Bonneagar agus Iompair a bhí ann an tráth sin: '*ní theastaíonn uainn Alitalia a dhíol ar phraghas íseal, ach é a dhíol. Breathnaímid ar an méid a tharla do Air Berlin, rud a fuair Lufthansa: tá an líon eitleán agus pearsanra laghdaithe faoina leath acu. Ach cliseadh do chách is ea é i gcónaí deireadh a chur le príomhghnólacht*' ([74]). Mar is féidir a thuiscint as an ráiteas sin, ó tharla go ndearnadh an díolachán ar théarmaí margaidh, is é sin go bhfuair Lufthansa Air Berlin, bhí iarmhairtí diúltacha sóisialta ann ó thaobh fostaíochta de, rud nach gcuirfeadh aon oibreoir sa gheilleagar margaidh san áireamh. Dá réir sin, cé gurbh é an cuspóir sainráite a bhí leis an iasacht EUR 300 milliún go mbeifí in ann an próiseas díolacháin a thabhairt i gcrích, bhí cinneadh an rialtais faoi thionchar cúinsí a bhí seachtrach dóibh siúd a bhainfeadh le hoibreoir sa gheilleagar margaidh.

5.1.4.1.5. Argóintí na hIodáile a bhaineann le hinfheidhmeacht na tástála MEO agus torthaí an Choimisiúin

(192) Is féidir a thuiscint as a bhfuil roimhe seo gurbh é an príomhchuspóir a bhí leis an dá iasacht Stáit a áirithiú go leanfadh Alitalia de bheith ag oibriú ar chúiseanna beartais phoiblí seachas ar leasanna airgeadais an Stáit mar oibreoir sa gheilleagar margaidh. Dá réir sin, ba theagmhasach leis an gcinneadh an dá iasacht Stáit a dheonú a bhí aon seans go ndéanfadh an Stát brabús i ndáil leis an dá iasacht Stáit, fiú san fhadtéarma, dá bhféadfaí sin a thaispeáint.

(193) Mhaígh an Iodáil gurbh é ab aidhm don iasacht tosaigh aghaidh a thabhairt ar riachtanais bhainistíochta phráinneacha Alitalia agus cur isteach ar an tseirbhís a sheachaint, as a bhféadfadh fadhbanna tromchúiseacha sochaíocha teacht. Measann an Coimisiún gur gnéithe iad sin arís nach gcuirfeadh aon iasachtóir san áireamh.

(194) Ina thaobh sin, áitíonn an Iodáil gur díshealbhaíodh scairshealbhóirí Alitalia nuair a cuireadh faoin nós imeachta riaracháin urghnách é agus faoi bhainistíocht triúr coimisinéirí urghnácha a bhfuil seilbh glactha acu, ina gcáil mar oifigigh phoiblí, ar rialú Alitalia faoin rialachán urghnách. Dá réir sin, maíonn an Iodáil gurb ionann a leas sa toradh a bheidh ar Alitalia agus an leas a bheadh ag scairshealbhóir ann.

([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) Ní féidir leis an gCoimisiún glacadh leis an argóint sin. Nuair a chuir an Iodáil Alitalia faoi riarachán urghnách, d'fheidhmigh sí a cumhachtaí rialála Stáit chun luach sócmhainní gnóthais a bhí i mbaol féimheachta a chaomhnú seachas a bheith ag gníomhú mar oibreoir sa gheilleagar margaidh. Agus sin á dhéanamh aici, rinne an Iodáil athrú go haontaobhach le foráil *sui generis* (féach aithris 18) ar rangú tosaíochta chreidiúnaithe Alitalia, ar gníomhaíocht í nach bhfuil inchomparáide le gníomhaíochtaí ar féidir le daoine príobháideacha a dhéanamh. D'fhág an t-athrú tosaíochta go raibh aisíocaíocht na hiasachta chun tosaigh ar aon fhiach eile faoi riarachán urghnách Alitalia. Níl de chumhacht ach ag an Stát gach éileamh atá ann cheana a fho-ordú (lena n-áirítear fiachas sinsearach) do na cinn nua, ó tharla nach bhfuil cumhacht den sórt sin ar fáil do chreidiúnaithe príobháideacha ná do dhaoine príobháideacha i gcoitinne. Ina leith sin, ní féidir idirdhealú a dhéanamh idir gníomhaíochtaí na hIodáile mar údarás poiblí agus a cuid gníomhaíochtaí mar dheontóir na n-iasachtaí. D'fheidhmigh an Iodáil a cumhacht phoiblí nuair a rinne sí iarracht staid fhabhrach infheistíochta a chruthú díreach tar éis fheidhmiú na cumhachta sin di, ar cumhacht í nach mbeadh ag aon oibreoir sa gheilleagar margaidh ([75]).

(196) Ar an dara dul síos, deimhníonn an Iodáil féin go gcumhdaítear leis na leasanna nach mór do na coimisinéirí urghnácha a chur san áireamh, de réir dlí, réimse leathan páirtithe leasmhara amhail creidiúnaithe, custaiméirí, oibreoirí agus soláthróirí — seachas gan ach a cuid scairshealbhóirí amháin.

(197) Maíonn an Iodáil gur ghníomhaigh sí mar infheisteoir sa mhargadh nuair a sholáthair sí an dá iasacht Stáit, ó tharla, murach an idirghabháil a rinne sí, go mbeadh an Stát faoi dhliteanas EUR 1,3 billiún a íoc de dhroim (i) costais a bhaineann leis an dífhostaíocht; (ii) costais a bhaineann le leachtú Alitalia lena n-áirítear na costais oird phoiblí a bhaineann le bainistíocht éigeandála in aerfoirt agus leis an gcúiteamh a bheadh dlite do phaisinéirí; agus (iii) drochéifeachtaí iarmharta ar sholáthróirí. Thairis sin, bheadh caillteanais ar an Stát de dheasca cánacha neamhíoctha.

(198) Cruthaíonn na cúinsí sin a mhalairt ghlan den mhéid a mhaíonn an Iodáil, áfach, is é sin gurbh é an cuspóir a bhí ag an Iodáil oibríocht Alitalia a choinneáil ar bun gan beann ar an gcostas, agus gnéithe á gcur san áireamh go príomha aici nach gcuirfeadh oibreoir sa gheilleagar margaidh san áireamh.

(199) Mar atá luaite ag an gCúirt, chun measúnú a dhéanamh ar cibé acu a ghlacfadh nó nach nglacfadh oibreoir príobháideach an beart céanna i ngnáthdhálaí margaidh agus a staid chomh gar agus is féidir do staid an Stáit, níl ach na sochair agus na hoibleagáidí a bhaineann le staid an Stáit mar oibreoir príobháideach, agus na cinn sin a bhaineann lena staid mar údarás poiblí á n-eisiamh, le cur san áireamh ([76]).

(200) I leith na gcostas a bhaineann leis an dífhostaíocht, i gcomhréir le cásdlí socraithe na Cúirte, ([77]) níor cheart na costais a thabhaigh an Stát de thoradh iomarcaíochtaí, sochar dífhostaíochta agus cabhrach chun an bonneagar tionsclaíoch a athstruchtúrú a mheas a bheith ábhartha d'oibreoir sa gheilleagar margaidh.

(201) A mhéid a bhaineann leis na cánacha neamhíoctha, tá feidhm ag an bprionsabal céanna: tá sainchumas poiblí á fheidhmiú ag an Stát nuair a thoibhíonn sé cánacha. Ina leith sin, chun a chinneadh an feidhmiú údaráis Stáit a bhí sna bearta a rinne an Stát nó an raibh siad ina dtoradh ar oibleagáidí nach mór don Stát a ghlacadh chuige féin mar scairshealbhóir, tá sé tábhachtach gan breathnú ar fhoirm na n-iasachtaí sin amháin ach ar a gcineál, a n-ábhar agus na rialacha a bhfuil siad faoina réir, agus an cuspóir a saothraíodh leo á chur san áireamh ([78]). Sa chás seo, bheadh cánacha neamhíoctha ina gcaillteanais a thabhódh an Iodáil, faoi ghnáthchúinsí, ina cáil mar Stát seachas mar scairshealbhóir de chuid Alitalia. Dá bhrí sin, níor bhreithniú a d'fhéadfadh an Stát a dhéanamh mar chreidiúnaí nó mar scairshealbhóir Alitalia é cánacha neamhíoctha a chosc.

([75]) Féach aithris 155 de Chinneadh (AE) 2018/1498 ón gCoimisiún an 21 Nollaig 2017 maidir le Státchabhair agus maidir leis na bearta SA.38613 (2016/C) (ex 2015/NN) arna gcur chun feidhme ag an Iodáil le haghaidh Ilva S.p.A in Amministrazione Straordinaria (IO 2018 L 253, 9.10.2018, lch. 45).

([76]) Breithiúnais an 6 Márta 2018, *An Coimisiún* v *FIH Holding agus FIH Erhversbank*, C-579/16 P, EU:C:2018:159, mír 56, an 5 Meitheamh 2012, *An Coimisiún* v *EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, mír 79 agus an cásdlí a luaitear, agus an 24 Deireadh Fómhair 2013, *Land Burgenland agus eile* v *An Coimisiún*, C-214/12 P, C-215/12 P agus C-223/12 P, EU:C:2013:682, mír 52.

([77]) Breithiúnais an 6 Márta 2018, *An Coimisiún* v *FIH Holding agus FIH Erhversbank*, C-579/16 P, EU:C:2018:159, mír 56, an 14 Meán Fómhair 1994, *An Spáinn* v *An Coimisiún*, C-278/92 go C-280/92, EU:C:1994:325, mír 22, agus an 19 Nollaig 2019, *Arriva Italia agus eile*, C-385/18, EU:C:2019:1121, mír 73.

([78]) Féach, chuige sin, breithiúnas an 19 Eanáir 1994, *SAT Fluggesellschaft*, C-364/92, EU:C:1994:7, mír 30.

(202) A mhéid a bhaineann leis na costais a bhaineann le leachtú Alitalia, lena n-áirítear na costais oird phoiblí a bhaineann le bainistíocht éigeandála in aerfoirt agus leis an gcúiteamh a bheadh dlite do phaisinéirí a maíonn an Iodáil a bheadh le híoc ag an Stát, is costais iad sin a ghlacfadh an Iodáil chuici féin mar údarás poiblí agus, i gcomhréir leis an gcásdlí thuasluaite, nach féidir a chur san áireamh nuair a bheidh measúnú á dhéanamh ar infheidhmeacht na tástála MEO.

(203) Ar deireadh, ní chuirfeadh aon infheisteoir ná aon chreidiúnaí príobháideach drochéifeachtaí iarmharta ar sholáthróirí tríú páirtí gnóthais san áireamh agus cinneadh á dhéanamh acu maidir le maoiniú a sholáthar don ghnóthas sin.

Conclúid maidir le hinfheidhmeacht na tástála MEO

(204) Ar na forais sin, measann an Coimisiún nach bhfuil an tástáil MEO infheidhme maidir leis an dá iasacht Stáit ós rud é (i) go raibh an Iodáil ag gníomhú go soiléir di ina cáil mar údarás poiblí nuair a dheonaigh sí an dá iasacht Stáit do Alitalia agus (ii) nár éirigh leis an Iodáil, in aon chás, an dualgas cruthúnais atá uirthi a urscaoileadh trí mheasúnú *ex-ante* a dhéanamh ar an mbrabúsacht a mbeadh coinne léi as an dá iasacht Stáit, ná trína mheasúnú an mbeadh an bhrabúsacht a mbeadh coinne léi i gcomhréir le dálaí an mhargaidh.

5.1.4.2. Cur i bhfeidhm thástáil an oibreora sa gheilleagar margaidh

(205) Gan dochar a dhéanamh don mheasúnú i Roinn 5.1.4.1, ina dtagann an Coimisiún ar an gconclúid nach bhfuil an tástáil MEO infheidhme, measann an Coimisiún trí bhíthin bonn cúnta réasúnaithe go dtabharfadh an dá iasacht Stáit buntáiste eacnamaíoch do Alitalia fiú dá mbeadh an tástáil MEO infheidhme.

5.1.4.2.1 Foinsí faisnéise

(206) Mar a thugtar ar aird in aithris 106, cé nach ndearna an Iodáil measúnú *ex-ante* ar na bearta, bhí roinnt doiciméad agus tuarascálacha le fáil ag an Iodáil a d'fhéadfadh a bheith ina mbonn le tástáil MEO ar an dá iasacht Stáit a deonaíodh i bhfabhar Alitalia.

(207) Liostaítear i Roinn 4.2.1 na príomhfhoinsí faisnéise *ex-ante* a sholáthair an Iodáil a bhí ábhartha, dar léi, do mheasúnú MEO agus a bhí le fáil sular deonaíodh an iasacht tosaigh. Mar a míníodh cheana i Roinn 5.1.4.1, níor ullmhaíodh aon cheann de na doiciméid sin chun measúnú a dhéanamh ar an réasúnaíocht eacnamaíoch (brabúsacht agus an riosca a bhaineann leis an aisíocaíocht) a bhí leis an iasacht tosaigh ná leis an iasacht EUR 300 milliún ina dhiaidh sin. Dá bhrí sin, ní dhéanann aon cheann de na doiciméid sin an measúnú MEO *ex-ante* is gá a dhéanfadh oibreoir margaidh sula ndeonófaí na hiasachtaí (i.e. a mheasúnú an bhféadfadh an dá iasacht Stáit agus a ndálaí a bheith ar théarmaí margaidh sa chaoi is go ndeonódh oibreoir sa gheilleagar margaidh iad). D'fhéadfadh sé, áfach, go mbainfeadh an Iodáil úsáid as an bhfaisnéis sna doiciméid sin, tráth a deonaíodh an iasacht tosaigh agus an iasacht ina dhiaidh sin, chun a measúnú MEO *ex-ante* a dhéanamh. Úsáidfidh an Coimisiún na doiciméid sin chun a thástáil MEO a dhéanamh le haghaidh an dá iasacht Stáit.

(208) Thairis sin, chun a dhualgas imscrúdaithe a urscaoileadh go hiomlán, cuirfidh an Coimisiún faisnéis eile san áireamh a d'fhéadfaí a úsáid chun a sheiceáil ar thug an dá iasacht Stáit buntáiste do Alitalia agus déanfaidh sé measúnú ar an bhfaisnéis sin. Ar an bhfaisnéis eile a úsáidfidh sé chun na críche sin tá na tuarascálacha úd a tháinig chun bheith le fáil ag an Iodáil tar éis di an iasacht tosaigh a dheonú (na "staidéir *ex-post*" a dtugtar tuairisc orthu i Roinn 4.2.2), an fhaisnéis a chuir na páirtithe éagsúla isteach a rinne idirghabháil san imscrúdú foirmiúil agus an fhaisnéis a bhailigh an Coimisiún ó fhoinsí a bhí ar fáil go poiblí.

5.1.4.2.2 Réasúnaíocht na tástála MEO arna cur i bhfeidhm maidir leis an dá iasacht Stáit

(209) Chun measúnú a dhéanamh ar cibé acu ar thug nó nár thug an dá iasacht Stáit buntáiste eacnamaíoch do Alitalia, ní mór don Choimisiún a sheiceáil cibé acu a dheonódh nó nach ndeonódh MEO hipitéiseach ("iasachtóir príobháideach" sa chás seo) sa staid chéanna an dá iasacht sin agus na coinníollacha céanna leo ([79]). Tá na céimeanna seo a leanas sa mheasúnú sin. Ar an gcéad dul síos, ní mór measúnú a dhéanamh ar acmhainneacht creidmheasa Alitalia, is é sin measúnú ar acmhainneacht Alitalia an oibleagáid fiachais sin a aisíoc. Ar an dara dul síos, má mheastar go bhfuil acmhainneacht creidmheasa Alitalia leordhóthanach, ní mór a sheiceáil sa mheasúnú an bhfuil coinníollacha an dá iasacht Stáit i gcomhréir leis na coinníollacha atá ag idirbhirt inchomparáide sa mhargadh. Dhéanfaí comparáid leis an measúnú sin idir coinníollacha an dá iasacht Stáit (rátaí úis, comhthaobhacht, sinsearacht, aibíocht, sceideal aisíocaíochta) agus na coinníollacha a dheonódh iasachtóir príobháideach le haghaidh iasachtaí inchomparáide.

([79]) Breithiúnais an 22 Samhain 2007, *An Spáinn* v *An Coimisiún*, C-525/04 P, EU:C:2007:698, an 24 Eanáir 2013 *Frucona Košice* v *An Coimisiún*, C-73/11 P, EU:C:2013:32, agus an 29 Meitheamh 1999, *DM Transport*, C-256/97, EU:C:1999:332.

(210) Thairis sin, d'fhéadfadh breithnithe eacnamaíocha MEO a bheith éagsúil ag brath ar cibé acu atá nó nach bhfuil sé neamhchosanta cheana ar an gcuideachta is iasachtaí. Déanfaidh an Coimisiún measúnú ar a mhéid a bhí Stát na hIodáile neamhchosanta roimhe seo ar Alitalia. Mar a thaispeánfar (féach aithris 239), ní raibh an neamhchosaint sin roimhe seo ábhartha don mheasúnú MEO ar an dá iasacht Stáit. Measann an Coimisiún dá bhrí sin go ndéanfadh oibreoir sa gheilleagar margaidh, is é sin iasachtóir, measúnú leithleach ar an dá iasacht Stáit dá mbeadh sé i seasamh Stát na hIodáile.

(211) Sna ranna seo a leanas, tar éis tuairisc a thabhairt ar staid airgeadais Alitalia tráth na hiasachta tosaigh, leagtar an tástáil MEO amach agus cuirtear i bhfeidhm i dtrí chás éagsúla í, is iad sin cás athstruchtúraithe ina leanann Alitalia de bheith ag oibriú, cás díolacháin ina ndíoltar Alitalia nó a chuid sócmhainní oibriúcháin le tríú páirtí agus é nó iad fós ag oibriú, agus, a mhéid is féidir, cás leachtachta ina ndíoltar na sócmhainní faoi leachtú.

(212) Breithnítear dhá rogha freisin i measúnú MEO an Choimisiúin: an dá iasacht Stáit mar bhearta ar leithligh agus an dá iasacht Stáit mar bheart aonair. Déantar sin gan dochar do chonclúid an Choimisiúin gur beart aonair atá sa dá iasacht Stáit, a leagtar amach i roinn 5.1.4.1.1.

5.1.4.2.3. Measúnú ar an iasacht tosaigh

Réamhrá

(213) Dhéanfadh iasachtóir sa gheilleagar margaidh, tráth a deonaíodh an iasacht tosaigh, comparáid idir an dá mhéid seo a leanas:

(1) An aisíocaíocht ar an bhfiachas EUR 630 milliún tráth aibíochta 6 mhí, arb í suim mhéid na príomhshuime (EUR 600 milliún) agus an mhéid atá comhionann le hús 10 % ar feadh tréimhse 6 mhí í; agus

(2) an t-airgead tirim a bhfuil coinne leis a bheidh le fáil ag Alitalia tráth a shroicheann an iasacht aibíocht 6 mhí.

(214) Coinníoll riachtanach chun go mbeadh an iasacht tosaigh i gcomhréir le dálaí an mhargaidh is ea é go mbeadh an dara méid sin (faoi phointe 2 thuas) níos mó ná an chéad mhéid (faoi phointe 1 thuas). Lena chur i bhfocail eile, ba cheart a mheasúnú cibé acu an mbeadh nó nach mbeadh coinne ag iasachtóir sa gheilleagar margaidh leis go nginfeadh Alitalia airgead tirim leordhóthanach chun aisíocaíocht a dhéanamh ar an iasacht móide an t-ús tráth aibíochta 6 mhí ([80]).

(215) Ina theannta sin, dhéanfadh iasachtóir sa gheilleagar margaidh measúnú freisin ar an riosca a bhaineann leis an iasacht tosaigh, rud a bhraitheann ar shaintréithe amhail sinsearacht, aibíocht agus comhthaobhacht, agus ar staid airgeadais Alitalia. Bunaithe ar an measúnú sin, dhéanfadh iasachtóir sa gheilleagar margaidh cinneadh maidir le ráta úis na hiasachta ar bhealach a léireodh an riosca a bhaineann leis an iasacht. Dá bhrí sin, coinníoll riachtanach eile chun go mbeadh an iasacht i gcomhréir le dálaí an mhargaidh is ea é go léireodh an ráta úis 10 % an riosca a bhaineann leis an iasacht.

(216) Thairis sin, tráth a deonaíodh an iasacht tosaigh an 2 Bealtaine 2017, mheasfadh iasachtóir sa gheilleagar margaidh gurb iad na roghanna seo a leanas iad na cinn a bheadh ar fáil do na coimisinéirí urghnácha: 1) Alitalia a athstruchtúrú; nó 2) Alitalia a dhíol mar ghnóthas leantach nó mar dhíolachán sócmhainní. Ina theannta sin, dhéanfadh iasachtóir sa gheilleagar margaidh measúnú freisin ar na gnéithe seo a leanas maidir le staid airgeadais Alitalia: a fheidhmíocht airgeadais roimhe seo, a chuid sócmhainní agus dliteanas agus an sreabhadh airgid a bhfuil coinne leis amach anseo.

(217) Sna foranna seo a leanas, athchruthaíonn an Coimisiún an measúnú a dhéanfadh iasachtóir sa gheilleagar margaidh sula ndeonódh sé an iasacht tosaigh. Cuireann an Coimisiún staid airgeadais Alitalia tráth na hiasachta tosaigh i láthair ar dtús agus déanann sé measúnú ina dhiaidh sin, le haghaidh gach ceann den trí chás a dtugtar tuairisc orthu in aithris 211, an raibh an iasacht tosaigh i gcomhréir le dálaí an mhargaidh trína fhíorú cibé acu a chomhlíontar nó nach gcomhlíontar na coinníollacha riachtanacha a dtugtar tuairisc orthu in aithrisí 214 go 216.

([80]) I bhfianaise stádas sárshinsearach na hiasachta tráth a deonaíodh í agus fiachas Alitalia a bhí ann cheana a bheith reoite de bharr an nós imeachta riaracháin urghnách, ba é an t-iasachtóir sa gheilleagar margaidh a bhainfeadh leas ar dtús as na fáltais óna dhíol. Tugann an Coimisiún dá aire gur chaill an iasacht tosaigh a stádas sárshinsearach i ndiaidh na modhnuithe a tugadh isteach le Dlí Foraithne Fáis an 30 Aibreán 2019.

5.1.4.2.3.1. Staid airgeadais Alitalia tráth na hiasachta tosaigh

(218) Tugann scairshealbhóirí Alitalia féin tuairisc chuí sa Phlean um Shlánú (ar a dtugtar tuairisc i Roinn 4.2.1.1) ar fheidhmíocht airgeadais stairiúil na cuideachta agus ar a staid ag tús an riaracháin urghnách agus tráth a deonaíodh an iasacht tosaigh, agus tugtar tuairisc chuí orthu sin freisin i dtuarascáil airgeadais an 28 Feabhra 2017. D'ullmhaigh scairshealbhóirí Alitalia an Plean um Shlánú i mí na Nollag 2016 chun a dtogra maidir le hathstruchtúrú inmheánach na cuideachta a léiriú (féach aithris 107 go 109) agus tá anailís mhionsonraithe ann ar fheidhmíocht airgeadais Alitalia sa tréimhse idir 2009 agus 2015 (i dteannta an phlean chun Alitalia a shlánú idir mí na Nollag 2016 agus 2021).

(219) Léirítear sa Phlean um Shlánú gur thuairiscigh Alitalia EUR 800 milliún de chaillteanais charnacha le linn na tréimhse 2009-2012 faoi scairsheilbhe CAI (arb é an cuibhreannas a cheannaigh sócmhainní Alitalia Linee Aeree Italiane in 2008 é agus an chuideachta sin ina féimheach). Spreag na caillteanais sin "Plean Straitéiseach" nua 3 bliana (2013-2016) a glacadh, arbh é ba chuspóir dó brabúsacht a ghnóthú ar ais. Níor éirigh leis an bplean sin, áfach, agus thaifead Alitalia EUR 569 milliún de chaillteanais in 2013 agus EUR 578 milliún de chaillteanais in 2014 ([81]).

(220) Tuairiscítear sa Phlean um Shlánú gur thaifead Alitalia beagnach EUR [níos mó ná billiún] de chaillteanais sa tréimhse 2009-2014 lena n-áirítear beagnach EUR [níos lú ná billiún] de shreabhadh airgid oibriúcháin carnach diúltach. I gcaitheamh na tréimhse sin ina hiomláine, bhí gá ag Alitalia le hinstealladh caipitil EUR 1,5 billiún agus le tuilleadh suibscríbhinne fiachais ar EUR 1,2 billiún. Is díol suntais é go sonraítear freisin sa Phlean um Shlánú go raibh fás comhiomlán ar thionscal na n-aerlínte sa tréimhse 2010-2013 agus brabúis dhearfacha á dtaifeadadh acu ([82]). Measann an Coimisiún, dá bhrí sin, gur cosúil go mbaineann torthaí diúltacha Alitalia go sonrach leis an gcuideachta seachas le forbairtí diúltacha maicreacnamaíocha.

(221) Sonraítear freisin sa Phlean um Shlánú gur mar gheall ar an staid neamh-inbhuanaithe sin a cuardaíodh comhpháirtí nua tionsclaíoch agus airgeadais chun Alitalia a thabhairt ar ais i dtreo inmharthanachta san fhadtéarma. Ba é Etihad an comhpháirtí sin, a fuair 49 % de Alitalia i mí Eanáir 2015. Ó mhí Eanáir 2015 tháinig an chuideachta nua, Alitalia-SAI, chun bheith feidhmiúil.

(222) Theip ar an iarracht sin Alitalia a chobhsú le Etihad, áfach. I mí na Nollag 2016, tháinig scairshealbhóirí Alitalia-SAI ar an gconclúid gur thuairiscigh an chuideachta, tar éis do Etihad teacht isteach, glanchaillteanas carnach EUR [500-800] milliún le haghaidh an dá bhliain idir mí Eanáir 2015 agus mí na Nollag 2016 ([83]). Tá an caillteanas carnach sin comhionann le caillteanas EUR [250-500] milliún ar bhonn bliantúil, luach atá i gcomhréir leis na caillteanais bhliantúla a tuairiscíodh sa tréimhse 2009-2014. Mura mbreithnítear na hítimí neamh-athfhillteacha (ioncam aonuaire go príomha), áfach, tá EUR [níos mó ná billiún] de chaillteanas ann ([84]). Ar an iomlán, is léiriú é an méid suntasach caillteanas sin ar theip fhiontar Alitalia-SAI idir 2015 agus 2016.

Tábla 2

Figiúirí roghnaithe Ghrúpa Alitalia

[…]

(223) Tugtar achoimre freisin i bhFíor 3.1.3.B den Phlean um Shlánú, arna atáirgeadh thíos mar Ghraf 1, ar na hiarrachtaí a rinneadh roimhe seo Alitalia a athstruchtúrú ach ar theip orthu arís agus arís eile.

(224) Léirítear leis na línte glasa a bhfuil ciorcail leo i nGraf 1 na pleananna straitéiseacha éagsúla a fógraíodh i gcaitheamh na tréimhse 2009-2016 chun Alitalia a athstruchtúrú. Réamh-mheasadh sna pleananna sin uile go dtiocfadh fás géar ar ioncam. Tuairiscítear leis an líne dhearg a bhfuil marcanna cearnógacha léi na hioncaim a bhí ann iarbhír, áfach, agus léirítear léi an éagsúlacht shuntasach idir reamh-mheastacháin na bpleananna straitéiseacha agus na figiúirí iarbhír. Thairis sin, taispeánann na figiúirí iarbhír gur lean ioncam Alitalia de bheith ag dul in olcas in imeacht na tréimhse 2012-2016, gan aon chomhartha go dtiocfadh feabhas air.

([81]) An Plean um Shlánú, leathanaigh 24-25.
([82]) An Plean um Shlánú, leathanach 22.
([83]) An Plean um Shlánú, leathanach 31.
([84]) Féach Tábla 2 ina bhfuil príomhfhigiúirí maidir le Grúpa Alitalia. Is suim na gcaillteanas EUR 468 milliún agus EUR 697 milliún in 2015 agus 2016 faoi seach, arna slánú suas, é an caillteanas EUR 1,2 billiún.

Graf 1

Comparáid idir glanbhrabús Alitalia faoi phleananna straitéiseacha (glas) vs. iarbhír (dearg)

[...]

(225) Ar an iomlán, tugann na figiúirí i nGraf 1 léiriú ar chuideachta aerlíne a bhí in anás géar ar feadh tamall fada (ó 2009 ar a laghad) nach raibh in ann toradh dearfach a bhaint amach fiú le linn tréimhsí ina raibh fás comhiomlán ar thionscal na n-aerlínte. Bhí an chuideachta in anás airgeadais le fada, rud lena gcomhthacaíonn na hiarrachtaí éagsúla a rinneadh Alitalia a athstruchtúrú ach ar theip orthu arís agus arís eile.

(226) Ba é an Plean um Shlánú an iarracht dheireanach athstruchtúraithe a rinne a scairshealbhóirí, rud dár dhiúltaigh na ceardchumainn i mí Aibreáin 2017, agus cuireadh faoi riarachán urghnách ina dhiaidh sin é agus dearbhaíodh é a bheith dócmhainneach.

(227) In éagmais chur chun feidhme an Phlean um Shlánú, d'fhéadfadh coinne a bheith leis go réasúnta maith nach dtiocfadh athrú ollmhór ar fheidhmíocht ná ar bhrabúsacht Alitalia ach, sa chás ab fhearr de, go mbeidís ina léiriú ar an bhfeidhmíocht stairiúil ó 2015 agus 2016. Fiú dá gcuirfí an Plean um Shlánú chun feidhme, ar feadh 6 mhí sa ghearrthéarma, arbh í tréimhse aibíochta na hiasachta tosaigh í, nó ar feadh an chéad 12 mhí eile fiú, ní fhéadfadh coinne a bheith le haon athrú dearfach i ndáiríre ar bhrabúsacht ná ar chumas Alitalia sreabhadh airgid glan a ghiniúint.

(228) Léirítear i dTábla 2 go raibh méideanna diúltacha EUR [240-350] milliún agus EUR [240-350] milliún ag Alitalia de shreabhadh airgid saor in 2015 agus 2016 faoi seach. Tugann an Coimisiún dá aire nach raibh Alitalia in ann sreabhadh airgid dearfach a ghiniúint chun a oibríocht a mhaoiniú, lena n-áirítear *a fortiori* chun a fhiacha a aisíoc, ach go raibh sé ag brath ar mhaoiniú seachtrach (maoiniú ó bhainc agus ó bhannaí, iarmhéid méadaithe de thicéid réamhíoctha agus suimeanna trádála iníoctha le tríú páirtithe) chun a oibríocht déanta caillteanais a mhaoiniú. Thairis sin, i mí Eanáir agus mí Feabhra 2017, thuairiscigh Alitalia EUR [100-300] milliún de chaillteanas tuillimh roimh ús agus cáin, díreach sa dá mhí sin, agus bhí méid diúltach EUR [XXX] milliún aige de shreabhadh airgid saor.

(229) Nuair a rinne Alitalia achainí ar dhócmhainneacht faoi dheireadh i mí na Bealtaine 2017 bhí cothromas diúltach EUR –[XXX] milliún agus dliteanais iomlána EUR [X.X] billiún aige ([85]) (Féach Tábla 2).

5.1.4.2.3.2. Neamhchosaint roimhe seo

Mar scairshealbhóir

(230) D'fhíoraigh an Coimisiún go raibh Stát na hIodáile neamhchosanta roimhe seo ar Alitalia mar scairshealbhóir indíreach. Is é Stát na hIodáile a rialaíonn Poste Italiane ([86]), ar leis 2 % de CAI, ar leis-sean 51 % de Alitalia ar a sheal, agus ba uaidh sin a d'eascair an neamhchosaint. Dá dheasca sin, bhí Stát na hIodáile ina scairshealbhóir indíreach in Alitalia, ar leis thart ar 1 % de. Bhí Stát na hIodáile ina scairshealbhóir sa bhanc Monte dei Paschi di Siena S.p.A. freisin i mí na Bealtaine 2017, ar leis thart ar 10 % de CAI (agus thart ar 5 % de Alitalia dá réir sin ó tharla gur le CAI 51 % de scaireanna Alitalia). Ar an iomlán, bhí neamhchosaint Stát na hIodáile mar scairshealbhóir ar Alitalia thart ar 6 %.

(231) Suíonn an Coimisiún nach bhféadfadh an méid réasúnta beag neamhchosanta ar Alitalia a bhí indíreach údar a thabhairt le gníomhaíocht na hIodáile teacht chun bheith ina hiasachtóir nuair a chinn sí an dá iasacht Stáit a dheonú do Alitalia.

(232) Ar an gcéad dul síos, bhí na rioscaí a bhí bainteach le haisíocaíocht na hiasachta tosaigh (féach aithrisí 151 agus 214) an-ard. Fiach rioscúil breise a bheadh sna na rioscaí arda sin a chuirfeadh le neamhchosaint an Stáit ar Alitalia. Thairis sin, i bhfianaise go raibh méid na bhfiach airgeadais réamhdhócmhainneachta os cionn EUR [X] billiún (Féach Tábla 2), níor dhócha go ngnóthódh scairshealbhóirí Alitalia rud ar bith dá ndíolfaí na sócmhainní.

([85]) Tuarascáil PwC an 12 Deireadh Fómhair 2017 arna hullmhú le haghaidh an riaracháin urghnách.

([86]) Rialaíonn Stát na hIodáile 65 % de Poste Italiane san iomlán. Is leis thart ar 30 % de go díreach (trí Aireacht Eacnamaíochta agus Airgeadais na hIodáile) agus thart ar 35 % eile de go hindíreach (trí Cassa Depositi e Prestiti, ar meán airgeadais é faoi rialú rialtas na hIodáile).

(233) Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire gur dheimhnigh údaráis na hIodáile freisin gur díshealbhaíodh scairshealbhóirí Alitalia nuair a cuireadh Alitalia faoin nós imeachta riaracháin urghnách (féach aithris 194). Ar an mbonn sin tá sé soiléir nach mbeadh aon neamhchosaint roimhe seo ábhartha sa chás sonrach, óir díscíodh aon neamhchosaint roimhe seo, i bhfoirm scairsheilbhe, tráth a rinne Alitalia achainí ar dhócmhainneacht.

(234) Tugtar tuilleadh tacaíochta don toradh sin i bhfianaise nár dheonaigh scairshealbhóirí eile Alitalia an tráth sin, amhail Intesa nó bainc Unicredit, ná gníomhaithe tionsclaíocha amhail Atlantia, Etihad nó Air France-KLM, aon iasacht eile tar éis do Alitalia dul faoi riarachán urghnách. Níor mhaoinigh na heintitis sin Alitalia le linn an riaracháin urghnách, fiú na cinn a raibh neamhchosaint níos airde acu ar Alitalia. Dá mba é an freagra ab fhearr é, ó thaobh na heacnamaíochta de, iasacht a dheonú chun an neamhchosaint roimhe sin a chosaint, bheadh coinne ag an gCoimisiún leis go mbeadh tacaíocht phríobháideach ann do Alitalia chomh maith. Ba é an Stát, agus an Stát amháin, a ghníomhaigh mar iasachtóir do Alitalia i ndiaidh thús an riaracháin urghnách, áfach.

Mar chreidiúnaí

(235) Tugann an Coimisiún dá aire, áfach, bunaithe ar Chomhaontú Neamhghníomhaíochta 2016, go raibh Stát na hIodáile neamhchosanta go hindíreach ar Alitalia mar chreidiúnaí réamhdhócmhainneachta freisin anuas ar an neamhchosaint indíreach a bhí aige mar scairshealbhóir in Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A. Is amhlaidh sin toisc go raibh an Stát ina scairshealbhóir sa bhanc sin, agus mhéadaigh ar an scair ó 4,0 % i mí na Nollag 2016 go 52 % i mí Lúnasa 2017.

(236) Bunaithe ar an iarscríbhinn a ghabhann le Comhaontú Neamhghníomhaíochta 2016, ba é a bhí i neamhchosaint Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A. ar Alitalia ná EUR [10-20] milliún de dhliteanais ghearrthéarmacha agus EUR [15-25] milliún de línte creidmheasa.

(237) Measann an Coimisiún go bhfuil an neamhchosaint ar bheagán ábharthachta i bhfianaise a laghad atá sé i gcomhréir le dliteanais fhoriomlána na cuideachta aerlíne faoin gComhaontú Neamhghníomhaíochta: Bhí EUR [120-160] milliún de dhliteanais ghearrthéarmacha, EUR [120-160] milliún de línte creidmheasa, EUR [450-650] milliún de bhannaí, EUR [X.X] billiún de léasanna oibriúcháin agus EUR [níos mó ná 2,5] billiún de dhliteanais iomlána ag Alitalia. Thairis sin, bhí neamhchosaint Stát na hIodáile trí Banca Monte dei Paschi réasúnta beag i gcomparáid leis an maoiniú breise a sholáthair Stát na hIodáile leis an iasacht tosaigh ([87]).

(238) Measann an Coimisiún nach ndéanfadh neamhchosaint chomh beag sin athrú ar mheasúnú MEO a bhí ag breithniú cibé acu a mhaoineodh nó nach maoineodh sé Alitalia le suim EUR 600 milliún (an iasacht tosaigh) móide an iasacht bhreise EUR 300 milliún a lean í.

(239) Mar chonclúid, dá mbeadh oibreoir sa gheilleagar margaidh sa staid chéanna le Stát na hIodáile, dhéanfadh sé neamhaird dá neamhchosaint indíreach mar chreidiúnaí réamhdhócmhainneachta de chuid Alitalia, agus dá neamhchosaint indíreach mar scairshealbhóir mionlaigh indíreach in Alitalia, agus cinneadh á dhéanamh aige maidir le cibé acu a dheonódh nó nach ndeonódh sé aon iasacht do Alitalia.

5.1.4.2.3.3. Measúnú MEO ar an iasacht tosaigh Stáit i gcás athstruchtúraithe

(240) Deonaíodh an iasacht tosaigh an 2 Bealtaine 2017, an lá a cuireadh Alitalia faoi riarachán urghnách (féach aithris 16). An tráth sin, ní raibh clár an riaracháin urghnách cinnte go fóill agus bhí rogha ann Alitalia a athstruchtúrú (féach aithrisí 58 agus 59).

(241) Sa chás sin, bhreathnódh MEO ar an ionchas go nginfeadh Alitalia ioncam agus dhéanfadh sé measúnú maidir le cibé acu a d'fhéadfadh nó nach bhféadfadh Alitalia an iasacht agus an t-ús gaolmhar a aisíoc tráth a haibíochta.

(242) Ós rud é go raibh tréimhse aibíochta 6 mhí ag an iasacht tosaigh, dhéanfadh MEO, ar bhonn na fianaise a bhí le fáil sular deonaíodh an iasacht tosaigh i mí na Bealtaine 2017, seiceáil ar cén suíomh airgid ag Alitalia a mbeadh coinne leis faoi dheireadh mhí Dheireadh Fómhair 2017.

([87]) Má ghlactar leis go raibh scairsheilbhe 50 % de Banca Monte dei Paschi ag an Stát, bheadh neamhchosaint EUR 20 milliún ar a mheád aige ar Alitalia ([EUR 18 milliún de dhliteanais ghearrthéarmacha + EUR 20 milliún de línte creidmheasa] X 50 %).

(243) Níor chuir údaráis na hIodáile aon staidéar ná aon mheasúnú isteach a rinneadh sular deonaíodh an iasacht tosaigh, cé go dtarraingeodh MEO meastóireacht den sórt sin suas. Mar sin féin, is féidir a ionsamhlú go fóill, cé gur ionsamhlú *ex-post* a bheadh ann, cén toradh a bheadh ar an measúnú ba cheart a bheith déanta ag an Iodáil sular dheonaigh sí an iasacht tosaigh dá mba rud é gur ag gníomhú mar MEO a bhí an Iodáil agus ag úsáid na faisnéise a bhí le fáil chun measúnú den sórt sin a dhéanamh.

(244) Cé go n-úsáidtear faisnéis réamhbhreathnaitheach sa tástáil MEO, d'fhéadfadh an Iodáil scrúdú a dhéanamh ar shonraí airgeadais stairiúla Alitalia agus aird a thabhairt ar thomhaltas Alitalia ar an sreabhadh airgid saor sa tréimhse 2015-2016. Mar a léirítear in aithris 228, chláraigh Alitalia sreabhadh airgid saor diúltach in 2015 agus 2016 araon, agus bhí an t-eis-sreabhadh airgid níos airde fós i mí Eanáir agus mí Feabhra 2017 go comhréireach. Thairis sin, i bhfianaise go ndeachaigh Alitalia faoi riarachán urghnách, d'fhéadfaí a thuar go mbeadh sreabhadh airgid Alitalia níos measa fós de dheasca na rioscaí agus na n-éiginnteachtaí a raibh coinne leo a shonraítear in aithris 247. Thabharfadh na gnéithe sin le tuiscint d'údaráis na hIodáile gur dhócha go n-úsáidfeadh Alitalia an iasacht tosaigh chun a chaiteachas oibriúcháin a mhaoiniú idir mí na Bealtaine agus mí Dheireadh Fómhair 2017, fiú gan costais a athstruchtúrú, agus nár dhócha go mbeadh sé in ann príomhshuim agus ús na hiasachta tosaigh a aisíoc i mí Dheireadh Fómhair 2017.

(245) An cur chuige eile a bheadh ann chun measúnú a dhéanamh ar shuíomh airgid Alitalia ag deireadh mhí Dheireadh Fómhair 2017 ná réamhaisnéis a fháil ar shreabhadh airgid Alitalia. Rinne na coimisinéirí urghnácha iarratas ar an iasacht tosaigh an 4 Bealtaine 2017 ("iarratas ar an iasacht tosaigh" dá éis sin). Áiríodh san iarratas sin réamhaisnéis leachtachta suas go dtí deireadh mhí Dheireadh Fómhair 2019, thart ar an tráth a shroich an iasacht aibíocht.

(246) Tuaradh leis go mbeadh EUR 671 mhilliún d'airgead tirim de dhíth le haghaidh na chéad 6 mhí den riarachán urghnách, ó mhí na Bealtaine go mí Dheireadh Fómhair 2017, bunaithe ar an bplean leachtachta. Glacadh leis sa phlean leachtachta sin go mbeadh iarmhéid airgid tosaigh EUR 74 mhilliún ann an 2 Bealtaine 2017 agus iarmhéid airgid deiridh diúltach EUR 597 milliún ann ó dheireadh mhí Dheireadh Fómhair 2017 in éagmais tacaíocht Stáit. Tuairiscítear an réamhaisnéis mhionsonraithe i dTábla 3, lena léirítear an réamhaisnéis mhíosúil ar shreabhadh airgid.

Tábla 3

Réamh-mheastacháin airgid thirim go dtí an 31 Deireadh Fómhair 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	-206
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	-238
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

Foinse: Iarscríbhinn a ghabhann leis an iarratas ar an iasacht tosaigh an 4 Bealtaine 2017

(247) De réir an iarratais ar an iasacht tosaigh, rinneadh an réamhaisnéis leachtachta i staid a bhí ann éagobhsaí: d'fhéadfadh coinne a bheith le tuilleadh stailceanna ag Alitalia; bhí baol ann freisin go bhféadfadh cuideachtaí cárta creidmheasa ticéid réamhíoctha a tharraingt siar go haontaobhach agus go ndiúltódh soláthróirí a gcuid seirbhísí a sholáthar. Thairis sin, níorbh eol cén luaineacht a bhí ar phraghsanna breosla. Níor beartaíodh leis an bplean aon chostas athstruchtúraithe a bhainfeadh leis an laghdú ar an líon fostaithe ach an oiread, agus níor beartaíodh leis ach cur chun feidhme páirteach an phlean gnó agus sin amháin.

(248) Mar sin féin, léirítear leis an iarratas ar an iasacht tosaigh gurbh é an staid shoiléir a bhí ann nach raibh coinne leis go mbeadh Alitalia in ann an iasacht tosaigh a aisíoc lena shreabhadh airgid. Léiríonn na réamh-mheastacháin go raibh coinne ag na coimisinéirí urghnácha leis go mbainfí leas iomlán as méid na hiasachta tosaigh (i bhfianaise go raibh an suíomh airgid ag deireadh mhí Dheireadh Fómhair 2017 ceaptha a bheith ina mhéid diúltach EUR 597 milliún). Ní fhéadfadh coinne a bheith leis dá bhrí sin go n-íocfaí an phríomhshuim ná an t-ús a bhain leis an iasacht tosaigh ar ais ar bhonn shreabhadh airgid Alitalia.

(249) Mar chonclúid, i gcás athstruchtúraithe, dhéanfadh MEO a bheadh sa staid chéanna le Stát na hIodáile breithniú ina mheasúnú ar na suíomhanna sreabhadh airgid a bhí ag Alitalia roimhe seo, agus ar na cinn a raibh coinne leo, a bhí le fáil i mí na Bealtaine 2017. Ar bhonn na faisnéise sin, thiocfadh sé ar an gconclúid nár leordhóthanach an sreabhadh airgid a raibh coinne ag Alitalia leis idir mí na Bealtaine agus mí Dheireadh Fómhair 2017 chun príomhshuim na hiasachta tosaigh agus an t-ús a d'fhéadfadh a bheith uirthi a aisíoc. Dá bhrí sin, ní dheonódh MEO iasacht den sórt sin do Alitalia. I bhfianaise nach ndeonódh MEO iasacht den sórt sin do Alitalia ar an gcéad dul síos, ní gá seasamh a ghlacadh maidir leis an ráta úis a shocraigh an Iodáil le haghaidh na hiasachta tosaigh.

(250) Sa roinn seo a leanas, déanann an Coimisiún measúnú ar an bhféadfaí an iasacht tosaigh a mheas a bheith i gcomhréir le dálaí an mhargaidh i gcás díolacháin agus, in aithris 332, taispeántar conas a thugann an measúnú sin tuilleadh tacaíochta don chonclúid maidir le cás an athstruchtúraithe.

5.1.4.2.3.4. Measúnú MEO i gcás díolacháin

(251) I gcás díolacháin, bheadh coinne ag iasachtóir sa gheilleagar margaidh leis go mbeadh an méid airgid thirim a bheadh ar fáil tráth aibíochta na hiasachta tosaigh ag brath ar na tosca seo a leanas:

(1) an t-airgead tirim a ghineann nó a chailleann Alitalia ón tráth a fhaigheann sé an iasacht tosaigh go dtí an tráth a dhíoltar é, i.e. an t-athrú ar an airgead ar láimh;

(2) uainiú thabhairt i gcrích an phróisis díolacháin; agus

(3) na fáltais ó dhíol.

(252) Sula ndeonófaí an iasacht tosaigh, dhéanfadh iasachtóir sa gheilleagar margaidh measúnú ar na trí thoisc sin agus bhunódh sé ionchas maidir le gach ceann acu. Bunaithe ar na hionchais sin, dhéanfadh an t-iasachtóir sa gheilleagar margaidh cinneadh ansin maidir le cibé acu a dheonódh nó nach ndeonódh sé iasacht. In éagmais aon fhianaise go ndearna Stát na hIodáile próiseas cinnteoireachta den sórt sin, d'athchruthaigh an Coimisiún an próiseas sin agus rinne measúnú ar na tosca ábhartha trína bheith ag brath ar an bhfaisnéis a bhí le fáil roimh an dáta a deonaíodh an iasacht tosaigh.

5.1.4.2.3.4.1. Athrú ar an airgead ar láimh

(253) Mar a shonraítear in aithris 246, bhí coinne ag na coimisinéirí urghnácha leis go dtomhlódh Alitalia EUR 671 mhilliún d'airgead tirim sa tréimhse ón 5 Bealtaine go dtí an 30 Deireadh Fómhair 2017. In éagmais na hiasachta tosaigh, bheadh méid diúltach EUR 597 milliún d'airgead ar láimh ag Alitalia.

(254) Dá thoradh sin, níor cheart níos mó ná EUR 3 mhilliún den iasacht tosaigh a bheith fanta tráth aibíochta na hiasachta tosaigh (5 Samhain 2017).

(255) Bunaithe ar shreabhadh airgid stairiúil agus ar réamh-mheastacháin airgeadais an iarratais ar an iasacht tosaigh, thuigfeadh iasachtóir sa gheilleagar margaidh astu gur bhraith aisíocaíocht na hiasachta tosaigh tráth a haibíochta ar dhíolachán Alitalia roimh an 5 Samhain 2017 ar phraghas a bhí ard go leordhóthanach. Ar dhóigh níos cruinne, ba cheart an praghas díola a bheith socraithe ag EUR 627 milliún ar a laghad, i.e. an aisíocaíocht ar an bhfiachas EUR 630 milliún glan ar an EUR 3 mhilliún d'airgead ar láimh a bhfuil coinne leis tráth aibíochta.

5.1.4.2.3.4.2. Aibíocht iasachta agus tréimhse ama na ndíolachán

(256) I bhfianaise na conclúide in aithris 255, déanfaidh an Coimisiún measúnú, bunaithe ar an bhfianaise a bhí le fáil tráth a deonaíodh an iasacht, cé acu an mbeadh nó nach mbeach coinne ag iasachtóir sa gheilleagar margaidh leis go dtiocfadh deireadh leis an bpróiseas díolacháin tar éis 6 mhí.

(257) Measann an Coimisiún nach mbeadh sé réalaíoch coinne a bheith leis go bhféadfaí díolachán Alitalia a bhaint amach agus clabhsúr a chur leis trí bhíthin nós imeachta tairisceana laistigh den tréimhse ama lena raibh coinne i gcomhair aibíocht tosaigh na hiasachta a deonaíodh (i.e. 6 mhí). Go háirithe, measann an Coimisiún go dtógann díolacháin chuideachtaí faoi riarachán urghnách tréimhse ama níos faide ar an meán, á chur san áireamh a chasta atá an t-ábhar agus a liacht páirtithe leasmhara agus sainleasanna a bhaineann leis. Tá an dearcadh sin i gcomhréir le staidéar a rinne an Ciste Airgeadaíochta Idirnáisiúnta le déanaí ina meastar an mheántréimhse ama a theastaíonn chun an clár díolacháin a chomhlíonadh faoi chreat Riarachán Urghnách na hIodáile ([88]). Meastar sa staidéar go dtugtar an clár díolacháin i gcrích de ghnáth laistigh de thréimhse idir 2 bhliain agus 3 bliana le haghaidh an riaracháin urghnách a bhaineann le Dlí Prodi-bis agus Dlí Marzona faoi seach (arb é an ceann deireanach an ceann is infheidhme maidir le Alitalia).

(258) Tugann an Coimisiún argóint údaráis na hIodáile dá aire gur tugadh clár díolacháin Alitalia – Linee Aeree Italiane i gcrích laistigh de 6 mhí in 2008 faoin riarachán urghnách a bhí ann an tráth sin. Measann an Coimisiún, áfach, nach bhfuil an fasach sin ábhartha don chás seo. Ar an gcéad dul síos, bhí na himeachtaí sa tréimhse sular díoladh sócmhainní Alitalia – Linee Aeree Italiane le grúpa CAI in 2008 mar chuid d'iarracht níos leithne a rinne Stát na hIodáile a scair 49,9 % in Alitalia – Linee Aeree Italiane a dhíol. Cuireadh tús ar a laghad leis an iarracht sin i mí Dheireadh Fómhair 2006, ar a dtugtar tuairisc in aithris 15 de Chinneadh C(2008) 6745 ón gCoimisiún an 12 Samhain 2008. Fágann sin nach féidir tréimhse ama an phróisis díolacháin a tugadh i gcrích in 2008 a shainaithint go soiléir, ach is dócha go raibh sí i bhfad níos faide ná an tréimhse 6 mhí a líomhnaíonn údarás na hIodáile. Ar an dara dul síos, measann an Coimisiún dá mbeadh aon cheacht le foghlaim ón iarracht a rinneadh roimhe sin Alitalia – Linee Aeree Italiane a dhíol idir 2006 agus 2008, ar a dtugtar tuairisc i roinn 3.1 den chinneadh sin, is é a chasta atá sé fiontar a dhíol atá chomh mór leis sin agus a bhí gcruachás le blianta fada cheana.

([88]) An Ciste Airgeadaíochta Idirnáisiúnta, "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) Ar an tríú dul síos, measann an Coimisiún freisin nach ndéanfadh na forbairtí idir 2008 agus 2017, faoi úinéireacht CAI agus faoin gcomhpháirtíocht CAI-Etihad ina dhiaidh sin, ach laghdú ar a tharraingtí a bheadh sé infheistíocht a dhéanamh in Alitalia agus go gcuirfidís dá réir lena chasta a bhí an díolachán agus leis an tréimhse ama a thógfadh díolachán den sórt sin. Is amhlaidh sin de dheasca na n-iarrachtaí ar theip orthu arís agus arís eile (féach aithrisí 218 go 229) feabhas a chur ar inmharthanacht airgeadais Alitalia.

(260) Ar an gceathrú dul síos, measann an Coimisiún go gcaithfeadh tréimhse ama an díolacháin a bheith níos faide toisc nach raibh mórán tarraingt infheistíochta ag Alitalia mar chuideachta ag oibriú agus go mbeadh gá le hathstruchtúrú casta iomlán a dhéanamh uirthi. Go háirithe, tugann an Coimisiún dá aire go ndéantar breithniú freisin sa chlár riaracháin urghnách ar ghnéithe a bhaineann le méid na cuideachta, mar shampla ar chaomhnú leibhéal fostaíochta. Ar an gcúis sin, d'fhéadfadh coinne a bheith leis go dealraitheach go mbeadh an próiseas díolacháin níos faide ná an tréimhse 6 mhí a beartaíodh. Ina fhianaise sin, measann an Coimisiún nach measfadh iasachtóir sa gheilleagar margaidh gur dhócha go bhféadfaí díolachán Alitalia a thabhairt i gcrích laistigh de 6 mhí in 2017.

5.1.4.2.3.4.3. Na fáltais ó dhíol Alitalia

(261) Sula meastar na fáltais fhéideartha ó dhíol Alitalia, meabhróidh an Coimisiún go gairid staid shócmhainní Alitalia agus na dliteanais fhéideartha a bhaineann leo an 1 Bealtaine 2017.

(262) Ón 1 Bealtaine 2017 bhain Grúpa Alitalia úsáid as 123 eitleán (25 eitleán cianaistir, 78 n-eitleán meánaistir agus 20 eitleán réigiúnacha). Astu sin, ba le Alitalia 41 eitleán (7 n-eitleán cianaistir, 34 eitleán meánaistir) agus bhí 77 n-eitleán ar léas aige, atá curtha i ngeall do shochar na léasóirí. Ní le Alitalia aon réadmhaoin ach bíonn spás ar cíos aige sna haerfoirt ina n-oibríonn sé. Tá sócmhainní doláimhsithe substaintiúla ag Alitalia freisin a bhaineann le branda Alitalia, lena cheadúnais agus lena cháilmheas. Tá méideanna suntasacha díobh sin, a léirítear sa chlár comhardaithe mar chuid de na sócmhainní dochta agus reatha, bainteach leis na heitleáin ar léas (e.g. costais chaipitlithe chothabhála).

(263) Ba é EUR [níos mó ná dhá] bhilliún luach iomlán shócmhainní dochta Alitalia de réir na leabhar ar 1 Bealtaine 2017, mar a thaispeántar i dTábla 2, agus ba é EUR [níos lú ná aon] bhilliún ([89]) luach a shocmhainní reatha, rud a fhágann gurb é EUR [níos mó ná trí] bhilliún luach iomlán na sócmhainní de réir na leabhar. Ba cheart an luach iomlán sócmhainní sin de réir na leabhar a bhreithniú in éineacht le fiachas suntasach Alitalia ar an gclár comhardaithe (EUR [níos mó ná trí] bhilliún) agus leis an dliteanas teagmhasach (tráthchodanna íocaíochta amach anseo) atá aige a bhaineann le léasú na n-eitleán (EUR [X.X] billiún). Mar a thugtar aird i bpointe b) d'aithris 264, ní féidir a shainaithint leis an gclár comhardaithe cá mhéad dliteanais a ghabhann leis na sócmhainní oibriúcháin ná cad é glanluach na sócmhainní oibriúcháin sin a cuireadh ar díol de réir na leabhar. Is amhlaidh sin toisc gurb iad na heitleáin na sócmhainní is airde luach agus tá 77 n-eitleán ar léas.

(264) Tráth a deonaíodh an iasacht tosaigh, ní raibh sé cinnte cé na fáltais a bhí ann ó dhíol Alitalia agus ba dheacair iad a thuar ar na cúiseanna seo a leanas:

(a) Bhí imlíne na cuideachta a bhí ar díol fós gan sainiú, ó tharla nach bhfuair na coimisinéirí urghnácha an sainordú Alitalia a dhíol go dtí an 1 Lúnasa 2017 (féach aithrisí 58 agus 59). Dá bhrí sin, tráth a deonaíodh an iasacht tosaigh, ní bheadh a fhios ag ceannaitheoir ionchasach cé na codanna d'Alitalia a bheadh ar díol (féach aithrisí 262 agus 263). Bheadh MEO éiginnte, dá dheasca sin, maidir le raon feidhme na tairisceana a dhéanfadh ceannaitheoir.

(b) Níor sainíodh go fóill cá mhéad dliteanais a d'fhanfadh le Alitalia faoin riarachán urghnách. Tagraíonn na dliteanais sin d'oibleagáidí atá le socrú ag Alitalia faoin riarachán urghnách, bíodh is go ndearnadh iad roimh an nós imeachta riaracháin urghnách, toisc go bhfuil siad riachtanach d'oibriú Alitalia (e.g. léasanna airgeadais). Tugann an Coimisiún faoi deara, i bhfianaise mhéid mór fiachais Alitalia (EUR 3,7 billiún, féach Tábla 2), go mbeadh sé ríthábhachtach do cheannaitheoir ionchasach, chun a thairiscint a chinneadh, fios a bheith aige cá mhéad den fhiachas sin a d'fhanfadh le Alitalia.

([89]) Is iad na nithe seo a leanas atá sna sócmhainní reatha: fardal EUR [XX] milliún, earraí trádála infhaighte EUR [XXX] milliún, earraí infhaighte eile EUR [XXX] milliún, agus airgead tirim EUR [XX] milliún.

(c) Braitheann na fáltais ó dhíol ar mhéid shócmhainní na cuideachta a ndéanann an ceannaitheoir tairiscint orthu agus ar an méid luacha is féidir leis an gceannaitheoir a fháil astu. Baineann an dá thoisc sin go sonrach leis an gceannaitheoir agus tá sé an-deacair iad a thuar *ex-ante* don díoltóir dá réir.

(265) I bhfianaise na n-éiginnteachtaí agus na ndeacrachtaí sin, measfaidh an Coimisiún raon féideartha phraghas díola Alitalia bunaithe ar an bhfianaise a chuir an Iodáil faoina bhráid (roinn 4.2) agus ar fhaisnéis eile a bhí le fáil go poiblí tráth a deonaíodh an iasacht tosaigh.

(266) Ina theannta sin, déanfaidh an Coimisiún scrúdú ar fhaisnéis *ex-post* freisin: an staidéar luachála le Leonardo & Co dar dáta an 16 Deireadh Fómhair 2017, a bhraitheann go páirteach ar a laghad ar fhaisnéis a bhí le fáil tráth a deonaíodh an iasacht tosaigh (roinn 4.2.2.1); agus na tairiscintí a fuair na coimisinéirí urghnácha tar éis fhoilsiú na tairisceana ar shócmhainní Alitalia (roinn 2.6). Cé nach bhféadfadh iasachtóir sa gheilleagar margaidh brath ar fhianaise *ex-post* ina mheasúnú, tá na tairiscintí sin ina dtagarmharc *ex-post* don fhianaise *ex-ante*.

5.1.4.2.3.4.3.1 Fianaise ex-ante

5.1.4.2.3.4.3.1.1 Tuarascáil deimhniúcháin an Dr Ranalli (“an tuarascáil deimhniúcháin”)

(267) Maíonn an Iodáil ([90]) gur chinn sí an iasacht tosaigh a dheonú bunaithe ar an bPlean um Shlánú. Ba é lucht bainistíochta na cuideachta a dhréachtaigh an plean gnó sin ag an tús roimh an riarachán urghnách agus ba é KPMG, Roland Berger agus an Dr Ranalli a d’athbhreithnigh ina dhiaidh sin é (roinn 4.2.1.2).

(268) Tá meastachán sa tuarascáil deimhniúcháin ar luach Alitalia atá mar thoradh ar mhúnla sreafa airgid lascainithe (“DCF”) a cuireadh i bhfeidhm maidir leis an bPlean athbhreithnithe um Shlánú. Ar cheann de chuspóirí na tuarascála tá a léiriú go raibh luach fiontair Alitalia níos mó ná an caipiteal infheistithe an 31 Nollaig 2016. Is suim luach fiachais agus cothromais Alitalia iad an luach fiontair agus an caipiteal infheistithe araon. Ríomhtar an luach fiontair, áfach, ag úsáid margadhluachanna an fhiachais agus an chothromais agus ríomhtar an caipiteal infheistithe ag úsáid luachanna de réir na leabhar. Dá bhrí sin, trína thaispeáint gur mó an luach fiontair ná caipiteal infheistithe Alitalia, tagtar ar an gconclúid sa tuarascáil deimhniúcháin nach bhfuil rómheas ar luachanna fiachais agus cothromais Alitalia de réir na leabhar.

(269) Sonraítear sa tuarascáil deimhniúcháin go bhfuil an EUR [X XXX] ([91]) milliún de luach glanfhiachais Alitalia de réir na leabhar agus an EUR [XXX.X] milliún de luach cothromais de réir na leabhar, ó mhí na Nollag 2016, ina léiriú ceart ar a margadhluachanna faoi seach. Dá bhrí sin, ba é luach fiontair Alitalia EUR [X XXX.X] milliún ar a laghad an 31 Nollaig 2016, méid atá cothrom le luach an chaipitil infheistithe de réir na leabhar ([92]).

(270) Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire go meastar sa tuarascáil deimhniúcháin go bhféadfadh luach fiontair Alitalia a bheith EUR [X XXX] milliún faoin 31 Nollaig 2019 de thoradh an athstruchtúraithe a beartaíodh sa Phlean um Shlánú.

(271) Tugann an Coimisiún faoi deara go dtagraíonn na meastacháin sa tuarascáil deimhniúcháin don luach fiontair, nach ionann é agus an méid a bheadh infheisteoir cothromais nó ceannaitheoir ionchasach sásta a íoc ar Alitalia, ar roinnt cúiseanna. Ar an gcéad dul síos, áirítear an fiachas sa luach fiontair, rud ba cheart a íoc leis na creidiúnaithe. Ar an dara dul síos, ba é an bonn tuisceana leis an luach fiontair go leanfadh Alitalia de bheith ag oibriú mar ghnóthas leantach gan bhriseadh, nárbh amhlaidh an cás é nuair a chuaigh Alitalia faoi riarachán urghnách. Chun an luach a d’íocfadh ceannaitheoir a ríomh, is gá na dliteanais a ghabhann leis na sócmhainní ar díol a dhealú ón luach fiontair.

(272) Tugann an Coimisiún dá aire freisin go bhféadfadh iasachtóir sa gheilleagar margaidh a thuiscint as an tuarascáil deimhniúcháin go bhféadfadh an luach cothromais EUR [100-150] milliún de réir na leabhar a bheith ina léiriú ceart ar mhargadhluach cothromais Alitalia. Dá bhrí sin, d’fhéadfadh iasachtóir den sórt sin an luach cothromais de réir na leabhar a úsáid in ionad phraghas díola Alitalia an 31 Nollaig 2016. Measann an Coimisiún nach bhféadfaí brath ar an gceann deireanach sin mar athróg ionadach tráth a deonaíodh an iasacht tosaigh toisc gur reoite a bhí an chuid ba mhó de dhliteanais Alitalia a tuairiscíodh sa tuarascáil deimhniúcháin agus nach raibh siad ábhartha a thuilleadh do dhíol Alitalia i gcomhthéacs an nós imeachta riaracháin urghnách. Ar an ábhar sin, d’fhéadfadh sé go raibh luach cothromais Alitalia faoi riarachán urghnách níos airde ná luach cothromais Alitalia roimh an riarachán urghnách.

([90]) Faisnéis arna cur isteach ag an Iodáil dar dáta an 25 Márta 2019.

([91]) Féach leathanach 101 den tuarascáil deimhniúcháin.

([92]) Is é luach an chaipitil infheistithe de réir na leabhar é suim luach an chothromais de réir na leabhar (EUR 129,8 milliún) agus luach an ghlanfhiachais de réir na leabhar (EUR 1 165 mhilliún).

(273) Tráth a deonaíodh an iasacht tosaigh, áfach, ní bheadh méid na ndliteanas a ghabh leis an gcuideachta ar díol ar eolas ag iasachtóir sa gheilleagar margaidh mar bhí siad fós gan sainiú. Is toisc ríthábhachtach éiginnteachta í sin, óir tá an praghas díola EUR [100-150] milliún, arna ríomh ar bhonn luach cothromais Alitalia roimh an riarachán urghnách, i bhfad níos lú ná an EUR 627 milliún a theastaigh chun an iasacht a aisíoc (aithris 255).

(274) Measann an Coimisiún go mbeadh ábhar imní breise ag MEO maidir leis an luacháil sa tuarascáil deimhniúcháin toisc nárbh fhéidir an staidéar a mhacasamhlú agus i ngeall ar an mbonn tuisceana a bhí leis. Maidir le macasamhlú, níl an meastachán beacht ar luach fiontair agus cothromais Alitalia in 2016 san áireamh sa tuarascáil deimhniúcháin. Ní féidir an luach sin a ríomh bunaithe ar na sonraí a bhí le fáil sa tuarascáil toisc nár tuairiscíodh cuid de na paraiméadair is gá, go háirithe an ráta lascainithe (WACC, i.e. meánchostas ualaithe an chaipitil).

(275) D'iarr an Coimisiún ar údaráis na hIodáile soiléiriú a dhéanamh ar ríomh an luacha fiontair, go háirithe le haghaidh dheireadh 2016, ach níor fhéad an Iodáil aon mhíniú a thabhairt. Rinne an Iodáil iarraidh ar shoiléiriú freisin ón Dr Ranalli féin maidir leis na meastacháin ([93]), ach ní bhfuair an Coimisiún freagra ina leith sin riamh.

(276) Maidir leis an mbonn tuisceana, braitheann an luacháil sa tuarascáil deimhniúcháin ar an bPlean athbhreithnithe um Shlánú a d'ullmhaigh lucht bainistíochta Alitalia ag an tús roimh an nós imeachta riaracháin urghnách. Tá roinnt cúiseanna ann nach bhfuil an plean gnó sin le húsáid mar bhonn luachála le Alitalia faoi riarachán urghnách.

(277) Ar an gcéad dul síos, beartaíodh sa Phlean um Shlánú go mbeadh bearta uaillmhianacha ann chun costas a choigilt agus ioncam a ghiniúint a d'fhágfadh, de réir ríomhanna an Choimisiúin, go mbeadh toradh Alitalia ar chaipiteal infheistithe ("ROIC") ag 23,71 % in 2021, arb í an bhliain deiridh den Phlean um Shlánú í ([94]). Tá an toradh sin ar chaipiteal infheistithe i bhfad os cionn an mheánfhigiúir tionscail 6 % a thuairiscítear ar leathanach 121 den Phlean um Shlánú. Bheadh coinne ag MEO leis go mbeadh infheisteoir cothromais nó ceannaitheoir ionchasach amhrasach i dtaobh na sprice brabúsachta sin ó tharla nár éirigh arís agus arís eile le Alitalia spriocanna pleananna roimhe sin a bhaint amach (féach aithrisí 221 go 225). Thairis sin, bheadh baint amach sprioc uaillmhianach brabúsachta den sórt sin ag brath ar athstruchtúrú rathúil Alitalia, nach ndéanfadh MEO talamh slán de ó tharla go raibh an chuideachta i gcruachás tráth a deonaíodh an iasacht agus nár éirigh arís agus arís eile léi roimhe sin athstruchtúrú inmharthana na cuideachta a chur chun feidhme.

(278) Ar an dara dul síos, dhéanfadh MEO measúnú ar luacháil Alitalia i gcásanna malartacha brabúsachta freisin nach mbeadh chomh dóchasach céanna. Rinne an Coimisiún anailís íogaireachta inar glacadh leis go mbeadh cás ann ina mbainfeadh Alitalia toradh 6 % ar chaipiteal infheistithe amach in 2021, arb é an meánfhigiúr brabúsachta i dtionscal na n-aerlínte é mar a thuairiscítear sa Phlean um Shlánú (féach aithris 277). Bunaithe ar an mbonn tuisceana brabúsachta sin, bhain an Coimisiún úsáid as na paraiméadair eile a luaitear sa tuarascáil deimhniúcháin agus as an mbonn eile tuisceana a bhí inti chun sreabhadh airgid na cuideachta a mbeadh coinne leis a ríomh.

(279) I dteannta na brabúsachta in 2021, baineann príomhbhonn tuisceana an phlean gnó sa tuarascáil deimhniúcháin le brabúsacht Alitalia ag tús na tréimhse pleanála, lena luach intreach ag deireadh na tréimhse pleanála, i.e. 2021 agus meánchostas ualaithe an chaipitil, agus leis an ráta lascainithe. Maidir leis an toimhde faoi bhrabúsacht, toimhdítear sa chéad bhliain den phlean go mbeidh an bhrabúsacht chéanna ann (TRÚC cothrom le nó lúide 336,7 milliún) le brabúsacht Alitalia roimh an riarachán urghnách in 2016. Maidir leis an toimhde faoi luach intreach, braitheann an staidéar deimhniúcháin ar fhoirmle fáis Gordon le meastachán a dhéanamh ar luach intreach. Toimhdítear leis an gcur chuige sin go mbeidh ráta fáis tairiseach agus buan ar shreabha airgid na cuideachta a chuirtear san áireamh sa bhliain dheireanach den phlean. Toimhdítear ráta fáis 1 % sa tuarascáil deimhniúcháin. Ina theannta sin, déantar na coigeartuithe seo a leanas inti ar an sreabhadh airgid sa bhliain dheireanach den phlean: an t-athrú ar an nglanchaipiteal oibre cothrom le nialas agus caiteachais chaipitiúla cothrom le dímheas.

([93]) Iarraidh ar fhaisnéis an 26 Feabhra 2019.

([94]) Is é atá in ROIC (toradh ar chaipiteal infheistithe) an cóimheas idir NOPAT (glanbhrabús oibriúcháin iarchánach) agus an caipiteal infheistithe. Fuair an Coimisiún NOPAT trí ráta cánach corparáide 24 % na hIodáile (IRES) a iolrú faoin mbrabús oibriúcháin (EBIT) a tuairiscíodh ar leathanach 101 den tuarascáil deimhniúcháin. Tuairiscítear an caipiteal infheistithe ar leathanach 101 den tuarascáil deimhniúcháin freisin. Ós rud é go raibh Alitalia ag déanamh caillteanas agus go bhféadfadh sé na caillteanais sin a thabhairt ar aghaidh, is róchoimeádach an ráta cánach reachtúil a chur i bhfeidhm chun cánacha a ríomh de bhrí go ndéanann sé gannmheastachán ar an nglanbhrabús agus dá réir sin ar an toradh ar chaipiteal infheistithe.

(280) Maidir leis an toimhde faoi ráta lascaine, tugann an Coimisiún dá aire nach luaitear sa tuarascáil deimhniúcháin luach Mheánchostas ualaithe an chaipitil, i.e. an ráta ag a lascainítear sreabha airgid amach anseo le teacht ar mheastachán faoi luach fiontair Alitalia. Dá réir sin, b'éigean don Choimisiún Meánchostas ualaithe an chaipitil a dhíthiomsú. Chun na críche sin, bhraith an Coimisiún ar na toimhdí luachála agus ar na paraiméadair atá ar fáil sa tuarascáil ([95]) agus ar thoimhde coimeádach faoi leibhéal foistine na hinfheistíochta ([96]). Leis na toimhdí sin á n-úsáid, in éineacht leis an meastachán ar luach fiontair dar luach EUR [X XXX] milliún an 31 Nollaig 2019 (féach aithris 270), is féidir an t-aon pharaiméadar atá fágtha, i.e. Meánchostas ualaithe an chaipitil, a shuíomh. Tháinig Meánchostas ualaithe an chaipitil chuig 9,61 % mar thoradh ar an gcur chuige sin. Tá dealramh leis an luach sin, óir tá sé ábhairín níos ísle ná an 10,8 % a thoimhdítear i staidéar Leonardo (féach aithris 284 *et seq.*) agus luacháil féin an Choimisiúin (féach aithris 303 *et seq.*).

(281) D'úsáid an Coimisiún Meánchostas ualaithe an chaipitil dar luach 9,61 % chun lascainiú a dhéanamh ar shreabha airgid leasaithe, ina bhfuarthas luach fiontair EUR [XXX] milliún an 31 Nollaig 2016. Rinne an Coimisiún measúnú freisin ar íogaireacht an mheastacháin sin i leith an dá thoimhde mhalartacha seo a leanas. Ar an gcéad dul síos, má thoimhdítear ráta fáis buan dar luach 1,7 % ([97]) in ionad 1 %, beidh an luach fiontair EUR [XXX.X] milliún. Ar an dara dul síos, má dhéantar sreabha airgid a lascainiú ag Meánchostas ualaithe an chaipitil 10,8 % seachas 9,61 %, is é EUR [XXX.X] milliún an meastachán ar an luach fiontair. Cé nach bhféadfadh an luach sin a bheith ina mheastachán cruinn ar luach fiontair Alitalia toisc go dtagann sé mar thoradh ar anailís íogaireachta seachas ó phlean gnó lánfheidhme, tá sé go mór faoi bhun an mheastachán EUR [X XXX.X] milliún ar a laghad, ar féidir tátal a bhaint as an tuarascáil deimhniúcháin (féach aithris 269).

(282) Ar na cúiseanna sin uile, agus dá dtabharfaí san áireamh go n-aistreofaí méid áirithe dliteanas chuig an gcuideachta faoi riarachán urghnách (óna dtagann an luach cothromais níos ísle dá réir), measann an Coimisiún go gcuirfí luach i dtástáil MEO ar Alitalia go mór faoi bhun na EUR 627 milliún ba ghá chuig an iasacht tosaigh a aisíoc (aithris 255).

(283) Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire freisin gur diúltaíodh an Plean um Shlánú, lenar áiríodh laghduithe tábhachtacha ar chostas tuarastail (féach aithris 40), i mí Aibreáin 2017 ag reifreann i measc oibrithe Alitalia. Ar an gcúis sin, níor dhóigh go mbunófaí luacháil ar Alitalia ar phlean a rabhthas go díreach tar éis a dhiúltaithe agus ar leis an diúltú sin a cuireadh Alitalia faoin riarachán urghnách.

5.1.4.2.3.4.3.2 Fianaise ex post

5.1.4.2.3.4.3.2.1 An staidéar le Leonardo & Co

(284) Tagann staidéar Leonardo ón 16 Deireadh Fómhair 2017, tar éis dháta deonaithe na hiasachta tosaigh. D'ainneoin a bheith ullmhaithe tar éis deonú na hiasachta tosaigh, creideann an Coimisiún go bhfuil cúiseanna iolracha ann staidéar Leonardo a bhreithniú le haghaidh an mheasúnaithe MEO mar argóint fhorlíontach.

(285) Ar an gcéad dul síos, is é is aidhm do staidéar Leonardo meastachán beacht a dhéanamh ar luach díolacháin Alitalia a bhfuil coinne leis, arb é an luach is gá chun an tástáil MEO a chur i bhfeidhm mar a thuairiscítear in aithris 251. Ba é an fáth beacht ar iarr an Riarachán Urghnách an staidéar sin go bhfuil sé ina cheangal ar choimisinéirí urghnácha de réir chreat dlíthiúil na hIodáile gan an chuideachta faoina riarachán a dhíol ar phraghas níos ísle ná a margadhluach.

([95]) Eadhon, sreabha airgid saor in aisce chuig an gcuideachta le haghaidh na mblianta 2020 agus 2021, ráta fáis buan 1 %, toimhdí normalúcháin chun luach intreach a ríomh (i.e. athruithe ar ghlanchaipiteal oibre cothrom le nialas agus caiteachas caipitiúil cothrom le dímheas).

([96]) Toimhdíonn an Dr Ranalli caiteachas caipitiúil foistine ar cothrom le dímheas sa bhliain dheireanach den phlean é. Toisc nár tuairiscíodh an luach sin sa staidéar, mheas an Coimisiún an luach dímheasa sa Phlean um Shlánú agus an difríocht idir TRÚCDA agus TRÚC, atá cothrom de réir sainmhínithe le dímheas agus amúchadh, mar mhalairtí féideartha. D'úsáid an Coimisiún an chéad cheann, TRÚCDA ina mheastachán, toisc go dtáirgtear luach fiontair níos airde leis. Óir bhí an luach sin chomh hard sin nach gcomhlíontar an tástáil MEO (féach aithris 281), is coimeádaí é an toimhde a dhéanann an Coimisiún.

([97]) Is é 1,7 % an fás ar eitiltí a raibh coinne leis ag Eurocontrol ó 2019 ar aghaidh ina staidéar "Réamhaisnéis 7 mbliana" ó mhí Feabhra 2017.

(286) Ar an dara dul síos, óir fuair na coimisinéirí urghnácha sainordú an chuideachta a dhíol an 1 Lúnasa 2017, glactar leis gur ullmhaíodh staidéar Leonardo sa tréimhse idir 1 Lúnasa 2017 agus 16 Deireadh Fómhair 2017. Dá bhrí sin, níl sa tréimhse idir deonú na hiasachta tosaigh agus an tráth nuair a thagann fáil ar na torthaí luachála i staidéar Leonardo ach idir 3 mhí agus 6 mhí. Measann an Coimisiún go bhfuil an t-imeacht ama sin inghlactha, óir nach bhféadfadh luach Alitalia athrú go substaintiúil laistigh den tréimhse sin.

(287) Ar an tríú dul síos, tagraítear leis an luacháil le Leonardo & Co don chuid (nó do na codanna) is ábhartha d'Alitalia atá ar díol. Tugtar sa luacháil sin glanluach na ndliteanas a bhainfeadh ceannaitheoir ón luach fiontair chun praghas díola féideartha a chinneadh. Mar a thug an Coimisiún dá aire in aithris 264, ní raibh an fhaisnéis sin bunaithe ar an bhfianaise *ex-ante* ar fáil, rud a ghineann neamhchinnteachtaí faoin méid a bheadh ceannaitheoir nó infheisteoirí cothromais féideartha toilteanach íoc ar Alitalia. D'fhéadfadh infheisteoir an fhaisnéis sin a ríomh, áfach.

(288) Ar an gceathrú dul síos, cé go ndéantar an meastachán ar an luach díola agus sainiú na himlíne díola *ex-post*, is iad na sócmhainní agus na dliteanais atá faoi réir na luachála na cinn úd a thagann mar thoradh ar leabhair Alitalia an 1 Bealtaine 2017, roimh dheonú na hiasachta tosaigh.

(289) Ar deireadh, tá imlíne na luachála i staidéar Leonardo, mar a shainítear ag an nglanchaipiteal infheistithe i mBeart Aonair Alitalia (EUR [X XXX] milliún), gar don cheann a shainítear i dtuarascáil deimhniúcháin an Dr Ranalli (EUR [X XXX] milliún an 31 Nollaig 2016). Dá réir sin, tagraítear leis na luachálacha sa tuarascáil deimhniúcháin agus i staidéar Leonardo d'imlíne ar mhéid chomhchosúil ag dá phointe ama atá gar dá chéile, rud a chiallaíonn gurb inchomparáide iad.

(290) Braitheann luacháil Leonardo & Co ar dhá phlean gnó le haghaidh na mblianta 2017-2022: ceann acu is ea an cás támhúil agus an ceann eile is ea an cás athbheochana. Is cás doirbh é an chéad cheann ina mbíonn feidhmíocht ionchasach Alitalia i gcomhréir lena threocht roimhe seo. Os a choinne sin, samhlaítear leis an gcás athbheochana feabhsú ar an mbrabúsacht agus méadú ar sciar na cuideachta den mhargadh. Cé gurbh í bainistíocht Alitalia faoi riarachán urghnách a choimisiúnaigh an dá phlean gnó sin tar éis deonú na hiasachta tosaigh, d'fhéadfaí réamh-mheastacháin chomhchosúla a dhéanamh i MEO *ex-ante*. Thairis sin, glactar staid airgeadais Alitalia an 1 Bealtaine 2017 mar thúsphointe sa dá phlean gnó. Dá réir sin, measann an Coimisiún gur féidir féachaint ar staidéar Leonardo mar athchóiriú *ex-post* ar luach Alitalia atá bunaithe ar fhaisnéis *ex-ante*.

(291) Déantar meastachán i staidéar Leonardo ar luach Alitalia trí mhodh measctha a úsáid lena mbaineann comhpháirt sócmhainní agus brabúis.

(292) Roghnaítear an modh sin i staidéar Leonardo toisc gur mhodh é a úsáideadh cheana féin le luach a chur ar Alitalia le linn oibríochtaí urghnácha roimhe seo, agus toisc gur modh é a chuirtear i bhfeidhm go coitianta sa chreat dlíthiúil de dhlí riarachán urghnách na hIodáile ([98]). Ar an mbonn sin, measann an Coimisiún go bhféadfaí modh comhchosúil a chur i bhfeidhm i MEO i mí na Bealtaine 2017 chun measúnú a dhéanamh ar luach díola ionchasach Alitalia.

(293) Leis an modh a úsáidtear i staidéar Leonardo, cuirtear tús leis ó chomhpháirt na sócmhainní, eadhon an glanchaipiteal atá infheistithe, agus ansin cuirtear comhpháirt an bhrabúis leis, eadhon an cáilmheas (drochmheas), leis an luach fiontair a ríomh. Tá an meastachán ar chomhpháirt an cháilmheasa sa difríocht idir glanioncam oibriúcháin Alitalia agus glanioncam oibriúcháin a phiarchuideachtaí, ar bhonn an chéad 2 bhliain den dá phlean gnó.

(294) Úsáidtear an mhodheolaíocht luachála i staidéar Leonardo go forleathan le cuideachtaí faoi anás eacnamaíoch amhail Alitalia a luacháil ([99]). Is fiú a thabhairt dá aire freisin go dtiocfaidh ceartúchán brabúis diúltach ón modheolaíocht sin, toisc go bhfuil coinne leis nach ndéanfaidh Alitalia chomh maith lena phiarchuideachtaí sa chéad 2 bhliain den phlean gnó. Dhéanfadh ceannaitheoir Alitalia na caillteanais sin a lascainiú dá thairiscint toisc nach mbeadh sé in ann na caillteanais sin a sheasamh dá ndéanfadh sé infheistíocht i roinnt piarchuideachtaí eile. Toisc nach dóigh nach dtarlóidh cás mar sin le haghaidh cuideachtaí faoi anás, measann an Coimisiún go bhfuil dealramh le modheolaíocht staidéar Leonardo.

([98]) Staidéar Leonardo, leathanach 75.

([99]) Féach mar shampla, "Linee guida per la valuazione di aziende in crisi" leis an Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

(295) Tugann an Coimisiún dá aire sa bhreis air sin nach ndéantar ach an chéad 2 bhliain tearcfheidhmíochta a lascainiú i staidéar Leonardo, nuair a réamh-mheastar sna cásanna támhúla agus athbheochana araon go mairfeadh tearcfheidhmíocht mar sin go ceann tréimhse níos faide. Dá dtabharfaí an méid sin san áireamh, bheadh luach díola Alitalia de réir na meastachán níos ísle.

(296) Tá an meastachán i staidéar Leonardo ar phraghas díola Bheart Aonair Alitalia, i.e. a luach fiontair glan ar dhliteanais airgeadais, idir EUR [XXX] agus EUR [XXX] milliún sa chás támhúil agus idir EUR [XXX] agus [XXX] milliún sa chás athbheochana. Tá meán na luachála is airde agus is ísle cothrom le EUR [XXX] milliún. Measann an Coimisiún nach bhfuil na luachálacha os cionn an mheáin EUR [XXX] milliún ina luachálacha réadúla, toisc go mbraitheann siad ar phlean gnó atá níos soirbhe ná an Plean um Shlánú leasaithe, nach mbraitheann an Coimisiún a bheith réadúil (féach aithrisí 276-278) ([100]).

(297) Cé go dtagann staidéar Leonardo ó 16 Deireadh Fómhair 2017, d'fhéadfaí luacháil chomhchosúil a dhéanamh le MEO a bheadh bunaithe ar na pleananna gnó agus an fhaisnéis chéanna a bhí ar fáil roimh dheonú na hiasachta tosaigh. Dá réir sin, thuigfí i MEO go raibh praghas díola féideartha Alitalia níos ísle ná an praghas díola íosta leis an iasacht a aisíoc, i.e. EUR 627 milliún (aithris 255).

5.1.4.2.3.4.3.2.2 Tairiscintí Easyjet agus Lufthansa

(298) Rinne an Coimisiún anailís ar na tairiscintí le haghaidh codanna d'Alitalia a fháil a rinne Lufthansa agus EasyJet an 16 Deireadh Fómhair 2017 (féach roinn 4.2.2.3 maidir leis na tairiscintí). Fiú má thugann siad fianaise *ex-post*, d'fhéadfaí tagarmharc a sholáthar leis na tairiscintí sin le haghaidh luachálacha *ex-ante* ar Alitalia.

(299) Bhí tairiscint Lufthansa neamhcheangailteach agus níor bhain sí ach le codanna áirithe de na heitleáin Aviation Batch ([XX] as [XXX] agus […] den líon foirne). Chuir Lufthansa luacháil EUR 167 milliún ar na 25 eitleán a fuair cuideachta Éireannach Alitalia, Challey Ltd., faoi chomhaontú léasaithe, agus chuir sé luacháil ar fhuílleach an ghnó (lena n-áirítear na sliotáin agus na 46 eitleán eile, a bhfuil 38 acu á léasú) ag EUR 1.

(300) Chuir EasyJet, ina thairiscint neamhcheangailteach, luacháil ar an ngnó gearraistir (ón Róimh agus Milano) idir EUR [XXX]-[XXX] milliún agus an gnó cianaistir suas chuig EUR [XXX] milliún. Bhí an dá thairiscint coinníollach ar chomhpháirtí a aimsiú chun cuibhreannas a chur ar bun le comhpháirtí amháin nó níos mó. Mar sin de, i dteannta a neamhcheangailteachta níor tugadh tairiscint EasyJet chun críche go fóill, toisc go mbraithfeadh an luacháil dheireanach ar chomhpháirtí nach bhfuil aithne air go fóill. Tugann an Coimisiún dá aire gur toimhdíodh i dtairiscint Easyjet éadáil saor ó airgead agus saor ó fhiachas, agus go mbeadh an tairiscint airgid chomhfhreagrach i bhfad níos ísle nuair a thabharfaí na dliteanais a ghabhann leis na sócmhainní san áireamh.

(301) Fuarthas tairiscint cheangailteach aonair le haghaidh Láimhseáil Baisce ó Airport Handling. Sa tairiscint sin cuireadh luacháil i bhfoirm thairiscint airgid dar luach EUR [XX.X] milliún ar an gcuid láimhseála, a d'fhéadfaí a mhéadú trí EUR [X.X] milliún breise má baineadh amach roinnt torthaí sprice dearfacha 3 bliana tar éis an dúnta.

(302) Tríd is tríd, tá na tairiscintí le haghaidh gnó eitlíochta agus láimhseála Alitalia a cheannach mar ghnóthas leantach idir EUR [XXX.X] milliún, i.e. an luach sa chás nach bhfaigheann EasyJet ach an gnó gearraistir le haghaidh EUR [XXX] milliún agus go gceannaíonn Airport Handling an bhaisc láimhseála le haghaidh an phraghais íosta in aithris 301, chuig EUR [XXX.X] milliún, i.e. an cás is fearr ina n-íocann EasyJet agus Airport Handling EUR [XXX] milliún agus EUR [XX.X] milliún le haghaidh ghnó eitlíochta iomlán Alitalia (i.e. idir an gearraistear agus an cianaistear) agus an bhaisc láimhseála, faoi seach. Cé nach mór nach mbraithfeadh tástáil MEO ar fhianaise *ex-post*, agus go raibh na tairiscintí sin ina réamhthairiscintí agus ina dtairiscintí neamhcheangailteacha (seachas i gcás na Baisce Láimhseála), tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil airmheán an raoin luachála sin, i.e. EUR [XXX.XX] i gcomhréir le luacháil staidéar Leonardo agus i gcomhréir le luacháil an Choimisiúin féin a rinneadh sna haithrisí 303 chuig 321.

([100]) Má dhéantar comparáid idir an chéad dá bhliain den Phlean um Shlánú leasaithe agus an cás athbheochana, arb é an tráthchlár ábhartha i modheolaíocht staidéar Leonardo, déantar caillteanais níos ísle sa dara ceann (meán-TRÚCDA dar luach EUR 45 mhilliún vis-a-vis EUR –[XXX.X] milliún sa Phlean um Shlánú) agus fáltais níos airde (meán-TRÚCDA dar luach EUR 3 265 mhilliún vis-a-vis EUR [X XXX] milliún sa Phlean um Shlánú). Thairis sin, déantar cás Athbheochana méadú 21,66 % (10,9 % sa Phlean um Shlánú leasaithe) a thuar sna fáltais idir bliain 1 agus bliain 2.

5.1.4.2.3.4.3.3 Meastachán neamhspleách an Choimisiúin

(303) I dteannta an mheasúnaithe ar an doiciméadacht a chuir an Iodáil faoina bhráid, rinne an Coimisiún meastachán neamhspleách freisin ar luach Alitalia chun meastachán a dhéanamh ar fháltais ó dhíol féideartha Alitalia mar ghnóthas leantach ([101]). Glactar peirspictíocht *ex-ante* i luacháil an Choimisiúin, agus tá sí bunaithe ar fhaisnéis nó toimhdí a d'fhéadfadh a bheith ar fáil d'údaráis na hIodáile i mí na Bealtaine 2017, tráth deonaithe na hiasachta tosaigh.

(304) Cur i bhfeidhm an "mhodha iolraí" mar a thugtar air atá i luacháil an Choimisiúin. Is é toimhde lárnach an mhodha sin gur cheart cuideachtaí comhchosúla a luacháil ar an mbealach céanna. Ar an mbonn sin, más féidir luach na gcuideachtaí atá inchomparáide leis an gcuideachta a ndéantar staidéar uirthi a thabhairt dá aire, is féidir luacháil a dhíorthú don dara cuideachta ansin. Is cuideachtaí liostaithe iad na cuideachtaí inchomórtais de ghnáth ar féidir Luach Fiontair ("LF") a mheas ina leith. Go sonrach, i gcás cuideachtaí aerlíne úsáidtear an LF mar shuim a gcothromais (margadhluach an chothromais arna soláthar leis an gcaipitliúchán stocmhargaidh) agus na ndliteanas (lena n-áirítear míreanna laistigh agus lasmuigh den chlár comhardaithe - amhail cíos le haghaidh aerárthaí). Déantar LF den sórt sin, ar a dtugtar LF coigeartaithe freisin, a scálú le méadracht ioncaim chun iolraitheoir a ríomh. Cuirtear an t-iolraitheoir i bhfeidhm ansin ar fhigiúr ioncaim na cuideachta arna measúnú chun an meastachán dá bharr a fháil le haghaidh an luacha fiontair, arbh éigean an luach fiontair sin a choigeartú trí dhliteanais laistigh agus lasmuigh den chlár comhardaithe a bhaint le meastachán a fháil ar an luach cothromais ([102]).

(305) Is iondúil gurb í an mhéadracht ioncaim a úsáidtear i dtionscal na n-aerlínte an TRÚCDAC (Tuilleamh roimh Ús, Cánacha, Dímheas, Amúchadh agus Cíosanna). Toisc go bhféadfadh cuideachtaí aerlíne cinneadh a dhéanamh cuid shuntasach dá bhflít aerárthaí a léasú, meastar an TRÚCDAC a bheith ina mhéadracht níos fearr chun measúnú a dhéanamh ar chumas tuillimh na n-aerlínte, agus is neodrach freisin é i ndáil le roghnú an struchtúir chaipitil ([103]).

(306) Mar chuid dá chur i bhfeidhm an mhodha iolraí, rinne an Coimisiún measúnú ar na hiolraí TRÚCDAC arna ríomh i staidéar Leonardo ([104]) le haghaidh cuideachtaí aerlínte traidisiúnta le linn na mblianta 2017-2019. Déantar meastachán i staidéar Leonardo ar LF/TRÚCDAC airmheánach atá cothrom le 4x in 2017, 4,2x in 2018 agus 3,6x in 2019. D'úsáid an Coimisiún meánluach na dtrí luach sin (3,93x) mar an t-iolra LF/TRÚCDA le húsáid sa chás seo ([105]).

(307) Maidir le TRÚCDAC Alitalia, rinne an Coimisiún measúnú ar cheithre chás fhéideartha: Déantar measúnú sa chéad chás ar an meán-TRÚCDAC stairiúil a ghin Alitalia sa tréimhse 2013-2016. Is ionann an luach sin agus EUR [XXX] milliún. Tógtar an dara cás ó na réamh-mheastacháin ar an gcás támhúil a chuirtear i láthair i staidéar Leonardo, agus tugtar méid EUR [XXX] milliún in 2022 le haghaidh Thuilleamh roimh ús, cánacha, dímheas, amúchadh agus cíosanna (TRÚCDAC). Sa tríú cás, is ionann an luach TRÚCDAC agus EUR [XXX] milliún, in 2022, a baineadh ón gcás athbheochana réamhaisnéise a ndearnadh measúnú i staidéar Leonardo air. Ar deireadh sa cheathrú cás, is í an toimhde TRÚCDAC a mheastar an réamhaisnéis (le haghaidh na bliana 2021) a rinneadh i gcomhthéacs an Phlean um Shlánú ó dheireadh 2016, agus is ionann sin agus EUR [XXX] milliún.

([101]) Úsáidtear toimhde an ghnóthais leantaigh anseo óir is cuideachtaí gnóthais leantaigh iad na cuideachtaí comparáideacha, agus ba cheart an chuideachta ina hiomláine a bhreithniú seachas a sócmhainní amháin.

([102]) Sna nodaireachtaí foirmle bheadh sé cothrom le:
Tagarmharc iolraitheora= (LF/TRÚCDAC) meánach le haghaidh cuideachtaí tagarmhairc
LF measta le haghaidh na cuideachta a ndéantar staidéar uirthi = Tagarmharc iolraitheora X TRÚCDAC na cuideachta a ndéantar staidéar uirthi.

([103]) Mar shampla, dá n-úsáidfí TRÚCDA, chuirfí ioncam níos airde i gcoibhneas leis sin go míchuí i leith cuideachtaí ar leo a bhflít féin (óir ba dhócha go léireofaí méid an fhlít faoi úinéireacht sna míreanna úis (Ú) agus dímheasa/amúchta (DA) den TRÚCDA). Os a choinne sin, bheadh TRÚCDA níos ísle i gcoibhneas leis sin, toisc go mbeadh na cíosanna le haghaidh na n-aerárthaí bainte cheana féin nuair a ríomhfaí an TRÚCDA. Is é is aidhm d'úsáid TRÚCDAC dá réir chun cuideachtaí aerlínte a dhéanamh níos inchomparáide le samhlacha úinéireachta difriúla na n-aerárthaí. Ní bhíonn úsáid TRÚCDAC teoranta don tionscal aerlínte, ach is nós coitianta freisin i dtionscail eile é ina bhfuil infheistíochtaí arda i sócmhainní seasta a d'fhéadfadh a bheith faoi úinéireacht nó ar cíos (mar shampla úsáidtear TRÚCDAC freisin i dtionscal na n-óstán le comparáid a dhéanamh ar an mbrabúsacht thar chuideachtaí difriúla, i gcás inar féidir le foirgnimh a bheith faoi úinéireacht cuideachtaí óstán nó na foirgnimh sin a ligean ar cíos).

([104]) Déantar cur síos ar staidéar Leonardo in aithris 118 *et seq*.

([105]) Le haghaidh mheastachán an iolra sin úsáideann an Coimisiún an meastachán a rinneadh ag leathanach 108 de staidéar Leonardo maidir le seacht gcuideachta eitlíochta thraidisiúnta ar cuideachtaí tagarmharcála iad. Measann an Coimisiún go bhféadfadh údaráis na hIodáile meastachán a dhéanamh freisin ar luach comhchosúil i mí na Bealtaine 2017, i bhfianaise go raibh an fhaisnéis chéanna ar fáil freisin i mí na Bealtaine 2017 agus is modheolaíocht chaighdeánach freisin í an mhodheolaíocht ar luacháil gnó, go háirithe i dtionscal na n-aerlínte. Tá údar le glacadh an luacha airmheánaigh chun teacht ar mheastachán coimeádach agus go háirithe i bhfianaise na neamhchinnteachta airde a bhaineann le hinmharthanacht Alitalia amach anseo. Is amhlaidh a eisiatar glacadh iolraí os cionn an luacha airmheánaigh leis an neamhchinnteacht sin agus le feidhmíocht íseal stairiúil Alitalia.

(308) Ó na hiolraí LE/TRÚCDAC 3,93x agus na toimhdí TRÚCDAC in aithris 307, is féidir meastachán a dhéanamh ar LF Alitalia mar ghnóthas leantach. Tá an luach sin idir EUR [XXX] milliún agus EUR [X XXX] milliún (féach Tábla 4).

(309) Áirítear leis an luach fiontair measta idir na dliteanais laistigh den chlár comhardaithe agus na dliteanais lasmuigh den chlár comhardaithe i ndáil leis na cíosanna. Dá bhrí sin, d'fhonn meastachán a dhéanamh ar an luach cothromais, an luach is ábhartha don mheastachán ar an airgead féideartha le fáil ó dhíol Alitalia mar ghnóthas leantach, ní foláir an LE a choigeartú trí na dliteanais laistigh den chlár comhardaithe agus lasmuigh den chlár comhardaithe a bhaint araon ([106]).

(310) Baineann an chéad choigeartú le baint chomhpháirt na ndliteanas lasmuigh den chlár comhardaithe i ndáil le haerárthaí a fháil ar cíos. Is gnáthchoigeartú é sin le haghaidh tionscal inar suntasach iad luach na gcíosanna, agus ina mbaineann príomhról le sócmhainní ar cíos le hacmhainneacht ioncaim ag cuideachta (is gnáth-thionscail iad na hóstáin, na haerlínte, iompróirí lasta agus loingseoireachta tráchtála). Déantar meastachán ar luach caipitlithe na gcíosanna aerárthaí le haghaidh Alitalia trí na cíosanna bliantúla le haghaidh aerárthaí a iolrú faoi fhachtóir 7. ([107]) Neasaíonn sé sin meán mhéid caipitlithe na dtráthchodanna cíosa amach anseo a bheidh dlite ag an gcuideachta d'fhonn go mbeidh an flít aerárthaí ar fáil di atá mar bhonn faoin bhfigiúr TRÚCDAC atá á úsáid.

(311) I bhfianaise mhéid an chíosa, mar léiriú ar thuilleamaíocht ard Alitalia ar aerárthaí léasaithe lena phlean gnó a sholáthar, tuigtear coigeartú síos leis an gceartúchán sin idir EUR [X XXX] milliún agus EUR [X XXX] milliún ag brath ar na toimhdí phlean gnó sonracha a dhéantar i ndáil leis an bhflít léasaithe ([108]).

(312) Baineann an dara coigeartú le dliteanais airgeadais laistigh den chlár comhardaithe. I gcás chás sonrach Alitalia faoi riarachán urghnách, tá na dliteanais sin teoranta go heisiach do na léasanna airgeadais ar a gcuirtear síos ar an gclár comhardaithe amhail mí na Bealtaine 2017, a ndéantar meastachán ar a méid in EUR [XXX] milliún ag tuarascáil PwC ([109]).

(313) Ar bhonn an dá cheartúchán sin, suíonn an Coimisiún go mbeadh luach cothromais Alitalia fíordhiúltach faoin dá chás coimeádaí (is é sin le rá, na cásanna ina dtoimhdítear Tuilleamh roimh ús, cánacha, dímheas, amúchadh agus cíosanna cothrom leis na luachanna stairiúla 2013-2016 nó le Tuilleamh roimh ús, cánacha, dímheas, amúchadh agus cíosanna in 2022 mar a thásctar sa chás támhúil de staidéar Leonardo (colúin 3 agus 4 de Table 4)). Bheadh coinne leis an luach cothromais diúltach measta sna cásanna sin, ós rud é sa dá chás go bhfuil táillí cíosa bliantúla ag Alitalia atá cuibheasach ard agus go bhfuil siad os cionn an TRÚCDAC bhliantúil a bhfuil coinne leis. Ní leordhóthanach dá réir é an t-ioncam ó oibríochtaí (TRÚCDAC) faoi na cásanna sin chun íoc as costas cíosa an fhlít óna dtiocfaidh luach diúltach le haghaidh an ghnó iomláin ar deireadh thiar.

([106]) (Is amhlaidh sin toisc go ndéantar luach na cuideachta ina hiomláine a mheas leis an Luach Fiontair, lena n-áirítear dliteanais, agus ní dhéantar ach luach an chothromais a mheas leis an luach cothromais, agus tá sé glan ar dhliteanais dá réir.) Tá an cur chuige sin i gcomhréir leis an gcur chuige a léirítear i staidéar Leonardo ar leathanach 107, agus tagann sé freisin leis an gcur chuige luachála a ndéantar cur síos air ag leathanach 56 den láithreoireacht '*Transportation European Airlines – 4Q16 Review*' le Morgan Stanley Research, ó 22 Márta 2019 agus arna cur faoi bhráid ag an Iodáil mar Iarscríbhinn 6 an 25 Márta 2019.

([107]) Déantar an fachtóir x7 a chur i bhfeidhm go coitianta maidir le luacháil an tionscail aerlínte, féach mar shampla leathanach 21 den staidéar '*Balancing the books, IFRS 16 and aviation finance*' Nollaig 2017, Deloitte. https://cdn.euromoney.psdops.com/9e/4a/6119aed8408db267585cb6f42868/balancing-the-books-ifrs-16-and-aviation-finance-report-dec2017-5.pdf Úsáidtear an fachtóir céanna freisin i staidéar Leonardo nuair a dhéantar cur síos ar an modh TRÚCDAC ag leathanach 107.

([108]) Tá na coigeartuithe chun méid na gcíosanna a léiriú bainte de na pleananna faoi seach a mheastar faoi gach cás. Féach Tábla 1 le haghaidh foinsí sonracha.

([109]) Cé go ndearna PwC meastachán *ex-post* ar an gcainníocht sin, measann an Coimisiún go bhféadfadh údaráis na hIodáile meastachán a dhéanamh ar an luach céanna nó ar luach comhchosúil i mí na Bealtaine 2017. In aon chás déantar tagairt le meastachán PwC do chás Alitalia i mí na Bealtaine 2017, agus dá bhrí sin déantar é a mheas mar chás chomhuaineach le deonú an chinnidh maidir le hiasacht tosaigh.

Tábla 4

Il-luacháil TRÚCDAC

		sonraí stairiúla (2013-2016)	cás támhúil (2022)	cás athbheochan (2022)	An Plean um Shlánú (2021)
A	TRÚCDAC	[XXX.XX]	XXX	XXX	XXX
B	Iolraí TRÚCDAC	[X.XX]x	[X.XX]x	[X.XX]x	[X.XX]x
C (A*B)	EV	XXX	XXX	[X XXX]	[X XXX]
D	Iolra le haghaidh fiachas léasaithe intuigthe	[X]	[X]	[X]	[X]
E	Léasanna oibriúcháin (ag am na luachála)	[XXX.XX]	XXX	XXX	XXX
F (D*E)	Coigeartú le haghaidh léasanna oibriúcháin	[XXXX.XX]	[XXXX]	[XXXX]	[XXXX]
G	Léasú airgeadais	XXX	XXX	XXX	XXX
H (C-F-G)	**luach cothromais**	**([X XXX])**	**([X XXX])**	**XXX**	**XXX**

Foinsí
TRÚCDAC stairiúil agus léasanna oibriúcháin 2013-2016, leathanach 24 staidéar Leonardo
TRÚCDAC agus léasanna oibriúcháin - cás támhúil, leathanach 63 de staidéar Leonardo
TRÚCDAC agus léasanna oibriúcháin - cás athbheochana, leathanach 66 de staidéar Leonardo
TRÚCDAC agus léasanna oibriúcháin den Phlean um Shlánú, leathanach 9 Allegato 5 bis mar fhreagra ar REQ an 17 Meán Fómhair 2018
Iolra le haghaidh fhiachas intuigthe an léasaithe oibriúcháin, leathanach 107 staidéar Leonardo
Iolraí TRÚCDAC, leathanach 108 staidéar Leonardo, meán na luachanna airmheánacha 2017-2019 le haghaidh iompróirí traidisiúnta
Léasú airgeadais Thuarascáil PwC ar shuíomh airgeadais Alitalia i mí na Bealtaine 2017

(314) Os a choinne sin, tá an luach cothromais dearfach faoin toimhde TRÚCDAC ar an gcás athbheochana (EUR [XXX] milliún) agus faoin toimhde TRÚCDAC ar an bPlean um Shlánú (EUR [XXX] milliún).

(315) D'fhéadfaí an dá luach cothromais mheasta dheireanacha sin a ghlacadh mar an meastachán cuimse uachtair ar an bpraghas airgid a d'fhéadfadh infheisteoir a thairiscint chun Alitalia a cheannach ([110]). Is amhlaidh dá réir, dá rithfeadh údaráis na hIodáile an anailís ar a dtugtar tuairisc in aithrisí 304 go 315, a d'fhéadfadh coinne a bheith acu go bhféadfadh an riarachán urghnách Alitalia a dhíol mar ghnóthas leantach ar uasmhéid EUR [XXX]-[XXX] milliún i dtéarma thairiscint airgid.

([110]) Mar a thugtar le fios i roinn 4.2.1.2, measadh an Plean um Shlánú a bheith '*ambitious […] in light of Alitalia"s recent history* [uaillmhianach […] i bhfianaise stair Alitalia le déanaí]' ag an athbhreithniú neamhspleách atá déanta ag KPMG. Is ar an mbonn sin, ar cheart an cás sin a mheas mar chuimse uachtair seachas é a mheas mar chás coimeádach nó mar chás meánach. Baineann gnéithe comhchosúla leis an gCás athbheochana leis an bPlean um Shlánú, agus is amhlaidh dá réir ar féidir é a mheas mar chuimse uachtair freisin.

(316) Ar an mbonn sin, d'fhéadfadh údaráis na hIodáile a fhíorú nár leordhóthanach fiú amháin í an tairiscint airgid uasta a raibh coinne leis dar luach [XXX]-[XXX] milliún chun an phríomhshuim agus an t-ús ar an iasacht tosaigh a aisíoc. Mar a tuairiscíodh in aithrisí 255 agus 323, leis an bpríomhshuim agus na húis ón iasacht tosaigh a aisíoc b'éigean EUR [XXX] milliún a ghiniúint ó dhíol Alitalia.

(317) Tugann an Coimisiún dá aire nach féidir leis an meastachán EUR [XXX] ach a bheith ina chuimse uachtair de thairiscint airgid fhéideartha. Sa bhreis air sin, ní ghnóthaítear na luachálacha cothromais dearfacha sin ach amháin in 2021 nó 2022, faoi seach i gcás an Phlean um Shlánú agus le haghaidh an cháis athbheochana. Ciallaíonn sé sin dá ndéanfadh ceannaitheoir féideartha Alitalia measúnú a dhéanamh ar an bpraghas airgid a bheadh sé toilteanach a íoc in 2017, go ndéanfadh sé luach na todhchaí sin a lascainiú (i.e. an luach atá ann faoi láthair a ghlacadh) ag 2017, agus go dtabharfadh sé san áireamh na caillteanais eatramhacha ionchasacha (óir nár dhóchúil iad na brabúis) idir 2017 agus 2022. Ba é túsphointe Alitalia thiar in 2017 é cás samhla gnó neamh-inbhuanaithe lenar bhain TRÚCDAC nár leordhóthanach é fiú amháin chun cíos a aerárthaí a íoc. Ba ghá go dtiocfadh luacháil dhiúltach mar thoradh ar aon luacháil a rinneadh agus luachanna iarbhír Alitalia in 2017 á dtabhairt san áireamh. Chuirfeadh faighteoir féideartha Alitalia luacháil ar a éadáil ansin ag tabhairt san áireamh giniúint fhéideartha an ioncaim tar éis na céime athstruchtúraithe. Ar an gcúis sin, bhreithneofaí sa luacháil an beart ioncaim (TRÚCDAC) a gnóthaíodh ag deireadh na tréimhse athstruchtúraithe faoi na cásanna difriúla, ach b'éigean an luach sin a choigeartú i bhfianaise na gcaillteanas eatramhach dóchúil sula dtiocfaí ar an athstruchtúrú. Thairis sin, níorbh fholáir a chur san áireamh inti freisin an tréimhse ama ba ghá chun an t-athstruchtúrú a ghnóthú.

(318) Ar bhonn coimeádach, d'fhéadfaí an brabús nó na caillteanais a mbeadh coinne leo a neasú leis an TRÚC ionchasach ([111]). Dá dhroim sin, thabharfaí san áireamh sa mheasúnú ar an tairiscint airgid ionchasach chun Alitalia a éadáil i mí na Bealtaine 2017 TRÚC ionchasach na todhchaí ó 2018 go 2022 le haghaidh an cháis athbheochana agus ó 2017 go 2021 le haghaidh an Phlean um Shlánú ([112]). Trí fhachtóir lascaine cothrom le 11,80 % a thoimhdiú, ([113]) is féidir na sreabha TRÚC sin a lascainiú ansin agus d'fhéadfaí an luach cothromais dearfach a bhaint amach in 2021 nó 2022 ag brath ar an gcás sonrach.

(319) Table Tugtar forbhreathnú in 5 ar na ríomhanna sin:

(a) le haghaidh an cháis athbheochana, léirítear sna ríomhanna, nuair a chuirfidh infheisteoir féideartha an t-am is gá chun brabúsacht chobhsaí a bhaint amach san áireamh (tréimhse 5 bliana idir 2018 agus 2022), go laghdófar glanluach láithreach an luacha cothromais dá bharr ó EUR [XXX] milliún go EUR [XXX] milliún;

(b) le haghaidh an Phlean um Shlánú, ciallaíonn an coigeartú sin go mbeidh laghdú ar an luach cothromais ó EUR [XXX] milliún go EUR [XXX] milliún.

Tábla 5

Aistriú chuig brabúsacht faoin gcás athbheochana agus faoin bPlean um Shlánú

Cás athbheochana	2017	2018	2019	2020	2021	2022
TRÚCDAC (€m)		XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
TRÚC (€m)		([XXX])	([XXX])	[XX]	XXX	XXX

([111]) Is coimeádach í úsáid an TRÚC chun an glantoradh a neasú toisc nach dtugtar san áireamh i TRÚC tionchar an úis ar fhiachas agus tionchar na gcánacha. Sa bhreis air sin, níor ghá go rachadh na glantorthaí uile ar ais chuig an infheisteoir mar dhíbhinn. Is amhlaidh dá réir a thiocfaidh cuimse uachtair ó úsáid an fhigiúir TRÚC iomláin.

([112]) Cumhdaíonn an Cás athbheochana agus an Plean um Shlánú tréimhse dhifriúil i bhfianaise an chaoi a ndearnadh an Cás athbheochana 1 bhliain amháin níos déanaí. Samhlaítear tréimhse 5 bliana sa dá phlean áfach ina bhféadfaí Alitalia a thabhairt ó dhócmhainneacht chuig brabúsacht chobhsaí. Dá bhrí sin, tá an dá phlean an-chosúil le chéile agus d'fhéadfaí a thoimhdiú freisin go bhféadfaí cur chun feidhme an Phlean um Shlánú a ailíniú leis an gCás athbheochana.

([113]) Arna ríomh i staidéar Leonardo ag leathanach 99. Is é an fachtóir lascainithe iomchuí le breithniú é costas na comhpháirte cothromais de mheánchostas ualaithe in chaipitil de chuid Alitalia, óir is é an meánchostas caipitil sin a bhreithneofaí ag infheisteoirí. Déantar an tairiscint airgid chun Alitalia a cheannach a mheas ar bhonn an luacha cothromais ionchasaigh a d'fhéadfaí a fháil tar éis an athstruchtúraithe.

luach cothromais (€m)						XXX
TRÚC+luach cothromais (€m)		([XXX])	([XXX])	[XX]	XXX	XXX
Glanluach Láithreach (€m)	**XXX**					

An Plean um Shlánú	2017	2018	2019	2020	2021
TRÚCDAC (€m)	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
TRÚC (€m)	([XXX])	([XX])	[XX]	XXX	XXX
luach cothromais (€m)					XXX
TRÚC+luach cothromais (€m)	([XXX])	([XX])	[XX]	XXX	XXX
Glanluach Láithreach (€m)	**XXX**				
Costas cothromais	[XX.XX]%				

Foinse
Costas cothromais, leathanach 99 staidéar Leonardo
TRÚCDAC agus TRÚC An Plean um Shlánú, leathanach 9 Allegato 5 bis mar fhreagra ar REQ an 17 Meán Fómhair 2018
TRÚCDAC agus TRÚC léasanna an Cháis athbheochana, leathanach 66 staidéar Leonardo

(320) Is é an t-aga moille ba ghá le brabúsacht chobhsaí a bhaint amach, agus na tréimhsí TRÚC diúltach is gá chun na chéad bhlianta gníomhaíochta a mhaoiniú atá mar spreagadh don laghdú ar luach cothromais sa dá chás, arb í an bhrabúsacht sin atá mar bhonn faoi luach cothromais dearfach na bliana deiridh 2022.

(321) Léirítear leis na coigeartuithe sin, ar bhonn na gcásanna féideartha i leith Alitalia agus an tréimhse riachtanach athstruchtúraithe chun brabúsacht a thabhairt ar ais d'Alitalia á tabhairt san áireamh, bheadh sé inchreidte go mbeadh coinne le tairiscint airgid le haghaidh Alitalia nár mhó ná EUR [XXX]-[XXX] milliún. Tá an raon go maith faoi bhun na tairsí is gá chun an iasacht tosaigh agus an t-ús a aisíoc, i.e. EUR [XXX] milliún (aithris 255). Ar bhonn an mheastacháin sin faoi thairiscint airgid fhéideartha ar dhíol Alitalia, ní dheonófaí le MEO an iasacht tosaigh toisc nach raibh aon dóchúlacht ann le haghaidh an iasacht tosaigh a aisíoc ar bhealach bríomhar ar bith.

5.1.4.2.3.4.3.4 Conclúidí faoi cibé a bheadh an iasacht tosaigh i gcomhréir le dálaí an mhargaidh i gcás díola nó nach mbeadh

(322) Is coinníoll éigeantach le go mbeadh an iasacht tosaigh i gcomhréir le dálaí an mhargaidh i gcás díola é gur mó an t-airgead atá ar fáil do Alitalia ag an aibíocht 6 mhí ná an aisíocaíocht fiachais EUR 630 milliún, arb é suim na hiasachta EUR 600 milliún móide an t-ús 10 , ag an aibíocht 6 mhí (aithris 18).

(323) Ar bhonn na fianaise san iarratas ar iasacht tosaigh, bhí coinne ag na coimisinéirí urghnácha go n-ídeodh Alitalia an chuid is mó den iasacht tosaigh agus go gcoinneodh sé airgead EUR 3 mhilliún ag an aibíocht 6 mhí (féach aithrisí 246 go 248). Is amhlaidh dá réir, d'fhonn go mbeadh an iasacht tosaigh i gcomhréir le dálaí an mhargaidh, ní mór don phraghas díola a bheith níos mó ná EUR 627 milliún, i.e. an aisíocaíocht fiachais EUR 630 milliún glan ar an airgead infhaighte a bhfuil coinne leis ag an aibíocht 6 mhí.

(324) D'athchruthaigh an Coimisiún fáltais díola fhéideartha Alitalia mar ghnóthas leantach atá bunaithe ar an bhfianaise infhaighte a chuir an Iodáil isteach agus ar a luacháil féin. Bhraith athchruthú an Choimisiúin ar an bhfaisnéis atá ar fáil d'iasachtóir sa gheilleagar margaidh tráth deonaithe na hiasachta tosaigh (fianaise *ex-ante*), maille le fianaise *ex-post* mar thagarmharc.

(325) Ón bhfianaise *ex-ante* a chuir an Iodáil isteach, eadhon an tuarascáil deimhniúcháin, fuair an Coimisiún meastachán ar luach fiontair Alitalia dar luach EUR [X XXX.X] milliún ar a laghad an 31 Nollaig 2016. Ní ghlacfadh oibreoir sa gheilleagar margaidh leis an luach fiontair sin mar phraghas díola féideartha, mar gheall ar dhliteanais a bheith ann a ghabhann leis na sócmhainní ar díol agus a méid neamhchinnte tráth deonaithe na hiasachta tosaigh. Dhéanfadh oibreoir sa gheilleagar margaidh luacháil freisin ar Alitalia faoi ionchais níos réadúla maidir le brabúsacht ná mar a fhaightear sa Phlean um Shlánú. Go sonrach, sa chás inar féidir le Alitalia éirí chomh brabúsach lena phiarchuideachtaí faoi 2021, dhéanfaí Alitalia a luacháil i MEO ag luach nach mó ná EUR [XXX.X] milliún (féach aithris 281). Ina theannta sin, mheasfadh oibreoir i ngeilleagar margaidh go mbeadh roinnt dliteanas, i.e. iad siúd a thabharfaí ar láimh do Alitalia faoi riarachán urghnách, go mb'éigean iad a bhaint ón luach fiontair.

(326) Bunaithe ar fhianaise bhreise *ex-ante* eadhon an luacháil a thíolactar in aithrisí 303 go 321 ag baint úsáide as sonraí *ex-ante* atá ar fáil go poiblí, mheas an Coimisiún praghas díola Alitalia ag EUR [XXX] milliún ar a mhéad. Braitheann an luacháil sin ar réamhaisnéisí brabúsacha níos réadúla ná an tuarascáil deimhniúcháin, úsáidtear modhanna luachála coiteanna sa tionscal eitlíochta agus cuirtear san áireamh na dliteanais a ghabhann le sócmhainní Alitalia.

(327) Tá an meastachán sin deimhnithe níos mó leis an measúnú a rinneadh i staidéar Leonardo (aithris 284 go 297 agus leis na tairiscintí a rinneadh chun codanna de Alitalia a cheannach (aithrisí 298 go 302).

(328) San iomlán, bunaithe ar an bhfianaise *ex-ante*, tá praghas díola Alitalia mar ghnóthas leanúnach i bhfad níos ísle ná an luach EUR 627 milliún a bheadh riachtanach chun an iasacht tosaigh a dheonú chun prionsabail oibreora sa gheilleagar margaidh a chomhlíonadh (aithris 255).

(329) Tugann an Coimisiún dá aire freisin go dtagraíonn na luachálacha *ex-ante* agus Staidéar Leonardo faoi seach, don Alitalia ar fad roimh an riarachán urghnách agus an bhaisc is mó ar díol (i.e. Beart Aonair). Áfach, d'fhéadfadh go mbeadh suim ag infheisteoir príobháideach in imlíne sócmhainne níos lú, rud a d'fhágfadh go mbeadh fáltais ó dhíolacháin níos ísle fós ná iad sin a bheadh mar thoradh ar luachálacha an ghnó iomláin.

(330) I dteannta leis na meastacháin chainníochtúla ar phraghas díola Alitalia, tugann an Coimisiún faoi deara gur dócha go dtabharfadh oibreoir sa gheilleagar margaidh níos lú ná 100 % den phraghas réamh-mheasta díola ar iasacht, ag cur san áireamh neamhchinnteachtaí suntasacha maidir le atheagair fáltais an díola agus an comhrialú críochnaithe de na nósanna imeachta faoi seach. Bunaithe ar an bhfianaise atá ar fáil, bheadh sé ina sprioc an-uaillmhianach díolachán nó atheagrú a thabhairt chun críche laistigh d'aibíocht 6 mhí na hiasachta. Thabharfadh oibreoir sa gheilleagar margaidh san áireamh, mura mbainfí an sprioc sin amach, go mbeadh an aisíocaíocht moillithe, go bhfabhrófaí ús breise agus go bhféadfadh gá a bheith le hiasacht bhreise, ag tabhairt san áireamh go leanfadh Alitalia dá treocht caillteanais (féach ar aithrisí 218 *et seq.*). Tugann an Coimisiún faoi deara gur tháinig an cás deireanach isteach nuair a dheonaigh an Iodáil an dara hiasacht de EUR 300 milliún, mar a mhínítear í ranna 1.2 agus 2 den chinneadh láithreach seo.

(331) Bunaithe ar an bhfianaise sin, cinneann an Coimisiún nach bhfuil an chéad iasacht i gcomhréir le coinníollacha an mhargaidh toisc go raibh na fáltais díolacháin tráth deonaithe na hiasachta tosaigh mar aon leis an airgead ionchais atá ar fáil, níos ísle ná EUR 630 milliún, suim na príomhshuime agus an úis. Ar an gcúis sin, measann an Coimisiún freisin nach gá a mheasúnú an bhfuil an ráta úis 10 % i gcomhréir le coinníollacha an mhargaidh, toisc nár dheonaigh iasachtóir geilleagar margaidh an iasacht tosaigh in aon chor. Dá bhrí sin, cinneann an Coimisiún go bhfuil an iasacht tosaigh iomlán a chuirtear ar fáil atá mar bhuntáiste do Alitalia.

(332) Ar deireadh, tugann an Coimisiún faoi deara go bhfuil na conclúidí sa chás díola comhsheasmhach leo sin sa chás athstruchtúraithe agus go dtugann siad tacaíocht bhreise dóibh. Go sonrach, tá sreafaí airgid diúltacha don chuideachta sa chéad bhliain de na pleananna gnó atá mar bhonn taca faoi na meastacháin ar luach fiontair sa tuarascáil deimhniúcháin (roinn 4.2.1.3) agus i staidéar Leonardo (roinn 4.2.2.1). Mar sin, bhí na coimisinéirí urghnácha in ann Alitalia a athstruchtúrú de réir na bpleananna gnó sin, bheadh an iasacht tosaigh clúdaithe ar na caillteanais ionchais sa chéad bhliain den tréimhse pleanála. Dá thoradh sin, ag an dáta aibíochta den iasacht tosaigh (i.e. 5 Samhain 2017) ní raibh dóthain airgid ag Alitalia chun an iasacht tosaigh móide ús a aisíoc.

5.1.4.2.3.4.3.5 Fianaise ar luach Alitalia i gcás leachtaithe

(333) I measc na roghanna éagsúla chun déileáil le cás Alitalia, bheartaigh bainistíocht Alitalia i mí na Nollag 2016, sular comhdaíodh an nós imeachta riaracháin urghnách, an comhlacht a fhoirceannadh lasmuigh d'imeachtaí féimheachta mar mhalairt don phlean um shlánú ([114]). Sa chás sin, b'ionann luach measta na sócmhainní a bheadh mar EUR [níos lú ná dhá] bhilliún nuair a bheadh dliteanais mar EUR [níos mó ná trí] bhilliún, de thoradh i nglanluach de bhreis is EUR lúide [1-2] bhilliún. Thairis sin, mheas an lucht bainistíochta dá gcuirfí dliteanais teagmhasach maidir le conarthaí a léasú agus maidir le scor oibrithe go mbeadh costas foirceanta Alitalia ag EUR [níos mó ná 4] bhilliún.

(334) Tá meastachán na bainistíochta ar luach na sócmhainne in EUR [1-2] bhilliún ar a dtugtar an cás leachtaithe sa phlean um shlánú mar thoradh ar dhíolachán píosa ar phíosa gach sócmhainne i gclár comhardaithe Alitalia, ag glacadh le praghas a bhaineann go sonrach le sócmhainn. Mar shampla, tá an fhlít faoi úinéireacht á luacháil ag a margadhluach leathré atá ann faoi láthair, le laghdú breise 20 % ar a chostais chothabhála agus athchóirithe ghaolmhara. Tá luach breithmheasa an chabhlaigh léasaithe cothrom le nialas agus mar sin, is sócmhainní doláimsithe, spriocanna chothromais agus sócmhainní sonracha eile iad (e.g. creidmheasanna cánach iarchurtha, airgead srianta, etc.).

(335) Measann an Coimisiún nach mbeadh an iasacht tosaigh deonaithe ag MEO ag brath ar luach sócmhainní i gcás leachtaithe.

(336) Ar an gcéad dul síos, mhaígh lucht bainistíochta Alitalia gur réamhluacháil a bhí ann agus go gcaithfí é a dheimhniú le breithmheas. Ar an dara dul síos, cé go reonn an riarachán urghnách dliteanais airgeadais cuideachta, níl sé soiléir cé mhéad den EUR [níos mó ná 3] billiún dliteanais agus éilimh theagmhasacha bhreise a bheadh fágtha. Ar an tríú dul síos, bheadh fáltais ó dhíolachán píosa ar phíosa sócmhainní i gcás leachtaithe réadaithe de réir a chéile agus thar tréimhse fhada, go háirithe ag tabhairt san áireamh cearta teoranta na gcreidiúnaithe chun a n-éilimh i gcoinne cuideachta faoi riarachán urghnách a fhorfheidhmiú (féach ar aithris 47).

(337) Tá staidéar coimisiúnaithe ag údaráis na hIodáile freisin chun luach leachtaithe Alitalia a mheas le linn an riaracháin urghnách. Bhí an staidéar sin in ainm is a bheith roinnte ina dhá chuid. Cuid a haon, a críochnaíodh agus a cuireadh faoi bhráid an Choimisiúin, nach raibh ann ach gnéithe cáilíochtúla agus cuid a dó, nach bhfuair an Coimisiún, ina dtugtar luacháil chainníochtúil ar an luach leachtaithe. Déantar comparáid sa mhír dheireanach de chuid a haon den staidéar leachtaithe idir na fáltais ó dhíol Alitalia faoi leachtú agus cás gnóthais leantaigh. Is comparáid cháilíochtúil í an chomparáid sin, ach léiríonn sí go soiléir go mbeadh fáltais ó dhíol Alitalia níos ísle ná mar a bheadh i gcás gnóthais leantaigh.

(338) Ina theannta sin, tá measúnú déanta ag an gCoimisiún cibé an bhféadfadh MEO, faoin reachtaíocht lena rialaítear riarachán urghnách, an íocaíocht a fhorfheidhmiú, mar shampla trí leachtú Alitalia a fhorfheidhmiú. Chuir údaráis na hIodáile in iúl ina litir an 3 Meitheamh 2019 nach gceadaíonn reachtaíocht na hIodáile do chreidiúnaithe a iarraidh go ndéanfaí aon imeachtaí riaracháin urghnách a thiontú go féimheacht. De réir Airteagail 69 agus 70 den Fhoraithne Reachtaíochta 270/99, féadfaidh an chúirt inniúil a ordú go ndéanfaí an nós imeachta riaracháin urghnách a thiontú ina fhéimheacht, ag gníomhú as a stuaim féin nó arna iarraidh ag na coimisinéirí urghnách. Cé gur féidir leis an gcúirt sin gníomhú as a stuaim féin, is fíor fós nach ndéantar foráil i reachtaíocht na hIodáile go bhféadfadh creidiúnaí leachtú Alitalia a spreagadh.

(339) I bhfianaise an méid thuas, cuireadh san áireamh freisin ós rud é nach bhfuil an tástáil MEO sásta nuair atá fáltais ionchasacha ó dhíolacháin á mbreithniú mar ghnóthas leantach, go measann an Coimisiún nach ndéanfaí an tástáil MEO phasáil faoin hipitéis maidir le leachtú píosa ar phíosa na cuideachta.

([114]) Cuirtear an cás foirceanta i láthair sa cháipéis chéanna ina dtugtar tuairisc ar an bplean um Shlánú

5.1.4.2.4. Measúnú maidir leis an iasacht bhreise de EUR 300 milliún.

(340) Gan dochar don mheasúnú in aithrisí 189 go 191, sa roinn seo, cuirfidh an Coimisiún an tástáil MEO i bhfeidhm ar an dara hiasacht ina haonar, i.e. mar bheart uathrialaitheach neamhspleách ón iasacht tosaigh ([115]). Agus an tástáil MEO á cur i bhfeidhm, admhaíonn an Coimisiún go mbeadh na fíricí breise seo a leanas ar eolas ag MEO an 16 Deireadh Fómhair 2017, i.e. tráth ar deonaíodh an dara iasacht, i gcomparáid leis na fíricí sin a bhí ar eolas tráth na hiasachta tosaigh:

(a) Bhí sé socraithe ag na coimisinéirí urghnách cheana féin Alitalia a dhíol seachas é a athstruchtúrú;

(b) Bhí tairiscintí faighte ag na coimisinéirí urghnách maidir leis na codanna d'Alitalia ar díol (roinn 4.2.2.3). nach raibh mar thoradh ar dhíolachán iarbhír na cuideachta;

(c) Bhí staidéar Leonardo agus luacháil Alitalia a bhí ann, ar fáil do na coimisinéirí urghnách (roinn 4.2.2.3);

(d) Maidir le spriocdháta na conclúide den nós imeachta díolacháin, a bhí socraithe ar dtús don 5 Samhain 2017, mar an gcéanna le dáta aibíochta na hiasachta tosaigh, cuireadh síneadh leis go dtí an 30 Aibreán 2018;

(e) Níor aisíoc Alitalia an iasacht tosaigh, ná an t-ús fabhraithe;

(f) Bhí EUR [180-220] milliún in airgead tirim ag Alitalia ar an 30 Meán Fómhair 2017 mar aon le hinfhaighteacht EUR [300-400] milliún as EUR 600 milliún den iasacht tosaigh.

(341) I gcomhréir le cásdlí Chúirt an Aontais ([116]), ní thugtar aird i measúnú an Choimisiún ar na sochair agus na hoibleagáidí a eascraíonn as an iasacht tosaigh. Ós rud é gur cabhair atá san iasacht tosaigh, tagraíonn na sochair agus na hoibleagáidí comhfhreagracha don Stát mar údarás poiblí seachas mar MEO.

(342) Dá bhrí sin, measann an Coimisiún cén staid airgeadais a bheadh ag Alitalia d'uireasa an iasacht tosaigh EUR 600 milliún. Sa chás sin, bheadh suíomh airgid diúltach EUR [30-50] milliún ag Alitalia ar an 30 Meán Fómhair 2017 ([117]). Is dócha go mbeadh suíomh airgid Alitalia níos measa ar an 16 Deireadh Fómhair 2017, mar go raibh an chuideachta neamhbhrabúsach ([118]). Ós rud é nach féidir le cuideachta oibriú ach amháin má tá insreafaí airgid níos mó ná eis-sreafaí, measann an Coimisiún gur cás réasúnach é féimheacht Alitalia d'uireasa an iasacht tosaigh.

(343) Ós rud é go mbeadh Alitalia féimheach gan an iasacht tosaigh, ní bheadh sé ina ghnóthas leantach a thuilleadh tráth ar deonaíodh an dara hiasacht agus mar sin, ní fhéadfadh aon iasachtóir geilleagair margaidh a bheith ag smaoineamh ar an dara hiasacht a dheonú ag an am sin. Mar sin cinneann an Coimisiún nach féidir an tástáil MEO a chur i bhfeidhm ina haonar ar an dara iasacht. Sa mhír a leanas soláthraíonn an Coimisiún measúnú ar an dá iasacht mar bheart aonair agus idirnasctha.

5.1.4.2.5 Measúnú foriomlániomlán ar idirghníomhú an dá iasacht Stáit do Alitalia

(344) Sa mhír seo, déanann an Coimisiún measúnú iomlán ar idirghníomhú an dá iasacht Stáit. Taispeánann na fíricí a leanas go bhfuil an dá iasacht stáit idirnasctha agus, mar sin de, ina gcuid den bheart céanna.

(a) Aitheantas dheontóir an dá iasacht Stáit (Stát na hIodáile);

(b) De bharr an easpa iompair réamhghníomhaigh ag Stát na hIodáile, eadhon gan aon luacháil eacnamaíoch chun críche an dá iasacht Stáit a dheonú, ní dhearnadh aon bhreithniú ar aon bheart cosanta creidmheasa nuair nár aisíoc Alitalia an dá iasacht Stáit tráth aibíochta ná níor íoc sé aon ús (e.g. leachtú);

([115]) Féach mar shampla, ar bhreithiúnais an 15 Meán Fómhair 1998, BP Chemicals v An Coimisiún, T-11/95, EU:T:1998:199, agus an 15 Eanáir 2015, an Fhrainc v Coimisiún, T-1/12, EU:T:2015:17.

([116]) Féach mar shampla, ar bhreithiúnas an 24 Deireadh Fómhair 2013, *Land Burgenland agus cuid eile* v *An Coimisiún*, C-214/12 P, C-215/12 P agus C-223/12 P, EU:C:2013:682.

([117]) Is toradh é an staid airgid –EUR [XX] milliún ar an EUR [XXX] milliún den iasacht tosaigh a dhealú ón airgead iomlán a bhí ar fáil ar an 30 Meán Fómhair 2017, i.e. EUR [XXX] milliún (suim an EUR [XXX]milliún airgid agus an EUR [XXX] milliún den iasacht tosaigh nár úsáideadh).

([118]) Mar thagarmharc *ex-post*, tugann an Coimisiún faoi deara gur chaill Alitalia EUR [XX] milliún agus EUR [XX] milliún i míonna Mheán Fómhair agus Dheireadh Fómhair 2017.

(c) Croineolaíocht an dá iasacht Stáit atá i gceist, a bhfuil dáta a ndeonaithe níos lú ná 6 mhí óna chéile;

(d) Is é cuspóir an dá iasacht Stáit, atá mar chuid de straitéis chun Alitalia a thacú agus a chothabháil sa mhargadh go dtí go ndíoltar a sócmhainní, a n-oibríochtaí agus a bpoist a dhaingniú trí chumhdach cuasa-uathoibríoch ar a riachtanais airgid, gan beann ar an dóchúlacht go n-aisíocfar na hiasachtaí. Leagtar amach an straitéis seo i líon na ráiteas polaitíochta (féach ar roinn 5.1.4.1);

(e) Staid airgeadais agus riosca Alitalia ag am a rinneadh na cinntí maidir le gach ceann de na hiasachtaí Stáit ([119]).

(345) Tugann anailís an Choimisiún in aithrisí 340 go 343 tacaíocht bhreise don argóint go bhfuil baint intreach ag an dara iasacht leis an gceann tosaigh. Is é toradh na hanailíse sin nach féidir an tástáil MEO a chur i bhfeidhm ar an dara hiasacht ina haonar, toisc nach mbeadh an t-oibreoir sa gheilleagar margaidh i suíomh Stát na hIodáile d'uireasa an iasacht tosaigh. Mar sin, tá an dara hiasacht mar chuid den bheart céanna leis an iasacht tosaigh toisc nach mbeadh an dara hiasacht ann gan an chéad cheann.

(346) Ag déanamh breith ar an dá iasacht Stáit mar chuid den bheart céanna, cinneann an Coimisiún más rud é gur buntáiste d'Alitalia an iasacht tosaigh, gur buntáiste d'Alitalia freisin an iasacht bhreise EUR 300 milliún.

An chonclúid maidir le buntáiste a bheith ann

(347) Mar chonclúid, measann an Coimisiún nach bhfuil an tástáil MEO infheidhme, ar an gcéad dul síos, maidir leis an dá iasacht Stáit a deonaíodh d'Alitalia. Ar an dara dul síos, fiú dá mbeadh an tástáil sin infheidhmithe, cinneann an Coimisiún nach gcomhlíontar an tástáil MEO maidir leis an dá iasacht Stáit a glacadh le chéile agus maidir leis an dá iasacht Stáit ar leithligh. Dá réir sin, cinneann an Coimisiún nach mbeadh na hiasachtaí tosaigh ná na hiasachtaí breise EUR 300 milliún deonaithe ag aon MEO, ag cur an easpa ionchais aisíocaíochta san áireamh.

(348) Tugann an Coimisiún faoi deara freisin gur cuireadh siar go leanúnach téarmaí agus coinníollacha an dá iasacht Stáit amhail dáta aisíocaíochta na príomhshuime agus an íocaíocht úis, agus gurbh é príomhaidhm údaráis na hIodáile leachtacht úr a sholáthar d'Alitalia cibé coinníollacha a bhaineann leis. Mar sin, cinneann an Coimisiún go gcáilíonn an dá iasacht Stáit mar dheontais a thug rialtas na hIodáile chun oibríochtaí leanúnacha Alitalia a thacú.

(349) San iomlán, mar go measann an Coimisiún nach bhfuil tástáil MEO infheidhme leis an dá iasacht Stáit agus fiú dá mbeadh an tástáil seo infheidhme, ní chomhlíonfaí é mar ní dheonódh oibreoir sa gheilleagar margaidh na hiasachtaí sin d'Alitalia, cinneann an Coimisiún gur dheonaigh Stát na hIodáile buntáiste d'Alitalia a chomhionann le méid ainmniúil an dá iasachta, i.e. EUR 900 milliún.

5.1.5. *Tionchar ar thrádáil idir na Ballstáit*.

(350) De réir Airteagal 107(1) CFAE, le go mbeadh sé ina státchabhair, ní mór do bheart an iomaíocht a shaobhadh nó a bhagairt agus tionchar a bheith aige ar thrádáil laistigh den Aontas ([120]).

(351) Meastar go ndéanann beart a dheonaíonn an Stát an iomaíocht a shaobhadh nó bagairt go saobhfar iomaíocht léi i gcás ina bhfuil sé dóchúil go bhfeabhsóidh sé suíomh iomaíoch an fhaighteora i gcomparáid leis na gnóthais eile lena bhfuil sé ag iomaíocht. Dá bhrí sin, is leor sin go gceadaíonn an chabhair don fhaighteoir chun suíomh iomaíoch níos láidre a choinneáil ná mar a bheadh aige mura gcuirfí an chabhair seo ar fáil.

(352) De réir an chláir riaracháin urghnách, is é Grúpa Alitalia príomh-aerlíne na hIodáile. Go háirithe, bhí sciar den mhargadh 12,6 % ag Alitalia den trácht phaisinéara iomlán amach as agus isteach chuig an Iodáil (32,6 % ag tabhairt san áireamh an trácht ar an líonra náisiúnta) agus le linn na céad 10 mí de 2017 d'iompair siad breis agus 18.5 mhilliún paisinéirí (16,3 milliún ag Alitalia agus 2,2 milliún ag Cityliner), ar bealaí intíre 55 % díobh sin, ar

([119]) Féach mar shampla ar Bhreithiúnas na Cúirte Ginearálta an 15 Meán Fómhair 1998 i T-11/95 *BP Chemicals* v *An Coimisiún*, EU:T:1998:199, míreanna 170 agus 171. agus breithiúnas na Cúirte Bhreithiúnais an 19 Márta 2013, *Bouygues agus Bouygues Télécom v An Coimisiún agus Cuid Eile*, Cásanna Uamtha C-399/10 P agus C-401/10 P, EU:C:2013:175, míreanna 103 agus 104.

([120]) Breithiúnas an 30 Aibreán 1998, *Het Vlaamse Gewest* v *An Coimisiún*, T-214/95. EU:T:1998:77.

bealaí idirnáisiúnta 32 % díobh agus ar bealaí idir-ilchríochacha 13 %. Le linn na céad 10 mí de 2017, d'eitil Alitalia chuig 94 ceann scríbe, lena n-áirítear 26 san Iodáil agus 68 ar fud an domhain, le níos mó ná 4 200 eitilt san iomlán in aghaidh na seachtaine. De réir na tuarascála ráithiúil, a foilsíodh i Meán Fómhar 2018, ([121]) tá margadh aerphaisinéara iompair na hIodáile an-iomaíoch agus tá sé i bhfód go mór in iompar ar chostas íseal intíre (an líon is mó san Eoraip) agus margadh laistigh den Eoraip i measc nithe eile.

(353) Measann an Coimisiún mar sin de, go gcuireann an dá iasacht Stáit isteach ar thrádáil idir Ballstáit, mar a bhaineann sé le Alitalia, cuideachta a bhfuil a ghníomhaíocht trádála, mar gheall ar a bhfuil i gceist, ag baint go díreach le trádáil agus go gcumhdaítear leis roinnt Ballstát mar a léirítear thuas. Saobhann siad nó bagraíonn siad iomaíochas laistigh den mhargadh intíre, mar nach mbaineann siad ach le cuideachta amháin, atá in iomaíocht le haerlínte eile ar an líonra Eorpach.

An chonclúid maidir le cabhair a bheith ann

(354) I bhfianaise an méid thuas, cinneann an Coimisiún go mbaineann an dá iasacht Stáit le cabhair faoi Airteagal 107(1) CFAE agus measúnóidh siad dá bhrí sin a dhlíthiúlacht agus a chomhoiriúnacht leis an margadh intíre. Is é Alitalia tairbhí díreach na cabhrach agus tá sé mar chuid den Alitalia Group a fhoirmíonn aonad eacnamaíoch chun críoch rialacha Státchabhrach a chur i bhfeidhm. Meastar ansin go bhfuil an t-aonad eacnamaíoch ina ghnóthas ábhartha ag baint tairbhe as an mbeart cabhrach. Lena chinneadh cibé an ionann roinnt eintiteas agus aonad eacnamaíoch, féachann Cúirteanna an Aontais ar an sciar rialaithe atá ann anois nó naisc fheidhmiúla, eacnamaíocha nó orgánacha.

5.2. **Dleathacht na cabhrach**

(355) Tugann an Coimisiún dá aire gur deonaíodh dhá iasacht Stáit do Alitalia roimh fógra a thabhairt don Choimisiún. Mar sin de, deonaíodh an dá iasacht Stáit de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE agus na hoibleagáidí neamhghníomhaíochta a leagtar síos iontu.

(356) Mar sin de, mar gheall go meastar gur cabhair atá sa dá iasacht Stáit de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, cinneann an Coimisiún gur ionann iad agus Státchabhair neamhdhleathach.

6. **COMHOIRIÚNACHT NA CABHRACH**

(357) A mhéid ar ionann an dá iasacht agus Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, is gá don Choimisiún a mheas cibé an féidir an chabhair sin a dhearbhú amhail comhoiriúnach don mhargadh intíre.

(358) Meastar go bhfuil Státchabhair comhoiriúnach don mhargadh intíre má thiteann sé laistigh de cheann ar bith de na forais a liostaítear in Airteagal 107(2) den Chonradh agus féadfar a mheas go bhfuil sé comhoiriúnach má measann an Coimisiún go dtiteann sé laistigh de cheann ar bith de na forais a liostaítear in Airteagal 107(3) den Chonradh.

(359) Ach, is leis na Ballstáit a dheonaíonn an chabhair a chruthú go bhfuil an Státchabhair a deonaíodh comhoiriúnach leis an margadh intíre ([122]).

6.1. **Measúnú faoi Airteagal 107(3)(c) CFAE agus go háirithe faoi Threoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú**

6.1.1. *Incháilitheacht faoi Airteagal 107(3)(c) CFAE agus faoi na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú*

(360) De réir na hIodáile, dá measfaí gur Státchabhair a bhí sa dá iasacht Stáit, ba cheart iad a mheas amhail cúnamh tarrthála faoi na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú, ó tharla gur gnóthas i gcruachás é Alitalia, agus go mbeidís comhoiriúnach don mhargadh intíre faoi na treoirlínte sin. Soláthraítear rialacha agus coinníollacha sna treoirlínte sin chun críocha mheasúnaithe comhoiriúnachta na cabhrach teacht i gcabhair agus athstruchtúraithe de bhun Airteagal 107(3)(c) CFAE.

([121]) http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.com/pdf/alitalia/doc-3-relazione-az-trim–1-luglio–30-settembre-2018-omissis.pdf
([122]) Cás T-68/03, *Olympiaki Aereporia Ypiresies* v. *an Coimisiún*, EU:T 2007:253, mír 34.

(361) Ar bhonn Airteagal 107(3) CFAE, féadfaidh an Coimisiún a mheas go bhfuil Státchabhair comhoiriúnach leis an margadh intíre chun forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe laistigh an tAontas Eorpach a éascú, i gcás nach bhfuil drochthionchar ag cabhair den sórt sin ar choinníollacha trádála go pointe atá bunoscionn leis an leas comhchoiteann.

(362) Sa chás reatha, mheas an Coimisiún comhoiriúnacht an bhirt faoi Airteagal 107(3)(c) CFAE, agus go háirithe faoi na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú.

(363) Suíonn an Coimisiún go gcáilíonn Alitalia mar ghnóthas i gcruachás de bhun phointe 20(c) de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú, mar gur dearbhaíodh go raibh sé dócmhainneach ag an am ábhartha sin (aithris 41). Dá dheasca sin, an t-aon fhoras chun comhoiriúnacht na cabhrach a mheasúnú ná cabhair teacht i gcabhair agus athstruchtúraithe bunaithe ar na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú.

(364) Tá dhá chineál cabhrach sainmhínithe sna treoirlínte sin atá ábhartha anseo, eadhon cabhair teacht i gcabhair agus cabhair athstruchtúraithe.

(365) De réir phointe 26 de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú, is cabhair phráinneach agus shealadach í an chabhair tarrthála, de réir a cineáil. Is é an príomhchuspóir atá leis gnóthas anásta a choinneáil ar bun ar feadh na tréimhse gairide is gá chun plean athstruchtúraithe nó leachtaithe a oibriú amach.

(366) De réir phointe 27 de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú, is minic a bhíonn cabhair níos buaine i gceist le cabhair athstruchtúrúcháin agus caithfear inmharthanacht fadtéarmach an tairbhí a chur ina cheart ar bhonn plean indéanta, comhleanúnach agus forleathan, agus ag an am céanna ag ceadú do ranníocaíocht agus roinnt ualaigh dílis agus saobhadh iomaíochta féideartha a theorannú.

(367) Cé gur mhaígh an Iodáil go mb'fhéidir gur ionann an dá iasacht Stáit agus cúnamh tarrthála (má bhaineann siad le cabhair in aon chor), níor mhaígh sí go mb'fhéidir gur ionann iad agus cabhair athstruchtúrúcháin. Ná níor sholáthair an Iodáil aon cheann de na gnéithe a léiríonn go gcomhlíonann na hiasachtaí sin na critéir don chabhair athstruchtúrúcháin mar a leagtar amach i dTreoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú.

(368) Ionas go measfaí go bhfuil cúnamh tarrthála agus cabhair athstruchtúrúcháin comhoiriúnach leis na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú, caithfidh sé sraith critéar carnach a chomhlíonadh, a leagtar amach i roinn 3 de na treoirlínte sin.

6.1.2. *Comhoiriúnacht an chúnaimh tharrthála*

(369) Maidir le cúnamh tarrthála, tháinig an Coimisiún ar an gconclúid sealadach sa Chinneadh Tosaigh nach raibh an dá iasacht Stáit comhoiriúnach mar níor éirigh leo 3 chritéir a chomhlíonadh sna Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú: (i) oiriúnacht (pointí 38(c) agus 55(d)); (ii) comhréireacht (pointe 38(e)); (iii) éifeachtaí ar iomaíocht agus trádáil (pointe 38(f)).

(370) Maidir le hoiriúnacht, sa Chinneadh Tosaigh, thug an Coimisiún faoi deara nár aisíocadh an iasacht tosaigh laistigh 6 mhí tar éis eisíocaíocht an chéad tráthchoda le Alitalia, i.e. roimh an 4 Samhain 2017, gur cuireadh síneadh os cionn bliana leis an spriocdháta don aisíocaíocht agus gur deonaíodh iasacht bhreise EUR 300 milliún.

(371) Tugann an Coimisiún dá aire nár comhlíonadh na critéir oiriúnachta maidir leis an dá iasacht Stáit le bheith cáilithe mar chúnamh tarrthála mar nár comhlíonadh na coinníollacha a leagtar amach i bpointe 55 de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú: (a) níor aisíocadh an dá iasacht Stáit laistigh 6 mhí ó deonaíodh iad; (b) ní raibh aon phlean athstruchtúraithe laistigh bhrí de roinn 3.1.2 de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú; (c) ní raibh aon phlean leachtaithe laistigh bhrí de phointe 55(d)(iii) de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú. Go sonrach:

(a) ar an dáta ar glacadh ar chinneadh reatha, ní raibh an iasacht tosaigh a deonaíodh ar an 2 Bealtaine 2017 ná an iasacht bhreise EUR 300 milliúin a deonaíodh ar an 16 Deireadh Fómhair 2017 aisíoctha;

(b) níor chuir údaráis na hIodáile isteach go foirmiúil chuig an gCoimisiún aon phlean athstruchtúraithe ag díriú ar Alitalia a thabhairt ar ais chuig inmharthanacht fadtéarmach mar a éilítear i bpointe 55(d)(ii) de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú; agus

(c) níor chuir údaráis na hIodáile aon phlean foirmiúil isteach chuig an gCoimisiún maidir le leachtú Alitalia laistigh d'amfhráma réasúnach (plean leachtaithe), mar a éilítear i bpointe 55(d)(iii) de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú. Chuige sin, ní hionann an clár riaracháin urghnách agus plean leachtaithe, de bharr a amfhráma agus an corrlach leathan fágtha ag an tairgeoir i rogha imlíne na sócmhainní atá le ceannach.

(372) Ó tharla go bhfuil na coinníollacha maidir le cúnamh tarrthála carnach, cinneann an Coimisiún, gan scrúdú a dhéanamh ar na critéir eile, nach gcáilíonn an dá iasacht Stáit mar chúnamh tarrthála de réir bhrí na dTreoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú. Dá bhrí sin, ní féidir a mheas go bhfuil an dá iasacht Stáit comhoiriúnach leis an margadh intíre faoi na rialacha maidir le cúnamh tarrthála a leagtar síos sna Treoirlínte sin.

6.1.3. *Comhoiriúnacht na cabhrach athstruchtúrúcháin*

(373) Maidir le cabhair athstruchtúrúcháin, mar a luaitear i bpointe b d'aithris 371, níor chuir údaráis na hIodáile isteach chuig an gCoimisiún aon phlean athstruchtúraithe ina ndírítear ar fhilleadh ar inmharthanacht fadtéarmach nó aon phlean leachtaithe a bhaineann le díolachán sócmhainní Alitalia agus leachtú ina dhiaidh sin na cuideachta laistigh d'amfhráma réasúnach, mar a éilítear b bpointí 55(d)(ii) agus (iii) de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú.

(374) Ina ainneoin sin, scrúdóidh an Coimisiún cibé an bhféadfadh aon cheann de na doiciméid a chuir an Iodáil isteach a bheith ina phlean athstructúraithe. Is é an t-aon doiciméad a d'fhéadfadh cáiliú mar den sórt sin seo ná an clár riaracháin urghnách (féach ar aithris 43).

(375) Dhearbhaigh an Iodáil nach n-éilítear sa rialachán maidir le riarachán urghnách go gcuirfeadh na coimisinéirí urghnách aon phlean athstruchtúraithe le chéile, cé go bhféadfadh ceannaitheoir Alitalia plean tionsclaíoch a leagan amach ag deireadh an phróisis dhíolacháin.

(376) Measann an Coimisiún nach féidir a mheas go bhfuil an clár riaracháin urghnách ina phlean athstruchtúraithe indéanta, comhleanúnach agus forleathan chun inmharthanacht fadtéarmach Alitalia a aischur faoi roinn 3.1.2 de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú, ach gur clár é atá dírithe ar Alitalia a choimeád beo go dtí go gcuirtear díolachán a shócmhainní i gcrích. Ní thugtar breac-chuntas ann ar aon atheagrú nó réasúnaíocht ar ghníomhaíochtaí Alitalia ná ní leagtar amach bealach ann chun é a dhéanamh inmharthana nó iomaíoch arís.

(377) Níl an clár é féin dírithe ach ar shócmhainní táirgiúla Alitalia a chaomhnú trí leanúint lena ghníomhaíochtaí gnó i bhfianaise an phróisis dhíolacháin a chur i gcrích ([123]). Mar gheall go raibh an nós imeachta riaracháin urghnách ag an gcéad chéim, agus mar gheall ar chreat maicreacnamaíoch foriomlán an chláir ([124]), ní áirítear sa chlár fiú amháin réamh-mheastachán cinnteach agus cainníochtúil) maidir le socrú ar fhiacha Alitalia bunaithe ar thorthaí a bhfuil coinne leo an nós imeachta riaracháin urghnách.

(378) Maidir le comhréireacht na cabhrach athstruchtúrúcháin, mar a leagtar síos i bpointe 61 de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú, is gá go mbeadh teorainn le méid agus déine na cabhrach athstruchtúrúcháin chuig an íosmhéid dian is gá lena cheadú an t-athstruchtúrú a dhéanamh, i bhfianaise acmhainní airgeadais an tairbhí, a scairshealbhóirí nó an grúpa gnó lena mbaineann sé mar atá. Go háirithe, is gá ranníocaíocht leordhóthanach leis na costais athstruchtúraithe agus roinnt ualaigh a áirithiú.

(379) Níor thug an Iodáil aon fhianaise gur mian le haon infheisteoir nó grúpa infheisteoirí aon "ranníocaíocht dílis", úr a sholáthar, a mbeadh air a bheith cothrom le méid na cabhrach (ar a laghad príomhshuim an dá iasachtaí), mar a éilítear i roinn 3.5.2.1 de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú.

(380) Ar deireadh, de réir phointe 76 de Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú, i gcás ina ndeonaítear cabhair athstruchtúrúcháin, ní mór bearta a ghlacadh chun saobhadh iomaíochta a theorannú, ionas go laghdaítear éifeachtaí díobhálacha ar choinníollacha trádála chomh fada agus is féidir agus gur mó éifeachtaí dearfacha a bhíonn ann ná cinn diúltacha.

([123]) Féach leathanach 6 den chlár riaracháin urghnách.
([124]) Féach leathanach 145 den chlár riaracháin urghnách.

(381) Níor chuir údaráis na hIodáile aon bheart isteach chun saobhadh míchuí iomaíochta a sheachaint (bearta cúitimh), amhail an laghdú in acmhainneacht suíochánchiliméadar nó laghdú i sliotáin aerfoirt, mar a éilítear ag i roinn 3.6.2 de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú.

(382) Mar gheall go bhfuil na coinníollacha maidir le cabhair athstruchtúrúcháin carnach, cinneann an Coimisiún, gan aon ghá scrúdú a dhéanamh ar chritéir eile le haghaidh cabhrach athstruchtúrúcháin, nach gcáilíonn an dá iasacht Stáit mar chabhair athstruchtúrúcháin laistigh de réir bhrí na dTreoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú mar gheall nach bhfuil aon fhianaise:

(a) go gcáilíonn aon doiciméad arna chur isteach ag an Iodáil mar phlean athstructúraithe chun inmharthanacht Alitalia a aischur go fadtéarmach mar a éilítear i roinn 3.1.2 de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú;

(b) go bhfuil infheisteoir toilteanach ranníocaíocht dílis a sholáthar mar a éilítear i roinn 3.5.2.1 de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú; agus

(c) go gcuirfear chun feidhme bearta cúitimh chun críocha roinn 3.6.2 de na Treoirlínte maidir le Teacht i gCabhair agus Athstruchtúrú.

(383) Ar deireadh, cinneann an Coimisiún nach féidir a dhearbhú go bhfuil an dá iasacht Stáit comhoiriúnach le cúnamh tarrthála nó cabhair athstructúrúcháin. Mar gheall nár chuir an Iodáil i láthair aon ghné a bhaineann le haon fhoras eile comhoiriúnachta, tá an Coimisiún den tuairim nach bhfuil an dá iasacht Stáit comhoiriúnach leis an margadh intíre.

7. **CONCLÚID**

(384) Cinneann an Coimisiún nach cabhair chomhoiriúnach atá sa bheart ina bhfuil an iasacht EUR 600 milliún agus an iasacht EUR 300 milliún arna dheonú i bhfabhar Alitalia. Chuir an Iodáil chun feidhme go neamhdhleathach beart cabhrach de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE.

8. **TÉARNAMH**

(385) I gcomhréir le cásdlí socraithe Chúirteanna an Aontais, luaitear in Airteagal 16(1) de Rialachán (AE) 2015/1589 "i gcás ina ndéanfar cinntí diúltacha i gcásanna a bhaineann le cabhair neamhdhleathach, cinnfidh an Coimisiún go ndéanfaidh an Ballstát lena mbaineann gach ceann de na bearta is gá chun an chabhair a aisghabháil ón tairbhí".

(386) Dá bhrí sin, ós rud é gur cuireadh an dá iasacht Stáit atá i gceist chun feidhme de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE, agus go measfar iad a bheith neamhdhleathach agus ina gcabhair neamh-chomhoiriúnach, déanfar iad a aisghabháil d'fhonn an cás a bhí ann ar an margadh inmheánach sular deonaíodh iad a athbhunú. Maidir le gnóthú, ba cheart go gcumhdófaí an tréimhse ón dáta ar cuireadh an chabhair ar fáil don tairbhí go dtí an gnóthú iarbhír. Ba cheart go saothródh an méid a bheidh le haisghabháil ús go dtí an gnóthú iarbhír.

(387) Mar atá bunaithe in aithris 349, cáilíonn méid iomlán an dá iasacht Stáit mar bhuntáiste a dheonaigh an Iodáil do Alitalia. Dá bhrí sin, is féidir príomhshuim na cabhrach a chainníochtú ag an gcéim seo ag EUR 900 milliún. Beidh ar an Iodáil an t-ús téarnaimh a ríomh a fhabhróidh ó na dátaí a dáileadh an chabhair ar Alitalia agus go dtí go n-aisíoctar príomhshuim na cabhrach. Ba cheart an t-ús a ríomh ar bhonn iolraithe i gcomhréir le Caibidil V de Rialachán (CE) Uimh. 794/2004 ón gCoimisiún ([125]).

(388) An oibleagáid chun an chabhair agus an t-ús téarnaimh infheidhme a aisíoc, arna ríomh de réir an modheolaíocht a dtugtar tuairisc uirthi in aithris 387, eascraíonn sí as aon ús breise a bheadh ar an Iodáil a éileamh ó Alitalia bunaithe ar an dlí náisiúnta nó ar chonarthaí idir Alitalia agus an Iodáil. Ach, ní féidir leis an Iodáil gan aon chlásal ná foráil atá sa dlí náisiúnta nó i gconarthaí leis an tairbhí chun an téarnamh a mhoilliú níos faide ná 4 mhí ó fhógraítear an Cinneadh seo nó chun an méid téarnaithe a laghdú, ar gá príomhshuim na cabhrach EUR 900 milliún móide an t-ús téarnaimh is infheidhme a áireamh ann.

([125]) Rialachán (CE) Uimh. 794/2004 ón gCoimisiún an 21 Aibreán 2004 lena gcuirtear chun feidhme Rialachán (CE) Uimh. 659/1999 ón gComhairle lena leagtar síos rialacha mionsonraithe chun Airteagal 93 de Chonradh CE a chur i bhfeidhm (IO L 140, 30.4.2004, lch. 1).

(389) Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire go bhféadfadh Alitalia (tairbhí díreach na príomhshuime cabhrach mar a bunaíodh) aonad eacnamaíoch a fhoirmiú leis na cuideachtaí eile sa Ghrúpa Alitalia de bharr smacht féideartha atá feidhmithe ag Alitalia, chun críoch rialacha Státchabhrach a fheidhmiú (féach ar aithris 354. Measann an Coimisiún gur cheart don Iodáil, ar an gcéad dul síos, an chabhair neamhdhleathach agus neamh-chomhoiriúnach a deonaíodh ar Ghrúpa Alitalia ó Alitalia a aisghabháil. Murar féidir méid iomlán na cabhrach a fháil ar ais ó Alitalia, ba cheart don Iodáil aon mhéid atá ag seasamh amach ó aon eintiteas dlítheanach ar leithligh eile atá mar chuid de Ghrúpa Alitalia agus ar ionann é agus aonad eacnamaíoch aonair le Alitalia, lena áirithiú go ndíbrítear an buntáiste a deonaíodh agus go n-aischuirtear an cás mar a bhí roimhe sin ar an margadh trí aisghabháil.

TAR ÉIS AN CINNEADH SEO A GHLACADH:

Airteagal 1

Is ionann an iasacht EUR 600 milliún agus an iasacht EUR 300 milliún a dheonaigh an Iodáil faoi seach ar an 2 Bealtaine 2017 agus an 16 Deireadh Fómhair 2017 i bhfabhar Alitalia – Societa Aerea Italiana S.p.A in amministrazione straordinaria, agus Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) den Chonradh ar Fheidhmíocht an Aontas Eorpach. Chuir an Iodáil an chabhair sin i bhfeidhm go neamhdhleathach de shárú ar Airteagal 108(3) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh.

Airteagal 2

Tá an Státchabhair i bhfoirm iasachtaí EUR 600 milliún agus EUR 300 milliún a deonaíodh faoi seach ar an 2 Bealtaine 2017 agus 16 Deireadh Fómhair 2017 i bhfabhar Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A in amministrazione straordinaria neamh-chomhoiriúnach leis an margadh intíre.

Airteagal 3

1. Déanfaidh an Iodáil an chabhair neamh-chomhoiriúnach dá dtagraítear in Airteagail 1(2) a aisghabháil ón tairbhí.

2. Saothróidh na méideanna atá le gnóthú ús ón dáta ar soláthraíodh iad don tairbhí go dtí a ngnóthú iarbhír.

3. Déanfar an t-ús dá dtagraítear i mír 2 a ríomh ar bhonn iolraithe i gcomhréir le Caibidil V de Rialachán (CE) Uimh. 794/2004.

Airteagal 4

1. Beidh gnóthú na cabhrach dá dtagraítear in Airteagal 1(2) láithreach agus éifeachtach.

2. Áiritheoidh an Iodáil go gcuirfear an Cinneadh seo chun feidhme laistigh de 4 mhí tar éis an dáta ar a dtugtar fógra faoin gCinneadh seo.

Airteagal 5

1. Laistigh de 2 mhí ó thugtar fógra faoin gCinneadh seo, cuirfidh an Iodáil an fhaisnéis seo a leanas faoi bhráid:

(a) an méid iomlán (an phríomhshuim agus an t-ús gnóthaithe) atá le gnóthú ón tairbhí;

(b) tuairisc mhionsonraithe ar na bearta a rinneadh cheana féin agus atá beartaithe chun an Cinneadh seo a chomhlíonadh; agus

(c) doiciméid ina dtaispeántar gur ordaíodh don tairbhí an chabhair a aisíoc.

2. Coimeádfaidh an Iodáil an Coimisiún ar an eolas faoi dhul chun cinn na mbeart náisiúnta a rinneadh chun an Cinneadh seo a chur chun feidhme go dtí go dtabharfar gnóthú na cabhrach dá dtagraítear in Airteagal 1(2) chun críche. Cuirfidh sí isteach láithreach, ar iarraidh shimplí ón gCoimisiún, faisnéis maidir leis na bearta a rinneadh cheana féin nó atá beartaithe chun an Cinneadh seo a chomhlíonadh. Soláthróidh sí faisnéis mhionsonraithe freisin maidir leis na méideanna cabhrach agus an úis ghnóthaithe a gnóthaíodh ón tairbhí cheana féin.

Airteagal 6

Is chuig Poblacht na hIodáile a dhírítear an Cinneadh seo.

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, 10 Meán Fómhair 2021

Thar ceann an Choimisiúin
Margrethe VESTAGER
Comhalta den Choimisiún