A BIZOTTSÁG (EU) 2022/795 HATÁROZATA

(2021. szeptember 10.)

az Olaszország által az Alitalia javára nyújtott állami támogatásról SA.48171 (2018/C) (ex 2018/NN, ex 2017/FC)

(az értesítés a C(2021) 6659. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

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

miután felhívta az érdekelt feleket, hogy az említett rendelkezéseknek megfelelően tegyék meg észrevételeiket ([1]), és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) 2017. május 5-én, 12-én, illetve 15-én a Ryanair Ltd (a továbbiakban: Ryanair), az Adria Airways d.o.o. (a továbbiakban: Adria) és az IAG International Airlines Group S.A. (a továbbiakban: IAG) (a továbbiakban együttesen: panaszosok) légitársaság három hivatalos panaszt nyújtott be a Bizottsághoz. Ezekben e légitársaságok azt állították, hogy Olaszország jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatást nyújtott az Alitalia – Società Aerea Italiana S. p.A. in amministrazione straordinaria (a továbbiakban: Alitalia) – részére. A panaszosok jelezték, hogy 2017. május 2-án az olasz hatóságok 600 millió EUR összegű kölcsön formájában likviditási támogatást nyújtottak az Alitalia számára (a továbbiakban: eredeti kölcsön). A panaszosok előadták, hogy hogy az eredeti kölcsön jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatás volt.

(2) 2017. június 14-én a Bizottság továbbította a panaszokat az olasz hatóságok részére, és felkérte őket az panaszokban felvetett kérdések tisztázására. Az olasz hatóságok 2017. július 18-án válaszoltak e megkeresésre, és e válaszukat a Bizottság 2017. november 30-án továbbította e választ a panaszosoknak.

(3) 2017. június 20-án, szeptember 12-én és október 16-án az IAG további információkat és frissítéseket nyújtott be az Alitalia útvonalhálózatának az eredeti kölcsön nyújtását követő bővítéséről.

(4) 2017. október 30-án az Adria információkat nyújtott be arra vonatkozóan, hogy „A pénzügyeket és a halaszthatatlan szükségleteket érintő sürgős rendelkezésekről” szóló, 2017. október 16-i 148. sz. törvényerejű rendelet ([2]) (a továbbiakban: 148/2017. sz. törvényerejű rendelet) további 300 millió EUR összegű kölcsönt (a továbbiakban: 300 millió EUR összegű további kölcsön) irányzott elő az Alitalia részére, s ezzel a kölcsön teljes összege 900 millió EUR-ra emelkedett (az eredeti kölcsön és a további 300 millió EUR összegű kölcsön a továbbiakban együttesen: a két állami kölcsön).

(5) 2017. december 21-én a Bizottság információkérést intézett az olasz hatóságokhoz, amelyek e megkeresésre 2018. január 24-én válaszoltak.

(6) 2018. január 23-án Olaszország a két állami kölcsönt a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásokról szóló iránymutatás ([3]) (a továbbiakban: megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás) értelmében vett megmentési támogatásként jelentette be.

([1]) HL C 256., 2018.7.20., 4. o.

([2]) Decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 – Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili (GU Serie Generale no. 242, 2017.10.16.).

([3]) A Bizottság közleménye – Iránymutatás a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról (HL C 249., 2014.7.31., 1. o.).

(7) 2018. április 23-i levelében a Bizottság tájékoztatta Olaszországot arról, hogy az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott két állami kölcsönnel kapcsolatban.

(8) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) 2018. július 20-án tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiket.

(9) A Bizottsághoz 2018. május 25-én és 2018. szeptember 25-én kelt levelekben érkeztek észrevételek Olaszországtól, valamint három érdekelt féltől: i. az Aegean Airlines S.A-tól (a továbbiakban: Aegean), ii. egy érdekelt féltől, amely az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ([4]) 6. cikkének (2) bekezdése alapján kérte, hogy kilétét ne fedjék fel (a továbbiakban: névtelen érdekelt fél), valamint iii. a Ryanairtől. 2018. november 15-én és 2019. január 17-én a Bizottság a három érdekelt fél észrevételeit megküldte az olasz hatóságoknak, és felhívta őket észrevételeik megtételére. Az olasz hatóságok észrevételeiket 2019. március 20-án kelt levelükben közölték.

(10) A Bizottság 2018. szeptember 17-én, 2018. november 23-án, 2018. december 6-án és 11-én, 2019. február 26-án, 2019. május 10-én és 2019. július 2-án további felvilágosítást kért az olasz hatóságoktól. A Bizottság 2019. szeptember 19-én és 2019. október 28-án emlékeztetőt küldött a 2019. július 2-i információkérésre adandó válaszok hiányával kapcsolatban.

(11) Az olasz hatóságok 2018. október 1-jén, 2018. november 9-én és 27-én, 2018. december 17-én, 2019. január 25-én, 2019. február 11-én, 2019. április 1-jén és 18-án, 2019. május 15-én, 2019. június 3-án és 12-én, 2019. július 9-én, 2019. augusztus 6-án, 2019. október 2-án, 2019. október 17-én és 2019. november 19-én további észrevételeket és információkat nyújtottak be a Bizottságnak.

(12) A Bizottság szolgálatai több alkalommal is találkoztak az olasz hatóságokkal, többek között az alábbi időpontokban: 2017. június 15., 2017. július 26., 2018. február 9., 2018. április 13., 2018. szeptember 27., 2018. november 14., 2018. december 14., 2019. január 16., 2019. február 20., 2019. február 21., 2019. április 9., 2019. június 20., 2019. július 26. és 2019. szeptember 27.

(13) A Bizottság találkozott továbbá az Alitaliával (2019. február 21-én és 2019. április 9-én), az Aegeannel (2019. január 10-én) és a névtelen érdekelt féllel (2019. március 21-én).

(14) 2019. március 7-én az Adria ([5]) új panaszt nyújtott be, amelyben előadta, hogy a két állami kölcsön lejárati időpontjának elhalasztása jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül. 2019. március 22-én a Bizottság továbbította e panaszt az olasz hatóságok részére, és felkérte őket a panaszban felvetett kérdések tisztázására. Olaszország 2019. augusztus 6-án válaszolt erre a megkeresésre.

2. A KÉT ÁLLAMI KÖLCSÖN ÉS AZ IDEVÁGÓ TÉNYEK ISMERTETÉSE

2.1. Az olasz állam által nyújtott két állami kölcsön

(15) A Bizottság 2018. április 23-án megindította a hivatalos vizsgálati eljárást a két állami kölcsön (a továbbiakban: az intézkedés) tekintetében.

(16) Az eredeti kölcsönről az Alitalia S.p.A. által nyújtott szolgáltatás folytonosságát biztosító sürgős intézkedésekről szóló, 2017. május 2-i 55. sz. törvényerejű rendelet (a továbbiakban: 55/2017. sz. törvényerejű rendelet) rendelkezett. ([6]) Az Alitalia S.p.A-t 2017. május 2-án rendkívüli vagyonkezelés alá vonták (lásd a (41) preambulum-bekezdést).

([4]) A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

([5]) Az Adria már nyújtott be panaszt az eredeti kölcsönnel és a 300 millió EUR összegű további kölcsönnel kapcsolatban (lásd az (1) és (4) preambulumbekezdést), de nem tett észrevételeket az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban.

([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, 2017.5.2.). Bár az 55/2017. sz. törvényerejű rendelet hatályát vesztette, mivel a vonatkozó határidőn belül nem foglalták törvénybe, joghatásait a 2017. június 21-i 96. sz. törvény fenntartotta.

(17) Az 55/2017. sz. törvényerejű rendelet 1. cikke úgy rendelkezett, hogy „az Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A. által a rendkívüli vagyonkezelés alatt a belföldi és nemzetközi légforgalomban nyújtott szolgáltatások (ideértve a hatályos európai jogszabályok értelmében vett közszolgáltatási kötelezettségeket) megszakadásának elkerülése érdekében, figyelembe véve a társadalmat érintő nehézségeket és a felhasználóknak okozott súlyos kényelmetlenségeket, amelyeket e megszakadás okozna, […] az Alitalia –Società Aerea Italiana –S.p.A. hat hónapos időszakra hatszáz millió euro összegű finanszírozásban részesül, amelyet e társaság és a rendkívüli vagyonkezelés alá vont vállaltcsoporthoz tartozó egyéb társaságok közvetlen igazgatási szükségleteire kell fordítani […]". Bár a támogatás nyújtásáról szóló jogszabály az intézkedést „finanszírozásként" említi, és bár Olaszország és az Alitalia nem kötött kölcsönszerződést, a Bizottság a „kölcsön" kifejezést használja az intézkedésre, mivel a finanszírozás kamatokkal együtt volt visszafizetendő.

(18) Az állam az eredeti kölcsönt 6 hónapos európai bankközi kamatláb plusz 1 000 bázispont kamattal nyújtotta, és a kölcsön első részletének folyósításától számított hat hónapon belül, azaz 2017. november 5-ig kellett visszafizetni. Az eredeti kölcsön visszafizetése elsőbbséget élvezett az Alitalia által a rendkívüli vagyonkezelési eljárás során felhalmozott egyéb tartozások visszafizetésével szemben.

(19) Olaszország az 148/2017. sz. törvényerejű rendelettel először hat hónappal későbbre, 2018. május 5-re tette az eredeti kölcsön lejáratának napját; ezt követően a 2017. december 4-i 172. sz. törvénnyel ([7]) (a továbbiakban: 172/2017. sz. törvény) 2018. szeptember 30-re. Az eredeti kölcsön 2018. december 15-ig történő további meghosszabbításáról a 2018. április 27-i 38/2018. sz. törvényerejű rendelet rendelkezett. Ezt a lejárati időpontot később többször módosították (lásd a 2.2.1. szakaszt).

(20) A további 300 millió EUR összegű kölcsönt Olaszország az 148/2017. sz. törvényerejű rendelettel nyújtotta, és azzal az állami finanszírozás mértéke 900 millió EUR-ra emelkedett. A 148/2017. sz. törvényerejű rendelet 12. cikkének (2) bekezdése úgy rendelkezett, hogy „annak biztosítása érdekében, hogy a rendkívüli vagyonkezelés által vállalt szállítási kötelezettségek az üzletág elidegenítésének időpontjáig a légi közlekedési szolgáltatás folytonosságának megszakadása nélkül teljesüljenek, továbbá annak biztosítása érdekében, hogy az (1) bekezdésben említett vállalkozások a meghatározandó és végrehajtandó üzletág-elidegenítési eljárás befejezéséig rendszeresen biztosítsák a belföldi és nemzetközi légi összeköttetést, a finanszírozás összege […] 300 millió EUR-val emelkedik, amely összeget 2018-ban kell rendelkezésre bocsátani." Tekintettel arra, hogy a további 300 millió EUR összegű kölcsön nyújtására az eredeti kölcsön összegének növeléseként került sor, a futamidő kivételével ugyanazok a feltételek – többek között ugyanaz a kamatláb – alkalmazandók. A két kölcsön lejáratának napját a későbbiekben szinkronizálták (lásd a 2.2.1. szakaszt).

(21) A 148/2017. sz. törvényerejű rendelet értelmében a 300 millió EUR összegű további kölcsönt az államnak 2018-ban kellett kifizetnie az Alitalia részére, a visszafizetésnek pedig 2018. december 31-ig kellett megtörténnie. Az említett törvényerejű rendelet továbbá 2018. április 30-ra módosította a pályázati eljárás befejezésének határidejét (lásd a 2.6. pontot), hogy lehetővé tegye az Alitalia üzleti komplexumának elidegenítését.

2.2. **A két állami kölcsön folyósításának ütemezése**

(22) Az eredeti kölcsönt és a 300 millió EUR összegű további kölcsönt jogalkotási aktusok útján nyújtották, a folyósításra pedig a gazdaságfejlesztésért felelős miniszter és a pénzügyminiszter rendeletének elfogadása nyomán került sor. E jogalkotási aktusok értelmében a két állami kölcsönt a gazdaságfejlesztési miniszter költségvetéséből finanszírozták.

(23) Az 55/2017. sz. törvényerejű rendelet értelmében az eredeti kölcsönt azért nyújtották, hogy elkerülhető legyen a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló Alitalia nemzetközi és belföldi járatainak leállása – beleértve az Alitalia közszolgáltatási kötelezettségeinek hatálya alá tartozó járatokat is – tekintettel arra, hogy az Alitalia járatainak leállása súlyos társadalmi nehézségeket, a felhasználóknak pedig komoly kényelmetlenséget okozott volna.

([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, 2017.12.5.).

(24) Az eredeti kölcsönt a gazdaságfejlesztési miniszter és a gazdasági és pénzügyminiszter közös rendelete alapján, az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alá helyezését követő öt napon belül kellett folyósítani, és az Alitalia és a rendkívüli vagyonkezelés alá vont vállaltcsoporthoz tartozó egyéb társaságok közvetlen igazgatási szükségleteire kellett fordítani. A sürgős működési szükségletek a fuvarozókkal való gazdasági kapcsolatok rendezésére használt nemzetközi rendszerekkel kapcsolatos igényeket is magukban foglalták.

(25) 2017. május 4-én az Alitalia rendkívüli biztosai 240 millió EUR összegű előleg sürgős lehívását kérték a 600 millió EUR összegű kölcsönből. Az olasz hatóságok szerint erre elsősorban ezért került sor, hogy i. a rendkívüli vagyonkezelési eljárás kezdetét közvetlenül követő napokban elkerüljék az Alitalia üzleti tevékenységének folytatásához szükséges készpénz kimerülését, és ii. lehetővé tegyék az Alitalia számára, hogy fizesse ki a Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (a továbbiakban: IATA) által kért biztosítékot. A biztosíték megfizetése nélkül az Alitalia azt kockáztatta volna, hogy felfüggesztik az IATA által működtetett rendszerekben ([8]), amelyek elengedhetetlenek az üzletmenet folytonosságához. E biztosíték befizetésére 2017 májusában került sor.

(26) 2017 októberében folyósították az Alitalia részére az eredeti kölcsön 360 millió EUR összegű második részletét. Az olasz hatóságok szerint a rendkívüli biztosok kérésére biztosították az Alitalia számára a finanszírozást, amelyre azért volt szükség, hogy az érintett üzleti tevékenységek elidegenítéséig üzemeltesse a rendszeres járatokat.

(27) A 300 millió EUR összegű további kölcsönt nyújtó 148/2017. sz. törvényerejű rendelet szerint a kölcsönt annak biztosítása érdekében bocsájtották rendelkezésre, hogy az Alitalia és a csoporthoz tartozó többi társaság megszakítás nélkül teljesíthesse légi közlekedési kötelezettségeit az Alitalia üzleti tevékenységeinek elidegenítéséig.

(28) A 148/2017. sz. törvényerejű rendeletet az 172/2017. sz. törvény törvénnyel foglalták törvénybe. E jogszabály jelezte, hogy a kölcsön futamidejének meghosszabbítása az Alitalia szállítási kötelezettségei teljesítésének biztosításához szükséges.

(29) A 300 millió EUR összegű további kölcsönt 2018. január 15-én folyósították az Alitalia részére.

2.2.1. *A két állami kölcsön futamidejének szinkronizálása*

(30) 2018. április 27-én a 38/2018. sz. törvényerejű rendelet az eredeti kölcsön újabb, 2018. december 15-ig történő meghosszabbításáról rendelkezett. Ez a törvényerejű rendelet a 300 millió EUR összegű további kölcsön visszafizetésének új határidejét is meghatározta, ezáltal szinkronizálva az eredeti kölcsön és a 300 millió EUR összegű további kölcsön futamidejét.

(31) 2018. december 14-én az 135/2018. sz. törvényerejű rendelet az Alitalia eszközeinek értékesítésétől számított harminc napban, de legkésőbb 2019. június 30-ban határozta meg a két állami kölcsön lejárati napját.

2.2.2. *A növekedésről szóló törvényerejű rendelet rendelkezései*

(32) Olaszország 2019. április 30-án elfogadta „A gazdasági növekedés és egyes válsághelyzetek megoldását szolgáló sürgős intézkedések” című 34. sz. törvényerejű rendeletet ([9]) (a továbbiakban: a növekedésről szóló törvényerejű rendelet), amely a következőket írta elő:

a) a két állami kölcsön szenioritásának megszüntetése az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alatt fennálló bármely más adósságával szemben;

b) a két állami kölcsön visszafizetésére rendelkezésre álló időszak meghosszabbítása addig, amíg a rendkívüli vagyonkezelés keretében sor nem kerül az Alitalia eszközeinek eladására;

([8]) Az IATA számlázással és elszámolással kapcsolatos tervei, a teherszállítmányokhoz kapcsolódó számlarendezési rendszerei és az IATA elszámolóháza.

([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, 2019.4.30.). A 34/2019. sz. törvényerejű rendeletet a 2019. június 28-i 58. sz. törvénnyel foglalták törvénybe (GU Serie Generale no. 151, 2019.6.29.).

c) a két állami kölcsön Alitaliának történő folyósításától kezdve felhalmozódó, az államot megillető kamat kifizetése legkésőbb 2019. május 31-ig;

d) a gazdasági és pénzügyminisztérium felhatalmazása arra, hogy a két állami kölcsön felhalmozódott kamatait azon újonnan alapított társaság részvényeinek jegyzésére használják fel, amelyre az Alitalia eszközeit átruházzák.

(33) A növekedésről szóló törvényerejű rendelet értelmében a két állami kölcsön kamatának felhalmozódása 2019. május 31-től kezdve megszűnt.

(34) 2019. december 2-án a növekedésről szóló törvényerejű rendeletet a 137. sz. törvényerejű rendelet („Az Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. és az Alitalia CityLiner S.p.A. által a rendkívüli vagyonkezelés alatt nyújtott szolgáltatás folytonosságának biztosítására irányuló sürgős intézkedések” ([10])) módosította, amely összehangolta az esedékes kamatok és a tőke futamidejét, előírva a tőkeösszeg és a kamatok megfizetésére rendelkezésre álló idő meghosszabbítását addig, amíg sor nem kerül az Alitalia eszközeinek a rendkívüli vagyonkezelés keretében történő eladására.

(35) A két állami kölcsön egyetlen intézkedésként történő értékelését az 5.1.4.1.1. szakasz tartalmazza.

2.3. **A kedvezményezett**

(36) Az intézkedés kedvezményezettje az Alitalia –Società Aerea Italiana – S.p.A in amministrazione straordinaria (a továbbiakban: Alitalia), valamint a közvetlen és közvetett tulajdonában lévő leányvállalatok.

(37) Mind az 55/2017. sz. törvényerejű rendelet (amely az eredeti kölcsön jogalapja), mind pedig az 148/2017. sz. törvényerejű rendelet (a 300 millió EUR összegű további kölcsön jogalapja) előírja, hogy a két állami kölcsönt az Alitalia javára nyújtják. Az 55/2017. sz. törvényerejű rendelet *„visszafizetés ellenében 600 millió EUR összegű finanszírozást”* nyújt *„az Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A. javára”* (lásd a (17) preambulumbekezdést); A 148/2017. sz. törvényerejű rendelet hivatkozik az 55/2017. sz. törvényerejű rendelet által nyújtott finanszírozásra, amely 300 millió EUR összegű további kölcsönt biztosít az Alitalia számára.

(38) Az Alitalia a légi közlekedési ágazatban tevékenykedő szereplő, amelynek székhelye a római Fiumicinón található. Az Alitalia teljes létszáma 2017. december 31-én 11 377 fő volt ([11]). Az Alitalia részvényesi szerkezetét és az Alitalia csoport szerkezetét az 1. ábra ([12]), a Compagnia Aerea Italiana S.p.A. (a továbbiakban: CAI) ([13]) részvényeseit (a 2019. májusi állapotot) az 1. táblázat mutatja.

([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, 2019.12.2.).

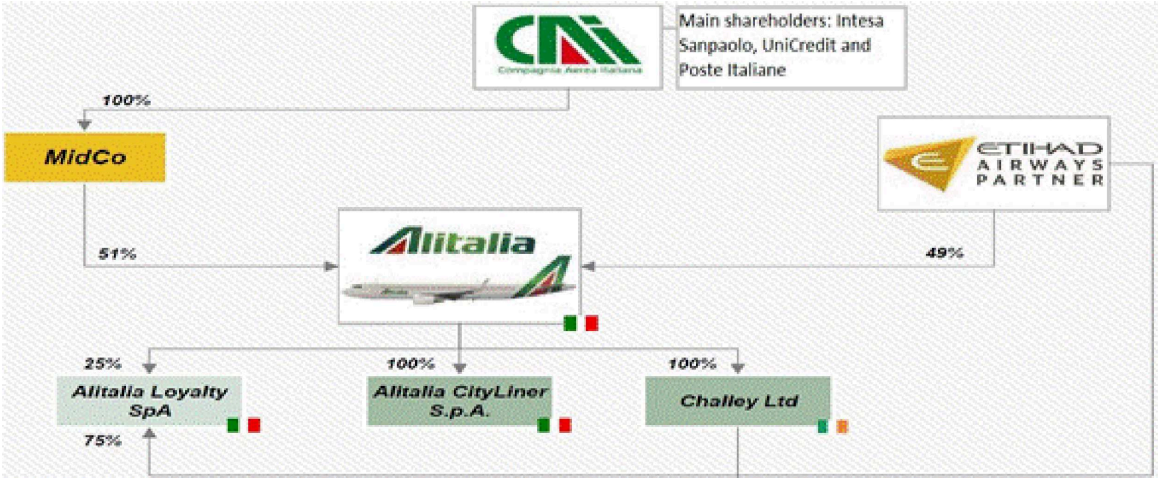
([11]) A rendkívüli biztosok 2018. július 11-i jelentése szerint, amely a következő internetcímen érhető el: http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.com/pdf/alitalia/allegato_2_alitaliarelazione2017.pdf

([12]) Az 1. ábra az Olaszország által 2018. január 23-án benyújtott megmentési támogatásról szóló értesítéshez csatolt, „6. melléklet. Az Alitalia csoport szervezeti ábrája” című dokumentumban található információk alapján készült (lásd a (7) preambulumbekezdést).

([13]) Az 1 %-os vagy az alatti részesedéssel rendelkező további részvényesek közé tartozik a Factorit S.p.A. (1 %), a Macca Srl (0,96 %) és az Air France-KLM maradék részesedése (0,73 %).

1. ábra

Az Alitalia tulajdonosi szerkezete és az Alitalia csoport szerkezete 2018. január 23-án



1. táblázat

A CAI részvényesei 2019 májusában. (A Bizottság tudomása szerint a részvényesi struktúra nem változott.)

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) A rendkívüli vagyonkezelés alá helyezéskor az Alitalia tulajdonában volt az Alitalia CityLiner S.p.A. (a továbbiakban: Cityliner) és a Challey Ltd. Cityliner regionális légitársaság teljes részvénytőkéje (ez utóbbi társaság az Alitalia kizárólagos tulajdonában áll ([14])), az Alitalia szállítási kapacitásának szolgáltatójaként működik ([15]), amely a rövid távon közlekedő járatok hálózatának egy részét fedi le. A Challey Ltd írországi székhelyű alholding, amely maga is irányít más, szintén írországi székhelyű társaságokat (a továbbiakban: írországi leányvállalatok), amelyek tulajdonában áll az Alitalia és a CityLiner által használt és Írországban bejegyzett teljes repülőgépflotta, valamint kisebbségi részesedéssel rendelkeznek más, részben tulajdonolt társaságokban. A Challey Ltd és az ír leányvállalatok nem állnak rendkívüli vagyonkezelés alatt. Ennek megfelelően az Alitalia leányvállalataival együtt alkotja az Alitalia csoportot ([16]) (a továbbiakban: Alitalia csoport). Mivel az Alitalia az Alitalia csoport tevékenységeinek túlnyomó többségét képviseli, és az Alitalia csoport teljes létszámának 97 %-át foglalkoztatja ([17]), a csoportra vonatkozó értékelések értelemszerűen az Alitaliára is érvényesek.

(40) Az Alitalia 49 %-ban az Etihad Investment Holding Company LLC, 51 %-ban pedig a MIDCO S.p.A. tulajdonában van, amely viszont 100 %-ban a CAI S.p.A. tulajdonában van. Az Alitalia folyamatosan veszteséges volt azóta, hogy a CAI S.p.A. 2008-ban felvásárolta. 2017 elején megkísérelte javítani pozícióját egy ambiciózus költségcsökkentési tervvel, amely több mint 1 milliárd EUR költségcsökkentést tartalmazott, és amelynek célja az volt, hogy előkészítse az utat a további finanszírozás (2 milliárd EUR, beleértve 900 millió EUR további összeget) számára, elsősorban részvényese, az Etihad irányítása alatt („rehabilitációs terv”, lásd a 4.2.1.1. szakaszt). A rehabilitációs tervet a fizetésképtelenséget megelőző eljárás ([18]) keretében kellett volna megvalósítani. Az eljáráshoz ([19]) szükség volt a munkaerő beleegyezésére ([20]), mivel a jelentős költségcsökkentő intézkedések őket is érintették volna. A megállapodást azonban a 2017. április 24-én tartott munkavállalói szavazáson elutasították, mivel a munkaerőköltségek csökkentését célzó intézkedések többek között átlagosan 33 %-os átlagos bércsökkentést irányoztak elő. Mivel a rehabilitációs tervet nem lehetett végrehajtani, és a részvényesek nem nyújtottak kiegészítő finanszírozást, az Alitaliát rendkívüli vagyonkezelés alá vonták.

2.4. **A rendkívüli vagyonkezelési eljárás**

(41) Az Alitalia igazgatótanácsának kérésére az olasz gazdaságfejlesztési minisztérium 2017. május 2-i rendelete rendkívüli vagyonkezelés ([21]) alá helyezte az Alitaliát. A rendelet ezenkívül három rendkívüli biztost nevezett ki az Alitalia irányítására. Ezt követően a civitavecchiai bíróság a 2017. május 11-én hozott ítéletében megállapította az Alitalia fizetésképtelenségét. Ezután, 2017. május 12-én az olasz gazdaságfejlesztési minisztérium rendeletével a Citylinert ([22]) rendkívüli vagyonkezelés alá vonta. Ezt követően a civitavecchiai bíróság 2017. május 26-i ítéletében megállapította a Cityliner fizetésképtelenségét.

([14]) Lásd a gazdaságfejlesztésért felelős miniszter 2017. május 12-i rendeletét a Cityliner rendkívüli vagyonkezelés alá vonásáról, amely nyilvánosan elérhető az Alitalia rendkívüli vagyonkezeléséhez kapcsolódó honlapon: www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/estensione_procedura.pdf

([15]) Lásd az Alitalia és a Cityliner fizetésképtelenségének okairól szóló, a rendkívüli biztosok által 2018. január 26-án készített és az Alitalia rendkívüli vagyonkezeléséhez kapcsolódó honlapon közzétett jelentés (Relazione sulle for di insolvenza di Alitalia e Cityliner) 55. és azt követő oldalain 85. pontot: http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/relazione_cause_insolvenza.pdf

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

([17]) Lásd a rendkívüli vagyonkezelési program 20. oldalán az 1.2.2. szakaszt, amelyet az Alitalia rendkívüli vagyonkezeléséhez kapcsolódó honlapon tettek közzé: http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/programma_0418.pdf

([18]) Regio Decreto 16 marzo 1942, n. 267 – Disciplina del fallimento, del concordato preventivo, dell'amministrazione controllata e della liquidazione coatta amministrativa, 67. cikk (GU Serie Generale no. 81, 1942.4.6., a későbbi módosítások szerint). E rendeletre a továbbiakban „az olasz csődtörvény”-ként hivatkozunk.

([19]) Az olasz csődtörvény 67. cikke harmadik bekezdésének d) pontja szerinti „piano di risanamento” egy olyan társaságokat érintő eljárás, amelyek visszafordítható pénzügyi nehézségekkel küzdenek, vagyis a pénzügyi nehézség sajátos helyrehozható jellegéből következően és a megfelelő források rendelkezésre állása esetén megfordulhatnak. Ennek az eljárásnak keretében a behajtási műveleteket a társaság irányítja, nem pedig az igazságügyi hatóság.

([20]) A rendkívüli biztosok 2018. július 11-i jelentése (lásd a 20. lábjegyzetet) szerint 2017. december 31-én az Alitalia csoportnak és a CityLinernek 11 755 munkaszerződése volt érvényben, ami 10 871 teljes munkaidős alkalmazottnak felel meg. A KPMG jelentése szerint (lásd a 4.2.1.2. szakaszt) 2016. december 31-én az Alitalia csoport alkalmazottainak számra teljes munkaidős egyenértékben 10 781 volt (beleértve az írországi leányvállalatokat is).

([21]) A Prodi-bis-törvénnyel összefüggésben értelmezett Marzano-törvény értelmében.

([22]) A Cityliner leírása a (39) preambulumbekezdésben található.

(42) 2019. március 20-i beadványukban az olasz hatóságok jelezték, hogy az Alitalia rendkívüli vagyonkezelési eljárás alá vonása miatt a magánrészvényeseket megfosztották az Alitalia irányításához és felügyeletéhez kapcsolódó valamennyi jogkörüktől. A rendkívüli vagyonkezelésre vonatkozó jogszabályok értelmében helyettük a rendkívüli biztosokat bízták meg a társaság irányításával a rendkívüli vagyonkezelési programnak a gazdaságfejlesztési miniszter általi engedélyezéséig. A rendkívüli vagyonkezelési program elfogadásával engedélyt kaptak volna arra, hogy az Alitalia eszközeit a gazdaságfejlesztési minisztérium felügyelete alatt eladják.

(43) 2018. január 26-án az Alitalia rendkívüli biztosai olyan programot nyújtottak be a gazdaságfejlesztési minisztériumnak, amelynek célja az Alitalia működő eszközeinek egy éven belüli értékesítése ([23]) volt. A programot a 2018. március 23-i miniszteri rendelet engedélyezte. 2019. május 7-én az értékesítési program befejezésének eredeti lejárati napját 2020. március 23-ra módosították.

(44) Az engedélyezett rendkívüli vagyonkezelési program által előírt értékesítési eljárás az Alitalia és a Cityliner – a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló társaságok – tevékenységéhez kapcsolódó eszközökre terjedt ki.

2.4.1. *Rendkívül vagyonkezelés (270/1999. sz. törvényerejű rendelet, Prodi-bis-törvény)*

(45) A rendkívüli vagyonkezelés az 1999. július 8-i 270. sz. törvényerejű rendeletben ([24]) (a továbbiakban: Prodi-bis-törvény) előírt fizetésképtelenségi eljárás, amelynek célja a nagyvállalatok megmentése értékük megőrzésével. Ezt úgy próbálják elérni, hogy a nagyvállalatok folytatják tevékenységüket a szerkezetátalakításig vagy az eszközök értékesítéséig. A társaságok csak akkor vonhatók rendkívüli vagyonkezelés alá, ha gazdasági egyensúlyuk helyreállítása lehetségesnek látszik.

(46) A rendkívüli vagyonkezelés keretében a korábbi részvényest megfosztják döntéshozatali jogkörétől, miközben a társaság folytatja működését. Az üzletvezetést és a társaság vagyonának kezelését rendkívüli biztosok veszik át, akiket az a bíróság nevez ki, amely a társaság fizetésképtelenségét megállapítja. A rendkívüli biztosok a gazdaságfejlesztési miniszter által engedélyezett rendkívüli vagyonkezelési programmal összhangban járnak el (amely szerkezetátalakítását vagy az eszközök elidegenítését foglalja magában).

(47) Amikor a rendkívüli vagyonkezelési eljárás hatályba lép, az eljárást megelőzően keletkezett tartozásokat befagyasztják, és alárendelik a rendkívüli vagyonkezelés során az üzleti tevékenység folytatásának eredményeként keletkezett tartozásoknak. A rendkívüli vagyonkezelés során keletkezett tartozások „super senior” státuszát kifejezett jogszabályi rendelkezés írja elő.

2.4.2. *Rendkívüli vagyonkezelés a legalább 500 munkavállalót foglalkoztató és legalább 300 millió EUR összegű adóssággal rendelkező nagyvállalatok esetében (347/2003. sz. törvényerejű rendelet, Marzano-törvény)*

(48) A legalább 500 munkavállalót foglalkoztató és legalább 300 millió EUR összegű adóssággal rendelkező nagyvállalatokra a 2003. december 23-i 347. sz. törvényerejű rendelet ([25]) (a továbbiakban: Marzano-törvény) értelmében további különös szabályok vonatkoznak. Az Alitalia a Marzano-törvény hatálya alá tartozik, mivel a fizetésképtelenségét megállapító határozat szerint *„legalább egy éven keresztül több mint ötszáz beosztott munkavállalóval és több mint háromszáz millió EUR összegű tartozással”* ([26]) rendelkezik.

(49) A Marzano-törvény értelmében a társaságok közvetlenül a gazdaságfejlesztési minisztériumhoz fordulhatnak az e törvényben előírt rendkívüli vagyonkezelés hatálya alá helyezés iránti kérelmükkel, még azt megelőzően, hogy a Bíróság fizetőképességükről határozna. A rendkívüli biztosokat a gazdaságfejlesztési miniszter nevezi ki, nem pedig a bíróság. A biztosok a gazdaságfejlesztési miniszter felügyelete alatt végzik tevékenységüket. A rendkívüli vagyonkezelés időtartama a rendkívüli vagyonkezelési programnak a gazdaságfejlesztési miniszter általi engedélyezésétől számított 12 hónap, de a Gazdaságfejlesztési Minisztérium rendeletével további (legfeljebb) 36 hónappal meghosszabbítható. Vállalatcsoport esetében az eljárás az anyavállalaton kívül a csoport többi vállalatára is kiterjeszthető (mint ahogy például a Cityliner esetében történt).

([23]) A Prodi-bis-törvény 27. cikke 2. bekezdésének a) pontjával, valamint az 54. és további cikkével összefüggésben értelmezett Marzano-törvény 4. cikkének értelmében.

([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, 1999.8.9.).

([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, 2003.12.24.).

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

(50) Az alapvető közszolgáltatásokat nyújtó társaságok tekintetében a Marzano-törvény az alábbiakat is előírja:

– a rendkívüli biztosok hatásköre kiterjed arra, hogy tárgyalásos eljárás keretében értékesítsék az üzleti eszközöket (feltéve, hogy a rendkívüli biztosok által a vevővel egyeztetett eladási ár nem alacsonyabb, mint a független szakértői jelentésben megállapított piaci érték).

2.5. **Az olasz kormány tagjainak nyilvános nyilatkozatai**

(51) 2017. április 25-én, miután a munkavállalók elutasították a rehabilitációs tervet, a *Corriere della Sera* olasz napilap interjút készített az akkori gazdaságfejlesztési miniszterrel (akinek portfóliója tartalmazta az Alitalia dossziét). A miniszter kizárta az államosítás lehetőségét és az Alitalia tartozásainak kiegyenlítését. Azonban az Alitaliának nyújtott esetleges áthidaló kölcsönnel kapcsolatos kérdésre válaszolva kijelentette, hogy a kormány „[a] folyamat befejezéséhez szükséges minimálisat" nyújtja [a folyamat az Alitalia eszközeinek a rendkívüli biztosok általi értékesítése]. A repülőgépek leállítása elképzelhetetlen, mivel veszélybe kerülne az összeköttetés, és az utasok kárt szenvednének, ami igen jelentős közvetlen és közvetett következményekkel járna." ([27]).

(52) 2017. április 30-án médiainterjú keretében megkérdezték a gazdaságfejlesztési minisztert, hogy miért nem engedhető meg az Alitalia csődje. A miniszter kifejtette, hogy az Alitalia csődje „[j]obban megrendítené a GDP-t, mint az a forgatókönyv, hogy az állami kölcsönnel fedezett hathónapos időszakban vevőt találnak... Nem engedhetjük meg, hogy egyik napról a másikra leálljon, mert akkor megszűnne az összeköttetés az ország részei között. Nem lennének más társaságok, amelyek készen állnának az összeköttetés biztosítására. Lenne egy olyan időszak, amikor nem lenne biztosított a kiszolgálás." ([28]).

(53) 2017. május 2-án egy olasz pénzügyi újság arról számolt be, hogy az akkori miniszterelnök kijelentette: hogy a kormány „nem csak a részvényesek közgyűlésének kifejezett kérésére avatkozott be, hanem úgy gondolja, hogy ez felelősségteljes lépés azok részéről, akiknek bizonyos alapvető szolgáltatásokat biztosítaniuk kell" ([29]). Ugyanebben a cikkben a területi kohézióért és a déli területekért felelős miniszter kijelentette, hogy „az Alitaliáról, a rendkívüli vagyonkezelésről és a hathónapos áthidaló kölcsönről szóló [minisztertanácsi] határozatokkal valamennyi útvonalat biztosítottuk. A déli területekkel való légi összeköttetés tehát garantált".

(54) Egy 2017. május 3-i olasz sajtócikk szerint az akkori gazdaságfejlesztési miniszter kijelentette, hogy „a kormány stratégiája mindig is az volt, hogy minimalizálja az államháztartásra gyakorolt hatást", és hogy a kormány „[p]róbálta elkerülni" a 600 millió EUR összegű áthidaló kölcsön nyújtását, de „[s]zükséges és elkerülhetetlen rossz" volt, mivel „a repülőgépek egyik napról másikra történő leállítása sokkal nagyobb költséget jelentene az olasz adófizetőknek". E cikk szerint a miniszter ezt követően emlékeztetett arra, hogy az Alitalia „4,9 millió értékben rendelkezik előre fizetett jegyfoglalással", és ha minden leállna, az kárt okozna „a [G]DP-nek [és Olaszország] imázsának, továbbá... az ország összeköttetései bizonyos számú napra vagy hétre megszűnnének, amire nem kerülhet sor." A miniszter szerint az eredeti kölcsön „tehát a gazdasági szempontból rosszabb helyzet elkerülését szolgálja." ([30]).

(55) Egy 2017. október 15-én közzétett interjúban az akkori infrastrukturális és közlekedési miniszter kijelentette, hogy a 300 millió EUR összegű további kölcsön hatására a rendkívüli biztosok „megnyugodtak. Az Alitaliát nem áron alul akarjuk eladni, hanem értékesíteni kívánjuk. Megvizsgáljuk, mi történt a Lufthansa által felvásárolt Air Berlinnel: felére csökkentették a repülőgépek és a személyzet számát. De az alapvető üzleti tevékenység megszakítása minden eseten mindenki számára kudarc. Ezért az Alitalia esetében inkább a Meridiana-modellt mérlegeljük: azt, hogy megfelelő partnert keresünk, amely képes javítani". Arra a kérdésre, hogy a következő kormánynak kell-e foglalkoznia az Alitaliával, a miniszter így válaszolt: „Nem feltétlenül. A vállalat megvan, és a jövőben is meglesz. Holnap lezárul az ajánlattétel, és meglátjuk, mit mondanak a biztosok. Karácsonyra már egyértelműen látjuk majd az Alitalia jövőjét. Ez a kormány azonban nem akar elhamarkodott döntéseket hozni." ([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) Hasonlóképpen, miután a kormány elutasította a Lufthansa ajánlatát (lásd a (61) preambulumbekezdésben szereplő lábjegyzetet), az infrastruktúráért és közlekedésért felelős akkori miniszter egy 2017. november 24-én közzétett interjúban kijelentette, hogy a Lufthansa ajánlata „nem méltó egy olyan nagy országhoz, mint Olaszország, és egy olyan társasághoz, mint az Alitalia, amely több ezer munkavállalót foglalkoztat és az ország legfontosabb összeköttetéseiért felel. Megvárjuk, amíg olyan iparfejlesztési tervet nyújtanak be nekünk, amely méltó arra, hogy így nevezzék, nem pedig egy olyan tervet, amely csak szenvedést okoz a munkavállalóknak. A kormány megbízatásának lejártáig van időnk; arra törekszünk, hogy a legjobb feltételeket tudjuk biztosítani. Emlékeztetni szeretnék arra, hogy az Alitalia-válság az irányítási hibáknak tudható be, nem pedig a piacnak, amely valójában gyors ütemben növekszik.” ([32])

2.6. **Az Alitalia és kiterjesztései eladásának folyamata**

(57) Az eredeti kölcsönt nyújtó 55/2017. sz. törvényerejű rendelet 1. cikke előírta, hogy a rendkívüli vagyonkezelési program kidolgozásához a rendkívüli biztosoknak 2017. május 17-ig a részvételi szándék kifejezésére való felhívást kell közzétenniük az Alitalia üzleti komplexumának megvásárlására vagy szerkezetátalakítására. A felhívást követő eljárás keretében – amelyet az első finanszírozás odaítélésétől számított hat hónapon belül kellett végrehajtani – biztosítani kellett az átláthatóság, az egyenlő bánásmód és a megkülönböztetésmentesség elvét.

(58) Az 55/2017. sz. törvényerejű rendelet 1. cikkének megfelelően a rendkívüli biztosok 2017. május 17-én a részvételi szándék kifejezésére való felhívást tettek közzé annak eldöntése érdekében, hogy az Alitalia szerkezetátalakítása elvégezhető-e vagy el kell-e idegeníteni az eszközeit (akár működő egységek, akár működő áruk és szerződések formájában).

(59) A részvételi szándékot 2017. július 21-ig bezárólag kellett jelezni. 2017. augusztus 1-jén a gazdaságfejlesztési miniszter által felhatalmazott rendkívüli biztosok pályázati eljárást szerveztek a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló társaságok (az Alitalia és a Cityliner) mint működő egységek eszközeinek elidegenítésére. Az ajánlatok benyújtásának határideje 2017. október 16., az értékesítési folyamat befejezésének határideje pedig 2017. november 5. volt.

(60) A pályázat esetében a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló társaságok (az Alitalia és a Cityliner) eszközeinek többségét különálló működő egységekre osztották fel, amelyek a következőkből álltak: a) az üzleti tevékenységek összessége (a továbbiakban: teljes tétel vagy egyetlen tétel); vagy b) légi közlekedési tevékenységek (a továbbiakban: légi közlekedési tétel); és c) földi kiszolgálási tevékenységek (a továbbiakban: földi kiszolgálás tétel). A légi közlekedési tétel a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló társaságok által végzett légi közlekedési tevékenységekhez kapcsolódó vagyonelemeket és jogviszonyokat foglalta magában (ideértve a flottát, a résidőket, az ír leányvállalatok légi járműveit, valamint a lízing- és karbantartási szerződéseket). A földi kiszolgálás tétel a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló társaságok azon eszközeit és jogviszonyait foglalta magában, amelyek a repülőtereken a harmadik felek részére helyszíni kiszolgálás céljából nyújtott szolgáltatásokhoz kapcsolódtak. A teljes tétel a légi közlekedési tétel és a földi kiszolgálás tétel eszközeit és jogviszonyait foglalta magában. Az ajánlattevő szabadon határozhatta meg a vételi ajánlat körét.

(61) A 300 millió EUR összegű további kölcsön nyújtásáról rendelkező 148/2017. sz. törvényerejű rendelet 2018. április 30-ra módosította az értékesítési folyamat befejezésének eredeti, 2017. november 5-i határidejét. Ezután a 2017. december 22-i sikertelen pályázatot ([33]) követően a rendkívüli biztosok új tárgyalásos eljárást ([34]) indítottak az Alitalia eszközeinek értékesítésére.

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

([33]) Amint az a rendkívüli vagyonkezelési program 133. oldalán szerepel, egyetlen benyújtott ajánlat (többek között a Lufthansa, az EasyJet és az Airport Handling S.p.A. ajánlata) sem felelt meg az eljárási szabályoknak. Pontosabban: a Képviselőház IX. és X. vegyesbizottsága előtt 2019. március 27-én tartott meghallgatáson a rendkívüli biztosok által bemutatott előadás 17. oldala szerint ezek az ajánlatok nem tartalmaztak kötelező elemeket és alapvető elemeket (ajánlati garancia, szerződéses dokumentumok, ipari terv).

([34]) A tárgyalásos eljárás lehetőségéről mint az ajánlati felhívás alternatívájáról a Marzano-törvény 4. cikkének 4-quater bekezdése rendelkezik. A tárgyalásos eljárást az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvének sérelme nélkül kell lefolytatni.

(62) A tárgyalásos eljárás eredeti határideje 2018. április 10. volt, amelyet később 2018. október 31-re módosítottak. A tárgyalásos eljárás 2018. október 31-i lezárásakor négy javaslat ([35]) érkezett. A rendkívüli biztosok kizárólag a Ferrovie dello Stato (a továbbiakban: FS) olasz vasúttársaság 17,5 millió EUR összegű ajánlati biztosítékkal fedezett ajánlatát tekintették érvényesnek. Mivel az FS ajánlata feltételes volt, az FS számára új határidőt biztosítottak kötelező ajánlatának benyújtására. A kötelező ajánlat benyújtásának határidejét több alkalommal is elhalasztották, legutoljára 2019. november 21-ig.

(63) Az FS ezen időpontig nem nyújtott be végleges kötelező ajánlatot. Az ajánlat benyújtásának elmaradására tekintettel a Bizottság tudomásul veszi, hogy az értékesítési folyamat sikertelennek minősült ([36]).

2.7. **Az eljárás megindításáról szóló határozat**

(64) Az eljárást megindító határozatban a Bizottság előzetesen arra a következtetésre jutott, hogy a két állami kölcsön az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

(65) A Bizottság különösen úgy ítélte meg, hogy a két állami kölcsön az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett gazdasági előnyhöz juttatta az Alitaliát. Nem bizonyított az az állítás, miszerint Olaszország piacgazdasági szereplőként járt volna el Alitalia részére nyújtott két kölcsön elérhetővé tétele során.

(66) A támogatás összeegyeztethetőségével kapcsolatban a Bizottság úgy vélte, hogy az Alitalia a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében vett nehéz helyzetben lévő vállalkozás, és arra az előzetes következtetésre jutott, hogy a két állami kölcsön belső piaccal való összeegyeztethetősége komolyan megkérdőjelezhető az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint.

(67) Olaszország különösen azzal érvelt, hogy a két állami kölcsönre azért van szükség, hogy megakadályozzák egy olyan cég hirtelen kiválását a piacról, amely Olaszország egész légi közlekedési szektorának működésében jelentős szerepet játszik, valamint kivédjék az ezzel járó negatív következményeket. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy nem áll rendelkezésre elegendő információ ahhoz, hogy következtetést lehessen levonni a közös érdekű célkitűzéshez való hozzájárulás fennállásáról.

(68) A Bizottságnak kétségei voltak azzal kapcsolatban is, hogy teljesült-e a két állami kölcsön megfelelőségi kritériuma, mivel a két állami kölcsön visszafizetésére nem került sor az Alitalia részére történő első folyósítást követő hat hónapon belül. Ezenfelül nem volt egyértelmű, hogy mikor kerülne sor a felszámolásra, továbbá, hogy végrehajtanák-e azt észszerű időkereten belül, ahogy ezt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás megköveteli. Ebből kifolyólag úgy tűnt, hogy a támogatás lehetővé teszi az Alitalia 2017 májusa és legalább 2019 októbere közti folyamatos működését, amivel egy egyébként működésképtelen üzletet tart meg a piacon jelentősen hosszabb ideig, mint a hat hónapos átmeneti időszak.

(69) Ezenkívül a Bizottságnak kétségei voltak afelől, hogy a két állami kölcsön megfelelt-e az arányossági kritériumnak. Az Olaszország által benyújtott likviditási terv jelentős likviditási tartalékot tartalmazott (2018 első negyedévének végén 796 millió EUR összeget, amely 2018 végére fokozatosan 546 millió EUR-ra csökkent). Olaszország azonban nem fejtette ki, hogy ez a többletlikviditás miért volt feltétlenül szükséges ahhoz, hogy az Alitalia hat hónapon keresztül folytathassa üzleti tevékenységét. Ebből kifolyólag a Bizottság megkérdőjelezte azt, hogy a támogatás összegét a szükséges minimumra korlátozták-e.

(70) Végezetül: az Olaszország által szolgáltatott információk alapján a Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy az Alitalia a két állami kölcsön nyújtását megelőző 10 évben nem részesült megmentési, szerkezetátalakítási vagy ideiglenes szerkezetátalakítási támogatásban, és hogy tiszteletben tartották a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 70. és 71. pontjában meghatározott „először és utoljára” elvet. A Bizottság korábban arra a

([35]) A Képviselőház IX. és X. vegyesbizottsága előtt 2019. március 27-én tartott tárgyaláson a rendkívüli biztosok által bemutatott előadás 18. oldala szerint a rendkívüli biztosok 2018. október 31-én kézhez kaptak két ajánlatot (Ferrovie dello Stato és EasyJet), egy szándéknyilatkozatot (Delta Air Lines) és egy nem kötelező érvényű közleményt (Lufthansa, a továbbiakban: a Lufthansa ajánlata).

([36]) Ezekről az információkról a sajtó beszámolt: lásd: Il Corriere della sera, 2019. november 21., „Alitalia, il salvataggio salta ancora: ottavo rinvio per la cordata”; La Repubblica, 2019. november 20. „Si ferma la cordata Fs-Atlantia. Alitalia verso l'ottavo rinvio”; La Repubblica, 2019. november 26. „Alitalia, la resa del governo. Patuanelli: „La soluzione di mercato non c'è”.

következtetésre jutott, hogy nem áll fenn gazdasági folytonosság a CAI és az Alitalia Linee Aeree SpA között, amelynek eszközeit részben a CAI szerezte meg, és a jelenlegi Alitalia létrehozásához használta fel ([37]). Az Alitalia Linee Aeree SpA korábban 300 millió EUR összegű kölcsönt kapott, amelyet a Bizottság a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás korábbi változata ([38]) szerinti támogatásnak ([39]) minősített. Ha fennállt volna a folytonosság, az Alitalia nem lett volna jogosult a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás szerinti támogatásra.

3. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(71) Három érdekelt fél (azaz a Ryanair, a névtelen érdekelt fél és az Aegean) nyújtotta be észrevételeit a Bizottsághoz az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése alapján.

3.1. **Ryanair**

(72) A támogatás meglétét illetően a Ryanair előadja, hogy a piacgazdasági szereplő elve nem alkalmazható i. sem az eredeti kölcsönre, mivel azt Olaszország olyan hatóságként nyújtotta, amely az Alitalia szállítási szolgáltatásainak igénybevevőit és az Alitalia munkavállalóit, valamint az Olasz Köztársaság területi folytonosságát érintő közérdekű célokat szolgálja; ii. sem a 300 millió EUR összegű további finanszírozásra, amely eszerint nem indokolható az állam Alitaliával szembeni korábbi kitettségével.

(73) A támogatás összeegyeztethetőségét illetően a Ryanair előadja, hogy az összeegyeztethetőségi feltételek nem teljesülnek. A közös érdek kritériumát illetően megjegyzendő, hogy ha az Alitalia flottája leállt volna, a versenytárs diszkont légitársaságok képesek lettek volna minden elmaradt szolgáltatás nyújtására (beleértve a közszolgáltatási kötelezettségeket is), amint azt a budapesti, illetve a barcelonai repülőtér légi forgalmának a Malév, illetve a Spanair összeomlását követő felélénkülése is bizonyítja. A támogatás – ahelyett, hogy növelné az olasz légi közlekedési piac hatékonyságát – valójában hátráltatja azt, és sérti a közös érdeket. A támogatást arra használják fel, hogy tisztességtelenül versenyezzenek a nyereséges útvonalakon, amint azt az Alitalia által indított új szolgáltatások és kezdeményezések is mutatják (pl. a római repülőtéren a „Casa Italia" elnevezésű új társalgó ([40])). A hosszú távú életképesség helyreállításával kapcsolatban a Ryanair megjegyzi, hogy üzleti terv hiányában a két állami kölcsön indokolatlan készpénztartalékot képez az Alitaliánál. A Ryanair hozzáteszi, hogy az Alitalia – amellett, hogy eszközei nem elegendőek a kölcsön visszafizetésére – továbbra is veszteséges: naponta 1,75 millió EUR veszteséget termel, a napi negatív EBIDTA pedig napi 0,7 millió EUR.

3.2. **A névtelen érdekelt fél**

(74) A támogatás összeegyeztethetőségét illetően a névtelen érdekelt fél előadja, hogy – jóllehet követelmény az, hogy megmentési támogatásnak sürgős és ideiglenes jellegűnek kell lennie, hiszen súlyos likviditási válság kezelésére irányul – a támogatás előnyt biztosít az Alitalia számára más légitársaságokkal szemben. Ennek oka, hogy a támogatás mesterségesen javítja az Alitalia pénzügyi helyzetét, mivel az Alitalia problémái nem újkeletűek, hanem régebb óta fennállnak, és az elmúlt években drámaian, folyamatosan súlyosbodtak.

(75) A névtelen érdekelt fél továbbá azzal érvel, hogy más, a piacot kevésbé torzító eszközök is az Alitalia rendelkezésére álltak volna ahhoz, hogy a rendkívüli vagyonkezelés során biztosítsa a folytonos működést.

3.3. **Aegean**

(76) Az Aegean arra hívja fel a figyelmet, hogy piaci ismeretei szerint az eredeti kölcsön és a 300 millió EUR összegű további kölcsön feltételei nem feleltek meg azoknak a finanszírozási feltételeknek, amelyek a piacon valószínűsíthetően elérhetőek voltak egy olyan nehéz helyzetben lévő légitársaság számára, mint az Alitalia. Az Aegean megjegyzi továbbá, hogy az eredeti kölcsön és a 300 millió EUR összegű további kölcsön bejelentett célja annak biztosítása volt, hogy a társaság továbbra is működő üzem maradjon. Ennek fényében egyértelmű, hogy e cél megvalósítása során Olaszországot nem vezérelhették gazdasági elvek, hanem inkább olyan politikai megfontolások, mint például a foglalkoztatás fenntartása és a társadalmi nyugtalanság elkerülése.

([37]) Az N 510/2008. sz. állami támogatás – Olaszország – Az Alitalia légitársaság eszközeinek elidegenítése tárgyában hozott, 2008. november 12-i C(2008) 6745 végleges határozat.

([38]) A Bizottság közleménye – A Közösség iránymutatása a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról (HL C 244., 2004.10.1., 2. o.).

([39]) A Bizottság 2009/155/EK határozata (2008. november 12.) az Olaszország által az Alitalia társaságnak nyújtott 300 millió EUR összegű kölcsönről C 26/08 (ex NN 31/08) (HL L 52., 2009.2.25., 3. o.).

([40]) A „Casa Italia" elnevezésű új társalgót 2018 júniusában adták át a római Fiumicino repülőtéren, a fővárosi csomópont beszállóhelyén, ahonnan az Alitalia szinte valamennyi közepes és nagy hatótávolságú repülőgépe indul a schengeni térségen kívüli célállomásokra. A társalgót kizárólag az Alitalia és a SkyTeam olyan utasai használhatják, akik interkontinentális és a schengeni térségen kívüli nemzetközi célállomásokra utaznak.

(77) A támogatás összeegyeztethetőségével kapcsolatban az Aegean különösen a következőket fejti ki:

a) a támogatás nem korlátozódott a minimumra, mivel mind az összeg, mind a feltételei tekintetében nyilvánvalóan aránytalan volt. A támogatás nem csak azt tette lehetővé az Alitalia számára, hogy a piacon aktív maradjon, hanem azt is, hogy a nagyon alacsony férőhely-kihasználtsági tényezők mellett új konkurens útvonalak megnyitásával bővítse tevékenységét;

b) a támogatás torzító hatást gyakorolt a piacra, amely hatás minden olyan napon fennállt, amikor a támogatás az Alitalia rendelkezésére állt; ez azzal a további negatív hatással járt, hogy az Alitalia kihasználta a két állami kölcsönből származó előnyt arra, hogy szolgáltatásait agresszíven értékesítse, és versenyezzen más légitársaságokkal;

c) a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 55. e) pontjával ellentétben az Alitalia strukturális intézkedéseket vezetett be, amint azt az új útvonalak megnyitása is bizonyítja; ez a légi közlekedési szolgáltatások piacán piaci részesedés megszerzését és az Alitala működésének indokolatlan bővülését jelentette;

d) a támogatás torzító hatását bizonyítja az új útvonalak megnyitása, egyes járatok megnövekedett gyakorisága, valamint az alacsony alacsony férőhely-kihasználtságú üzemeltetés ezen útvonalak némelyikén. Fennállt annak kockázata, hogy ez a torzító hatás állandósul, mivel a támogatás túlságosan hosszú ideig állt az Alitalia rendelkezésére.

4. **Az Olaszország által nyújtott tájékoztatás**

4.1. **Olaszország észrevételei**

4.1.1. *A közigazgatási szervek megfontolásai*

(78) Olaszország szerint az eredeti kölcsön célja az Alitalia és a csoport többi rendkívüli vagyonkezelés alá vont társaságai, vagyis a Cityliner sürgős gazdálkodási szükségleteinek kielégítése volt (lásd a (41) preambulumbekezdést). Ilyen szükségletek volt többek között annak biztosítása, hogy az Alitalia továbbra is részt vehessen a légitársaságokra vonatkozó nemzetközi szabályozási rendszerekben (például az IATA-ban) az szerkezetátalakítására vagy eszközeinek értékesítésére vonatkozó döntés meghozataláig (lásd a (17) preambulumbekezdést).

(79) Az olasz hatóságok azt is hozzáfűzték, hogy az eredeti kölcsönt a szolgáltatás megszakadása elkerülésének szükségessége miatt nyújtották, figyelembe véve azokat a társadalmat érintő nehézségeket és a felhasználók által tapasztalt súlyos kényelmetlenségeket, amelyek miatt a szolgáltatás megszakadása sértené többek között az Olasz Köztársaságon belüli területi folytonossághoz való jogot, amelyet az olasz alkotmány biztosít.

(80) Olaszország a következő adatokkal indokolta azt az állítását, miszerint ha az Alitalia kilépett volna a piacról, az súlyos zavarokat okozott volna a légi személyszállítási ágazatban és a társadalomban: 2017. május 1-jén a 2017 májusa és 2018 márciusa közötti időszakban foglalások értéke 4 935 210 EUR volt (a már kiállított és a még kiállítandó jegyeket egyaránt beleszámítva), ebből mintegy 1,3 millió EUR májusban és több mint félmillió EUR a hónap első 15 napján. A 2017 májusa és 2018 márciusa közötti időszakra kiadott jegyek összértéke 429 millió EUR volt (ebből 125 millió EUR csak 2017 májusára). A 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([41]) szerinti kártalanítás összege körülbelül 268,5 millió EUR-t tett volna ki azoknak az utasoknak az esetében, akik 2017 májusának első 15 napján foglaltak jegyet.

(81) Az olasz hatóságok kifejtették, hogy amikor az Alitaliát a rendkívüli vagyonkezelés alá vonták, a finanszírozást a rendkívüli vagyonkezelési program előkészítéséig és végrehajtásáig bocsájtották a rendelkezésére.

(82) Az olasz hatóságok előadták, hogy a két állami kölcsön nélkül nehéz lett volna az Alitalia elidegenítését célzó pályázati eljárást a nyitottság, a feltételnélküliség és a versenyképesség legmagasabb szintű normáinak megfelelően lefolytatni. Ez volt az előfeltétele annak, hogy az eszközök elidegenítése a lehető legjobb értéken történjen, vagyis hogy az Alitalia üzleti tevékenységét a versenyeljárással elérhető legjobb piaci feltételek mellett értékesítsék. 2018.

([41]) Az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról (HL L 46., 2004.2.17., 1. o.).

szeptember 25-én benyújtott kiegészítő észrevételeiben Olaszország hangsúlyozta, hogy a két állami kölcsön gazdasági logikája az volt, hogy az Alitalia hosszú távú életképességét biztosítsa azzal, hogy az Alitalia eszközeinek értékesítésére irányuló versenytárgyalási eljárás előre meghatározott időn belüli sikeres lezárását előmozdítja. Lényegében az volt a célja, hogy az értékesítés lezárulásáig megőrizze ezen eszközök maximális értékét.

4.1.2. *A két állami kölcsön elérhetővé tételt megelőző értékeléséről*

(83) Olaszország nem nyújtott be bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a két állami kölcsön elérhetővé tétele előtt elvégezte volna azok nyereségességének előzetes értékelését. Amikor Olaszországot a Bizottság ilyen bizonyítékok benyújtására kérte fel, Olaszország csupán kijelentette, hogy a két állami kölcsönre alkalmazott kamatlábnak és a kölcsönök visszafizetésére szigorú, kötelező érvényű követelményeknek a kombinációja pozitív eredményt biztosít a hitelező számára. Tehát Olaszország szerint a pénzügyi beavatkozás egyenlege minden bizonnyal pozitív lenne a hitelező számára, mivel az utóbbi által vállalt kockázat korlátozott, és ellentételezése mindenképpen piaci feltételek mellett történik.

4.1.2.1. Az eredeti kölcsön piaci magatartásnak való megfeleléséről

(84) Az olasz hatóságok előadták, hogy az eredeti kölcsön megfelelt a piaci viszonyoknak, és ezért nem tartozik az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá, mivel nem minősül támogatásnak.

(85) Az olasz hatóságok szerint az eredeti kölcsön az ahhoz kapcsolódó egyedi feltételek miatt megfelel a piaci magatartásnak. E feltételek a következők: i. 6 hónapos európai bankközi kamatláb plusz 1 000 bázispont, a referencia-kamatlábról szóló közleménnyel összhangban ([42]); ii. a folyósítástól számított hat hónapon belüli kötelező visszafizetés, oly módon, hogy iii. e visszafizetés elsőbbséget élvez az Alitalia rendkívüli vagyonkezelése alatt fennálló egyéb tartozásokkal szemben. A felszámított kamatköltségeket állítólag a piaci feltételek és paraméterek alapján számították ki, teljes mértékben figyelembe véve az Alitalia sajátos körülményeit. Mivel a piaci feltételeket alkalmazták, a kölcsön semmilyen államilag finanszírozott előnyt nem biztosított az Alitalia számára, emiatt nem minősülhet támogatási intézkedésnek.

(86) Az olasz hatóságok előadták, hogy az állam mint hitelező által – piaci feltételek szerinti ellentételezés mellett – vállalt kockázat gyakorlatilag nem áll fenn, mivel az Alitalia rendkívüli vagyonkezelése alatt fennálló bármely más tartozás visszafizetésével szemben elsőbbséget élvez a két állami kölcsön visszafizetése. Az olasz hatóságok szerint észszerűen feltételezhető, hogy az Alitalia eszközei minden esetben fedezhetik az eredeti kölcsönből eredő tartozásokat, a rendkívüli vagyonkezelési eljárás kimenetelétől függetlenül.

(87) Az olasz hatóságok szerint a felszámított kamatok szintje és a szigorú visszafizetési feltételek együttesen elérik, hogy a hitelező számára az eredmény – vagyis a pénzügyi beavatkozás végső egyenlege – minden bizonnyal pozitív legyen. A kölcsön tehát teljes mértékben összhangban volt a piacgazdasági magánbefektető elvével, és az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése értelmében eljárási szempontból nem volt kötelező előzetesen értesíteni a Bizottságot.

(88) Az olasz hatóságok előadták továbbá, hogy a magánrészvényesek is (köztük különösen az Etihad) készek voltak arra, hogy a rehabilitációs terv keretében finanszírozást nyújtsanak az Alitaliának. Konkrétabban: 2016. december 22-én i. az Alitalia megállapodást kötött saját pénzügyi hitelezőivel a moratóriumról, ii. az Alitalia részvényesei 231 millió USD értékű, részesedő tőkeinstrumentumok kibocsátásáról tárgyaltak; iii. [az Alitalia egyik részvényese megállapodást kötött az Alitalia részvényesei közötti gazdasági kötelezettségvállalásokról]. 2016. december 27-én az Etihad 100 millió EUR összegű alárendelt részvényesi kölcsönt nyújtott az Alitalia részére. Egy 2019. március 25-i feljegyzésben az olasz hatóságok azt is állították, hogy a két állami kölcsön összhangban áll az Alitalia rehabilitációs tervében előirányzott új finanszírozás összegével.

([42]) A Bizottság közleménye a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról (HL C 14., 2008.1.19., 6. o.).

4.1.2.2. A 300 millió EUR összegű további kölcsönről

(89) Az olasz hatóságok kijelentik, hogy az eredeti kölcsönre vonatkozó érvelésük a 300 millió EUR összegű további finanszírozásra is vonatkozik, amely finanszírozást az eredeti kölcsön feltételeivel azonos feltételek mellett nyújtottak, teljes mértékben figyelembe véve az Alitalia sajátos helyzetét.

(90) Az olasz hatóságok továbbá azzal érvelnek, hogy a 300 millió EUR összegű további kölcsön és a 600 millió EUR összegű finanszírozás visszafizetésének 2017. októberi meghosszabbítására azért volt szükség, hogy megszervezzék a tendert, és biztosítsák azt hogy az Alitalia értékesítésére a lehető legjobb piaci feltételek mellett kerül sor. A tender sikertelensége káros hatással lett volna a társaság üzleti kilátásaira, és súlyos károkat okozott volna valamennyi érdekelt félnek. A két állami kölcsön tehát szorosan kapcsolódott a társaság hosszú távú életképességének eléréséhez.

4.1.3. *Az eljárás megindításáról szóló határozatról*

(91) Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban Olaszország kijelenti, hogy az Alitalia eszközeinek értékére vonatkozó bizottsági értékelés ([43]) az Alitalia rendkívüli vagyonkezelését megelőzően készült, és ennek megfelelően az olasz reakció időpontjában (2018. május 25.) nem volt naprakész. Olaszország e tekintetben előadja, hogy az Alitalia új vezetősége által végrehajtott változtatások a bevételek biztosítására, a költségek visszafogására és a hatékonyság növelésére irányuló intézkedésekhez vezettek. Ezzel kapcsolatban Olaszország először is azt állítja, hogy a rendkívüli biztosok a műveletek észszerűsítésével és a szerződések újratárgyalásával kezelték az Alitalia pénzügyi és gazdálkodási problémáit, például jelentős mértékben csökkentették a lízingköltségeket (a becsült lízingköltségek 2018-ban [210–250] millió EUR-t tettek ki, szemben a 2017. évi [260–340] millió EUR összeggel). Olaszország hangsúlyozza, hogy – figyelembe véve ezeket a megtakarításokat, továbbá azt, hogy az értékesítési eljárás folyamatban volt – az Alitalia eszközeit alulértékelték.

(92) Ezenkívül a törvény által számukra biztosított különleges jogkörök keretében a rendkívüli biztosok jogosultak voltak például arra, hogy lépéseket tegyenek az Alitalia felé fennálló követelések behajtása érdekében, és hogy más felekkel tárgyalásokat folytassanak a követelések rendezéséről. Az Alitalia eszközeinek értékét tehát a rendkívüli biztosok által elért bevételek és költségcsökkentések fényében kell felülvizsgálni. Olaszország azt is állítja, hogy a Lufthansa által benyújtott, nem kötelező érvényű közleményben szereplő értékmegállapítás nem feltétlenül tükrözi az Alitalia eszközeinek értékét, mivel az ajánlat csak a felkínált eszközök egy részére vonatkozott, továbbá az ajánlattevő fél bizonyos szubjektív érdekeit is mutathatja. Ennek megfelelően az eszközök egy részének értékmegállapítás nem használható helyettesítő mutatóként az összes eszköz értékének meghatározásához.

(93) Olaszország vitatja a Bizottság azon állítását, miszerint kevés bizonyíték volt arra, hogy Olaszország többet veszítene a kontrafaktuális forgatókönyv szerint, vagyis abban az esetben, ha a két állami kölcsönt nem tették volna elérhetővé. Olaszország azzal érvel, hogy mivel az Alitalia a kormány által kinevezett rendkívüli biztosok által irányított fizetésképtelenségi eljárás alatt áll, e biztosok közcélból járnak el. Olaszország azzal érvel, hogy bár az Alitalia nem az állam tulajdonában van, a rendkívüli biztosok közcélból járnak el, és emiatt Olaszország – amikor arról döntött, hogy piaci hitelezőként beavatkozik-e – figyelembe vehette azokat a veszteségeket, amelyeket az állam abban az esetben szenvedett volna el, ha az Alitalia beszüntette volna működését és felszámolásra került volna.

(94) Olaszország kifogásolja továbbá a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozat (64) preambulumbekezdésében foglalt azon észrevételét, hogy mivel az állam csak közvetett kisebbségi részvényes volt, a jobb eladási ár előnyeiből nem részesülhetett olyan mértékben, mint a többségi részvényesek. Olaszország azt állítja, hogy mivel az eszközök értékesítéséből származó bevétel a hitelezőket illeti, több érdekelt fél – például hitelezők, ügyfelek, munkavállalók és beszállítók – érdekeit is figyelembe kell venni annak értékelésekor, hogy a két állami kölcsönt piaci feltételek mellett nyújtották-e.

([43]) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban az Alitalia értékére vonatkozóan nem saját értékelését közölte, hanem a rendkívüli biztosok által 2017 októberében megrendelt értékmegállapítási jelentésre hivatkozott (a jelentést, az úgynevezett Leonardo-tanulmányt a (118)–(122) preambulumbekezdés ismerteti; lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (62) preambulumbekezdését).

4.1.4. *A támogatás nyújtásának kontrafaktuális forgatókönyvéről*

(95) 2018. szeptember 25-én benyújtott kiegészítő észrevételeiben Olaszország részletesebben ismertette az Alitalia 2017. december 31-i felszámolásához kapcsolódó kontrafaktuális forgatókönyv szerinti következményeket, az alábbiakra hivatkozva:

a) az állam piacgazdasági szereplőként járt el, tekintettel azokra a jelentős veszteségekre, amelyeket a társaság 2017. december 31-i eladása/bezárása esetén szenvedett volna el, ami már az eredeti kölcsön nyújtásának időpontjában előre látható volt. E veszteségek [több mint egymilliárd] eurót tettek volna ki, főként a következők miatt: i. a munkanélküliséggel kapcsolatos, az állam által viselt költségek; ii. meg nem fizetett adók; iii. az utasokat megillető kártérítések költségei; iv. a beszállítókra gyakorolt negatív továbbgyűrűző hatások;

b) a két állami kölcsön célja az Alitalia sürgős gazdálkodási szükségleteinek kielégítése és a szolgáltatás megszakadásának elkerülése volt, ami súlyos társadalmi problémákhoz és fennakadásokhoz vezethetett volna;

c) a két állami kölcsön összhangban volt az alacsony biztosítékkal fedezett, rossz minősítésű társaságokra érvényes kamatlábbal, amelyet a referencia-kamatlábról szóló közlemény tartalmaz. Ezenkívül a kölcsön elsőbbséget élvezett az összes többi adóssággal szemben; valamint

d) az értékesítési folyamat eredeti lejárati napja miatt veszélyben volt az eljárás kedvező eredménnyel történő lezárulása, azért a lejárat napját későbbre halasztották. Következésképpen az eredeti kölcsön eredeti lejárati napját is későbbre tették, összegét pedig a 300 millió EUR összegű további kölcsön nyújtásával megnövelték.

(96) Olaszország azt állította, hogy érvelése teljes mértékben összhangban van az állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény ([44]) 107. pontjával, amely szerint „egy nehéz helyzetben lévő közvállalkozáson belüli tőke- vagy adósságintervenció esetében az ilyen befektetés várható megtérülésének mértékét össze kell vetni a kontrafaktuális forgatókönyv, azaz a vállalkozás felszámolása esetén várható megtérüléssel. Amennyiben a felszámolás magasabb nyereséget vagy alacsonyabb veszteséget biztosít, a körültekintő piacgazdasági szereplő ezt a lehetőséget választaná."

(97) Olaszország azt állította, hogy az Alitalia 2017. december 31-i bezárása esetén az Alitalia munkavállalói jogosultak lettek volna az általános munkanélküliségi alapból és a légi közlekedésben dolgozókat támogató különleges szolidaritási alapból (a továbbiakban: FSTA) származó juttatásokra. Olaszország azt állítja, hogy azoknak a munkanélküli-járadékok becsült költsége, amelyeket az állam a társaság bezárása/felszámolása esetén a társaság alkalmazottainak köteles lett volna fizetni a 2018. december 31-ig tartó időszakra vonatkozóan, [350–800] millió EUR-t tett volna ki (beleértve az FSTA-t is), az FSTA 2019. december 31-ig tartó időszakra történő meghosszabbítása esetén pedig [500–900] millió EUR-t. Olaszország előadta, hogy a munkanélküliségi költségek hasonlóak lettek volna akkor is, ha az Alitalia 2017. május 1-jén, vagyis a társaság rendkívüli vagyonkezelési eljárás alá vonását megelőző napon bezárt volna.

(98) Olaszország azt is megemlítette, hogy az Alitalia beszállítóit hátrányosan érintette volna az Alitalia felszámolása. Olyan szolgáltatásokat nyújtanak, mint a földi kiszolgálás, ügyfélszolgálat/telefonos ügyfélszolgálat, takarítás, szállodai elhelyezés, logisztika és vendéglátás, évente átlagosan [100–300] millió EUR értékben.

(99) Olaszország továbbá azzal érvel, hogy mivel az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alatt áll, tehát hatóság irányítja, amelynek feladata az eszközök helyreállítása, értékesítése vagy felszámolása, valamint a bevételek hitelezők közötti felosztása, ezért a rendkívüli biztosok közérdekből jártak el; megbízatásuk teljesítése lehetővé teszi számukra, hogy csak a hitelezők jogait védjék, a részvényesek jogait ne.

(100) Olaszország továbbá elismeri a Bíróság által a Land Burgenland-ítéletben tett megállapítást. Ennek az ítéletnek az 52. pontjában a Bíróság kimondta, hogy „azon kérdés mérlegelése szempontjából, hogy ugyanazt az intézkedést egy rendes piaci feltételek mellett működő, az államéhoz lehető legközelebbi helyzetben lévő magáneladó is megtette volna-e, az államnak csak a részvényesi minőségében fennálló helyzetéhez kapcsolódó előnyöket és kötelezettségeket kell figyelembe venni, kizárva azokat, amelyek az állam közhatalmi minőségéhez kapcsolódnak" ([45]).

([44]) Bizottsági közlemény az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás fogalmáról, C/2016/2946 (HL C 262., 2016.7.19., 1. o.).

([45]) 2013. október 24-i ítélet, Land Burgenland és társai kontra Bizottság, C-214/12 P, C-215/12 P és C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682.

(101) Olaszország azonban azt állítja, hogy az állami támogatásokra vonatkozó szabályokat nem lehet oly módon alkalmazni, amely megakadályozza a tagállamokat abban, hogy olyan intézkedéseket fogadjanak el, amelyek kevésbé költségesek, mint a lehetséges alternatívák, pusztán azért, mert az ilyen intézkedések elválaszthatatlanok lehetnek az állam közjogi jogosultságainak gyakorlásától. Ez a megközelítés gazdaságilag végsősoron észszerűtlen lenne.

4.1.5. *A támogatás összeegyeztethetőségéről*

(102) Az eljárás megindításáról szóló határozatot megelőzően az olasz hatóságok azzal érveltek, hogy ha a két állami kölcsön állami támogatásnak minősülne, akkor megfelelnének a megmentési támogatásra vonatkozó valamennyi összeegyeztethetőségi követelménynek. Az Alitalia nehéz helyzetben lévő vállalkozás, tekintettel a folyamatban lévő rendkívüli vagyonkezelési eljárásra (amely megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás szerinti kollektív fizetésképtelenségi eljárásnak). A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban megjegyezte, hogy mivel az eredeti kölcsönt nem fizették vissza hat hónappal a nyújtását követően, az eredeti kölcsön nem tekinthető összeegyeztethetőnek (mint megmentési támogatás), hanem csak szerkezetátalakítási támogatásnak tekinthető. Olaszország azonban nem terjesztett elő érveket annak alátámasztására, hogy a két állami kölcsön összeegyeztethető szerkezetátalakítási támogatásnak minősülne.

(103) Az eljárás megindításáról szóló határozatot követően Olaszország előadta, hogy a két állami kölcsön megfelel a megmentési támogatásra vonatkozó összeegyeztethetőségi követelményeknek. Először: a megfelelőség kritériumát (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 55. pontja) illetően Olaszország előadta, hogy az eredeti kölcsön hat hónapon belüli visszafizetésének elmulasztása nem sérti a megmentési támogatás megfelelőségére vonatkozó feltételt, mivel az említett iránymutatás a támogatást mentesítik az említett határidőn belüli visszafizetés alól, amennyiben rendelkezésre áll egy felszámolási terv vagy szerkezetátalakítási terv. Olaszország továbbá azzal érvelt, hogy az eredeti kölcsönt és a 300 millió EUR összegű további kölcsönt egyetlen beavatkozásnak kell tekinteni, ami azt jelenti, hogy a hathónapos időszak csak a 300 millió EUR összegű további kölcsön folyósításakor kezdődik.

(104) Másodszor: az arányosságot (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 60. pontja) illetően Olaszország azzal érvelt, hogy a két állami kölcsön arányos volt, mivel azok célja az Alitalia pénzügyi szükségleteinek fedezése volt az értékesítési eljárás befejezéséig, és hogy a szükséges összeg tükrözte a rendkívüli biztosok óvatos megközelítését, amely annak biztosítását célozta, hogy az Alitalia eszközeit átruházzák, és nem veszélyeztetik a két állami kölcsön visszafizetésének feltételeit. Olaszország a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 60. pontja szerinti aktualizált likviditási tervet is benyújtott, amely véleménye szerint tükrözte az Alitalia likviditási igényeit, figyelembe véve számos tényezőt (köztük az Alitalia műveleteiből származó pénzforgalmat, összes nettó beruházását, üzleti jellemzőit, valamint az Alitaliát sajátosan érintő piaci ingadozásokból eredő kockázatokat).

(105) Végezetül: a versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt negatív hatásokkal kapcsolatos (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.6. szakasza szerinti) kritériumot illetően Olaszország azzal érvelt, hogy mivel az Alitaliát rendkívüli vagyonkezelés hatálya alá vonták, az Alitalia csökkentette az utasok és a járatok számát, beszüntette működését bizonyos nagy távolságú és veszteséges útvonalakon, növelte a flotta férőhelykihasználtságát, és jelentős munkaerőköltség-megtakarítást ért el. Olaszország arra is hivatkozik, hogy ha az Alitalia hirtelen leállítaná működését, az negatív következményekkel járna, tekintettel arra, hogy kulcsszerepet játszik az olaszországi légi közlekedési ágazatban. A két állami kölcsön a működés folyamatosságának biztosítása érdekében a minimumra korlátozódott, és nem tette lehetővé az Alitalia terjeszkedését a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás által megengedettnél nagyobb mértékben.

4.2. **Olaszország által az Alitaliával kapcsolatban benyújtott jelentések és tanulmányok**

(106) Bár Olaszország nem nyújtott be előzetes (a folyósítás előtt készített) gazdasági értékelést a két állami kölcsönről, elérhetővé tett különböző dokumentumokat az Alitalia gazdasági helyzetére és üzleti tevékenységére vonatkozóan, amelyeket szakértők és más szervezetek készítettek. A jelen szakasz az Olaszország által az Alitaliával kapcsolatban benyújtott főbb dokumentumokat ismerteti. A dokumentumok egy részét azelőtt készítették el, hogy az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alá került volna, tehát a két állami kölcsön nyújtása előtt (előzetes dokumentumok), míg másokat azután (utólagos dokumentumok).

4.2.1. *Előzetes tanulmányok/dokumentumok*

4.2.1.1. A rehabilitációs terv

(107) A rehabilitációs terv 2016 decemberében készült az olasz csődtörvény 67. cikkében előírt követelményeknek megfelelően, amikor az Etihad számára egyértelmű volt, hogy az Alitalia csőd szélén áll. Az olasz csődtörvényben előírtaknak megfelelően a rehabilitációs terv magában foglalt egy, a 2017 és 2021 közötti időszakra vonatkozó pénzügyi és ipari tervet. Célja az volt, hogy az alábbiak útján 2021-ig helyreállítsa az Alitalia életképességét: i. a hálózat átalakítása és a bevétel növelése évi mintegy 900 millió EUR összeggel ([46]) (különösen a férőhely-kihasználtsági növelése, a nagy távolságú forgalom fejlesztése és a kiegészítő bevételek révén); és ii. az Alitalia költségeinek évi körülbelül 400 millió EUR összeggel történő csökkentése (költséghatékonysági intézkedések és az Alitalia létszámának csökkentése ([47]) [X XXX]-val, a fizetések legfeljebb [20–40] %-kal történő csökkentése). A rehabilitációs terv – amellett, hogy tárgyalta a költségcsökkentő intézkedéseket – azt a becslést is tartalmazta, hogy az Alitalia szerkezetátalakításához és egy új üzleti terv végrehajtásához mintegy 1,4 milliárd EUR sajáttőke-hozzájárulásra van szükség, részben nem pénzjellegű tételekből (például adósságkonverzióból), részben pedig a friss tőkeemelésből. A rehabilitációs terv szerint ennek az eljárásnak az eredményeként az Alitalia 2019-től hitelképesség lett volna.

(108) A terve szereplő becsléseken az állt, hogy az Alitalia nettó eredménye a 2016. évi –458 millió EUR-ról (bezárás előtti adatok) 2021-ben +168 millió EUR-ra, EBITDA-ja pedig a 2016. évi –176 millió EUR-ról 2021-re +441 millió EUR-ra nő.

(109) A terv végrehajtásához a munkaerőt érintő költségcsökkentési intézkedések miatt a szakszervezetek jóváhagyására volt szükség. 2017 áprilisában azonban a szakszervezetek szavaztak a rehabilitációs tervről, megakadályozva a munkaerőköltségek jelentős csökkentését. A rehabilitációs terv elutasítása vezetett ahhoz, hogy az Alitaliát 2017 májusában rendkívüli vagyonkezelés alá vonták.

4.2.1.2. A Roland Berger és a KPMG által a rehabilitációs tervről készített felülvizsgálat

(110) 2017 elején, a szavazás előtt két független üzleti szakértő, nevezetesen a Roland Berger (2017. február 7-én) és a KPMG (2017. március 15.) a korábbi kereskedelmi adatok és a 2016-os előrejelzések alapján felülvizsgálta a rehabilitációs tervet. Ezeket a szakértőket az Alitalia bízta meg egy megállapodás szerinti mandátum keretében azzal, hogy támogassák az Alitalia részvényeseinek és vezetőinek döntéshozatalát. A Roland Berger a rehabilitációs tervben szereplő ipari terv, a KPMG pedig a pénzügyi terv felülvizsgálatát végezte.

(111) Mindkét társaság úgy nyilatkozott, hogy a rehabilitációs terv „Alitalia közelmúltbeli történetének fényében […] ambiciózus”, és jelezték, hogy alapvető fontosságú, hogy valamennyi érdekelt fél (és különösen a szakszervezetek) teljes mértékben elkötelezze magát a terv mellett.

(112) A KPMG felülvizsgálata kiemeli, hogy a terv több éven keresztül történő fenntartásához jelentős finanszírozásra van szükség, a költségmegtakarításra és a bevételgenerálásra vonatkozó elképzeléseket teljeskörűen meg kell valósítani, és valamennyi érdekelt félnek (beleértve a munkavállalókat is) el kell köteleznie magát a terv mellett. A KPMG továbbá felhívta a figyelmet a terv érzékenységére az előre fizetett repülőjegyek értékesítéséből származó bevétel/pénzforgalom alakulásával kapcsolatos pénzügyi feltételezések tekintetében.

4.2.1.3. A rehabilitációs terv Dr. Riccardo Ranalli által készített tanúsítási jelentése

(113) Az olasz csődtörvény értelmében az Alitalia által szolgáltatott adatok valódiságát (megbízhatóság) és a rehabilitációs terv megvalósíthatóságát független szakértőnek kellett ellenőriznie és hitelesítenie. E felülvizsgálat célja annak biztosítása, hogy a terv végrehajtása valóban csökkentse az Alitalia adósságállományát, és a tervezett pénzügyi intézkedések eredményeként megvalósuljon a pénzügyi rehabilitáció. Ezt a tanúsítási jelentést Dr. Riccardo Ranalli okleveles könyvvizsgáló ([48]) állította össze.

([46]) A KPMG független üzleti áttekintése az Alitalia rehabilitációs tervéről, 2017. március 15.
([47]) Uo., a KPMG felülvizsgálatának 58. oldala.
([48]) https://www.ranallieassociati.it/dt_team/riccardo-ranalli/

(114) A Dr. Ranalli által készített tanúsítási jelentés (a továbbiakban: tanúsítási jelentés) felsorolja az Alitalia válságának a rehabilitációs tervben említett okait ([49]):

a) az [Alitalia] társaság függetlensége, tekintettel a hálózati fuvarozókra, amelyek az egymást követő egyesülések révén elérték a verseny megfelelő szintjének biztosításához szükséges kritikus tömeget;

b) a diszkont légitársaságoknak a többi európai országhoz viszonyított nagymértékű elterjedtsége a belföldi piacon (külső ok);

c) a nagy távolságú szegmensben kis piaci részesedés, annak ellenére is, hogy a kereslet nincs kielégítve;

d) nem hatékony költségstruktúra: [X,X] EUR átlagos CASK ([50]) (amely abból ered, hogy kis és közepes távolságra a CASK [XX,XX] EUR, a nagy távolságra pedig [X,XX] EUR), szemben a távolsági fuvarozók 5,31 EUR összegével és a hálózati légi fuvarozók 8,2 EUR összegével (belső ok); valamint

e) az észak-amerikai útvonalakra vonatkozó közös vállalkozási megállapodások miatt a nagy távolságú szegmensben végzett üzleti tevékenység fejlesztésének korlátozása (belső ok).

(115) A 2017. április 28-i tanúsítási jelentés és a 2017. március 15-i megerősítő levél pozitívan tanúsította a rehabilitációs tervet.

4.2.1.4. A standstill-megállapodás

(116) 2017 januárjában az Alitalia, fő részvényese, az Etihad Investment Holding Company LLC és az Alitalia pénzügyi hitelezői feltételes standstill-megállapodást kötöttek. E megállapodás szerint „a naprakésszé tett ipari terv véglegesítéséig és az olasz csődtörvény 76. cikke (3) bekezdésének d) pontja szerinti független szakértő általi tanúsításig […] a társaságnak [Alitalia] időre van szüksége ahhoz, hogy meghatározza többek között az ipari terv keretében a tőke-, pénzügyi és kereskedelmi feltételek javítása érdekében elvégzendő részletes fellépéseket, és megvalósítsa a pénzügyi terv főbb feltételeit". A standstill-megállapodás többek között előírta, hogy az Etihad 100 millió EUR összegű alárendelt részvényesi kölcsönt nyújtson. Ennek folyósítására 2016. december 27-én kerül sor.

(117) A rehabilitációs terv véglegesítése során az Alitalia felvette a kapcsolatot pénzügyi hitelezőivel, és moratóriumot kért pénzügyi kötelezettségeire a standstill-megállapodásban meghatározott feltételek mellett. A standstill-megállapodás 2017. március 31-ig volt érvényes, és tartalmazott egy heti bontásban megadott likviditási tervet is, amely bizonyítja, hogy a standstill-megállapodás és az abban foglalt intézkedések eredményeként 2017. március 31-ig biztosítva volt az Alitalia likviditása.

4.2.2. *Utólagos tanulmányok/dokumentumok*

4.2.2.1. A Leonardo-tanulmány

(118) Amint azt a (60) preambulumbekezdés említi, a rendkívüli biztosok egy független tanácsadót, a Leonardo & Co-t bízták meg azzal, hogy az Alitalia működő egységeinek várható eladási értékét felbecsülje. Azért kérték a becslést, mert a rendkívüli biztosokat törvény kötelezi arra, hogy az Alitaliát ne értékesítsék a piaci referenciaérték alatt. A tanulmányt 2017. szeptember 14-én rendelték meg. 2017. október 16-án a Leonardo & Co megküldte a három rendkívüli biztosnak a tanulmány (a továbbiakban: Leonardo-tanulmány) eredményeit.

(119) A 2017. október 16-i Leonardo-tanulmány célja az volt, hogy az Alitalia működő egységeinek 2017. május 1-jén (a rendkívüli vagyonkezelés kezdetének napján) érvényes eladási értékét megállapítsa. A tanulmány három lehetséges tétel értékét vizsgálta: i. légi közlekedési üzletág (a továbbiakban: légi közlekedési tétel) értékesítése; ii. a földi kiszolgálási üzletág (a továbbiakban: földi kiszolgálás tétel) értékesítése és iii. a két tétel együttes értékesítése (a továbbiakban: teljes tétel vagy egyetlen tétel). A Leonardo-tanulmány eladási értékről készített becslése nem tartalmazza sem az értékesített eszközök kapcsolódó kötelezettségeit, sem pedig a rendkívüli vagyonkezelés kezdete előtt keletkezett kötelezettségeket. A Leonardo & Co által alkalmazott értékmegállapítási módszer az Alitalia értékét az eszközalapú és a nyereségalapú módszert ötvöző vegyes módszerrel becsüli meg. A Leonardo & Co úgy ítéli meg, hogy ez a módszer a legalkalmasabb az Alitaliáéhoz hasonló gazdasági nehézségekkel küzdő vállalkozás értékének becslésére.

([49]) Dr. Riccardo Ranalli 2017. március 15-i megerősítő levele.
([50]) Férőhely-kilométerenkénti költség.

(120) Kiindulópontként: a Leonardo-tanulmányban szereplő eszközök könyv szerinti értéke körülbelül 2,5 milliárd EUR, amely megfelel a teljes tétel keretében átruházandó eszközök könyv szerinti értékének, amely a PriceWaterhouseCoopers (a továbbiakban: PwC) jelentése szerint 2 552 millió EUR. Ezeknek az eszközöknek az értékét ezután korrigálják az Alitalia eszközeihez és működéséhez kapcsolódó (főként a beszállítók felé fennálló) kötelezettségekkel, valamint egy nyereségkorrekcióval. Ez a korrekció a társaságnak az üzleti terv első két évében várható nyereségessége és a hasonló légitársaságok átlagos nyereségessége közötti különbség. Mivel várható volt, hogy az Alitalia a működés első két évében veszteséget könyvel majd el, a nyereségkorrekció negatív volt, ami tovább csökkentette a becsült eladási értéket.

(121) Az üzleti terv megvalósításával kapcsolatos bizonytalanság figyelembevétele érdekében a Leonardo-tanulmány két forgatókönyvet vizsgál az Alitalia működő egységei lehetséges eladási értékének becsléséhez. Az „inerciális forgatókönyv" kidolgozásakor a tehetetlenség szempontjából vizsgálták a kérdést az Alitalia 2017. évi gazdasági és pénzügyi helyzetének tükrében, vagyis a növekedési célok és tipikus ipari stratégiák hiányában. A „reneszánsz forgatókönyv" egy olyan üzleti tervből indult ki, amely azzal számolt, hogy az Alitalia 2017. évi helyzete megváltozik, és rövid és középtávon lehetővé teszi a piaci részesedések és a nyereségesség helyreállítását, és a cél az, hogy a társaság ismét központi szerepet tölthessen be a referenciapiacon.

(122) A Leonardo-tanulmány a tehetetlenségi forgatókönyvben a teljes tétel eladási árát az 280–411 millió EUR közöttire becsüli; reneszánsz forgatókönyvben pedig 495–626 millió EUR közé teszi. A megállapított legmagasabb és a legalacsonyabb érték átlaga 453 millió EUR.

4.2.2.2. Az értékesítendő három működő tétel pénzügyi adatai a PwC szerint

(123) A rendkívüli biztosok 2017. május 1-jén megbízták a PwC-t, hogy ellenőrizze az Alitalia csoport konszolidált pénzügyi kimutatásait, valamint a légi közlekedési tétel, a földi kiszolgálás tétel és a teljes tétel elkülönített mérlegeit. Ezek az elkülönített mérlegek határozták meg az Alitalia eszközeinek értékesítése esetén átruházandó eszközök körét, valamint azt, hogy az értékesítést követően mely mérlegtételek maradnak az Alitaliánál.

(124) A Leonardo & Co a tételek eladási árának becsléséhez ezeket az ellenőrzött pénzügyi kimutatásokat használta fel, abban a formában, ahogy azok a PwC által 2017. szeptember 21-én készített ellenőrzésijelentés-tervezetben szerepeltek ([51]).

(125) A PwC 2017. október 31-re készítette el, és aznapra keltezte ellenőrzési jelentését.

4.2.2.3. A Lufthansa, az EasyJet és az Airport Handling ajánlatában szereplő árak

(126) 2017. október 16-án a pályázati eljárás részeként több társaság nyújtott be ajánlatot az Alitalia tevékenységének részeire (lásd az (59) preambulumbekezdést). Ilyen volt többek között az Airport Handling, az EasyJet és a Lufthansa. A jelen alszakasz ezek főbb jellemzőit foglalja össze.

(127) Az Airport Handling kötelező érvényű ajánlatot tett az Alitalia földi kiszolgálási üzletágára [XX,X] millió EUR összegben, amelyet bizonyos célok elérésétől függően 6,5 millió EUR összeggel egészített ki.

(128) Az easyJet kötelező érvényű ajánlatot tett az Alitalia légi közlekedési üzletágának egy részére (a karbantartási és javítási szolgáltatások kivételével). Az ajánlat csak a rövid távú szállítási tevékenységre vonatkozik ([XXX–XXX] millió EUR értékben). Az EasyJet ajánlatában úgy nyilatkozott, hogy előzetesen [XXX] millió EUR-ra becsülte a nagy távolságú üzletágat, amelynek felvásárlása egy azonosítatlan konzorciumi partnertől függött. Az EasyJet ajánlatában szereplő maximális teljes érték tehát [XXX] millió EUR volt.

(129) A Lufthansa nem kötelező érvényű ajánlata a légi közlekedési tételnek csak egy részére terjed ki (azaz [XX] repülőgépre [XXX]-ból és a személyzetnek csak […]-ra/re), értéke [XXX] millió EUR volt (a tőkésített lízingek nélkül).

([51]) Lásd: Leonardo-tanulmány, 3. oldal.

4.2.3. *Az Alitalia pénzügyi jelentései*

(130) Az Alitalia csoport legfrissebb közzétett kötelező beszámolói a 2015. december 31-i állapotot mutatják. A 2016. évre vonatkozóan nem készültek kötelező pénzügyi kimutatások, mivel az Alitaliát a 2016. évi kötelező beszámoló elfogadása és közzététele előtt rendkívüli vagyonkezelés alá vonták. Azonban a 2016. évre vonatkozó zárás előtti és pro forma pénzügyi adatok, valamint az Alitaliáról szóló előzetes vagy utólagos jelentéseket készítő fontosabb szakértők (azaz a KPMG, a Roland Berger, Dr. Ranalli és a PwC) jelentései is rendelkezésre álltak. E szakértők mindegyike a 2016-os számadatokra támaszkodott az elemzés során. Ezenkívül az Alitalia az olasz csődtörvényben előírtaknak megfelelően 2017. február 28-án pénzügyi kimutatást készített.

(131) A rendkívüli vagyonkezelési eljárás során nem tettek közzé jogszabályban előírt kötelező beszámolókat. Azonban az Alitalia rendkívüli vagyonkezeléséhez kapcsolódó honlap közzétett bizonyos korlátozott pénzügyi adatokat, szabálytalan időközönként, elsősorban a működési EBITDA-ra és a pénzforgalomra fókuszálva (mérleg nélkül) ([52]).

(132) Bár úgy tűnik, hogy a 2015-ös év kivételével egyetlen pénzügyi beszámolót sem ellenőriztek, semmi nem utal arra, hogy a számadatok súlyos mértékben téves képet adnának az Alitalia pénzügyi helyzetéről. Ezen belül a 2016. évi adatok tanúsítását Dr. Ranalli a rehabilitációs tervhez kapcsolódóan elvégezte.

5. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

5.1. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatás megléte

(133) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében „ha a Szerződések másként nem rendelkeznek, a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.

(134) Ebből következik, hogy ahhoz, hogy valamely intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősüljön, a következő együttes feltételeknek kell teljesülniük: i. az intézkedést az államnak kell nyújtania vagy állami forrásból kell nyújtani; ii. az intézkedésnek előnyben kell részesítenie egy vállalkozást; iii. az intézkedésnek szelektívnek kell lennie, azaz bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését kell előnyben részesítenie; és iv. az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

5.1.1. *A vállalkozás fogalma*

(135) Az Alitalia egy olaszországi székhelyű, a légi közlekedési ágazatban működő magánvállalkozás. Az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett vállalkozásnak minősül, mivel valamely piacon szolgáltatások nyújtásával gazdasági tevékenységet folytat ([53]).

5.1.2. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

(136) Amint azt a Bíróság kimondta ([54]), az intézkedéseket akkor lehet az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősíteni, ha a) azokat közvetlenül vagy a rá ruházott hatáskörében eljáró közvetítőn keresztül közvetve állami forrásokból finanszírozzák, és b) azok az államnak betudhatók ([55]).

(137) mivel a két állami kölcsön az olasz kormány és a parlament fellépéséből ered, egyértelműen az olasz államnak betudható. Ezenkívül a két állami kölcsönt az állami költségvetésből finanszírozták, tehát egyértelműen állami forrásokból nyújtották.

([52]) A rendkívüli biztosok 2017. május 2-án, 2017. december 31-én, 2018. március 31-én, 2018. június 30-án és 2018. szeptember 30-án korlátozott pénzügyi információkat tettek közzé az Alitalia rendkívüli vagyonkezeléséhez kapcsolódó honlapon. 2019. március 27-én a rendkívüli biztosok tájékoztatót tettek közzé, amely 2018. december 31-i állapot szerinti bizonyos pénzügyi adatokat tartalmazott.

([53]) 1987. június 16-i ítélet, Bizottság kontra Olaszország, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7. pont.

([54]) 2002. május 16-i ítélet, Franciaország kontra Bizottság (Stardust Marine), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([55]) 1987. október 14-i ítélet, Németország kontra Bizottság, C-248/84, ECLI:EU:C:1987:437, 17. pont.

5.1.3. *Szelektivitás*

(138) Egy intézkedés akkor minősül állami támogatásnak, ha szelektív, annyiban, hogy csak bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését részesíti előnyben.

(139) A két állami kölcsönt egyetlen társaságnak, az Alitaliának nyújtották. A kölcsönök nyújtására tehát eseti alapon került sor, egyetlen társaság részére, és nem voltak elérhetők más, az olasz légi közlekedési ágazatban tevékenykedő, hasonló jogi és ténybeli helyzetben lévő társaságok, illetve más ágazatok számára. Az Alitaliával összehasonlítható társaságok egyike sem volt jogosult az Alitaliának nyújtott támogatásokhoz hasonló intézkedésekre, vagyis e társaságok nem részesültek hasonló finanszírozásban. A két állami kölcsön tehát szelektív.

5.1.4. *Előny*

(140) Az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában az előny olyan gazdasági előny, amelyet egy adott vállalkozás rendes piaci körülmények között – azaz állami beavatkozás nélkül – nem tudott volna megszerezni ([56]).

(141) Az uniós bíróságok ítélkezési gyakorlata szerint a közjogi szervek által végrehajtott gazdasági ügyletek nem biztosítanak előnyt a partnereik számára, ezért nem minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti támogatásnak, ha azokat szokásos piaci feltételek mellett bonyolítják le ([57]). Annak megállapítására, hogy az ügyletet ilyen feltételek mellett hajtották-e végre, a Bizottság a piacgazdasági szereplő tesztet alkalmazza. Ezt a tesztet a különböző gazdasági ügyletek vonatkozásában dolgozták ki. A Bizottság először megvizsgálja, hogy a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazható-e, és amennyiben igen, akkor alkalmazza a két állami kölcsönre.

5.1.4.1. A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazhatósága

(142) A jelen ügyben a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy alkalmazandó-e a piacgazdasági szereplő teszt. Amennyiben a Bizottság azt állapítja meg, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazandó a két állami kölcsönre, akkor a tesztet nem kell alkalmaznia. A Bizottság ezt követően egyszerűen levonhatja azt a következtetést, hogy az Alitalia olyan gazdasági előnyhöz jutott, amelyhez piaci feltételek mellett nem juthatott volna hozzá, vagyis az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett előnyben részesült.

(143) Azonban mivel két állami kölcsönről van szó (az eredeti kölcsönről és a 300 millió EUR összegű további kölcsönről), az alkalmazhatóság értékelése előtt a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy ezeket a kölcsönöket az alkalmazhatóság értékelése céljából el kell-e különíteni, vagy egyetlen beavatkozásnak minősülnek-e. Amennyiben elkülöníthetők, az egyes kölcsönöket külön kell értékelni, különös tekintettel a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazhatóságára. Ezzel szemben, ha a két kölcsön egyetlen intézkedésnek minősül, a Bizottságnak e tekintetben csak egyetlen értékelést kell végeznie a két állami kölcsönre vonatkozóan.

5.1.4.1.1. A két állami kölcsön mint egyetlen intézkedés

(144) A Bizottság határozathozatali gyakorlatával összhangban az ugyanazon vállalkozással kapcsolatban viszonylag rövid időn belül végrehajtott, egymáshoz kapcsolódó, vagy az első beavatkozás idején tervezett vagy előre látható állami beavatkozások egy beavatkozásnak tekinthetők. Másrészről, amennyiben a későbbi beavatkozás a korábbi beavatkozás időpontjában előre nem látható események nyomán vált szükségessé, a két intézkedést alapvetően külön kell értékelni ([58]).

([56]) 1996. július 11-i ítélet, SFEI és társai, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60. pont; 1999. április 29-i ítélet, Spanyolország kontra Bizottság, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41. pont.

([57]) 1996. július 11-i ítélet, SFEI és társai, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60. és 61. pont.

([58]) A Németország által a Berlin Brandenburg repülőtér finanszírozására nyújtott SA.35378 állami támogatásról szóló, 2012. december 19-i bizottsági határozat (HL C 36., 2013.2.8., 10. o.) (14)–(33) preambulumbekezdése.

(145) Annak vizsgálata során, hogy a két állami kölcsön egyetlen beavatkozásnak minősül-e, a Bizottság figyelembe veszi i. a szóban forgó két állami kölcsön időrendjét; ii. célját; és iii. a társaság (pénzügyi és kockázati) helyzetét annak a döntésnek az idején, amely nyomán az egyes állami kölcsönöket nyújtották ([59]).

(146) A Bizottság véleménye szerint az eredeti kölcsönt és a 300 millió EUR összegű további kölcsönt az alkalmazhatóság értékelése során egyetlen intézkedésnek kell tekinteni.

(147) Először: a szóban forgó kölcsönök időrendjét illetően megjegyzendő, hogy a kettőt gyors egymásutánban tették elérhetővé: az eredeti kölcsönt 2017. május 2-án, majd – kevesebb mint hat hónappal később – a 300 millió EUR összegű további kölcsönt 2017. október 16-án. Ezenkívül Olaszország rövid hosszabbítások sorozatával módosította e kölcsönök lejárati napját (lásd a (19) és (30) preambulumbekezdést), végül összehangolta és *de facto* egyetlen intézkedésben egyesítette azokat (lásd a (31) és (32) preambulumbekezdést).

(148) Másodszor: amint az a (17) és (19) preambulumbekezdésből kitűnik, a két állami kölcsönt konkrét céllal nyújtották, nevezetesen azért, hogy biztosítsák az Alitalia légi közlekedési szolgáltatásainak folytonosságát addig, amíg a rendkívüli biztosok be nem fejezik a gazdaságfejlesztési miniszter által finanszírozott programot, azaz az Alitalia szerkezetátalakítását vagy eszközeinek értékesítését. Ezeket a kölcsönöket olasz állam nyújtotta, és nem történt kísérlet arra, hogy más forrásokból szerezzenek finanszírozást.

(149) A 148/2017. sz. törvényerejű rendelet kifejezetten úgy rendelkezik, hogy a 300 millió UR összegű további kölcsön az eredeti kölcsön megnövelése (lásd a (19) preambulumbekezdést). Ezenkívül az olasz hatóságok a finanszírozást egyetlen intézkedésként írták le a Bizottságnak benyújtott értesítésben, amelyben azt is kifejtették, hogy a támogatás folyósítására három részletben került sor ([60]). Ezt a leírást az olasz hatóságok későbbi beadványai is megerősítik ([61]).

(150) A két állami kölcsön feltételei az összegen és az eredeti futamidőn kívül azonosak; ezenkívül a 300 millió EUR összegű további kölcsön nyújtásáról szóló rendelet is hivatkozik az eredeti kölcsön nyújtásáról szóló rendeletre, kimondva, hogy a „finanszírozást növelik". A két állami kölcsönt a lejárat napjának szinkronizálásával valójában egyetlen intézkedésbe vonták össze (lásd a (30), (31) és (32) preambulumbekezdést).

(151) Harmadszor: az Alitalia pénzügyi helyzete és kockázati profilja abban a két időpontban, amikor a két állami kölcsön nyújtására vonatkozó döntést meghozták, lényegében azonos volt. A pénzügyi helyzet és a kockázati profil összehasonlítását az 5.1.4.2. szakasz tartalmazza. A teljesség kedvéért azonban a Bizottság megjegyzi, hogy az Alitalia pénzügyi helyzetére és kockázati profiljára a két állami kölcsön nyújtásakor a következők voltak jellemzők:

a) az Alitalia fizetésképtelen volt, és rendkívüli vagyonkezelés alatt állt. Ennek megfelelően a működését szabályozó jogi rendszer tekintetében semmilyen változás nem állt be;

b) a két állami kölcsön feltételei az összegen és a lejárat napján kívül azonosak voltak. Ez azt mutatja, hogy Olaszország szempontjából a kockázati profil lényegében azonos volt;

c) bár az Alitalia a 300 millió EUR összegű további kölcsön nyújtásakor 545 millió EUR készpénzzel rendelkezett, ez főként az eredeti kölcsön révén rendelkezésre bocsátott készpénz volt, azaz nem származott jelentős mértékben költségmegtakarításokból vagy megnövekedett bevételekből. Az Alitalia nem tudott pozitív pénzforgalmat generálni tevékenységeinek finanszírozásához, és veszteséges műveleteinek finanszírozásához külső finanszírozást vett igénybe (lásd a (228) preambulumbekezdést).

(152) Ezenkívül az eredeti kölcsön nyújtása idején – az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alá helyezésekor előre jelzett likviditási igényeire tekintettel – előre látható volt, hogy további finanszírozásra lesz szükség, ha az eladásra vagy a szerkezetátalakításra nem kerül sor hat hónapon belül (lásd a (246)–(248) preambulumbekezdést).

([59]) 2013. március 19-i ítélet, Bouygues and Bouygues Télécom kontra Bizottság és társai, C-399/10 P és C-401/10 P egyesített ügyek, ECLI :EU:C:2013:175, 104. pont; 2010. szeptember 13-i ítélet, Görögország és társai kontra Bizottság, T-415/05, T-416/05 és T-423/05 egyesített ügyek, ECLI :EU:T:2010:386, 177. pont; 1998. szeptember 15-i ítélet, BP Chemicals kontra Bizottság, T-11/95, ECLI :EU:T:1998:199, 170. és 171. pont.

([60]) Lásd: értesítési űrlap, 5.5. pont.

([61]) Lásd többek között az Olaszország által a Bizottságnak 2018. január 24-én küldött levél 1. pontjának b) alpontját és a 2018. május 25-i levél 6. pontját.

(153) A Bizottság azon a véleményen van, hogy Olaszország konkrét célja az volt, hogy elegendő finanszírozást biztosítson az Alitalia működésének fenntartásához addig, amíg eszközeit el nem lehet adni. Ez az álláspont a következő elemeken alapul:

a) a kormányzat különböző minisztereinek nyilatkozatai (lásd az (51) és az azt követő preambulumbekezdéseket);

b) Olaszország érvei, amelyek megerősítik, hogy az Alitalia rendszerszintű jelentőséggel bír Olaszország teljes légi közlekedési ágazata számára, és a kormány úgy gondolta, hogy a társaság túlságosan nagy ahhoz, hogy csődbe menjen;

c) az Alitalia készpénzigényének kvázi automatikus fedezése, valamint a két állami kölcsön lejárati napjának automatikus módosítása későbbi dátumra és az értékesítési eljárás meghosszabbítása;

d) az, hogy az eredeti kölcsön nyújtása óta Olaszország nem járt el kifejezetten oly módon, amely azt célozta volna, hogy a befektetett összeget visszanyerje befektetését, és nem is adta jelét ilyen szándéknak;

e) Olaszország nem kérte a két állami kölcsön lejárat előtti visszafizetését. Nem indította meg a felszámolást, de legalábbis nem törekedett arra, hogy elkerülje a két állami kölcsön futamidejének meghosszabbítását arra tekintettel, hogy nem készült olyan tanulmány, amely értékelte volna azt, hogy mennyiben változott a két állami kölcsönnek az arra megállapított időpontban történő visszafizetésének a valószínűsége;

f) a két állami kölcsön futamidejének szisztematikus meghosszabbításai miatt a két állami kölcsön lejártakor esedékessé váló kamat kifizetésére nem került sor, és a kamat 2019. május 31-étől kezdve nem halmozódott tovább.

(154) Ennek megfelelően a Bizottság úgy véli, hogy a két állami kölcsön a jelen határozat alkalmazásában egyetlen intézkedésnek minősül.

(155) A Bizottság az alkalmazhatóságot két szempont alapján fogja megvizsgálni: azt értékelve, hogy i. Olaszország elegendő előzetes bizonyítékot nyújtott-e be arra vonatkozóan, hogy gazdasági szereplőként járt el, és ii. hogy az állam nem gazdasági szereplőként, hanem hatóságként járt-e el a két állami kölcsön nyújtásakor.

(156) A fent említett következtetés (amely szerint a két állami kölcsön nem választható el egymástól) kapcsán megjegyzendő, hogy a Bizottság alábbiakban ismertetett alkalmazhatósági elemzése értelemszerűen alkalmazandó lenne abban az esetben is, ha a két állami kölcsön két külön intézkedésnek minősülne.

5.1.4.1.2. Olaszország hatóságként, nem pedig piacgazdasági szereplőként járt el

(157) A Bizottság úgy véli, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható ebben az ügyben. Az összes rendelkezésre álló bizonyíték azt mutatja, hogy Olaszország közhatalomként, következetesen lépett fel annak érdekében, hogy megmentse az Alitaliát a csődtől, és fenntartsa működését.

(158) Előzetes megjegyzésként a Bizottság emlékeztet arra, hogy a Bíróság korábban úgy vélte, hogy a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazhatósága végső soron attól függ, hogy az állam részvényesi minőségében és nem hatósági minőségben biztosít-e gazdasági előnyt a tulajdonában lévő vállalkozásnak ([62]). Ugyanis azok az állami beavatkozások, melyek az államra mint hatóságra háruló kötelezettségek teljesítésére irányulnak, nem hasonlíthatók össze egy piacgazdasági magánbefektető beavatkozásaival ([63]).

(159) Annak meghatározása érdekében, hogy az állam által nyújtott két állami kölcsön az államhatalom gyakorlását jelenti-e, vagy az állam mint részvényesként által vállalt kötelezettségekből erednek-e, a Bizottság nemcsak e kölcsönök formáját vizsgálja meg, hanem i. természetüket és tárgyukat, ii. a felhasználásuk hátterét, iii. az elérni kívánt célt, valamint iv. a két állami kölcsönre vonatkozó szabályokat is.

(160) Ha az állam beavatkozása – tekintettel annak jellegére és tárgyára, valamint az elérni kívánt célra – nem minősül magánbefektető által megvalósítható befektetésnek, az azt jelenti, hogy az állam mint hatóság avatkozott be, ami kizárja a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazását ([64]).

([62]) 2012. június 5-i ítélet, Bizottságkontra EDF, C-124/10 P, ECLI :EU:C:2012:318, 79–82. és 87. pont.
([63]) 2009. december 15-i ítélet, EDF kontra Bizottság, T-156/04, ECLI :EU:T:2009:505, 228. pont.
([64]) E tekintetben lásd: ítélet, Bizottság kontra EDF, C-124/10 P, ECLI :EU:C:2012:318, 30., 86. és 87. pont.

Az intézkedés jellege és tárgya

(161) Amint arra a 2.1. szakasz is kitér, a szóban forgó intézkedés az Olaszország által az Alitalia részére 2017. május 2-án, illetve 2017. október 16-án nyújtott két állami kölcsönből állt.

Az intézkedés kontextusa

(162) Az állam kezdettől fogva következetesen, egyértelműen hatóságként járt el (azzal a céllal, hogy megmentse az Alitaliát a felszámolástól) nem pedig egy társaságba befektető részvényesként vagy hitelezőként. Ezt a különböző miniszterek nyilvános nyilatkozatai is alátámasztják (lásd a 2.5. pontot).

(163) Az Alitalia folyamatosan és erősen veszteséges volt azóta, hogy a CAI 2008-ban felvásárolta. Kudarcot vallottak az Alitalia részvényeseinek arra irányuló kísérletei, hogy az Alitaliát a rehabilitációs tervvel helyes pályájára állítsák, mivel a munkavállalók 2017. április 26-án elutasították a tervet. Ez vezetett az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alá helyezéséhez (lásd a (41) és azt követő preambulumbekezdéseket). Az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alatt továbbra is veszteséges maradt.

(164) Nincs arra mutató bizonyíték, hogy a rehabilitációs terv elutasítását követően, de még a rendkívüli vagyonkezelés alá helyezés előtt lett volna olyan befektető, amely hajlandó közbelépni és az Alitaliát működő üzemként felvásárolni, akár névleges áron is. Arra sincs bizonyíték, hogy a pénzügyi intézmények készek lettek volna jelentős kölcsöneszközöket biztosítani ahhoz, hogy megfelelő likviditást biztosítsanak a folyamatos működéshez.

(165) A két állami kölcsön nyújtásakor az Alitalia a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében vett nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősült, és kevés esélye volt arra, hogy rövid vagy középtávon nyereségessé váljon (lásd a (41), a (66) és a (218)–(229) preambulumbekezdést).

A célkitűzések

(166) Az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alá vonásának kifejezett célja az Alitalia által nyújtott szállítási szolgáltatások folytonosságának biztosítása és eszközei értékének megőrzése volt.

(167) Az Alitalia mint fizetésképtelen társaság lényegében kiszorult a hitelpiacokról, és közvetlen, illetve hosszabb távú likviditási problémái miatt az olasz államtól függött, amely a két állami kölcsönt nyújtotta.

(168) Amint az a 2. pontban részletesen kifejtésre került, az eredeti kölcsön nyújtásának fő célja az volt, hogy elkerülhető legyen az Alitalia által nyújtott szolgáltatás megszakadása, lehetővé váljon a belföldi és nemzetközi légi járatok fenntartása, és ezzel megelőzhetők legyenek a társadalmi nehézségek és a felhasználókat érő súlyos kényelmetlenségek. Olaszország azt is előadta, hogy e szolgáltatás megszakadása többek között sértené az Olaszországon belüli területi folytonossághoz való jogot, amelyet az olasz alkotmány biztosít. A 300 millió EUR összegű további kölcsönt ugyanebből az okból, valamint az Alitalia eszközei elidegenítésnek megkönnyítése érdekében nyújtották. Az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés hatálya alá helyezésének célja és a két állami kölcsön célja lényegét tekintve láthatólag nem különbözik egymástól.

(169) Ezt az értékelést támasztják alá a miniszterek által mind az eredeti kölcsön, mind pedig a 300 millió EUR összegű további kölcsön nyújtását megelőzően tett nyilvános nyilatkozatok is (lásd a 2.5. szakaszt), nevezetesen, hogy a kormány fő célja az volt, hogy elkerülje a légi közlekedési szolgáltatások hirtelen megszakadását és megelőzze az Alitalia piacról való kilépésének közvetlen és közvetett következményeit. Ilyen volt például az Olaszország gazdaságára gyakorolt hatás, valamint az adófizetők állítólagos további veszteségeinek megelőzése. E nyilatkozatok szerint a cél az volt, hogy a rendkívüli biztosok lehetőséget kapjanak arra, hogy vevőt találjanak. Ez a cél tükröződik a két állami kölcsön nyújtásáról rendelkező szabályozásban, valamint Olaszország saját beadványaiban (lásd a (78) és az azt követő preambulumbekezdéseket), amelyek szerint e kölcsönökre az Alitalia gazdálkodási szükségleteinek kielégítéséhez, valamint a szolgáltatások megszakításának és az abból eredő társadalmi nehézségeknek és kellemetlenségeknek az elkerüléséhez volt szükség.

(170) Az olasz kormány tagjai által az események idején tett nyilatkozatok (lásd a 2.5. szakaszt) alátámasztják azt a nézetet, hogy Olaszország nem egy piacgazdasági szereplő indokai alapján nyújtotta a két állami kölcsönt. A két állami kölcsön nyújtására vonatkozó döntés célja az volt, hogy *„a repülés leállítása elképzelhetetlen, mivel az összeköttetések veszélybe kerülnének, és az utasok kárt szenvednének”* ([65]), továbbá ez: *„nem engedhetjük meg, hogy egyik napról a másikra leálljon, mert akkor megszűnne az összeköttetés az ország részei között”* ([66]), és *„a repülőgépek egyik pillanatról másikra történő leállítása sokkal nagyobb költséget okozna az olasz adófizetőknek”*. ([67])

(171) Amint az a 4.1. pont is kifejti, Olaszország részletesen ismertette, hogy milyen zavarral járt volna az Alitalia piacról való kilépése, e tekintetben megemlítve a foglalással rendelkező utasok számát és a kiállított jegyek számát.

(172) A fenti elemek vizsgálatát követően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a két állami kölcsönnek a fő célja (vagyis az, hogy az Alitalia folytassa működését) nem az állam mint piacgazdasági szereplő pénzügyi érdekeihez kapcsolódott, hanem inkább közrendi oka volt. Ennek következtében az a lehetőség, hogy az állam a két állami kölcsönnel összefüggésben esetlegesen nyereségre tesz szert, akár csak hosszú távon is – még ha bizonyítható is lenne, hogy volt ilyen – csak járulékos jellegű szempont volt a két állami kölcsön nyújtására vonatkozó döntés során.

(173) Ezenkívül a Bíróság megállapította, hogy a valamely vállalkozás által nyújtott szállítási szolgáltatások folytonosságának biztosítása olyan megtérülés, amelyet egy magánbefektető nem vesz figyelembe ([68]).

(174) Továbbá: a két állami kölcsön lejárati napját rendszeresen elhalasztották, és az állam az Alitalia kamatfizetési kötelezettségét is elhalasztotta az új lejárati napokig. A növekedésről szóló törvényerejű rendelet értelmében a két állami kölcsön kamatának felhalmozódása 2019. május 31-től kezdve megszűnt. Ez arra is rávilágít, hogy a 6 hónapos európai bankközi kamatláb + 10 % kamatláb mértékű mint kamatláb – amely Olaszország állítása szerint bizonyítja azt, hogy Olaszország piacgazdasági szereplőként járt el (lásd a (95) preambulumbekezdést) – pusztán mesterséges, mivel az állam mint hitelező soha nem kapott ellentételezést sem a likviditással kapcsolatban felmerült költségeiért, sem pedig az Alitaliához kapcsolódó hitelkockázatért, melyeket egy piacgazdasági hitelező fedezni kívánt volna. Mindez – az Olaszország által benyújtandó előzetes tanulmány hiányával együtt, amely azt mutatná be, hogy az államnak pénzügyi érdeke fűződött a meghosszabbításokhoz, valamint a kamatkedvezmény megfizetéséhez a kontrafaktuális forgatókönyvre való átállás helyett – arra enged következtetni, hogy az állam hatóságként járt el az Alitalia tekintetében. Ez a magatartás– nevezetesen az említett halasztások külön előzetes vizsgálat nélkül történő engedélyezése és a kamatfizetés megkövetelésének elmulasztása (ami oda vezetett, hogy 2019. május 31-től kezdve a kamatok felhalmozódása megállt) – nem felel meg a piacgazdasági szereplő magatartásának, hanem hatósági érdeket tükröz, ami jelen esetben az Alitalia által nyújtott szállítási szolgáltatás folytonosságának fenntartása.

Az intézkedésre vonatkozó szabályok

(175) A szóban forgó két állami kölcsön *sui generis* és *ad hoc* jellegű. Külön törvényerejű rendeleteket fogadtak el, amelyek előírják e kölcsönök nyújtását és későbbi meghosszabbítását, továbbá *de facto* összevonásukat egyetlen intézkedéssé. A két állami kölcsönt a gazdaságfejlesztési miniszter költségvetéséből finanszírozták. Ezenkívül e kölcsönök folyósítását külön miniszteri rendeletek írták elő.

(176) Az e kölcsönökhöz szükséges pénz tehát az általános állami költségvetésből származott.

Következtetés

(177) Következésképpen meg kell jegyezni, hogy az intézkedésről – jellege és tárgya, kontextusa, célja és a rá vonatkozó szabályok alapján – megállapítható, hogy rendelkezik a hatósági jogosítványok körébe tartozó intézkedések jellemzőivel. Következésképpen a magánbefektető teszt nem alkalmazható rá.

5.1.4.1.3. A piacgazdasági szereplő Olaszország által elvégzett tesztjének hiánya

(178) A Bíróság korábban úgy vélte, hogy „a magánbefektető kritériumának alkalmazása végeredményben attól függ, hogy az érintett tagállam részvényesi minőségében, ne pedig közhatalmi szervként nyújtson gazdasági előnyt a hozzá tartozó vállalkozásnak.” ([69])

([65]) Lásd az (51) preambulumbekezdést.
([66]) Lásd az (52) preambulumbekezdést.
([67]) Lásd az (54) preambulumbekezdést.
([68]) 2019. december 19-i ítélet, Arriva Italia és társai, C-385/18, ECLI :EU:C:2019:1121, 73. pont.
([69]) 2012. június 5-i ítélet, Bizottság kontra EDF, C-124/10 P, ECLI :EU:C:2012:318, 81. pont.

(179) Amennyiben egy tagállam a közigazgatási eljárás során a piacgazdasági szereplő tesztre hivatkozik, köteles „[e] gyértelműen, objektív, ellenőrizhető és korabeli szempontok alapján bizonyítani, hogy a végrehajtott intézkedés az ő részvényesi minőségéből ered, valamint, hogy az előírt előzetes gazdasági értékeléseken alapul” ([70]). E bizonyítékokból világosan ki kell tűnnie, hogy az érintett tagállam a ténylegesen végrehajtott intézkedésből eredő piaci megtérülési rátát bizonyító, indokolással ellátott értékelés alapján, a gazdasági előny nyújtása előtt vagy azzal egyidejűleg döntött a beruházás végrehajtásáról.

(180) Továbbá: „azon kérdés mérlegelése szempontjából, hogy ugyanazt az intézkedést egy rendes piaci feltételek mellett működő, az államéhoz lehető legközelebbi helyzetben lévő magánbefektető is megtette volna-e, az államnak csak a részvényesi minőségében fennálló helyzetéhez kapcsolódó előnyöket és kötelezettségeket kell figyelembe venni, kizárva azokat, amelyek az állam közhatalmi minőségéhez kapcsolódnak” ([71]). Ebből következik, hogy különbséget kell tenni az állam azon szerepei között, amikor egyrészt valamely vállalkozás részvényeseként, másrészt pedig közhatalmi szervként jár el.

(181) Ezzel összefüggésben szükség lehet olyan bizonyítékok bemutatására, amelyekből kitűnik, hogy a döntés olyan gazdasági értékeléseken alapult, amelyek összemérhetők azokkal, amelyeket a jelen ügy körülményei között az említett tagállaméhoz lehető legközelebbi helyzetben lévő, észszerűen gondolkodó magánbefektető az említett befektetés végrehajtása előtt lefolytatott volna annak érdekében, hogy meghatározza az ilyen befektetés jövőbeni nyereségességét.

(182) Amint arra a Törvényszék ([72]) emlékeztet, hogy „amíg a Bizottság feladata a magánbefektető kritériumát alkalmazni és az érintett tagállamot felhívni arra, hogy ennek érdekében közölje vele az összes releváns információt, addig e tagállam, illetve […] az érintett közvállalkozás feladata az olyan adatok rendelkezésre bocsátása, amelyekből kitűnik, hogy e vállalkozás elvégezte a szóban forgó intézkedés nyereségességének olyan előzetes értékelését, amely összehasonlítható azzal, amelyet egy magánbefektető hasonló helyzetben elvégeztetett volna”.

(183) Továbbá a Bíróság kijelentette, hogy „az említett előny nyújtása után lefolytatott gazdasági értékelések, az érintett tagállam által végrehajtott befektetés tényleges nyereségességének visszamenőleges megállapítása, vagy a ténylegesen lefolytatott eljárás megválasztásának utólagos igazolásai nem lehetnek elegendőek annak bizonyításához, hogy e tagállam az előny nyújtása előtt vagy azzal egyidejűleg részvényesi minőségében ilyen döntést hozott”. ([73])

(184) Olaszország nem teljesítette a piacgazdasági szereplő teszt jelen ügyben való alkalmazhatóságának bizonyításához szükséges minimális bizonyítási szintet.

(185) Amint azt a (83) preambulumbekezdés is megjegyzi, a Bizottság ismételt kérései ellenére Olaszország nem nyújtott be semmilyen okirati bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a két állami kölcsön nyújtását megelőzően értékelte volna azt, hogy e kölcsönök esetében a befektetés potenciálisan megtérülhet. Nem nyújtott be továbbá értékelést a visszafizetés valószínűségéről, arról, hogy mekkora a valószínűsége annak, hogy az Alitalia saját forrásaiból vagy az Alitalia értékesítéséből származó bevételekből megtörténik a visszafizetés (beleértve kapcsolódó a kamatokat is), továbbá a visszafizetés elmaradásának kockázatáról. Ez mind az eredeti, mind a 300 millió EUR összegű további kölcsönre érvényes.

(186) Amint azt a 4.2. pont kifejti, Olaszország ugyan benyújtott olyan jelentéseket és információkat az Alitaliáról, amelyek a két állami kölcsön nyújtása előtt rendelkezésre álltak, és amelyeket a két állami kölcsön nyújtását megelőző gazdasági értékeléstől eltérő célokból készítettek, azonban ezek a jelentések és információk még a visszafizetés puszta valószínűségét sem támasztják alá, és nem felelnek azoknak a követelményeknek sem, amelyeket az uniós bíróságok a két állami kölcsön nyereségességének előzetes értékelése kapcsán elfogadható bizonyítékokra vonatkozóan határoztak meg.

([70]) 2018. január 16-i ítélet, EDF kontra Bizottság, T-747/15, ECLI :EU:T:2018 :6, 142. pont, és 2019. december 19-i ítélet, Arriva Italia és társai, C-385/18, ECLI :EU:C:2019:1121, 48. pont.

([71]) 2019. december 19-i ítélet, Arriva Italia és társai, C-385/18, ECLI :EU:C:2019:1121, 47. pont, és 2012. június 5-i ítélet, Bizottság kontra EDF, C-124/10 P, ECLI :EU:C:2012:318, 79. pont és a hivatkozott ítélkezési gyakorlat. Lásd továbbá: 2020. december 10-i ítélet, Comune di Milano kontra Bizottság, C-160/09 P, ECLI :EU:C:2020:1012, 106. pont.

([72]) 2015. június 25-i ítélet, SACE and Sace BT kontra Bizottság, T-305/13, ECLI :EU:T:2015:435, 184. pont.

([73]) 2012. június 5-i ítélet, Bizottság kontra EDF, C-124/10 P, ECLI :EU:C:2012:318, 85. pont.

(187) Ezenkívül az olasz hatóságok nem tudták bizonyítani, hogy létezik egy olyan dokumentum, amelyet a kölcsön nyújtására vonatkozó döntés előtt vagy azzal egy időben készítettek, amely üzleti tervnek minősülhet, továbbá egy olyan nyereségességi értékelés, amely tartalmaz többek között egy, a két állami kölcsön visszafizetésének valószínűségét és árazásának megfelelőségét vizsgáló gazdasági értékelést. Semmi nem utal arra, hogy az olasz közigazgatás, kormány vagy parlamenti képviselők a két állami kölcsön nyújtására vonatkozó közigazgatási és jogszabályi rendelkezések elfogadása előtt megvizsgálták és megvitatták volna az üzleti tervet vagy a két állami kölcsön nyereségességét.

(188) Olaszország tehát nem felelt meg a bizonyítási követelménynek, amely szerint a tagállam köteles a gazdasági előny nyújtására vonatkozó döntés előtt vagy azzal egyidejűleg megállapított objektív és ellenőrizhető bizonyítékok alapján egyértelműen bizonyítani, hogy az intézkedés a piaci szereplőként eljáró államnak betudható, eleget téve ezzel a piacgazdasági szereplő tesztnek a két állami kölcsön tekintetében való alkalmazásával kapcsolatos bizonyítási tehernek.

5.1.4.1.4. Az alkalmazhatóság értékelése a 300 millió EUR összegű kölcsön esetében.

(189) Amint azt a (154) preambulumbekezdés megemlíti, a Bizottság úgy véli, hogy az alkalmazhatóság értékelése szempontjából a két állami kölcsön egyetlen intézkedésnek minősül. Mindazonáltal, ha a 300 millió EUR összegű további kölcsönt külön vizsgálnák, akkor a piacgazdasági szereplő teszt a Bizottság véleménye szerint nem lenne alkalmazható.

(190) A 300 millió EUR összegű további kölcsönt az eredeti kölcsön céljával egyező célból nyújtották. A fő különbség az volt, hogy addigra az olasz hatóságok a szerkezetátalakítás helyett az Alitalia eszközeinek eladása mellett döntöttek (lásd az (59) preambulumbekezdést).

(191) Olaszország szerint ezt többek között az értékesítési eljárás sikeres lezárásának lehetővé tétele érdekében nyújtották. Amint azt a (20) preambulumbekezdés is kimondja, fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a 300 millió EUR összegű további kölcsönt a szállítási kötelezettségek teljesítésének biztosítására nyújtották az eszközök elidegenítéséig tartó időszakra. Ebben a tekintetben az akkori miniszteri nyilatkozatokból az is kiderül, hogy Olaszország elsődleges érdekei nem a piacgazdasági szereplőre jellemző érdekek voltak, hiszen az infrastruktúráért és közlekedésért felelős akkori miniszter a következőket nyilatkozta: „Az Alitaliát nem áron alul akarjuk eladni, hanem értékesíteni kívánjuk. Megvizsgáljuk, mi történt a Lufthansa által felvásárolt Air Berlinnel: felére csökkentették a repülőgépek és a személyzet számát. De az alapvető üzleti tevékenység megszakítása minden eseten mindenki számára kudarc.” ([74]) Amint e nyilatkozatból kikövetkeztethető, a piaci feltételek mellett végrehajtott értékesítés következményei – vagyis az Air Berlin Lufthansa általi felvásárlása – negatív társadalmi következményekkel jártak a foglalkoztatás tekintetében, amit viszont egyetlen piacgazdasági szereplő sem vett volna figyelembe. Ennek megfelelően, bár a 300 millió EUR összegű további kölcsön állítólagos célja az volt, hogy lehetővé tegye az értékesítési folyamat befejezését, a kormány döntését a piacgazdasági szereplőre nem jellemző megfontolások befolyásolták.

5.1.4.1.5. Olaszországnak a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazhatóságára vonatkozó érvei és a Bizottság megállapításai

(192) A fentiekből kikövetkeztethető, hogy a két állami kölcsönnek a fő célja (vagyis az, hogy az Alitalia folytassa működését) nem az állam mint piacgazdasági szereplő pénzügyi érdekeihez kapcsolódott, hanem inkább közrendi oka volt. Ennek következtében az a lehetőség, hogy az állam esetlegesen nyereségre tesz szert, akár csak hosszú távon is – még ha bizonyítható is lenne, hogy volt ilyen – csak járulékos jellegű szempont volt a két állami kölcsön nyújtására vonatkozó döntés során.

(193) Olaszország előadta, hogy a két állami kölcsön célja az Alitalia sürgős gazdálkodási szükségleteinek kielégítése és a szolgáltatás megszakadásának elkerülése volt, ami súlyos társadalmi problémákhoz vezethetett volna. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezek is olyan elemek, amelyeket egyetlen hitelező sem vett volna figyelembe.

(194) E tekintetben Olaszország azzal érvel, hogy az Alitalia részvényesei esetében kisajátítást alkalmaztak akkor, amikor az Alitaliát a rendkívüli vagyonkezelési eljárás alá vonták, mely során három rendkívüli biztos irányítása alá került, akik köztisztviselőként vették át a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló Alitalia feletti ellenőrzést. Olaszország tehát azt állítja, hogy az Alitalia eredményéhez fűződő érdeke a részvényesi érdekkel azonos.

([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) A Bizottság ezt az érvelést nem tudja elfogadni. Az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alá helyezésével Olaszország nem piacgazdasági szereplőként, hanem állami szabályozási jogkörét gyakorolva járt el, abból a célból, hogy megtartsa a csőd kockázatának kitett vállalkozás eszközeinek értékét. Ezzel Olaszország egy *sui generis* rendelkezéssel (lásd a (18) preambulumbekezdést) egyoldalúan megváltoztatta az Alitalia hitelezőinek rangsorát, ami pedig nem hasonlítható össze az olyan lépésekkel, amelyeket magánszemélyek megtehetnek. Az elsőbbség változása azt jelentette, hogy a kölcsön visszafizetése elsőbbséget élvezett az Alitalia rendkívüli vagyonkezelése alatt fennálló egyéb tartozásokkal szemben. Csak az államnak van hatásköre arra, hogy az összes fennálló követelést (köztük az előresorolt adósságot) alárendelje az újabb követeléseknek. Ez a jog a magánhitelezőket és általában a magánszemélyeket nem illeti meg. E tekintetben Olaszország hatóságként végzett tevékenysége elválaszthatatlan a kölcsön nyújtójaként végzett tevékenységétől. Olaszország azzal a céllal gyakorolta közhatalmát, hogy közvetlenül e hatalom kihasználását követően kedvező befektetési helyzetet teremtsen; ilyen hatáskörrel egyetlen piacgazdasági szereplő sem rendelkezik ([75]).

(196) Másodszor: Olaszország maga is megerősíti, hogy azok az érdekek, amelyeket a rendkívüli biztosoknak a jogszabályok szerint figyelembe kell venniük, széles körűek, és magukban foglalják az érdekelt felek sokféle csoportját, például a hitelezőket, az ügyfeleket, a munkavállalókat és a beszállítókat, vagyis nem kizárólag a részvényeseket.

(197) Olaszország azt állítja, hogy piaci befektetőként járt el a két állami kölcsön nyújtásakor, mivel ha nem avatkozott volna be, az államnál 1,3 milliárd EUR összegű kötelezettség jelentkezett volna i. a munkanélküliséggel kapcsolatos költségek miatt; ii. az Alitalia felszámolásához kapcsolódó költségek miatt, beleértve a repülőtereken a veszélyhelyzet-kezelés során a közrenddel kapcsolatban felmerülő költségeket és az utasoknak járó kártérítést; és iii. a beszállítókra gyakorolt negatív továbbgyűrűző hatások miatt. Ezenkívül az állam a be nem fizetett adók miatt veszteségeket szenvedett volna el.

(198) E megfontolások azonban éppen az ellentétét bizonyítják Olaszország állításának, vagyis azt, hogy Olaszország célja az Alitalia működésének költségektől független fenntartása volt, elsősorban olyan elemeket véve figyelembe, amelyeket egy piacgazdasági szereplő nem vett volna figyelembe.

(199) Amint azt a Bíróság kijelentette: „azon kérdés mérlegelése szempontjából, hogy ugyanazt az intézkedést egy rendes piaci feltételek mellett működő, az államéhoz lehető legközelebbi helyzetben lévő magánszereplő is megtette volna-e, az államnak csak a magánszereplői minőségében fennálló helyzetéhez kapcsolódó előnyöket és kötelezettségeket kell figyelembe venni, kizárva azokat, amelyek az állam közhatalmi minőségéhez kapcsolódnak” ([76]).

(200) A munkanélküliséggel kapcsolatos költségek tekintetében megjegyzendő, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatával összhangban az elbocsátások, a munkanélküli ellátások és az ipari infrastruktúra ([77]) szerkezetátalakításához nyújtott támogatás következtében az államnál felmerült költségek nem tekinthetők a piacgazdasági szereplő szempontjából relevánsnak.

(201) A be nem fizetett adók tekintetében ugyanez az elv alkalmazandó: az állam az adókivetés terén közhatalmi előjogát gyakorolja. E tekintetben megjegyzendő, hogy annak meghatározása érdekében, hogy az állam által hozott intézkedések közhatalom gyakorlásának minősülnek-e, vagy az állam mint részvényes által vállalt kötelezettségekből erednek, nem az intézkedések formáját, hanem jellegüket, tárgyukat és a rájuk vonatkozó szabályokat, valamint az elérni kívánt célt kell figyelembe venni ([78]). Jelen esetben a meg nem fizetett adók olyan veszteségeket jelentenének, amelyeket rendes körülmények között Olaszország állami minőségében szenvedne el, nem pedig az Alitalia részvényeseként. Az adók meg nem fizetésének elkerülése tehát nem tekinthető olyan ellentételezésnek, amelyre az állam az Alitalia hitelezőjeként vagy részvényeseként szert tehetett volna.

([75]) Lásd: A Bizottság (EU) 2018/1498 határozata (2017. december 21.) az Olaszország által az Ilva S.p.A. in Amministrazione Straordinaria javára végrehajtott SA.38613. (2016/C) (korábbi 2015/NN) számú állami támogatásról és intézkedésről (HL 2018 L 253., 2018.10.9., 45. o.), (155) preambulumbekezdés.

([76]) 2018. március 6-i ítélet, Bizottság kontra FIH Holding and FIH Erhversbank, C-579/16 P, ECLI :EU:C:2018:159, 56. pont; 2012. június 5-i ítélet, Bizottság kontra EDF, C-124/10 P, ECLI :EU:C:2012:318, 79. pont és a hivatkozott ítélkezési gyakorlat; és 2013. október 24-i ítélet, Land Burgenland és társai kontra Bizottság, C-214/12 P, C-215/12 P és C-223/12 P, ECLI :EU:C:2013:682, 52. pont.

([77]) 2018. március 6-i ítélet, Bizottság kontra FIH Holding and FIH Erhversbank, C-579/16 P, ECLI :EU:C:2018:159, 56. pont; 1994. szeptember 14-i ítélet, Spanyolország kontra Bizottság, C-278/92–C-280/92, ECLI :EU:C:1994:325, 22. pont; és 2019. december 19-i ítélet, Arriva Italia és társai, C-385/18, ECLI :EU:C:2019:1121, 73. pont.

([78]) E tekintetben lásd: 1994. január 19-i ítélet, SAT Fluggesellschaft, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, 30. pont.

(202) Az Alitalia felszámolásához kapcsolódó költségeket illetően (beleértve a repülőtereken a veszélyhelyzet-kezelés során a közrenddel kapcsolatban felmerülő költségeket és az utasoknak járó kártérítést, amelyeket Olaszország állítása szerint az állam viselne) megjegyzendő, hogy ezek olyan költségek, amelyek Olaszországnál mint hatóságnál jelentkeznének, és a fent említett ítélkezési gyakorlatnak megfelelően nem lehet azokat figyelembe venni a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazhatóságának értékelésekor.

(203) Végezetül: egyetlen magánbefektető vagy hitelező sem venné figyelembe a vállalkozás harmadik félnek minősülő beszállítóira gyakorolt kedvezőtlen továbbgyűrűző hatásokat, amikor úgy dönt, hogy finanszírozást nyújt e vállalkozásnak.

A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazhatóságával kapcsolatos következtetés

(204) Ezen indokok alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható a két állami kölcsönre, mivel i. Olaszország a két állami kölcsön Alitaliának történő nyújtásával egyértelműen hatósági minőségében járt el, és ii. Olaszország nem tett eleget a bizonyítási tehernek, mivel nem végezte el a két állami kölcsön várható nyereségességének előzetes értékelését, és azt sem értékelte, hogy a várható nyereségesség összhangban áll-e a piaci feltételekkel.

5.1.4.2. A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása

(205) Az 5.1.4.1. szakaszban foglalt értékelés sérelme nélkül – amelyben a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazandó – a Bizottság másodlagos érvelés útján azt állapítja meg, hogy még ha alkalmazandó is lenne a piacgazdasági szereplő teszt, a két állami kölcsön akkor is gazdasági előnyhöz juttatta az Alitaliát.

5.1.4.2.1. Információforrások

(206) Ahogy azt a (106) preambulumbekezdés is említi, jóllehet Olaszország nem végezte el az intézkedések előzetes értékelését, számos dokumentum és jelentés állt Olaszország rendelkezésére, amelyek alapul szolgálhattak volna az Alitalia számára nyújtott két állami kölcsönön elvégzett piacgazdasági szereplő teszthez.

(207) A 4.2.1. szakasz felsorolja azokat a főbb előzetes információforrásokat, amelyeket Olaszország elérhetővé tett és amelyek véleménye szerint relevánsak voltak a piacgazdasági szereplő értékelés szempontjából, valamint már az eredeti kölcsön nyújtása előtt rendelkezésre álltak. Amint azt az 5.1.4.1. szakaszban már kifejtettük, e dokumentumok egyike sem az eredeti kölcsön vagy az azt követő 300 millió EUR összegű kölcsön gazdasági észszerűségének (vagyis nyereségesség és a visszafizetéshez kapcsolódó kockázat) értékelése céljából készült. Tehát e dokumentumok egyike sem teszi lehetővé az olyan piacgazdasági szereplő értékelést, amelyet egy piaci szereplő a kölcsönök nyújtása előtt elvégzett volna (vagyis annak értékelését, hogy a két állami kölcsön és feltételeik piaci feltételek mellett is megvalósulhatnak-e, azaz piacgazdasági szereplő is nyújtotta volna-e azokat). Az e dokumentumokban szereplő információkat azonban Olaszország az eredeti kölcsön és az azt követő kölcsön nyújtásakor felhasználhatta volna az előzetes piacgazdasági szereplő értékeléshez. A Bizottság ezeket a dokumentumokat fogja felhasználni arra, hogy elvégezze a piacgazdasági szereplő tesztet a két állami kölcsön tekintetében.

(208) Ezen túlmenően a Bizottság vizsgálati kötelezettségének teljeskörű teljesítése érdekében egyéb olyan információkat is figyelembe vesz és értékel, amelyek felhasználhatók annak ellenőrzésére, hogy a két állami kölcsön előnyhöz juttatta-e az Alitaliát. Az e célra felhasználandó további információk azok a jelentések (a 4.2.2. szakaszban ismertetett „utólagos tanulmányok”), amelyek az eredeti kölcsön nyújtása után álltak Olaszország rendelkezésére, a hivatalos vizsgálatba beavatkozó különböző felek által benyújtott információk, valamint a Bizottság által a nyilvánosan hozzáférhető forrásokból gyűjtött információk.

5.1.4.2.2. A két állami kölcsönre alkalmazott piacgazdasági szereplő teszt logikája

(209) Annak értékeléséhez, hogy a két állami kölcsön gazdasági előnyhöz juttatta-e az Alitaliát, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy egy feltételezett piacgazdasági szereplő (ebben az esetben egy „magánhitelező”) azonos feltételek mellett rendelkezésre bocsájtotta volna-e ezt a két kölcsönt ([79]). Ez az értékelés a következő lépéseket foglalja magában. Először: meg kell vizsgálni az Alitalia hitelképességét, vagyis azt, hogy képes-e visszafizetni ezt a tartozást. Másodszor: ha az Alitalia hitelképesnek minősül, az értékelésnek meg kell vizsgálnia, hogy a két állami kölcsön feltételei összhangban állnak-e a hasonló piaci ügyletek feltételeivel. Ennek az értékelésnek a két állami kölcsön feltételeit (kamatlábak, biztosítékok, a kielégítési sorrendben betöltött hely, futamidő, visszafizetési ütemezés) kell összevetnie azokkal a feltételekkel, amelyeket egy magánhitelező hasonló hiteleknél meghatározott volna.

([79]) 2007. november 22-i ítélet, Spanyolország kontra Bizottság, C-525/04 P, ECLI:EU:C:2007:698; 2013. január 24-i ítélet, Frucona Košice kontra Bizottság, C-73/11 P, ECLI:EU:C:2013:32; és 1999. június 29-i ítélet, DM Transport, C-256/97, ECLI:EU:C:1999:332.

(210) Ezenkívül egy piacgazdasági szereplő gazdasági megfontolásai eltérőek lehetnek attól függően, hogy van-e kitettsége az kölcsönt felvevő társasággal szemben. A Bizottság értékelni fogja az olasz állam Alitaliával szembeni korábbi kitettségét. Az alábbiakban bemutatottak szerint (lásd a (239) preambulumbekezdést), a korábbi kitettség nem volt releváns a két állami kölcsönön elvégzett piacgazdasági szereplő értékelés szempontjából. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az olasz állam helyében egy piacgazdasági szereplő (nevezetesen egy hitelező) a két állami kölcsön egyetlen értékelését végezte volna el.

(211) Az Alitalia eredeti kölcsön időpontjában fennálló pénzügyi helyzetének leírása után az alábbi szakaszok a piacgazdasági szereplő tesztet három különböző forgatókönyv szerint ismertetik és alkalmazzák. E forgatókönyvek a következők: a szerkezetátalakítási forgatókönyv, amely az Alitalia folyamatos működését feltételezi; az értékesítési forgatókönyv, amely az Alitalia vagy működési eszközei harmadik fél részére történő értékesítését feltételezi; és, amennyire csak lehetséges, a felszámolási forgatókönyv, amely azt feltételezi, hogy az eszközöket a felszámolás során értékesítik.

(212) A Bizottság piacgazdasági szereplőre vonatkozó értékelése két lehetőséget is figyelembe vesz: a két állami kölcsönt mint külön intézkedéseket és a két állami kölcsönt mint egyetlen intézkedést. Ez nem érinti a Bizottság 5.1.4.1.1. szakaszban foglalt következtetését, amely szerint a két állami kölcsön egyetlen intézkedést képez.

5.1.4.2.3. Az eredeti kölcsön értékelése

Bevezetés

(213) Egy piacgazdasági hitelező az eredeti kölcsön nyújtásakor a következő két összeget hasonlította volna össze:

1. A 630 millió EUR összegű adósság törlesztése a hathónapos futamidő lejártakor, amely összeg egyenlő a tőkeösszeg (600 millió EUR) és a hathónapos időszakra számított 10 %-os kamat összegével; valamint

2. az Alitalia számára a kölcsön hathónapos futamidejének lejáratakor várhatóan rendelkezésre álló készpénz.

(214) Az eredeti kölcsön akkor áll összhangban a piaci feltételekkel, ha az utóbbi összeg (a fenti 2. pont) meghaladja az előbbi összeget (a fenti 1. pont). Más szóval meg kell vizsgálni, hogy egy piacgazdasági hitelező elvárná-e az Alitaliától, hogy elegendő készpénzt termeljen ahhoz, hogy a hathónapos időszak lejáratkor kamatokkal együtt visszafizesse a kölcsönt ([80]).

(215) Továbbá: egy piacgazdasági hitelező értékelte volna az eredeti kölcsön kockázatosságát is, amely olyan jellemzőktől függ, mint például a kielégítési sorrendben betöltött hely, a futamidő és a biztosítékkal történő fedezés, valamint az Alitalia pénzügyi helyzete. Ennek az értékelésnek az alapján egy piacgazdasági hitelező olyan kamatlábat választott volna, amely tükrözi a kölcsön kockázatosságát. A piaci feltételeknek való megfelelés egy másik szükséges feltétele tehát az, hogy a 10 %-os kamatláb tükrözze a kölcsön kockázatosságát.

(216) Ezenkívül az eredeti kölcsön nyújtásának időpontjában, 2017. május 2-án egy piacgazdasági hitelező úgy ítélte volna meg, hogy a rendkívüli biztosok előtt nyitva álló lehetőségek a következők: 1. az Alitalia szerkezetátalakítása; vagy 2. az Alitalia értékesítése működő üzemként vagy eszközei értékesítése útján. Egy piacgazdasági hitelező az Alitalia pénzügyi helyzetére vonatkozóan a következő elemeket is értékelte volna: múltbeli pénzügyi teljesítmény, eszközök és kötelezettségek, valamint a várható jövőbeni pénzforgalom.

(217) A következő alszakaszokban a Bizottság azt az értékelést rekonstruálja, amelyet egy piacgazdasági hitelező az eredeti kölcsön nyújtása előtt elvégzett volna. A Bizottság először bemutatja az Alitaliának az eredeti kölcsön időpontjában fennálló pénzügyi helyzetét, majd a (211) preambulumbekezdésben leírt mindhárom forgatókönyvre nézve értékeli, hogy az eredeti kölcsön megfelelt-e a piaci feltételeknek, ellenőrizve, hogy teljesülnek-e a (214)–(216) preambulumbekezdésben leírt szükséges feltételek.

([80]) Tekintettel arra, hogy a kölcsön nyújtásakor a kölcsön „super senior" státuszú volt, és a rendkívüli vagyonkezelési eljárás miatt befagyasztották az Alitalia összes fennálló adósságát, a piacgazdasági hitelező elsőként az értékesítésből származó bevételekhez fért volna hozzá. A Bizottság megjegyzi, hogy a növekedésről szóló 2019. április 30-i törvényerejű rendelet által bevezetett módosítások következtében az eredeti kölcsön elveszítette „super senior" státuszát.

5.1.4.2.3.1. Az Alitalia pénzügyi helyzete az eredeti kölcsön időpontjában

(218) Az Alitalia korábbi pénzügyi teljesítményét, valamint a rendkívüli vagyonkezelés alá helyezéskor és az eredeti kölcsön nyújtásakor fennálló helyzetét a saját részvényesei megfelelően ismertetik a rehabilitációs tervben (amelyről a 4.2.1.1. szakasz nyújt tájékoztatást) és a 2017. február 28-i pénzügyi jelentésben. A rehabilitációs tervet az Alitalia részvényesei 2016 decemberében állították össze, hogy bemutassák a társaság belső szerkezetátalakítására vonatkozó javaslatukat (lásd a (107)–(109) preambulumbekezdést). A rehabilitációs terv – az Alitaliának a 2016 decembere és 2021 decembere közötti időszakban történő rehabilitációjára vonatkozó terv mellett – részletes elemzést tartalmaz az Alitalia 2009 és 2015 közötti pénzügyi teljesítményéről.

(219) A rehabilitációs tervből kitűnik, hogy a 2009 és 2012 közötti időszakban a CAI (a csődbe ment Alitalia Linee Aeree Italiane eszközeit 2008-ban felvásárló konzorcium) tulajdonában álló Alitalia 800 millió EUR halmozott veszteséget könyvelt el. Ezek a veszteségek hatására egy új hároméves stratégiai tervet fogadtak el a 2013 és 2016 közötti időszakra nézve, amelynek célja a nyereségesség helyreállítása volt. Ez a terv azonban nem bizonyult sikeresnek, és az Alitalia 2013-ban 569 millió EUR veszteséget, 2014-ben pedig 578 millió EUR veszteséget könyvelt el ([81]).

(220) A rehabilitációs terv arról számol be, hogy a 2009 és 2014 közötti időszakban az Alitalia csaknem [több mint egymilliárd] EUR veszteséget könyvelt el, amely mintegy [kevesebb mint egymilliárd] EUR összegű negatív működési pénzforgalmat is magában foglalt. Ebben az időszakban az Alitaliának 1,5 milliárd EUR összegű tőkeinjekcióra és 1,2 milliárd EUR összegű kötelezettségvállalásra volt szüksége. Érdemes megjegyezni, hogy a rehabilitációs terv azt is jelzi, hogy a 2010 és 2013 közötti időszakban a légi közlekedési ágazat összességében nőtt, és pozitív nyereséget könyvelt el ([82]). A Bizottság emiatt úgy véli, hogy ezek a negatív eredmények az Alitalia esetében láthatólag inkább a társaságra jellemzőek, semmint a negatív makrogazdasági fejlemények következményei.

(221) A rehabilitációs tervből az is kitűnik, hogy ez a fenntarthatatlan helyzet vezetett oda, hogy az Alitalia hosszú távú életképességének helyreállítása érdekében új ipari és pénzügyi partnert kellett felkutatni. Ez a partner az Etihad volt, amely 2015 januárjában vásárolta fel az Alitalia 49 %-át. 2015 januárjától az új Alitalia-SAI társaság működőképessé vált.

(222) Azonban az Etihad által az Alitalia stabilizálására tett kísérlet sikertelennek bizonyult. 2016 decemberében az Alitalia-SAI részvényesei azt tapasztalták, hogy az Etihad belépését követően, 2015 januárja és 2016 decembere között a társaság [500–800] millió EUR halmozott nettó veszteséget jelentett a két évre vonatkozóan ([83]). Ez a halmozott veszteség évente [250–500] millió EUR veszteségnek felel meg, amely érték összhangban áll a 2009 és 2014 közötti időszakban jelentett éves veszteséggel. Ha azonban a nem ismétlődő tételeket (főként az egyszeri bevételeket) nem vesszük figyelembe, a veszteség [több mint egymilliárd] EUR ([84]). Összességében elmondható, hogy ez a jelentős veszteség is arra enged következtetni, hogy 2015 és 2016 között az Alitalia-SAI társaság csődbe ment.

2. táblázat

Az Alitalia csoport egyes adatai

[…]

(223) Az Alitalia szerkezetátalakítására irányuló korábbi kísérletek ismételt kudarcait a rehabilitációs terv 3.1.3.B. ábrája is összefoglalja, amelyet az alábbi 1. ábra mutat be.

(224) Az 1. ábrán a körökkel jelölt zöld vonalak az Alitalia szerkezetátalakítására 2009 és 2016 között bejelentett különböző stratégiai terveket szemléltetik. Ezek a tervek a bevételek meredek növekedését prognosztizálták. A négyzetekkel jelölt piros vonal a tényleges bevételeket jelzi, és azt mutatja, hogy a stratégiai tervek előrejelzései hogyan térnek el jelentősen a tényleges adatoktól. Ezenkívül a tényleges adatok arra engednek következtetni, hogy az Alitalia bevételei tovább romlottak a 2012 és 2016 közötti időszakban, és a fellendülésnek semmiféle jelét nem mutatták.

([81]) Rehabilitációs terv, 24–25. oldal.
([82]) Rehabilitációs terv, 22. oldal.
([83]) Rehabilitációs terv, 31. oldal.
([84]) Lásd: 2. táblázat, az Alitalia csoport főbb adatai. Az 1,2 milliárd EUR összegű veszteség a 2015. évi 468 millió EUR és a 2016. évi 697 millió EUR veszteség összege, felfelé kerekítve.

1. ábra

Az Alitalia stratégiai tervek szerinti nettó nyereségének (zöld) és tényleges nyereségének (piros) összehasonlítása

[…]

(225) Az 1. ábrán szereplő adatok összességében azt mutatják, hogy az Alitalia súlyos, tartósan nehéz helyzetben volt (legalább 2009-től kezdődően), és abban az időszakban sem tudott pozitív megtérülést elérni, amikor a légi közlekedési ágazat még összességében növekedett. Az elhúzódó nehéz pénzügyi helyzetet súlyosbította az Alitalia szerkezetátalakítására irányuló különböző kísérletek ismételt kudarca is.

(226) A rehabilitációs terv – amelyet a szakszervezetek 2017 áprilisában elutasítottak – a részvényesek által a szerkezetátalakításra tett utolsó kísérlet volt, amelyet követően az Alitaliát rendkívüli vagyonkezelés alá vonták és fizetésképtelennek nyilvánították.

(227) Várható volt, hogy a rehabilitációs terv végrehajtásának hiányában az Alitalia teljesítménye és nyereségessége nem fog drasztikusan megváltozni, hanem legjobb esetben is csak a 2015. és 2016. évi teljesítményt fogja tükrözni. Még ha a rehabilitációs tervet végre is hajtották volna, rövid távon a hat hónap alatt (az eredeti kölcsön futamideje alatt) vagy akár az azt követő 12 hónap alatt az Alitalia nyereségessége és nettó pénzforgalom-termelő képessége tekintetében nem lett volna várható tényleges pozitív változás.

(228) A 2. táblázat azt mutatja, hogy az Alitalia szabad pénzforgalma 2015-ben negatív [240–350] millió EUR, 2016-ban pedig negatív [240–350] millió EUR volt. A Bizottság megjegyzi, hogy az Alitalia nem tudott pozitív pénzforgalmat generálni működésének finanszírozására (és még kevésbé tudta volna adósságát visszafizetni), ehelyett veszteséges működésének finanszírozása érdekében külső forrásokra (banki és kötvényfinanszírozásra, az előre fizetett jegyfoglalások és a harmadik felek felé fennálló szállítói kötelezettségek megnövekedett egyenlegére) támaszkodott. Továbbá 2017 januárjában és februárjában, vagyis éppen két hónappal később az Alitalia [100–300] millió EUR összegű EBIT-veszteségről számolt be, és [XXX] millió EUR összegű negatív szabad pénzforgalmat könyvelt el.

(229) Végül 2017 májusában, amikor az Alitalia fizetésképtelenséget jelentett, negatív saját tőkéje –[XXX] millió EUR volt, teljes kötelezettségállománya pedig [X,X] milliárd EUR ([85]) (lásd a 2. táblázatot).

5.1.4.2.3.2. Korábbi kitettség

Részvényesként

(230) A Bizottság meggyőződött arról, hogy az olasz államnak mint közvetett részvényesnek korábbi kitettsége volt az Alitalia felé. Ez a kitettség abból ered, hogy az olasz állam általi ellenőrzést gyakorolt a Poste Italiane fölött ([86]), amely a CAI 2 %–ával rendelkezett, amely viszont az Alitalia 51 %-ával rendelkezett. Következésképpen az olasz állam az Alitalia közvetett részvényese volt, körülbelül 1 %-os részesedéssel. 2017 májusában az olasz állam részvényese volt a Monte dei Paschi di Siena S.p.A. banknak is, amelynek a tulajdonában volt a CAI mintegy 10 %-a (és így az Alitalia mintegy 5 %-a, mivel a CAI az Alitalia részvényeinek 51 %-ával rendelkezett). Az olasz állam mint részvényes Alitalia felé való kitettségének mértéke körülbelül 6 %-os volt.

(231) A Bizottság megállapítja, hogy a két kölcsön nyújtásáról hozott döntés idején az Alitaliával szembeni közvetett és viszonylag csekély mértékű kitettség nem indokolhatta azt, hogy Olaszország kölcsönt nyújtson az Alitaliának.

(232) Először: az eredeti kölcsön visszafizetéséhez kapcsolódó kockázatok (lásd a (151) és (214) preambulumbekezdést) igen magasak voltak, és a további kockázatos adósságok révén csak súlyosbították volna az állam Alitaliával szembeni kitettségét. Továbbá: tekintettel arra, hogy a fizetésképtelenség előtt fennálló pénzügyi tartozások összege meghaladta az [X] milliárd EUR-t (lásd a 2. táblázatot), valószínűtlen volt, hogy az Alitalia részvényesei az eszközök eladása esetén egyáltalán behajthattak volna.

([85]) A PwC 2017. október 12-i jelentése a rendkívüli vagyonkezeléshez.

([86]) Az olasz állam a Poste Italiane összesen 65 %-át ellenőrzi, mivel közvetlenül (az olasz gazdasági és pénzügyminisztériumon keresztül) 30 %-os, közvetve pedig további 35 %-os részesedéssel rendelkezik (az olasz kormány ellenőrzése alatt álló Cassa Depositi e Prestiti pénzügyi eszközön keresztül).

(233) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az olasz hatóságok azt is megerősítették, hogy az Alitalia részvényesei esetében kisajátítást alkalmaztak akkor, amikor az Alitaliát a rendkívüli vagyonkezelési eljárás alá vonták (lásd a (194) preambulumbekezdést). Ennek alapján egyértelmű, hogy az esetleges korábbi kitettség ebben a konkrét esetben nem releváns, mivel amikor az Alitalia fizetésképtelenséget jelentett, azzal megszűnt minden korábbi, részesedés formájában fennálló korábbi kitettség.

(234) Ezt a megállapítást támasztja alá továbbá az is, hogy az Alitalia akkori többi részvényese (például az Intesa vagy az Unicredit bank, és az olyan ágazati szereplők, mint például az Atlantia, az Etihad vagy az Air France-KLM) nem nyújtott kölcsönt azután, hogy az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alá vonták. Ezek a szereplők a rendkívüli vagyonkezelés során nem finanszírozták az Alitaliát – még azok sem, amelyek magasabb kitettségekkel rendelkeztek az Alitalia felé. Ha a kölcsönnyújtás gazdasági szempontból a legjobb válaszreakció volna a korábbi kitettség védelmére, akkor a Bizottság számíthatott volna arra, hogy az Alitalia számára is magántámogatás is található. Azonban a rendkívüli vagyonkezelés megkezdését követően csak az állam lépett fel az Alitalia hitelezőjeként.

Hitelezőként

(235) A Bizottság ugyanakkor azt is megjegyzi, hogy a 2016. évi standstill-megállapodás értelmében az olasz állam a Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A részvényeseként fennálló közvetett kitettségén túl közvetetten (a fizetésképtelenséget megelőzően kölcsönt nyújtó hitelezőként) is ki volt téve az Alitaliának. Ennek oka, hogy az állam e bank részvényese volt, és részesedése a 2016 decembere és 2017 augusztusa között 4,0 %-ról 52 %-ra nőtt.

(236) A 2016. évi standstill-megállapodás melléklete értelmében a Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A. Alitaliával szembeni kitettsége [10–20] millió EUR rövid lejáratú kötelezettséget és [15–25] millió EUR hitelkeretet foglalt magában.

(237) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a kitettség korlátozott jelentőséggel bír, tekintettel arra, hogy viszonylag kis mértéke arányban áll a légitársaságnak a standstill-megállapodás szerinti általános kötelezettségeivel: Az Alitalia [120–160] millió EUR összegű rövid lejáratú kötelezettséggel, [120–160] millió EUR összegű hitelkerettel, [450–650] millió EUR összegű kötvénnyel, [X,X] milliárd EUR összegű operatív lízinggel és [több mint 2,5] milliárd EUR összegű teljes kötelezettséggel rendelkezett. Ezenkívül az olasz államnak a Banca Monte dei Paschin keresztüli kitettsége is viszonylag alacsony volt ahhoz a kiegészítő finanszírozáshoz képest, amelyet az olasz állam nyújtott az eredeti kölcsönnel ([87]).

(238) A Bizottság úgy véli, hogy ilyen kis mértékű kitettség nem változtatott volna azon az értékelésen, amelyet egy piacgazdasági szereplő annak mérlegelése céljából végzett volna, hogy finanszírozza-e az Alitaliát 600 millió EUR összeggel (az eredeti kölcsön), amelyet a 300 millió EUR összegű további kölcsön követett.

(239) Összességében elmondható, hogy egy, az olasz állam helyzetéhez hasonló helyzetben lévő piacgazdasági szereplő az Alitiali részére nyújtandó kölcsönnel kapcsolatban meghozott döntése során figyelmen kívül hagyta volna az Alitalia részére a fizetésképtelenséget megelőzően kölcsön nyújtó hitelezőként fennálló közvetett kitettségét, valamint az Alitalia kisebbségi közvetett részvényeseként fennálló közvetett kitettségét.

5.1.4.2.3.3. Az eredeti állami kölcsönön elvégzett piacgazdasági szereplő értékelés a szerkezetátalakítási forgatókönyv esetén

(240) Az eredeti kölcsön nyújtására 2017. május 2-án került sor, amikor az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alá került (lásd a (16) preambulumbekezdést). Ekkor még nem született döntés a rendkívüli vagyonkezelési programról, és az Alitalia szerkezetátalakításának lehetősége fennállt (lásd az (58) és (59) preambulumbekezdést).

(241) E forgatókönyv szerint a piacgazdasági szereplő ezt követően megvizsgálná az Alitalia jövedelemtermelő potenciálját, és értékelné annak valószínűségét, hogy az Alitalia a lejáratkor vissza tudja-e fizetni a kölcsönt és az ahhoz kapcsolódó kamatokat.

(242) mivel a kölcsön eredeti futamideje hat hónap volt, egy piacgazdasági szereplő az eredeti kölcsön 2017. májusi rendelkezésre bocsátása előtt a rendelkezésre álló információk alapján várhatólag ellenőrizte volna az Alitalia 2017. október végéig várható készpénzhelyzetét.

([87]) Ha az állam 50 %-os részesedéssel rendelkezett volna a Banca Monte dei Paschiban, az Alitalia felé fennálló kitettsége legfeljebb 20 millió EUR összeget tett volna ki ([18 millió EUR rövid lejáratú kötelezettség + 20 millió EUR összegű hitelkeret] x 50 %).

(243) Az olasz hatóságok nem nyújtottak be olyan tanulmányt vagy értékelést, amelyet az eredeti kölcsön nyújtása előtt készítettek volna el, holott egy piacgazdasági szereplő elvégezte volna ezt az értékelést. Azonban (jóllehet csak utólagosan) így is van lehetőség szimulálni annak az értékelésnek az eredményét, amelyet Olaszországnak az eredeti kölcsön nyújtása előtt el kellett volna végeznie, ha piacgazdasági szereplőként eljárva az előzetesen rendelkezésre álló információk alapján ilyen értékelést végzett volna.

(244) Bár a piacgazdasági szereplő teszt előretekintésre lehetőséget adó információkon alapuló teszt, Olaszország megvizsgálhatta volna az Alitalia múltbeli pénzügyi adatait, és tudomására juthatott volna, hogy a 2015 és 2016 közötti időszakban az rendelkezésére álló szabad pénzforgalom csökkent. A (228) preambulumbekezdésben foglaltak szerint az Alitalia mind 2015-ben, mind 2016-ban negatív szabad pénzforgalmat könyvelt el, 2017 januárjában és februárjában pedig a pénzkiáramlás arányosan még nagyobb mértéket öltött. Továbbá: tekintettel arra, hogy az Alitaliát rendkívüli vagyonkezelés alá vonták, előre látható volt, hogy az Alitalia pénzforgalma a (247) preambulumbekezdésben említett kockázatok és bizonytalanságok miatt még kedvezőtlenebb lesz. Ezekből az elemekből az olasz hatóságok arra következtethettek volna, hogy 2017 májusa és októbere között az Alitalia az eredeti kölcsönt felhasználja működési kiadásainak finanszírozására (a szerkezetátalakítási költségeket nem számítva), és nem valószínű, hogy 2017 októberében visszafizeti az eredeti kölcsön tőkeösszegét és kamatait.

(245) Az Alitalia 2017. október végén várható készpénzhelyzetének értékelésére szolgáló másik módszer az Alitalia pénzforgalmi előrejelzésének megszerzése lett volna. 2017. május 4-én a rendkívüli biztosok kérelmezték az eredeti kölcsönt (a továbbiakban: „eredeti kölcsönkérelem"). A kérelem tartalmazott egy likviditási előrejelzést, amely 2019. október végéig tartó időszakra vonatkozott, mely időszak körülbelül megfelel az eredeti kölcsön futamidejének.

(246) A likviditási előrejelzés a likviditási terv alapján 671 millió EUR készpénzigényt prognosztizált a rendkívüli vagyonkezelés első hat hónapjára, vagyis a 2017 májusa és októbere közötti időszakra. A likviditási terv állami támogatás hiányában 2017. május 2-án 74 millió EUR összegű eredeti készpénzegyenleget, 2017. október végén pedig mínusz 597 millió EUR összegű végső készpénzegyenleget feltételezett. A részletes előrejelzést a 3. táblázat tartalmazza; ebben a havi pénzforgalmi előrejelzés is látható.

3. táblázat

Pénzforgalmi előrejelzések 2017. október 31-ig

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

Forrás: A 2017. május 4-i eredeti hitelkérelem melléklete.

(247) Az eredeti hitelkérelem szerint a likviditási előrejelzés súlyosan instabil helyzetben készült: további sztrájkok voltak várhatók az Alitalianál; fennállt annak a kockázata is, hogy a hitelkártya-társaságok egyoldalúan visszavonhatják vissza az előre kifizetett repülőjegyeket, a szolgáltatók pedig megtagadják a szolgáltatásnyújtást. Ezenkívül az üzemanyagárak ingadozása sem volt ismert. A terv továbbá nem tartalmazta a munkavállalók létszámcsökkentésével kapcsolatos szerkezetátalakítási költségeket, és az üzleti tervnek csak részleges végrehajtását irányozta elő.

(248) Mindazonáltal az eredeti hitelkérelem egyértelműen olyan helyzetet mutat, ahol nem volt várható az, hogy az Alitalia az eredeti kölcsönt a pénzforgalmából visszafizeti. Az előrejelzések azt mutatják, hogy a rendkívüli biztosok azt várták, hogy teljes mértékben felhasználják az eredeti kölcsön összegét (tekintettel arra, hogy a 2017. október végi készpénzhelyzet mínusz 597 millió EUR volt). Ezért az Alitalia pénzforgalma alapján nem volt várható az eredeti kölcsön tőkeösszegének vagy kamatának visszafizetése.

(249) Összefoglalva: a szerkezetátalakítási forgatókönyv szerint egy, az olasz állam helyzetéhez hasonló helyzetben lévő piacgazdasági szereplő az értékelés során figyelembe vette volna az Alitalia 2017 májusában rendelkezésre álló múltbeli és várható pénzforgalmi pozícióit. Ezeknek az információknak az alapján arra a következtetésre jutott volna, hogy az Alitalia 2017 májusa és októbere között várható pénzforgalma nem lesz elegendő az eredeti kölcsön tőkeösszegének és az esetleges kamatoknak a visszafizetéséhez. Tehát piacgazdasági szereplő nem nyújtott volna ilyen kölcsönt az Alitaliának. Mivel piacgazdasági szereplő nem nyújtott volna ilyen kölcsönt az Alitaliának, nem szükséges állást foglalni az Olaszország által az eredeti kölcsönre megállapított kamatlábról.

(250) A következő szakaszban a Bizottság értékeli, hogy az eredeti kölcsönt az értékesítési forgatókönyv szerint a piaci feltételekkel összhangban lévőnek lehetett volna-e tekinteni, és a (332) preambulumbekezdésben bemutatja, hogy ez az értékelés hogyan támasztja alá a szerkezetátalakítási forgatókönyvre vonatkozó következtetést.

5.1.4.2.3.4. Piacgazdasági szereplő értékelés az értékesítési forgatókönyv esetén

(251) Az értékesítési forgatókönyv szerint egy piacgazdasági hitelező arra számítana, hogy az eredeti kölcsön lejáratakor rendelkezésre álló készpénz összege a következő tényezőktől függ majd:

1. a készpénz, amelyet az Alitalia az eredeti kölcsön felvételétől az eladásáig generál vagy veszít, vagyis a készpénzegyenleg változása;

2. az értékesítési folyamat befejezésének időzítése; valamint

3. az értékesítésből származó bevételek.

(252) Egy piacgazdasági hitelező az eredeti kölcsön nyújtása előtt ezt a három tényezőt értékelte volna, és mindegyikkel kapcsolatban elvárásokat fogalmazott volna meg. Majd ezt követően, e várakozások alapján döntött volna arról, hogy nyújt-e kölcsönt. Mivel nincs arra mutató bizonyíték, hogy az olasz állam ilyen döntéshozatali eljárást lefolytatott volna, a Bizottság az eredeti kölcsön nyújtása előtt rendelkezésre álló információkra támaszkodva rekonstruálta az eljárást, és értékelte a releváns tényezőket.

5.1.4.2.3.4.1. A készpénzegyenleg változása

(253) Amint azt a (246) preambulumbekezdés említi, a rendkívüli biztosok arra számítottak, hogy az Alitalia 671 millió EUR készpénzt használ majd fel a 2017. május 5. és október 30. közötti időszakban. Az eredeti kölcsön hiányában az Alitalia készpénzegyenlege mínusz 597 millió EUR lett volna.

(254) Ebből az következik, hogy az eredeti kölcsön lejárati időpontjában (2017. november 5.) az eredeti kölcsönből legfeljebb 3 millió EUR maradt volna.

(255) A korábbi pénzforgalom és az eredeti hitelkérelem pénzügyi előrejelzései alapján egy piacgazdasági hitelező arra a következtetésre jutott volna, hogy az eredeti kölcsön lejáratkori visszafizetése attól függ, hogy 2017. november 5-ét megelőzően sor kerül-e az Alitalia kellően magas áron történő eladására. Pontosabban: az eladási árnak el kellett volna érnie legalább a 627 millió EUR-t (ami a 630 millió EUR összegű adósság és a kölcsön lejárati napján várhatóan rendelkezésre álló 3 millió EUR készpénzegyenleg különbözete).

5.1.4.2.3.4.2. A kölcsön futamideje és az értékesítés időtartama

(256) A (255) preambulumbekezdésben ismertetett következtetésre tekintettel a Bizottság értékelni fogja, hogy a hitelnyújtás időpontjában rendelkezésre álló bizonyítékok alapján egy piacgazdasági hitelező számított volna-e arra, hogy az eladási folyamat hat hónap alatt lezárul.

(257) A Bizottság véleménye szerint irreális lett volna azt várni, hogy az Alitalia pályázati eljárás útján történő eladása a kölcsön eredeti tervezett futamidején (azaz hat hónapon) megvalósítható és lezárható legyen. A Bizottság mindenekelőtt úgy véli, hogy a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló társaságok értékesítése átlagosan hosszabb időt igényel, figyelembe véve az ügy összetettségét, valamint az érintett érdekelt felek és érdekek számát. Ez a vélemény összhangban van a Nemzetközi Valutaalap közelmúltban készített tanulmányával, amely megbecsüli az olasz rendkívüli vagyonkezelési rendszer szerinti értékesítési program végrehajtásához szükséges átlagos időt ([88]). E tanulmány becslése szerint az értékesítési program általában két, illetve három éven belül zárul le a Prodi-bis-törvény, illetve a Marzano-törvény szerinti rendkívüli vagyonkezelés esetében (az Alitalia esetében ez utóbbi alkalmazandó).

(258) A Bizottság tudomásul veszi az olasz hatóságok érvét, amely szerint 2008-ban az akkor rendkívüli vagyonkezelés alatt álló Alitalia – Linee Aeree Italiane értékesítési programja hat hónapon belül lezárult. A Bizottság azonban úgy véli, hogy ez a precedens a jelen ügyben nem releváns. Először: az Alitalia – Linee Aeree Italiane eszközeinek a CAI-csoport részére történő 2008. évi átruházásához vezető események sorozata az olasz állam arra irányuló szélesebb körű kísérletének a része volt, hogy eladja az Alitalia – Linee Aeree Italianéban fennálló 49,9 %-os részesedését. Ez a kísérlet legkésőbb 2006 októberében megkezdődött, amint az a 2008. november 12-i C(2008) 6745 bizottsági határozat (15) preambulumbekezdése is ismerteti. Ebből következik, hogy a 2008-ban lezárt értékesítési folyamat kronológiája nem határozható meg egyértelműen, de az valószínűsíthető, hogy az olasz hatóságok által állított hat hónapnál jóval hosszabb volt. Másodszor: a Bizottság úgy véli, hogy ha az Alitalia – Linee Aeree Italiane eladására irányuló, 2006 és 2008 közötti kísérletből (amelyet az említett határozat 3.1. pontjában ismertet) levonható tanulság az, hogy az ehhez hasonló, évek óta nehéz helyzetben lévő nagyvállalkozás értékesítése összetett folyamat.

([88]) International Monetary Fund (Nemzetközi Valutaalap), The insolvency regime for large enterprises in Italy. An economic and legal assessment' (A nagyvállalatok esetében alkalmazott olasz fizetésképtelenségi rendszer. Gazdasági és jogi értékelés), 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) Harmadszor: a Bizottság úgy véli, hogy a 2008 és 2017 közötti, a CAI általi tulajdonlás alatt, majd később a CAI–Etihad partnerség keretében bekövetkező fejlemények csak csökkentenék az Alitaliába történő befektetés vonzerejét, és ezáltal fokoznák az Alitalia értékesítésének összetettségét és növelnék az értékesítéshez szükséges időt. Ennek oka, hogy az Alitalia pénzügyi életképességének javítását célzó kísérletek ismételten kudarcba fulladtak (lásd a (218)–(229) preambulumbekezdést).

(260) Negyedszer: a Bizottság úgy véli, hogy az Alitaliába mint működő társaságba történő befektetés csekély vonzereje, valamint a társaság teljeskörű és összetett szerkezetátalakításának valószínűsíthető szükségessége mindenképpen meghosszabbította az értékesítési folyamatot. A Bizottság különösen megjegyzi, hogy a rendkívüli vagyonkezelési program figyelembe veszi a társaság méretével kapcsolatos szempontokat is, például a foglalkoztatási szintek megőrzését. Ezért valószínűsíthető, hogy a tervezett hat hónapnál hosszabb értékesítési folyamatra lehetett volna számítani. Mindezek alapján a Bizottság úgy véli, hogy egy piacgazdasági hitelező nem tartotta volna valószínűnek, hogy 2017-ben az Alitalia értékesítése hat hónapon belül befejeződik.

5.1.4.2.3.4.3. Az Alitalia értékesítéséből származó bevételek

(261) Az Alitalia értékesítéséből származó becsült potenciális bevételek meghatározása előtt a Bizottság röviden emlékeztet az Alitalia eszközeinek és potenciális kapcsolódó kötelezettségeinek 2017. május 1-jei helyzetére.

(262) 2017. május 1-jén az Alitalia csoport összesen 123 repülőgépet használt (25 nagy hatótávolságú, 78 közepes hatótávolságú és 20 regionális gépet). Ezekből az Alitalia tulajdonában 41 repülőgép állt (7 nagy hatótávolságú és 34 közepes hatótávolságú), és 77 repülőgépet lízingelt, mely szerződéseket a bérbeadók javára kötöttek. Az Alitalia nem rendelkezik ingatlannal, ehelyett helyiségeket bérel azokon a repülőtereken, ahol működik. Rendelkezik továbbá az Alitalia márkanevéhez, licenciáihoz és cégértékéhez kapcsolódó jelentős immateriális javakkal is. A mérlegben az állóeszközök és forgóeszközök részeként kimutatott jelentős összegek a lízingelt repülőgépekhez kapcsolódnak (pl. tőkésített karbantartási költségek).

(263) 2017. május 1-jén az Alitalia állóeszközeinek teljes könyv szerinti értéke – amint azt 2. táblázat is mutatja – [több mint két] milliárd EUR volt, forgóeszközeinek értéke pedig [kevesebb mint egy] milliárd EUR ([89]), ami azt jelenti, hogy az összes eszköz könyv szerinti értéke [több mint három] milliárd EUR összeget tett ki. A teljes eszközállomány könyv szerinti értékét az Alitalia mérleg szerinti jelentős tartozásával ([több mint három] milliárd EUR) és a repülőgépek lízingjéhez kapcsolódó kötelezettségeivel (jövőben kifizetendő részletek, [X,X] milliárd EUR) együtt kell vizsgálni. Amint azt a (264) preambulumbekezdés b) pontja is említi, a mérleg nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy mennyi kötelezettség kapcsolódik a működési eszközökhöz, és mekkora az értékesítésre felkínált működési eszközök könyv szerinti nettó értéke. Ennek az az oka, hogy a legértékesebb eszközök a repülőgépek, és 77 repülőgépet lízingelnek.

(264) Az eredeti kölcsön nyújtásakor az Alitalia értékesítéséből származó bevétel bizonytalan volt és nehezen volt előre jelezhető a következő okok miatt:

a) Az értékesítés alatt álló társaság lehatárolását ekkor még mindig nem végezték el, mivel a rendkívüli biztosok csak 2017. augusztus 1-jén kaptak megbízást az Alitalia eladására (lásd az (58) és (59) preambulumbekezdést). Ezért az eredeti kölcsön nyújtásának időpontjában egy potenciális vevő nem tudhatta volna, hogy az Alitalia mely részei kerülnek eladásra (lásd a (262) és (263) preambulumbekezdést). Következésképpen egy piacgazdasági szereplő nem lett volna biztosa a vevő által benyújtott ajánlat terjedelmében.

b) Ekkor még mindig nem volt meghatározva az, hogy mekkora lesz azoknak a kötelezettségeknek az összege, amelyek az Alitaliánál maradnak a rendkívüli vagyonkezelés során. Olyan kötelezettségekről van szó, amelyeket az Alitalia még a rendkívüli vagyonkezelési eljárást megelőzően halmozott fel, de ennek ellenére is rendeznie kell a rendkívüli vagyonkezelés alatt, mivel a működéséhez szükségesek (pl. pénzügyi lízingek). A Bizottság megjegyzi, hogy – tekintettel az Alitalia nagy összegű adósságára (3,7 milliárd EUR, lásd a 2. táblázatot) – a potenciális vevő számára döntő fontosságú lenne, hogy ajánlata kidolgozása során tisztában legyen azzal, hogy a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló Alitaliánál mekkora adósság marad.

([89]) A forgóeszközök a következőkből állnak össze: készlet: [XX] millió EUR, vevőkövetelések: [XXX] millió EUR, egyéb követelések: [XXX] millió EUR, és készpénz: [XX] millió EUR.

c) Az eladásból származó bevétel a társaság azon eszközeinek nagyságától függ, amelyekre a vevő ajánlatot tesz, és hogy a vevő mennyit nyerhet belőlük. Mindkét tényező vevőspecifikus, azért az eladó igen nehezen tudja előre jelezni.

(265) A Bizottság e bizonytalanságok és nehézségek fényében fogja megbecsülni az Alitalia eladási árának lehetséges tartományát az Olaszország által benyújtott bizonyítékok (4.2. szakasz) és az eredeti kölcsön nyújtásakor rendelkezésre álló egyéb nyilvánosan hozzáférhető információk alapján.

(266) Emellett a Bizottság utólagos információkat is meg fog vizsgálni: a Leonardo & Co 2017. október 16-i értékmegállapítási tanulmánya, amely legalább részben az eredeti kölcsön nyújtásakor rendelkezésre álló információkra támaszkodik (4.2.2.1. szakasz); és az ajánlatok, amelyeket a rendkívüli biztosok az Alitalia eszközeire vonatkozó pályázat közzétételét követően kaptak (2.6. pont). Jóllehet egy piacgazdasági hitelező az általa elvégzett értékelés során nem támaszkodhatott volna utólagos bizonyítékokra, ezek az ajánlatok az előzetes bizonyítékok utólagos viszonyítási alapjának tekinthetők.

5.1.4.2.3.4.3.1. Előzetes bizonyíték

5.1.4.2.3.4.3.1.1. Dr. Ranalli tanúsítási jelentése (a továbbiakban: tanúsítási jelentés)

(267) Olaszország azt állítja ([90]), hogy úgy döntött: a rehabilitációs terv alapján nyújtja az eredeti kölcsönt. Ezt az üzleti tervet eredetileg a társaság vezetősége állította össze azt megelőzően, hogy a társaságot rendkívüli vagyonkezelés alá vonták volna, majd a KPMG, a Roland Berger és Dr. Ranalli végezte el a felülvizsgálatát (4.2.1.2. pont).

(268) A tanúsítási jelentés tartalmazza az Alitalia becsült értékét, amelyet a diszkontált cash flow (DCF) modellnek a felülvizsgált rehabilitációs tervre történő alkalmazásával állapítottak meg. A jelentés egyik célja annak bemutatása, hogy az Alitalia vállalati értéke 2016. december 31-én magasabb volt, mint a befektetett tőke. Az Alitalia vállalati értéke és befektetett tőkéje egyaránt az Alitalia adósságai értékének és saját tőkéje értékének az összege. Azonban az előbbit (a vállalkozás értékét) az adósságok és a saját tőke piaci értéke alapján, az utóbbit (a befektetett tőkét) pedig a könyv szerinti érték alapján számítják ki. A tanúsítási jelentés tehát – bemutatva, hogy a vállalkozás értéke meghaladja az Alitalia befektetett tőkéjét – arra a következtetésre jut, hogy az Alitalia adósságainak és saját tőkéjének könyv szerinti értékét nem becsülik túl.

(269) A tanúsítási jelentésből kiderül, hogy 2016 decemberétől az Alitalia nettó adósságának [X XXX] ([91]) millió EUR könyv szerinti értéke és a saját tőke [XXX,X] millió EUR könyv szerinti értéke helyesen tükrözi az Alitalia piaci értékét. Az Alitalia vállalati értéke tehát 2016. december 31-én legalább [X XXX,X] millió EUR volt, ami a befektetett tőke könyv szerinti értékének felel meg ([92]).

(270) Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy a tanúsítási jelentés becslése szerint az Alitalia vállalati értéke 2019. december 31-én [X XXX] millió EUR lehet a rehabilitációs tervben előirányzott szerkezetátalakítás eredményeként.

(271) A Bizottság megjegyzi, hogy a tanúsítási jelentésben szereplő becslések a vállalati értékére vonatkoznak, amely nem egyezik meg azzal az értékkel, amit egy potenciális vevő vagy tőkebefektető hajlandó lenne fizetni az Alitaliáért. Ennek több oka is van. Először: a vállalati érték magában foglalja az adósságot, amelyet a hitelezők részére ki kell fizetni. Másodszor: a vállalati érték az Alitalia folyamatos, zavartalan működését feltételezte, ami nem állt fenn attól kezdve, hogy az Alitaliát rendkívüli vagyonkezelés alá vonták. A vevő által fizetendő érték kiszámításához az eladáskor az eszközökhöz kapcsolódó kötelezettségek összegét le kell vonni a vállalati értékből.

(272) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a tanúsítási jelentésből egy piacgazdasági hitelező azt a következtetést vonhatja le, hogy a saját tőke [100–150] millió EUR könyv szerinti értéke helyesen mutathatja az Alitalia saját tőkéjének piaci értékét. A piacgazdasági hitelező tehát a saját tőke könyv szerinti értékét vehetné alapul mint az Alitalia 2016. december 31-i eladási árát helyettesítő mutatót. A Bizottság úgy véli, hogy az eredeti kölcsön nyújtásának idején ez utóbbi nem megbízható helyettesítő érték, tekintettel arra, hogy az Alitalia tanúsítási jelentésben szereplő kötelezettségeinek többségét befagyasztották, tehát azok a rendkívüli vagyonkezelési eljárás kontextusában az Alitalia értékesítése szempontjából már nem relevánsak. Tehát a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló Alitalia sajáttőkeértéke magasabb lehetett volna, mint az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés előtti értéke.

([90]) Az Olaszország által benyújtott 2019. március 25-i adatok.

([91]) Lásd: tanúsítási jelentés, 101. oldal.

([92]) A befektetett tőke könyv szerinti értéke a saját tőke könyv szerinti értékének (129,8 millió EUR) és a nettó adósság könyv szerinti értékének (1 165 millió EUR) összege.

(273) Az eredeti kölcsön nyújtásakor azonban egy piacgazdasági hitelező nem lehetett volna tisztában a társaság kötelezettségeinek az eladáskor fennálló összegével, hiszen azok még mindig nem voltak meghatározva. Ez döntő bizonytalansági tényező, mivel az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés előtti sajáttőkeértéke alapján számított [100–150] millió EUR eladási ár jóval a kölcsön visszafizetéséhez szükséges 627 millió EUR összeg alatt van ((255) preambulumbekezdés).

(274) A Bizottság úgy véli, hogy egy piacgazdasági szereplőnek további aggályai is lettek volna a tanúsítási jelentésben szereplő értékmegállapítással kapcsolatban a tanulmány és feltételezései reprodukálhatóságának hiánya miatt. A reprodukálhatóság kapcsán megjegyzendő, hogy a tanúsítási jelentés nem tartalmazza az Alitalia 2016. évi vállalati értékének és saját tőkéjének pontos becslését. Ezt az értéket nem lehetséges a jelentésben rendelkezésre álló adatok alapján kiszámítani, mivel egyes szükséges paramétereket, nevezetesen a diszkontrátát (WACC, azaz súlyozott átlagos tőkeköltség) nem tüntetik fel.

(275) A Bizottság felvilágosítást kért az olasz hatóságoktól a vállalati érték kiszámításával kapcsolatban, különösen 2016 végére vonatkozóan, Olaszország azonban nem tudott magyarázatot adni. Olaszország vállalta továbbá, hogy felvilágosítást kér Dr. Ranallitól a becslésekről ([93]), de a Bizottsághoz nem érkezett válasz ezzel kapcsolatban.

(276) A feltevéseket illetően megjegyzendő, hogy a tanúsítási jelentésben szereplő értékmegállapítás a felülvizsgált rehabilitációs tervre támaszkodik, amelyet eredetileg az Alitalia vezetősége állított össze a rendkívüli vagyonkezelési eljárást megelőzően. Számos ok szól amellett, hogy ezt az üzleti tervet nem lehet alapul felhasználni a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló Alitalia történő értékeléséhez.

(277) Először: a rehabilitációs terv ambiciózus költségmegtakarítási és jövedelemtermelő intézkedéseket irányzott elő, amelyek a Bizottság számításai alapján 2021-ben, a rehabilitációs terv utolsó évében 23,71 %-ra növelték volna az Alitalia befektetésből származó jövedelmét (a továbbiakban: ROIC) ([94]). Ez a ROIC-érték jóval meghaladja a rehabilitációs terv 121. oldalán feltüntetett 6 %-os ágazati átlagot. Egy piacgazdasági szereplő arra számítana, hogy egy potenciális vevő vagy tőkebefektető szkeptikus e nyereségességi céllal kapcsolatban, mivel az Alitalia a múltban már többször elmulasztotta teljesíteni a korábbi tervekben meghatározott célokat (lásd a (221)–(225) preambulumbekezdést). Továbbá egy ilyen ambiciózus nyereségcél elérésének feltétele az Alitalia sikeres szerkezetátalakítása, amelyet egy piacgazdasági szereplő nem venne magától értetődőnek, tekintettel arra, hogy a kölcsön nyújtásának idején a társaság nehéz helyzetben volt, hogy korábban már többször előfordult, hogy a társaság életképes szerkezetátalakítását elmulasztották végrehajtani.

(278) Másodszor: egy piacgazdasági szereplő alternatív, kevésbé optimista nyereségességi forgatókönyvek alapján is vizsgálta volna az Alitalia értékmegállapítását. A Bizottság érzékenységi elemzést végzett, amely során azzal a forgatókönyvvel számolt, hogy az Alitalia 2021-ben 6 %-os ROIC-ot ér el, ami a rehabilitációs terv szerint a légi közlekedési ágazat átlagos nyereségessége (lásd a (277) preambulumbekezdést). Ezt követően a Bizottság ebből a feltételezett nyereségességből kiindulva a tanúsítási jelentésben említett egyéb paraméterek és feltételezések figyelembevétele mellett kiszámította a társaság várható pénzforgalmát.

(279) A tanúsítási jelentésben szereplő üzleti terv fő feltételezései – a 2021. évi nyereségességen kívül – az Alitalia tervezési időszak kezdetén fennálló nyereségességére, a tervezési időszak végén (azaz 2021-ben) fennálló végső értékére és a WACC-ra, azaz a diszkontrátára vonatkoznak. A nyereségességet érintő feltételezést illetően megjegyzendő, hogy a terv első éve ugyanazt a nyereségességet feltételezi (EBIT: mínusz 336,7 millió), mint ami az Alitaliára a 2016. évi rendkívüli vagyonkezelés előtt volt jellemző. A végső értékkel kapcsolatos feltételezés vonatkozásában a tanúsítási tanulmány a Gordon-képletet használja fel a becsléshez. Ez a megközelítés a társaság pénzforgalmának a terv utolsó évében figyelembe vett állandó és tartós növekedési ütemét feltételezi. A tanúsítási jelentés 1 %-os növekedést feltételez. Ezenkívül a terv utolsó évére nézve a következő kiigazításokat hajtja végre a pénzforgalom kapcsán: a nettó működőtőke változása nulla, a tőkekiadások összege pedig megegyezik az értékcsökkenéssel.

([93]) 2019. február 26-i információkérés.

([94]) A ROIC (a befektetésből származó jövedelem) összege a NOPAT (nettó adózás utáni működési eredmény) és a befektetett tőke arányával egyenlő. A Bizottság a NOPAT értékét úgy számította ki, hogy a 24 %-os olasz társaságiadó-kulcsot (IRES) megszorozta a tanúsítási jelentés 101. oldalán feltüntetett kamatfizetés és adózás előtti eredménnyel (EBIT). A tanúsítási jelentés 101. oldalán a befektetett tőke is fel van tüntetve. Tekintettel arra, hogy az Alitalia veszteséges volt, és potenciálisan átvihette ezeket a veszteségeket, konzervatív megközelítés, ha az adók kiszámítására a jogszabályokban előírt adókulcsot használják, mivel így alábecsülik a nettó nyereséget, és így a ROIC-ot is.

(280) A diszkontrátát érintő feltételezéssel kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy a tanúsítási jelentés nem említi a WACC értékét, vagyis azt az értéket, amelyen a jövőbeni pénzforgalmat diszkontálják az Alitalia vállalati értékének becsléséhez. Ezért a Bizottságnak vissza kellett fejtenie a WACC-t. E célból a Bizottság a jelentésben rendelkezésre álló, az értékmegállapítással kapcsolatos feltételezésekre és paraméterekre ([95]), valamint a beruházások állandósult szintjére vonatkozó konzervatív feltételezésre támaszkodott ([96]). E feltételezések és a 2019. december 31-i [X XXX] millió EUR-ra becsült vállalati érték alapján (lásd a (270) preambulumbekezdést) megállapítható az egyetlen fennmaradó ismeretlen paraméter, vagyis a WACC. A WACC e megközelítéssel kiszámított értéke 9,61 % volt. Ez az érték megalapozottnak tűnik, mivel valamivel alacsonyabb, mint a Leonardo-tanulmányban (lásd a (284) és azt követő preambulumbekezdéseket) és a Bizottság saját értékmegállapításában (lásd a (303) és azt követő preambulumbekezdéseket) feltételezett 10,8 %-os érték.

(281) A Bizottság ezt a 9,61 %-os WACC-értéket használta fel az Alitalia felülvizsgált pénzforgalmának diszkontálására, és így jutott arra az eredményre, hogy 2016. december 31-én a vállalati érték [XXX] millió EUR volt. A Bizottság értékelte azt is, hogy e becslés mennyire érzékeny a következő két alternatív feltételezésre. Először: ha 1 % helyett 1,7 %-os ([97]) folyamatos növekedési rátát feltételezünk a vállalati érték [XXX,X] millió EUR lesz. Másodszor: ha a pénzforgalmat 9,61 %-os WACC helyett 10,8 %-os WACC-val diszkontáljuk, a becsült vállalati érték [XXX,X] millió EUR lesz. Bár ez az érték valószínűleg nem ad pontos becslést ad az Alitalia vállalati értékéről (mivel inkább az érzékenységi elemzésből következik, semmint a teljeskörű üzleti tervből), jóval alatta marad annak legalább [X XXX, X] millió EUR becsült összegnek, amely a tanúsítási jelentésből levezethető (lásd a (269) preambulumbekezdést).

(282) Mindezen okok miatt, és figyelembe véve, hogy várható volt azt, hogy a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló társaságra bizonyos összegű kötelezettségeket átruháznak (ami alacsonyabb sajáttőkeértéket eredményez), a Bizottság úgy véli, hogy egy piacgazdasági szereplő jóval az eredeti kölcsön visszafizetéséhez szükséges 627 millió EUR alatti összegben határozta volna meg az Alitalia értékét ((255) preambulumbekezdés).

(283) Végezetül a Bizottság azt is megjegyzi, hogy a rehabilitációs tervet, amely jelentős bérköltség-csökkentéseket tartalmazott (lásd a (40) preambulumbekezdést), 2017 áprilisában az Alitalia munkavállalói szavazáson elutasították. Ezért nagyon valószínűtlen, hogy az Alitalia értékének megállapítása olyan terven alapulhat, amelyet a közelmúltban épp elutasítottak, és amelynek elutasítása miatt az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alá került.

5.1.4.2.3.4.3.2. Utólagos bizonyíték

5.1.4.2.3.4.3.2.1. A Leonardo & Co által készített tanulmány

(284) A Leonardo-tanulmány 2017. október 16-i keltezésű, ami az eredeti kölcsön nyújtásának időpontjánál későbbi dátum. Bár a tanulmány az eredeti kölcsön nyújtását követően készült, a Bizottság úgy véli, hogy több okból is kiegészítő érvként használható a piacgazdasági szereplő értékeléshez.

(285) Először: a Leonardo-tanulmány célja, hogy pontosan megbecsülje az Alitalia várható eladási értékét, amely a (251) preambulumbekezdésben ismertetett piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásához szükséges érték. Ezt a tanulmányt a rendkívüli vagyonkezelés keretében éppen azért rendelték meg, mert az olasz jogi szabályozás értelmében a rendkívüli biztosok nem kötelesek a saját igazgatásuk alá tartozó társaságot a piaci értéknél alacsonyabb áron értékesíteni.

([95]) Nevezetesen, a társaság 2020. évi és 2021. évi szabad pénzforgalom, folyamatos 1 %-os növekedési ráta, a végső érték kiszámításához használt normalizálási feltételezések (azaz hogy a nettó működőtőke változása nulla, a CAPEX pedig egyenlő az értékcsökkenéssel).

([96]) Dr. Ranalli állandósult állapotú CAPEX-et feltételez, amely megegyezik értékcsökkenéssel a terv utolsó évében. Mivel erről az értékről a tanulmány nem számolt be, a Bizottság lehetséges alternatívaként a rehabilitációs tervben szereplő értékcsökkenési értéket, valamint az EBITDA és az EBIT közötti különbséget vette figyelembe, amely definíció szerint egyenlő az értékcsökkenéssel és az amortizációval. A Bizottság az előbbit (az EBITDA-t) használta fel becsléséhez, mivel az magasabb vállalati értéket eredményez. Mivel ez az érték nem felel meg a piacgazdasági szereplő tesztnek (lásd a (281) preambulumbekezdést), a Bizottság feltételezése konzervatívabb.

([97]) Az 1,7 % a járatok számának növekedése, amelyet az Eurocontrol a 2017. februári „Seven years forecast” (Hétéves előrejelzés) című tanulmányában a 2019-től kezdődő időszakra prognosztizált.

(286) Másodszor: mivel a rendkívüli biztosok 2017. augusztus 1-jén kaptak megbízást a társaság eladására, a Leonardo-tanulmány vélhetően a 2017. augusztus 1. és 2017. október 16. közötti időszakban készült. Ez azt jelenti, hogy az eredeti kölcsön nyújtása és a Leonardo-tanulmány értékmegállapításai között 3–6 hónap telt el. A Bizottság ezt az időtartamot elfogadhatónak tartja, mivel az Alitalia értéke ezen az időszakon belül nem változhatott lényegesen.

(287) Harmadszor: a Leonardo & Co által készített értékmegállapítás az Alitalia legrelevánsabb értékesítési részére (vagy részeire) vonatkozik. Ez az értékmegállapítás határozza meg a kötelezettségek könyv szerinti értékét, amelyet a vevő a potenciális eladási ár meghatározásakor levon a vállalati értékből. Amint azt a Bizottság a (264) preambulumbekezdésben megjegyezte, előzetes bizonyítékokon alapuló információk nem álltak rendelkezésre, ami bizonytalanságot keltett abban a tekintetben, hogy egy potenciális vevő vagy tőkebefektető mennyit lett volna hajlandó fizetni az Alitaliáért. Ezeket az információkat azonban egy befektető kiszámolhatta volna.

(288) Negyedszer: míg az eladási érték becslése és az értékesítési kör meghatározása utólagosan történt, az értékmegállapítás tárgyát képező eszközök és források az Alitalia által 2017. május 1-jén, vagyis az eredeti kölcsön nyújtását megelőzően készített könyvekből származnak.

(289) Végezetül: a Leonardo-tanulmányban szereplő értékmegállapítás hatóköre – amelyet az Alitalia teljes tételének nettó befektetett tőkéje ([X XXX] millió EUR) határoz meg – közel áll a Dr. Ranalli tanúsítási jelentésében meghatározott értékhez ([X XXX,X] millió EUR 2016. december 31-én). Tehát a tanúsítási jelentésben és a Leonardo-tanulmányban szereplő értékmegállapítások ugyanarra a körre vonatkoznak, két egymáshoz közeli időpontban, aminek eredményeként összehasonlíthatóak.

(290) A Leonardo & Co által végzett értékmegállapítás a 2017 és 2022 közötti időszakra vonatkozó két üzleti terven alapul: az egyik az inerciális forgatókönyv, a másik pedig a reneszánsz forgatókönyv. Az előbbi pesszimista forgatókönyv, amely azzal számol, hogy az Alitalia várható teljesítménye összhangban lesz a múltbeli trenddel. A reneszánsz forgatókönyv ezzel szemben a nyereségesség javulásával és a társaság piaci részesedésének növekedésével számol. Míg a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló Alitalia ügyvezetése az eredeti kölcsön nyújtását követően rendelte meg ezt a két üzleti tervet, egy piacgazdasági szereplő ugyanezeket az előrejelzéseket tette volna meg. Ezenkívül mindkét üzleti terv az Alitalia 2017. május 1-jei pénzügyi helyzetét tekinti kiindulópontnak. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a Leonardo-tanulmány az Alitalia értékének előzetes információkon alapuló utólagos rekonstruálásának tekinthető.

(291) A Leonardo-tanulmány az Alitalia értékét egy eszköz- és nyereségkomponenst egyaránt tartalmazó vegyes módszer alkalmazásával becsüli meg.

(292) A Leonardo-tanulmány azért is ezt a módszert választotta, mert az az Alitalia korábbi rendkívüli műveletei során már alkalmazták és mert a rendkívüli vagyonkezelésről szóló olasz törvény által előírt jogi keretrendszerben általánosan alkalmazott módszer ([98]). Ennek alapján a Bizottság úgy véli, hogy egy piacgazdasági szereplő 2017 májusában hasonló módszert alkalmazott volna az Alitalia várható eladási értékének megállapítására.

(293) A Leonardo-tanulmány által alkalmazott módszer az eszközkomponensből (vagyis a nettó befektetett tőkéből) indul ki, amihez hozzáadja a nyereségkomponenst (nevezetesen a jó hírnevet vagy rossz hírnevet), így számítva ki a vállalati értéket. A jó hírnév mint komponens becsült értéke az Alitalia és az Alitaliáéhoz hasonló helyzetben lévő társaságok nettó működési bevételének különbségéből áll, a két üzleti terv bármelyikének első két évét alapul véve.

(294) A Leonardo-tanulmány értékmegállapítási módszertanát széles körben alkalmazzák az Alitaliához hasonló gazdasági nehézségekkel küzdő vállalatok értékének megállapítására ([99]). Azt is érdemes megjegyezni, hogy ez a módszertan negatív nyereségkorrekcióhoz vezet, mivel várható volt, hogy az Alitalia az üzleti terv első két évében rosszabbul teljesít majd, mint a hozzá hasonló helyzetben lévő társaságok. Az Alitalia vevője ezt követően az ajánlatából diszkontálná ezeket a veszteségeket, mivel hasonló helyzetű társaságokba történő befektetés esetén nem szenvedne ilyen veszteségeket. Mivel egy ilyen forgatókönyv valószínűtlen a nehéz helyzetben lévő vállalatok esetében, a Bizottság úgy véli, hogy a Leonardo-tanulmány módszertana megalapozott.

([98]) Leonardo-tanulmány, 75. oldal.

([99]) Lásd például: „Linee guida per la valuazione di aziende in crisi", Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

(295) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a Leonardo-tanulmány csak az első két év alulteljesítését veszi figyelembe a diszkontálás során, holott mind az inerciális forgatókönyv, mind a reneszánsz forgatókönyv azzal számol, hogy az alulteljesítés hosszabb ideig tart majd. Ha a Bizottság ezt figyelembe vette volna, az Alitalia becsült eladási értéke még alacsonyabb lenne.

(296) A Leonardo-tanulmány becslése szerint az Alitalia teljes tételének eladási ára, vagyis a pénzügyi kötelezettségek nélküli vállalati értéke inerciális forgatókönyv esetén [XXX] és [XXX] millió EUR között, a reneszánsz forgatókönyv esetén pedig [XXX] és [XXX] millió EUR között mozog. A legmagasabb és a legalacsonyabb értékmegállapítás átlaga [XXX] millió EUR. A Bizottság úgy véli, hogy az átlagosan [XXX] millió EUR feletti értékmegállapítások nem reálisak, mivel olyan üzleti terven alapulnak, amely még optimistább, mint a felülvizsgált rehabilitációs terv, amelyet a Bizottság nem tekintett reálisnak (lásd a (276)–(278) preambulumbekezdést) ([100]).

(297) Annak ellenére, hogy a Leonardo-tanulmány 2017. október 16-án készült, egy piacgazdasági szereplő hasonló értékmegállapítást végezhetett volna az eredeti kölcsön nyújtása előtt rendelkezésre álló ugyanezen üzleti tervek és információk alapján. A piacgazdasági szereplő így felismerte volna, hogy az Alitalia potenciális eladási ára alacsonyabb, mint a kölcsön visszafizetéséhez szükséges minimális eladási ár, azaz 627 millió EUR ((255) preambulumbekezdés).

5.1.4.2.3.4.3.2.2. Az Easyjet és a Lufthansa ajánlatai

(298) A Bizottság elemezte azokat az ajánlatokat, amelyeket a Lufthansa és az EasyJet 2017. október 16-án nyújtott be az Alitalia bizonyos részeinek felvásárlására vonatkozóan (az ajánlatokkal kapcsolatban lásd a 4.2.2.3. szakaszt). Jóllehet utólagos bizonyítékról is van szó, ezek az ajánlatok az Alitalia előzetes értékmegállapításának is viszonyítási alapját képezhetik.

(299) A Lufthansa ajánlata nem volt kötelező érvényű, és a légi közlekedési tételnek csak bizonyos részeit érintette ([XX] repülőgép az [XXX]-ból/ből és személyzetből […]). A Lufthansa 167 millió EUR összegre értékelte az Alitalia ír társasága, a Challey Ltd által lízingszerződés alapján megvásárolt 25 repülőgépet, és 1 EUR összegre az üzletág fennmaradó részét (beleértve a résidőket és a többi 46 repülőgépet, amelyek közül 38 lízingelt volt).

(300) Az EasyJet nem kötelező érvényű ajánlatában a rövid távú (Rómából és Milánóból kiinduló járatok) szállítási üzletágat [XXX]–[XXX] millió EUR-ra, a hosszú távú szállítás üzletágat pedig legfeljebb [XXX] millió EUR-ra értékelte. Mindkét ajánlat feltétele az volt, hogy partnert találjanak egy vagy több partnerből álló konzorcium létrehozásához. Az EasyJet ajánlata tehát – amellett, hogy nem volt kötelező érvényű – nem volt véglegesítve, tekintettel arra, hogy a végleges értékmegállapítás egy még ismeretlen partnertől függött. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy az Easyjet ajánlata készpénzmentes és adósságmentes felvásárlást feltételez, ami azt jelenti, hogy ha az eszközökhöz kapcsolódó kötelezettségeket is figyelembe vesszük, akkor a készpénzajánlat jelentősen alacsonyabb lesz.

(301) Az Airport Handling egy kötelező érvényű ajánlatot is benyújtott a földi kiszolgálás tételre. Ez a készpénzes ajánlat a földi kiszolgálás tétel értékét [XX,X] millió EUR összegben állapítja meg, amely összeg további [X,X] millió EUR összeggel megnő abban az esetben, ha lezárás után három évben sikerül elérni bizonyos pozitív céleredményeket.

(302) Összességében az Alitalia légi közlekedési üzletágára és földi kiszolgálási üzletágára mint működő üzemre adott vételi ajánlatok összege [XXX,X] millió EUR között mozog. Ez az érték annak a forgatókönyvnek az esetében áll fenn, ahol az EasyJet csak rövid távú szállítási üzletágat vásárolja meg [XXX] millió EUR összegért, az Airport Handling pedig a (301) preambulumbekezdésben említett minimális áron vásárolja meg a földi kiszolgálás tételt, vagyis a legjobb forgatókönyv valósul meg, ahol az EasyJet és az Airport Handling [XXX] millió EUR-t, illetve [XX.X] millió EUR-t fizet az Alitalia teljes légi közlekedési üzletágáért (azaz mind a rövid, mind a hosszú távú szállításért), illetve a földi kiszolgálás tételért. Annak ellenére, hogy a piacgazdasági szereplő tesztje nem támaszkodhat utólagos bizonyítékokra, és ezek az ajánlatok (a földi kiszolgálás tétel kivételével) előzetesek és nem kötelező érvényűek voltak, a Bizottság megjegyzi, hogy ezen értékmegállapítási tartomány mediánja ([XXX,XX] EUR) összhangban van a Leonardo-tanulmányban szereplő értékmegállapítással és a Bizottság által a (303)–(321) preambulumbekezdésben elvégzett saját értékeléssel.

([100]) A felülvizsgált rehabilitációs terv és a reneszánsz forgatókönyv első két évét összevetve (mely időszak a Leonardo-tanulmány módszertana szempontjából releváns időkeret) megállapítható, hogy a reneszánsz forgatókönyv alacsonyabb veszteségekkel (45 millió EUR átlagos EBITDA, szemben rehabilitációs tervben szereplő [XXX,X] millió EUR összeggel) és magasabb bevételekkel számol (átlagosan 3 265 millió EUR EBITDA, szemben a rehabilitációs tervben szereplő [X XXX] millió EUR összeggel). Ezenkívül a reneszánsz forgatókönyv az első évről a második évre 21,66 %-os bevételnövekedést irányoz elő (ez az érték a felülvizsgált rehabilitációs terv szerint 10,49 %).

5.1.4.2.3.4.3.3. A Bizottság független becslése

(303) Az Olaszország által benyújtott dokumentáció értékelése mellett a Bizottság független becslést is végzett az Alitalia értékéről annak érdekében, hogy felbecsülje az Alitalia működő üzemként történő esetleges értékesítéséből származó bevételeket ([101]). A Bizottság értékmegállapítása előzetes szempontot alkalmazott, és olyan információkon vagy feltételezéseken alapul, amelyek 2017 májusában – az eredeti kölcsön nyújtásának időpontjában – az olasz hatóságok számára is elérhetők voltak.

(304) A Bizottság értékmegállapítása az úgynevezett „szorzómódszert" alkalmazza. E módszer alapfeltételezése az, hogy az összehasonlítható társaságok értékmegállapítását hasonlóan kell elvégezni. Ez azt jelenti, hogy ha meg lehet figyelni a vizsgált társasággal összehasonlítható társaságok értékét, akkor levezetéssel megállapítható a vizsgált társaság értéke. Az összehasonlítható társaságok általában tőzsdén jegyzett társaságok, amelyek esetében meg lehet becsülni a vállalati értéket. A légitársaságok esetében a vállalati érték kiszámításához a saját tőkéjük (a részvénypiaci kapitalizáció által biztosított saját tőke piaci értéke) és a kötelezettségek (beleértve a mérlegen belüli és mérlegen kívüli tételeket, mint például a repülőgépek bérleti díját) összegeként kell kiszámítani. Ezt a vállalati értéket (amelyet kiigazított vállalati értéknek is neveznek) ezt követően egy bevételi mérőszámmal kell arányosítani, így kiszámítható egy szorzó. Ezután e szorzót az értékelt társaság bevételi adatára kell alkalmazni, így megkapható a becsült vállalati érték, amelyet később ki kell igazítani a mérlegen belüli és a mérlegen kívüli kötelezettségek törlésével, és így megkapható a saját tőke becsült értéke ([102]).

(305) A légi közlekedési ágazatban a bevétel mérőszáma jellemzően az EBITDAR (a kamatok, adózás, értékcsökkenési leírás, amortizáció és bérleti díjak előtti eredmény). Mivel a légitársaságok dönthetnek úgy, hogy légijármű-flottájuk jelentős részét bérbe adják, az EBITDAR jobb mérőszámnak tekinthető a légitársaságok jövedelemtermelő képességének értékeléséhez, továbbá a tőkeszerkezet megválasztásának szempontjából semleges ([103]).

(306) A szorzókat használó módszer alkalmazása során a Bizottság figyelembe vette azokat az EBIDTAR-szorzókat, amelyeket a Leonardo-tanulmány ([104]) számolt ki hét hagyományos légitársaságra vonatkozóan a 2017 és 2019 közötti időszakra nézve. A Leonardo-tanulmány becslése szerint az vállalati érték/EBITDAR medián értéke 2017-ben 4x, 2018-ban 4,2x, 2019-ben pedig 3,6x. A Bizottság e három érték átlagát (3.93x) használta a jelen ügyben alkalmazandó vállalati érték/EBITDA-szorzóként ([105]).

(307) Az Alitalia EBITDAR-ja kapcsán a Bizottság négy lehetséges forgatókönyvet vett figyelembe. Az első forgatókönyv az Alitalia által a 2013 és 2016 közötti időszakban generált átlagos EBITDAR-ral számol. Ennek értéke [XXX] millió EUR. A második forgatókönyv a Leonardo-tanulmányban bemutatott inerciális forgatókönyvre vonatkozó előrejelzésekre támaszkodik, és 2022-ben [XXX] millió EUR összegű EBITDAR-ral számol. A harmadik forgatókönyv szerint az EBITDAR értéke 2022-ben [XXX] millió EUR, a Leonardo-tanulmányban vizsgált reneszánsz forgatókönyv alapján. Végül a negyedik forgatókönyv azzal a prognosztizált EBITDAR-ral számol, amelyet a 2016 végén készült rehabilitációs tervvel összefüggésében készített (2021-re vonatkozó) előrejelzés állapított meg. Ennek összege [XXX] millió EUR.

([101]) Ebben az esetben működő üzemet feltételezünk, mivel az összehasonlítható társaságok is működő üzemek, így a társaság egészét kell figyelembe venni, nem csupán eszközeit.

([102]) A képletben kifejezve:
Szorzó referenciaérték = átlag (vállalati érték/EBITDAR) a referenciatársaságok esetében
A vizsgált társaság becsült vállalati értéke = szorzó referenciaérték X a vizsgált társaság EBITDAR-ja.

([103]) Például az EBITDA alkalmazásával indokolatlanul magasabb bevétel mutatkozna azoknál a vállalatoknál, amelyek tulajdonosai a flottájuknak (mivel a saját tulajdonú flotta mérete valószínűleg tükröződne az EBITDA kamat- és értékcsökkenési/amortizációs tételeiben (ezeket jelölik az I, illetve DA betűk). Ezzel szemben azok a légitársaságok, amelyek flottájuk nagy részét bérbe adják, viszonylag alacsonyabb EBITDA-val rendelkeznek, mivel a repülőgépek bérleti díja az EBITDA kiszámítása során már levonásra került. Az EBITDAR alkalmazásának célja tehát, hogy a légi járműveket különböző modellek szerinti tulajdonló légitársaságokat még inkább összehasonlíthatóvá tegye. Az EBITDAR használata nem korlátozódik a légi közlekedési ágazatra, hanem más olyan ágazatokban is gyakori, ahol nagy volumenű beruházásokat eszközölnek akár saját tulajdonú, akár bérelt állóeszközökben (például az EBITDAR-t a szállodaiparban is használják a különböző cégek nyereségességének összehasonlítására, mivel a szállodavállalatok az épületek közvetlen tulajdonosai is lehetnek, de bérelhetik is azokat).

([104]) A Leonardo-tanulmányt a (118) és azt követő preambulumbekezdések ismertetik.

([105]) E szorzó becsléséhez a Bizottság hét hagyományos, referenciának tekintett légi közlekedési társaság becsült értékeit használja fel, amelyek a Leonardo-tanulmány 108. oldalán találhatók. A Bizottság úgy véli, hogy ha az olasz hatóságok 2017 májusában elvégzik a becslést, akkor hasonló eredményre jutnak, mivel ugyanezek az információk 2017 májusában is rendelkezésre álltak, a módszertan pedig a vállalkozások értékelésének standard módszertana is, különösen a légi közlekedési ágazatban. A mediánérték figyelembevételét az indokolja, hogy konzervatív becslésre volt szükség, különösen az Alitalia jövőbeni életképességével kapcsolatos nagyfokú bizonytalanságra tekintettel. Ez a bizonytalanság és az Alitalia múltbeli gyenge teljesítménye valójában kizárja a mediánérték feletti szorzók alkalmazását.

(308) A vállalati érték/EBITDAR-szorzóból (3,93x) és a (307) preambulumbekezdésben szereplő prognosztizált EBITDAR-ból levezethető az Alitalia mint működő üzem becsült vállalati értéke. Ez az érték [XXX] millió EUR és [X XXX] millió EUR között mozog (lásd a 4. táblázatot).

(309) A becsült vállalati érték magában foglalja mind a mérlegen belüli kötelezettségeket, mind a bérleti díjakhoz kapcsolódó mérlegen kívüli kötelezettségeket. Ezért a becsült sajáttőkeérték – vagyis az Alitalia működő üzemként történő értékesítéséből esetlegesen befolyó készpénz becslése szempontjából releváns érték – kiszámítása során a vállalati értéket ki kell igazítani mind a mérlegen kívüli, mind pedig a mérlegen belüli kötelezettségek eltávolításával ([106]).

(310) Az első kiigazítás a légi járművek bérleti díjához kapcsolódó mérlegen kívüli kötelezettségek komponensének eltávolítása. Ez tipikus kiigazítás azoknak az ágazatoknak az esetében, ahol a bérleti díjak értéke jelentős, és a bérelt eszközök kulcsfontosságúak a vállalatok bevételi potenciáljának meghatározásához (ilyenek jellemzően a szállodák, a légitársaságok, a kereskedelmi árufuvarozók és a hajózási fuvarozók). A Bizottság az Alitalia esetében a repülőgépek bérleti díja tőkésített értékét úgy becsülte meg, hogy repülőgépek éves bérleti díját 7-tel megszorozta. ([107]) Ez a közelítő érték azoknak a jövőbeni bérletidíj-részleteknek az átlagos tőkésített értékét mutatja, amelyet a társaságnak azért kell megfizetnie, hogy rendelkezésére álljon a légijármű-flotta (a felhasznált EBIDTAR-érték is ezt tükrözi).

(311) Tekintettel a bérleti díj nagyságára – amely azt tükrözi, hogy az Alitalia üzleti tervének teljesítése során nagy mértékben támaszkodik a lízingelt repülőgépekre – ez a korrekció olyan lefelé történő kiigazítást jelent, amely [X XXX] millió EUR és [X XXX] millió EUR között mozog, a lízingelt flottára vonatkozó konkrét üzleti terv előrejelzéseitől függően ([108]).

(312) A második kiigazítás a mérlegen belüli pénzügyi kötelezettségeket érinti. A rendkívüli vagyonkezelés alatt álló Alitalia sajátos helyzetében ezek a kötelezettségek kizárólag a 2017. májusi mérlegben szereplő pénzügyi lízingekre korlátozódnak, amelyek összegét a PwC-jelentés [XXX] millió EUR-ra becsüli ([109]).

(313) E két korrekció alapján a Bizottság megállapítja, hogy az Alitalia sajáttőkeértéke a két konzervatívabb forgatókönyv (vagyis a 2013–2016-os értékekkel megegyező EBIDTAR-ral és a Leonardo-tanulmány inerciális forgatókönyve szerinti 2022-es EBITDAR-ral számoló forgatókönyvek; a 4. Table 3. és 4. oszlopa) erősen negatív lenne. Ezekben a forgatókönyvekben negatív becsült sajáttőkeérték volt várható, mivel az Alitalia mindkét esetben viszonylag magas, a várható éves EBITDAR-t meghaladó éves bérleti díjat fizet a légi járművekért. Ez azt jelenti, hogy a működésből származó bevétel (EBITDAR) ezekben a forgatókönyvekben még a flotta bérleti díjának kifizetésére sem elegendő, ami azt eredményezi, hogy az egész vállalkozás értéke negatív lesz.

([106]) (Ez azért van így, mert az vállalati érték a társaság értékének egészét veszi figyelembe, ami magában foglalja a kötelezettségeket is, míg a sajáttőkeérték csak a saját tőke értékével számol, azaz a kötelezettségeket nem tartalmazza.) Ez a megközelítés összhangban van a Leonardo-tanulmány 107. oldalán bemutatott megközelítéssel, valamint a Morgan Stanley Research 2019. március 22-én kelt és Olaszország által 2019. március 25-én 6. mellékletként benyújtott, „Transportation European Airlines – 4Q16 Review" („Európai légitársaságok a szállításban, 2016. évi negyedik negyedévi áttekintés) című prezentációjának 56. oldalán ismertetett értékmegállapítási megközelítéssel.

([107]) A 7-es szorzót gyakran alkalmazzák értékmegállapításhoz a légi közlekedési ágazatban, lásd például a „Balancing the book, IFRS 16 and Aviation Finance" (A mérlegek kiegyensúlyozása, az IFRS16 és a légi közlekedés finanszírozása) című, 2017. decemberi tanulmány 21. oldalát, Deloitte. https://cdn.euromoney.psdops.com/9e/4a/6119aed8408db267585cb6f42868/balancing-the-books-ifrs-16-and-aviation-finance-report-dec2017-5.pdf A Leonardo-tanulmány ugyanezt a tényezőt használja az EBITDAR-módszer 107. oldalon található leírásában.

([108]) A bérleti díjak összegét tükröző kiigazítások az egyes forgatókönyvek esetében figyelembe vett tervekből származnak. A konkrét forrásokat lásd az 1. táblázatban.

([109]) Jóllehet ez az érték a PwC utólagos becslése, a Bizottság úgy véli, hogy az olasz hatóságok 2017 májusában azonos vagy hasonló becsült értéket számíthattak volna ki. Mindenesetre a PwC becslése az Alitalia 2017. májusi helyzetére vonatkozik, tehát az eredeti kölcsön nyújtásával egyidejűnek tekintendő.

4. táblázat

Az EBITDAR-szorzókkal végzett értékmegállapítás

		korábbi adatok (2013–2016)	inerciális forgatókönyv (2022)	reneszánsz forgatókönyv (2022)	rehabilitációs terv (2021)
A	EBITDAR	[XXX,XX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
B	EBITDAR-szorzók	[X.XX]x	[X.XX]x	[X.XX]x	[X.XX]x
C (A*B)	Vállalati érték	[XXX]	[XXX]	[X XXX]	[X XXX]
D	Operatív lízing által implikált adósság szorzója	[X]	[X]	[X]	[X]
E	Operatív lízingek (az értékmegállapítás időpontjában)	[XXX,XX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
F (D*E)	Kiigazítás tőkésített operatív lízing esetén	[XXXX,XX]	[XXXX]	[XXXX]	[XXXX]
G	Pénzügyi lízing	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
H (C-F-G)	**Saját tőke**	**([X XXX])**	**([X XXX])**	**[XXX]**	**[XXX]**

Források
Korábbi EBITDAR és operatív lízingek, 2013–2016, Leonardo-tanulmány, 24. oldal
EBITDAR és operatív lízingek – inerciális forgatókönyv, Leonardo tanulmány, 63. oldal
EBITDAR és operatív lízingek – reneszánsz forgatókönyv, Leonardo tanulmány, 66. oldal.
EBITDAR és operatív lízingek, rehabilitációs terv, 9. oldal, 5 bis melléklet, válasz a 2018. szeptember 17-i információkérésre
Az operatív lízing által implikált adósság szorzója, a Leonardo-tanulmány 107. oldala
EBITDAR-szorzók, a Leonardo tanulmány 108. oldala, a 2017–2019-es átlagértékek a hagyományos fuvarozók esetében
A PwC pénzügyi lízingről szóló jelentése az Alitalia 2017. májusi pénzügyi helyzetéről

(314) Ezzel szemben a saját tőke értéke pozitív a reneszánsz forgatókönyvben feltételezett EBITDAR ([XXX] millió EUR) és a rehabilitációs tervben feltételezett EBITDAR ([XXX] millió EUR) mellett.

(315) Ez utóbbi két becsült sajáttőkeérték tekinthető azon készpénzár felső határának, amelyet egy befektető az Alitalia megvásárlására kínálhatott volna ([110]). Ez azt jelenti, hogy ha az olasz hatóságok lefolytatták volna a (304)–(315) preambulumbekezdésben leírt elemzést, akkor arra számíthattak volna, a rendkívüli vagyonkezelés az Alitaliát mint működő üzemet legfeljebb [XXX]–[XXX] millió EUR készpénzért tudja eladni.

([110]) Amint azt a 4.2.1.2. szakaszban jeleztük, a rehabilitációs tervet a KPMG által végzett független vizsgálat is „ambiciózusnak találta az Alitalia közelmúltbeli történetének fényében". Ennek alapján ezt a forgatókönyvet nem konzervatívnak vagy átlagosnak, hanem éppenséggel a felső határon lévőnek kell tekinteni. A reneszánsz forgatókönyv jellemzői a rehabilitációs tervéihez hasonlóak, ezért az is a felső határnak lévőnek tekinthető.

(316) Ennek alapján az olasz hatóságok megállapíthatták volna, hogy még a [XXX]–[XXX] millió EUR összegű várható maximális készpénzajánlat sem lett volna elegendő az eredeti kölcsön tőkeösszegének és kamatainak visszafizetéséhez. Amint azt a (255) és (323) preambulumbekezdés ismerteti, az Alitalia eladásával legalább [XXX] millió EUR összeget kellett volna generálni ahhoz, hogy megvalósulhasson az eredeti kölcsön tőkeösszegének és kamatainak visszafizetése.

(317) A Bizottság megjegyzi, hogy a [XXX] millió EUR becslés csak egy lehetséges készpénzajánlat felső határát jelenti. Ezen túlmenően ezek a pozitív sajáttőkeértékek csak 2021-ben (a rehabilitációs terv szerint), illetve 2022-ben (a reneszánsz forgatókönyv szerint) valósulnak meg. Ez azt jelenti, hogy ha az Alitalia lehetséges vevője felbecsülte volna azt a készpénzárat, amelyet hajlandó lett volna 2017-ben kifizetni, akkor szükségszerűen diszkontálta 2017-re volna ezt a jövőbeli értéket (azaz a jelenértékkel számolt volna), és figyelembe vette volna a 2017 és 2022 között várható évközi veszteségeket is (mivel a nyereség nem volt valószínű). Az Alitalia kiindulópontja 2017-ben egy fenntarthatatlan üzleti modell volt, olyan EBITDAR-értékkel, amely még a repülőgépei bérleti díjának kifizetéséhez sem volt elegendő. Az Alitalia 2017. évi tényleges értékeit figyelembe vevő által készített értékmegállapítás mindenképpen negatív eredményt hozott volna. Az Alitalia potenciális felvásárlója ezt követően a szerkezetátalakítási szakasz utáni potenciális jövedelemtermelés figyelembevételével értékelte volna felvásárlást. Ezért az értékelés figyelembe veszi a különböző forgatókönyvek szerint a szerkezetátalakítási időszak végén elért jövedelemmértéket (EBITDAR), azonban ezt az értéket a szerkezetátalakítás megvalósulása előtt valószínűsíthetően bekövetkező veszteségek figyelembevételével ki kell igazítani. Figyelembe kell vennie továbbá a szerkezetátalakítás megvalósításához szükséges időtartamot is.

(318) Konzervatív alapon a várható nyereség vagy veszteség várható értéke a várható EBIT-tel közelíthető meg. ([111]) Következésképpen 2017 májusában az Alitalia felvásárlását célzó várható készpénzajánlat értékelése a reneszánsz forgatókönyv esetében a 2018 és 2022 közötti EBIT-et, a rehabilitációs terv esetében pedig várhatóan a 2017 és 2021 közötti várható EBIT-et vette volna figyelembe ([112]). Ezután 11,80 %-os diszkonttényezőt ([113]) feltételezve elvégezhető ezeknek az EBIT-értékeknek, valamint annak a pozitív sajáttőkeértéknek a diszkontálása, amely (a konkrét forgatókönyvtől függően) 2021-ben vagy 2022-ben elérhető.

(319) Az 5. táblázat áttekintést ad ezekről a számításokról:

a) a reneszánsz forgatókönyv esetében a számítások azt mutatják, hogy amikor egy potenciális befektető figyelembe veszi a stabil nyereségesség eléréséhez szükséges időt (a 2018 és 2022 közötti ötéves időszak), az eredményül kapott sajáttőkeérték nettó jelenértéke [XXX] millió EUR-ról [XXX] millió EUR-ra csökken;

b) a rehabilitációs terv esetében ez a kiigazítás azt jelenti, hogy a saját tőke értéke [XXX] millió EUR-ról [XXX] millió EUR-ra csökken.

5. táblázat

Átállás a nyereségességre a reneszánsz forgatókönyv és az rehabilitációs terv alapján

Reneszánsz forgatókönyv	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EBITDAR (millió EUR)		[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
EBIT (millió EUR)		([XXX])	([XXX])	[XX]	[XXX]	[XXX]

([111]) Az EBIT alkalmazása a nettó eredmény közelítésére konzervatív megközelítés, mivel az EBIT nem veszi figyelembe a kamatnak az adósságra és adókra gyakorolt hatását. Továbbá a nettó eredmény nem teljes egészében és nem feltétlenül jutna vissza a befektetőhöz osztalék formájában. Ezért a teljes EBIT-érték használata szükségszerűen azt jelenti, hogy felső határértékről van szó.

([112]) A reneszánsz forgatókönyv és a rehabilitációs terv más-más időszakot fed le, mivel a reneszánsz forgatókönyv egy évvel később készült el. Azonban mindkét terv ötéves időszakot irányoz elő, amelyen belül az Alitalia a fizetésképtelenségtől eljuthat a stabil nyereségességhez. A két terv tehát nagyon hasonló, és feltételezhető, hogy a rehabilitációs terv végrehajtása a reneszánsz forgatókönyvhöz igazítható.

([113]) A Leonardo-tanulmány 99. oldalán feltüntetett számítások szerint. A figyelembe veendő megfelelő diszkonttényező az Alitalia WACC tőkeköltség-összetevője, mivel ezt az átlagos tőkeköltséget vennék figyelembe a befektetők is. Az Alitalia megvásárlására vonatkozó készpénzajánlatot a szerkezetátalakítás után várható sajáttőkeérték alapján becsülik meg.

Sajáttőkeérték (millió EUR)						[XXX]
EBIT + sajáttőkeérték (millió EUR)		([XXX])	([XXX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
A projekt nettó jelenértéke (millió EUR)	**[XXX]**					

Rehabilitációs terv	2017	2018	2019	2020	2021
EBITDAR (millió EUR)	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
EBIT (millió EUR)	([XXX])	([XX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
Sajáttőkeérték (millió EUR)					[XXX]
EBIT + sajáttőkeérték (millió EUR)	([XXX])	([XX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
A projekt nettó jelenértéke (millió EUR)	**[XXX]**				
Saját tőke költsége	[XX,XX] %				

Forrás
Tőkeköltség, a Leonardo-tanulmány 99. oldala
EBITDAR és EBIT, rehabilitációs terv, 9. oldal, 5 bis melléklet, válasz a 2018. szeptember 17-i információkérésre
EBITDAR és EBIT, lízingek, reneszánsz forgatókönyv, Leonardo-tanulmány, 66. oldal.

(320) A sajáttőkeérték csökkenését mindkét esetben a stabil nyereségesség eléréséhez szükséges idő okozza, ami kiemeli az utolsó év (2022) pozitív sajáttőkeértékét és a tevékenység első éveinek finanszírozási szükségletei miatt beálló negatív EBIT-tel jellemezhető időszakokat.

(321) Ezek a kiigazítások azt mutatják, hogy az Alitalia lehetséges forgatókönyvei alapján és figyelembe véve az Alitalia nyereségességének helyreállításához szükséges szerkezetátalakítási időszakot, valószínűsíthető lett volna, hogy az Alitaliáért ajánlott készpénz összege nem haladja meg a [XXX]–[XXX] millió EUR-t. Ez a tartomány jóval az eredeti kölcsön és a kamatok visszafizetéséhez szükséges küszöbérték, azaz [XXX] millió EUR alatt van ((255) preambulumbekezdés). Az Alitalia eladására vonatkozó lehetséges készpénzajánlat becslése alapján egy piacgazdasági szereplő nem döntött volna az eredeti kölcsön nyújtása mellett, mivel nem volt kilátás az eredeti kölcsön érdemi módon történő visszafizetésére.

5.1.4.2.3.4.3.4. Következtetések arról, hogy az eredeti kölcsön az értékesítési forgatókönyv szerint megfelelt volna-e a piaci feltételeknek

(322) Annak, hogy az eredeti kölcsön az értékesítési forgatókönyv szerint összhangban legyen a piaci feltételekkel, egyik szükséges feltétele, hogy az Alitalia rendelkezésére álló készpénz összege a hathónapos futamidő lejártakor meghaladja a 630 millió EUR összegű visszafizetendő adósságot (amely összeg a 600 millió EUR összegű kölcsön és a hathónapos futamidőre számított 10 %-os kamat összege; (18) preambulumbekezdés).

(323) Az eredeti kölcsönkérelemben szereplő bizonyítékok alapján a rendkívüli biztosok arra számítottak, hogy az Alitalia fel fogja használni az eredeti kölcsön nagy részét, és a hathónapos futamidő végén 3 millió EUR készpénzzel fog rendelkezni (lásd a (246)–(248) preambulumbekezdést). Ezért ahhoz, hogy az eredeti kölcsön összhangban legyen a piaci feltételekkel, az Alitalia várható eladási árának meg kell haladnia a 627 millió EUR-t, azaz a 630 millió EUR összegű visszafizetendő adósság és a hathónapos futamidő lejártakor várhatóan rendelkezésre álló készpénz különbözetét.

(324) A Bizottság az Olaszország által benyújtott, rendelkezésre álló bizonyítékok és saját értékmegállapítása alapján rekonstruálta, hogy mennyi bevétel származhatott volna az Alitalia működő üzemként történő értékesítéséből. A rekonstruálás során a Bizottság azokra az információra támaszkodott, amelyek az eredeti kölcsön nyújtásakor egy piacgazdasági hitelező rendelkezésére álltak (előzetes bizonyítékok), továbbá referenciamutatóként utólagos bizonyítékokat is figyelembe vett.

(325) Az Olaszország által benyújtott előzetes bizonyítékok (nevezetesen a tanúsítási jelentés) alapján a Bizottság az Alitalia 2016. december 31-i vállalati értékét legalább [X XXX,X] millió EUR-ra becsülte. Egy piacgazdasági szereplő ezt a vállalati értéket nem tekintette volna potenciális eladási árnak, mivel az eladásra kínált eszközökhöz kötelezettségek kapcsolódtak, melyek összege az eredeti kölcsön nyújtásakor bizonytalan volt. Továbbá egy piacgazdasági szereplő a rehabilitációs tervben szereplőnél reálisabb nyereségességi várakozások alapján állapította volna meg az Alitalia értékét. Konkrétabban: azon forgatókönyv szerint, ahol az Alitalia 2021-re ugyanolyan nyereségessé válik, mint a hasonló helyzetben lévő társaságok, egy piacgazdasági szereplő legfeljebb [XXX,X] millió EUR-ban állapította volna meg az Alitalia értékét (lásd a (281) preambulumbekezdést). Ezenkívül egy piacgazdasági hitelező úgy vélte volna, hogy bizonyos kötelezettségeket – azokat, amelyek a rendkívüli vagyonkezelés keretében az Alitaliánál maradnak – le kell vonni ebből a vállalati értékből.

(326) A további előzetes bizonyítékok – nevezetesen a (303)–(321) preambulumbekezdésben ismertetett, nyilvánosan hozzáférhető előzetes adatok – felhasználásával végzett értékmegállapítás alapján a Bizottság az Alitalia eladási árát legfeljebb [XXX] millió EUR-ra becsülte. Ez az értékelés a tanúsítási jelentésnél reálisabb nyereségességi előrejelzéseken alapul, a légi közlekedési ágazatban megszokott értékelési módszereket alkalmaz, és figyelembe veszi az Alitalia eszközeihez kapcsolódó kötelezettségeket.

(327) Ezt a becslést megerősíti továbbá a Leonardo-tanulmányban végzett értékelés ((284)–(297) preambulumbekezdés), valamint az Alitalia egyes részeinek megvásárlására tett ajánlatok ((298)–(302) preambulumbekezdés).

(328) Összességében: az előzetes bizonyítékok alapján az Alitalia működő üzemként történő eladásával elérhető ár jóval alatta marad annak a 627 millió EUR-s értéknek, amely szükséges lenne ahhoz, hogy az eredeti kölcsön megfeleljen a piacgazdasági szereplő elvének ((255) preambulumbekezdés).

(329) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy az előzetes értékmegállapítások a rendkívüli vagyonkezelés alatt még nem álló Alitalia egészére vonatkoznak, a Leonardo-tanulmány pedig a legnagyobb értékesítési tételre (vagyis a teljes tételre) vonatkozik. Egy magánbefektető azonban érdekelt lehetne az eszközök egy szűkebb körében, aminek esetében az értékesítésből származó bevételek még alacsonyabbak lennének annál, mint ami az egész üzletág értékmegállapításából következik.

(330) Az Alitalia eladási árára vonatkozó mennyiségi becslések közlése mellett a Bizottság megjegyzi, hogy egy piacgazdasági szereplő feltehetőleg az előrejelzett eladási ár kevesebb mint 100 %-át bocsátotta volna rendelkezésre kölcsön formájában, figyelembe véve az értékesítéssel vagy átszervezéssel kapcsolatos jelentős bizonytalanságokat és a vonatkozó eljárások befejezésének időzítését. A rendelkezésre álló bizonyítékok alapján nagyon ambiciózus cél lett volna az értékesítés vagy az átszervezés lezárása a kölcsön hathónapos futamideje alatt. Egy piacgazdasági szereplő figyelembe vette volna azt, hogy ha ezt a célt nem érik el, a visszafizetés késedelmet szenved, további kamatok halmozódnak fel, és további kölcsönre van szükség, tekintettel arra, hogy az Alitalia továbbra is veszteséges tendenciát mutatott volna (lásd a (218) és az azt követő preambulumbekezdéseket). A Bizottság megjegyzi, hogy az utolsó forgatókönyv akkor valósult meg, amikor Olaszország a második, 300 millió EUR összegű kölcsönt nyújtotta, amint azt a jelen határozat 1.2. és 2. szakasza kifejti.

(331) E bizonyítékok alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az eredeti kölcsön nincs összhangban a piaci feltételekkel, mivel az eredeti kölcsön nyújtásának időpontjában várható értékesítési bevételek a várhatóan rendelkezésre álló készpénzzel együtt 630 millió EUR-nál (vagyis a tőke és a kamatok összegénél) alacsonyabb összeget tesznek ki. Ezért a Bizottság úgy véli, hogy nem szükséges értékelni, hogy a 10 %-os kamatláb összhangban van-e a piaci feltételekkel, mivel egy piacgazdasági hitelező már az eredeti hitelt sem bocsájtotta volna rendelkezésre. A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy az eredeti kölcsön teljes összege előnyt biztosított az Alitalia számára.

(332) Végezetül: a Bizottság megállapítja, hogy az értékesítési forgatókönyv szerinti következtetések összhangban vannak a szerkezetátalakítási forgatókönyv következtetéseivel, és alátámasztják azokat. Konkrétabban: a tanúsítási jelentésben (4.2.1.3. szakasz) és a Leonardo-tanulmányban (4.2.2.1. szakasz) szereplő vállalatiérték-becsléseket alátámasztó üzleti tervek első évében a társaság pénzforgalma negatív. Tehát – még ha a rendkívüli biztosok végre is tudták volna hajtani az Alitalia szerkezetátalakítását az említett üzleti terveknek megfelelően – az Alitalia a tervezési időszak első évében várható veszteségek fedezésére az eredeti kölcsönt használta volna fel. Következésképpen az eredeti kölcsön lejáratakor (azaz 2017. november 5-én) az Alitalia nem rendelkezett volna elegendő készpénzzel ahhoz, hogy az eredeti kölcsönt kamatokkal együtt visszafizesse.

5.1.4.2.3.4.3.5. Az Alitalia értékére vonatkozó bizonyítékok a felszámolási forgatókönyv esetén

(333) Az Alitalia helyzetének kezelésére szolgáló különböző lehetőségek mérlegelése során az Alitalia vezetősége 2016 decemberében, a rendkívüli vagyonkezelési eljárás megindítása előtt a rehabilitációs terv alternatívájaként fontolóra vette a társaság csődeljáráson kívüli felszámolását ([114]). Ebben az esetben az eszközök becsült értéke [kevesebb mint két] milliárd EUR lett volna, míg a kötelezettségek értéke [több mint három] milliárd EUR, ami körülbelül mínusz [1–2] milliárd EUR nettó értéket eredményez. A vezetőség továbbá úgy becsülte, hogy ha az összeghez hozzáadják a lízingszerződésekkel és a munkavállalók elbocsátásával kapcsolatosan fennálló kötelezettségek összegét is, akkor az Alitalia felszámolási költsége [több mint négy] milliárd EUR-ra nő.

(334) Amikor a vezetőség az Alitalia eszközeinek értékét [1–2] milliárd EUR-ra becsülte (ezt a rehabilitációs terv felszámolási forgatókönyve írja le), az Alitalia mérlegében szereplő eszközök egyenként történő eladásával számolt, eszközspecifikus árat feltételezve. Például a saját tulajdonú flotta értékének megállapításához a jelenlegi piaci ár 50 %-kal csökkentett értékét veszik alapul, és a kapcsolódó karbantartási és felújítási költségekre tekintettel további 20 %-os csökkentéssel számolnak. A lízingelt flotta becsült értéke nulla, csakúgy, mint az immateriális javaké, a tőkerészesedéseké és egyéb konkrét eszközöké (pl. halasztott adójóváírások, korlátozott készpénz stb.).

(335) A Bizottság úgy véli, hogy egy piacgazdasági szereplő az eszközöknek a felszámolási forgatókönyvben szereplő értéke alapján nem bocsájtotta volna rendelkezésre az eredeti kölcsönt.

(336) Először: az Alitalia vezetősége megállapította, hogy ez az értékmegállapítás előzetes volt, és értékbecsléssel kell alátámasztani. Másodszor: bár a rendkívüli vagyonkezelés során a társaságok pénzügyi kötelezettségeit befagyasztják, nem egyértelmű, hogy a [három] milliárd EUR-t [meghaladó] összegű kötelezettségből és a további kapcsolódó követelésekből mennyi maradna. Harmadszor: az eszközöknek a felszámolási forgatókönyv szerinti egyenkénti értékesítéséből származó bevételek csak fokozatosan, hosszú időn keresztül realizálódtak volna, különös tekintettel arra, hogy a hitelezőknek csak korlátozott joguk van arra, hogy követeléseiket egy rendkívüli vagyonkezelés alatt álló vállalattal szemben érvényesítsék (lásd a (47) preambulumbekezdést).

(337) Az olasz hatóságok megbízást adtak egy olyan tanulmány elkészítésére is, amelynek célja az volt, hogy a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló Alitalia felszámolási értékét felbecsülje. Ezt a tanulmány két részből állt volna. Az első rész (amelyet elkészítettek és be is nyújtottak a Bizottságnak) csak minőségi elemeket tartalmaz, a második rész pedig (amelyet a Bizottság nem kapott meg) a felszámolási érték mennyiségi értékelését tartalmazza. A felszámolási tanulmány első részének utolsó szakasza az Alitalia értékesítéséből származó bevételeket hasonlítja össze a felszámolási forgatókönyv és a működő üzemet feltételező forgatókönyv összevetésével. Ez az összehasonlítás minőségi jellegű, de egyértelműen jelzi, hogy az Alitalia értékesítéséből származó bevétel felszámolás esetén alacsonyabb lenne, mint a működő üzemként történő értékesítés esetén.

(338) A Bizottság továbbá megvizsgálta, hogy a rendkívüli vagyonkezelésre vonatkozó jogszabályok értelmében egy piacgazdasági szereplő kikényszerítheti-e a kifizetést, például az Alitalia felszámolásának végrehajtásával. Az olasz hatóságok 2019. június 3-i levelükben jelezték, hogy az olasz jogszabályok nem teszik lehetővé a hitelezők számára, hogy a rendkívüli vagyonkezelési eljárás csődeljárássá történő átalakítását kérelmezzék. A 270/99. sz. törvényerejű rendelet 69. és 70. cikke szerint a rendkívüli vagyonkezelési eljárás csődeljárássá történő átalakítását az illetékes bíróság rendelheti el hivatalból vagy a rendkívüli biztosok kérelmére. Jóllehet e bíróság hivatalból is eljárhat, az olasz szabályozás nem teszi lehetővé a hitelező számára az Alitalia felszámolásának kezdeményezését.

(339) A fentiek fényében – és figyelembe véve azt is, hogy a piacgazdasági szereplő teszt eredménye nem kielégítő – az Alitalia mint működő üzem értékesítésből származó várható bevételek mérlegelése során a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a piacgazdasági szereplő teszt eredménye a társaság egységenként történő feltételezett felszámolása esetén sem lenne kielégítő.

([114]) A felszámolási forgatókönyvet azt a dokumentum ismerteti, amely a rehabilitációs tervet is bemutatja.

5.1.4.2.4. A 300 millió EUR összegű további kölcsönről

(340) A (189)–(191) preambulumbekezdésben foglalt értékelés sérelme nélkül ebben a szakaszban a Bizottság a piacgazdasági szereplő tesztet a második kölcsönre elszigetelten alkalmazza, vagyis úgy, mintha a második kölcsön az eredeti kölcsöntől független intézkedés volna ([115]). A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása során a Bizottság tudomásul veszi, hogy 2017. október 16-án (vagyis a második kölcsön nyújtásának időpontjában) egy piacgazdasági szereplő számára az eredeti kölcsön nyújtásakor ismert tények mellett az alábbi tények is ismeretesek lennének:

a) a rendkívüli biztosok ekkorra már eldöntötték, hogy szerkezetátalakítás helyett eladják az Alitaliát;

b) a rendkívüli biztosok ajánlatot kaptak az Alitalia egyes eladásra kínált részeire (4.2.2.3. pont), ami nem eredményezte a társaság tényleges eladását;

c) a Leonardo-tanulmány és az Alitalia abban szereplő értékmegállapítása a rendkívüli biztosok rendelkezésére állt (4.2.2.3. szakasz);

d) az értékesítési eljárás lezárásának határidejét, amely eredetileg 2017. november 5. (az eredeti kölcsön lejáratának napja) volt, 2018. április 30-ig meghosszabbították;

e) az Alitalia nem fizette vissza sem az eredeti kölcsönt, sem a felhalmozott kamatot;

f) az Alitalia 2017. szeptember 30-án [180–220] millió EUR készpénzzel rendelkezett az eredeti 600 millió EUR összegű kölcsönből rendelkezésre álló [300–400] millió EUR összegen felül.

(341) Az uniós bíróság ítélkezési gyakorlatával ([116]) összhangban a Bizottság által elvégzett értékelés figyelmen kívül hagyja az eredeti hitelből származó előnyöket és kötelezettségeket. Mivel az eredeti kölcsön támogatásnak minősül, az adott előnyökből és kötelezettségekből az államra mint hatóságra, nem pedig mint piacgazdasági szereplőre nézve vonhatók le következtetések.

(342) A Bizottság ezért mérlegeli, hogy az Alitalia pénzügyi helyzete hogyan alakult volna a 600 millió EUR összegű eredeti kölcsön hiányában. E forgatókönyv szerint az Alitalia 2017. szeptember 30-án [30–50] millió EUR negatív készpénzhelyzetben lett volna ([117]). Az Alitalia készpénzhelyzete 2017. október 16-án valószínűleg még rosszabb lett volna, mivel a társaság veszteséges volt ([118]). Mivel egy társaság csak akkor képes működni, ha a pénzbevételek meghaladják a pénzkiadásokat, a Bizottság véleménye szerint észszerűen feltételezhető, hogy az eredeti kölcsön nélkül az Alitalia csődbe ment volna.

(343) mivel az Alitalia az eredeti kölcsön nélkül csődbe ment volna, a második kölcsön nyújtásakor már nem lett volna működő üzem, ezért egyetlen piacgazdasági hitelező sem mérlegelhette volna azt, hogy ebben az időpontban nyújtson-e második kölcsönt. A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható csak a második kölcsönre. A következő szakaszban a Bizottság a két kölcsönt egymással összefüggő elemeket tartalmazó, egyetlen intézkedésként értékeli.

5.1.4.2.5. Az Alitaliának nyújtott két állami kölcsön kölcsönhatásának átfogó értékelése

(344) Ebben a szakaszban a Bizottság átfogóan értékeli a két állami kölcsön kölcsönhatását. Az alábbi tények utalnak arra, hogy a két állami kölcsön szervesen összekapcsolódik, és ezért ugyanazon intézkedés részét képezik:

a) a két állami kölcsönt nyújtó fél kiléte (az olasz állam);

b) az olasz állam proaktív magatartásának hiánya, nevezetesen a két állami kölcsön nyújtása céljából végzett gazdasági értékmegállapítás hiánya, valamint a hitelkockázati fedezethez kapcsolódó intézkedések mérlegelésének elmulasztása azt követően, hogy a lejárat napján az Alitalia nem fizette vissza a két állami kölcsönt, és kamatot sem fizetett (pl. felszámolás);

([115]) Lásd például: 1998. szeptember 15-i ítélet, BP Chemicals kontra Bizottság, T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199; 2015. január 15-i ítélet, Franciaország kontra Bizottság, T-1/12, ECLI:EU:T:2015:17.

([116]) Lásd például: 2013. október 24-i ítélet, Land Burgenland és társai kontra Bizottság, C-214/12 P, C-215/12 P és C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682.

([117]) A –[XX] millió EUR összegű készpénzhelyzet kiszámításához az eredeti kölcsön [XXX] millió EUR összegét levonták a 2017. szeptember 30-án rendelkezésre álló készpénz teljes összegéből, azaz [XXX] millió EUR-ból (a [XXX] millió UR készpénz és az [XXX] millió EUR a fel nem használt eredeti kölcsön összegéből).

([118]) Utólagos viszonyítási alapként a Bizottság megállapítja, hogy az Alitalia ténylegesen [XX] millió EUR-t és [XX] millió EUR-t veszített 2017 szeptemberében és októberében.

c) a szóban forgó két állami kölcsön kronológiája: a két kölcsön nyújtása között kevesebb mint hat hónap telt el;

d) a két állami kölcsön – amely annak a startégiának a részét képezi, melynek célja az Alitalia támogatása és fenntartása a piacon az eszközei értékesítéséig – azt szolgálta, hogy az Alitalia készpénzigényeinek kvázi automatikus fedezete révén biztosítsa a társaság működését és munkahelyeit, függetlenül a kölcsönök visszafizetésének valószínűségétől. Ezt a stratégiát több politikai nyilatkozatban is említik (lásd az 5.1.4.1. szakaszt);

e) az Alitalia pénzügyi és kockázati helyzete az egyes állami kölcsönökre vonatkozó döntések meghozatalakor ([119]).

(345) A Bizottságnak a (340)–(343) preambulumbekezdésben szereplő elemzése is azt támasztja alá, hogy a második kölcsön szervesen kapcsolódik az eredeti kölcsönhöz. Ennek az elemzésnek az az eredménye, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható csak a második kölcsönre, mivel az eredeti kölcsön nélkül egy piacgazdasági szereplő nem lett volna az olasz államéhoz hasonló helyzetben. A második kölcsön tehát ugyanazon intézkedés része, mint az eredeti kölcsön, mivel az előbbi az utóbbi nélkül nem létezett volna.

(346) A két állami kölcsönt ugyanazon intézkedés részének tekintve a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy amennyiben az eredeti kölcsön előnyben részesíti az Alitaliát, úgy 300 millió EUR összegű további kölcsön is előnyt jelent az Alitalia számára.

A támogatás meglétére vonatkozó következtetés

(347) Összegzésül: a Bizottság megállapítja, hogy a piacgazdasági szereplő teszt először is nem alkalmazható az Alitaliának nyújtott két állami kölcsönre. Másodszor, a Bizottság megállapítja, hogy a két állami kölcsön sem együttesen, sem pedig külön nem hozna kielégítő eredményt a piacgazdasági szereplő teszten, még abban az esetben sem, ha a teszt alkalmazható lenne. Ennek megfelelően a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az eredeti kölcsönt és 300 millió EUR összegű további kölcsönt egyetlen piacgazdasági szereplő sem nyújtotta volna, tekintettel arra, hogy azok visszafizetésére nem volt kilátás.

(348) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a két állami kölcsön feltételeit, például a tőketörlesztés és a kamatfizetés időpontját rendszeresen elhalasztották, mivel az olasz hatóságok fő célja az volt, hogy a kapcsolódó feltételektől függetlenül új likviditást biztosítsanak az Alitaliának. A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a két állami kölcsön az olasz kormány által az Alitalia folyamatos működésének támogatása érdekében nyújtott támogatásnak minősül.

(349) Összességében: mivel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható a két állami kölcsönre – és még ha alkalmazandó is lenne, a két állami kölcsön nem felelne meg a tesztnek, mivel az Alitalia részére piacgazdasági szereplő nem nyújtott volna ilyen kölcsönöket – a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az olasz állam a két kölcsön névértékének megfelelő, azaz 900 millió EUR összegben előnyt biztosított az Alitalia számára.

5.1.5. *A verseny torzítása és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás*

(350) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint egy intézkedés akkor minősül állami támogatásnak, ha torzítja a versenyt vagy a verseny torzításával fenyeget, és érinti az Unión belüli kereskedelmet ([120]).

(351) Az állam által nyújtott intézkedés akkor tekinthető úgy, hogy torzítja a versenyt vagy azzal fenyeget, ha feltehetően javítja a kedvezményezett más versenytárs vállalkozásokkal szembeni versenypozícióját. Elegendő tehát, ha a támogatás lehetővé teszi számára, hogy erősebb versenypozícióba kerüljön, mint amilyenben a támogatás hiányában lett volna.

(352) A rendkívüli vagyonkezelési program szerint az Alitalia csoport a fő olasz légitársaság. Az Alitalia piaci részesedése az Olaszországból induló és oda irányuló teljes utasforgalomból 12,6 %-os (a nemzeti útvonalakon történő közlekedést is beleszámítva 32,6 %-os) volt. 2017 első tíz hónapjában mintegy 18,5 millió utast szállítottak (16,3 milliót Alitalia és 2,2 milliót a Cityliner), 55 %-ukat a belföldi útvonalakon, 32 %-ukat nemzetközi

([119]) Lásd például: a Törvényszék 1998. szeptember 15-i ítélete, T-11/95, BP Chemicals kontra Bizottság, ECLI:EU:T:1998:199, 170. és 171. pont; a Bíróság 2013. március 19-i ítélete, Bouygues és Bouygues Télécom kontra Bizottság és társai, C-399/10 P és C-401/10 P egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2013:175, 103. és 104. pont.

([120]) 1998. április 30-i ítélet, Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

útvonalakon, 13 %-ukat pedig interkontinentális útvonalakon. 2017 első 10 hónapjában az Alitalia 94 célállomásra repült (ebből 26 Olaszországban, 68 a világ többi részén található), összesen több mint heti 4 200 járattal. A rendkívüli biztosok 2018 szeptemberében közzétett negyedéves jelentése ([121]) szerint az olasz légi személyszállítási piacra jellemző az erős verseny, továbbá egyebek mellett a diszkont légitársaságok erőteljes térnyerése a belföldi piacon (ez az arány egész Európában a legmagasabb) és az Európán belüli piacokon.

(353) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a két állami kölcsön befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel az Alitalia vállalatot érinti, amelynek szállítási tevékenysége jellegénél fogva közvetlenül érinti a kereskedelmet, és több tagállamra is kiterjed, amint az fentebb olvasható. A két állami kölcsön emellett torzítja a versenyt vagy a verseny torzításával fenyeget a belső piacon, tekintettel arra, hogy e kölcsönök csak egy vállalatot érintenek, amely versenyben áll az európai hálózat más légitársaságaival.

A támogatás meglétére vonatkozó következtetés

(354) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a két állami kölcsön az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti támogatást foglal magában. A Bizottság ezért értékelni fogja azok jogszerűségét és a belső piaccal való összeegyeztethetőségét. A támogatás közvetlen kedvezményezettje az Alitalia, valamint az Alitalia csoport azon része, amely az állami támogatási szabályok alkalmazásában gazdasági egységet képez. Így ez a gazdasági egység minősül a támogatási intézkedés által érintett, kedvezményezett vállalkozásnak. Annak meghatározásához, hogy több szervezet alkotja-e a gazdasági egységet, a Unió Bírósága azt vizsgálja, hogy fennáll-e az irányítási jogokat biztosító részesedés, illetve léteznek-e funkcionális, gazdasági és szervezeti kapcsolatok.

5.2. **A támogatás jogszerűsége**

(355) A Bizottság megjegyzi, hogy a két állami kölcsönt az Alitaliának a Bizottságnak küldött értesítést megelőzően nyújtották. A két állami kölcsön nyújtására tehát az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésének és az abban előírt felfüggesztési kötelezettségeknek a megsértésével került sor.

(356) Ezért, tekintettel arra, hogy a két állami kölcsönről megállapítást nyert, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek, a Bizottság megállapítja róluk, hogy jogellenes állami támogatások.

6. **A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE**

(357) Amennyiben a két állami kölcsön az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül, a Bizottságnak értékelnie kell, hogy a támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítható-e.

(358) Egy állami támogatást akkor tekintenek a belső piaccal összeegyeztethetőnek, ha besorolható a Szerződés 107. cikkének (2) bekezdésében felsorolt kategóriák valamelyikébe, illetve a támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető, ha a Bizottság megállapítja, hogy a Szerződés 107. cikkének (3) bekezdésében felsorolt kategóriák valamelyikébe tartozik.

(359) A támogatást nyújtó tagállamra hárul azonban annak bizonyítása, hogy a támogatás összeegyeztethető a belső piaccal ([122]).

6.1. **Értékelés az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja és különösen a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján**

6.1.1. *Támogathatóság az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja és a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján*

(360) Olaszország szerint ha a két állami kölcsön állami támogatásnak minősülne, akkor azokat a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján megmentési támogatásnak kellene tekinteni, mivel az Alitalia nehéz helyzetben lévő vállalkozás, és a két kölcsön az említett iránymutatás értelmében összeegyeztethető lenne a belső piaccal. Az iránymutatás szabályokat és feltételeket határoz meg a megmentési és szerkezetátalakítási támogatások összeegyeztethetőségének az EUMSZ 107. cikk (3) bekezdés c) pontja szerinti értékeléséhez.

([121]) http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.com/pdf/alitalia/doc-3-relazione-az-trim–1-luglio–30-settembre-2018-omissis.pdf

([122]) Olympiaki Aeroporia Ypiresies kontra Bizottság, T-68/03, ECLI :EU:T:2007:253, 34. pont.

(361) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a Bizottság a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekintheti az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatást, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben.

(362) Jelen esetben a Bizottság az intézkedés összeegyeztethetőségét az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja és különösen a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján értékelte.

(363) A Bizottság megállapítja, hogy az Alitalia a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. c) pontja értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül, mivel a tényállás idején fizetésképtelennek volt nyilvánítva ((41) preambulumbekezdés). Következésképpen a támogatás összeegyeztethetősége értékelésének egyetlen alapja a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás szerinti megmentési és szerkezetátalakítási támogatás.

(364) A jelen ügyben az említett iránymutatásban meghatározott két támogatástípus – nevezetesen a megmentési támogatás és a szerkezetátalakítási támogatás – bír jelentőséggel.

(365) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 26. pontja szerint a megmentési támogatás jellegénél fogva sürgős és ideiglenes támogatást jelent. Elsődleges célja, hogy lehetővé tegye egy problémákkal küzdő vállalkozás felszínen maradását a szerkezetátalakítási vagy felszámolási terv kidolgozásához szükséges rövid ideig.

(366) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 27. pontja szerint a szerkezetátalakítási támogatás gyakran folyamatosabb támogatással jár és helyre kell állítania a kedvezményezett hosszú távú életképességét egy megvalósítható, koherens és messze nyúló szerkezetátalakítási terv alapján, miközben lehetővé teszi a megfelelő saját hozzájárulást és tehermegosztást és korlátozza a potenciális versenytorzulást.

(367) Bár Olaszország azt állította, hogy a két állami kölcsön minősülhet megmentési támogatásnak (már ha egyáltalán támogatást foglal magában), azt nem állította, hogy szerkezetátalakítási támogatásnak is minősülhet. Olaszország egyetlen olyan elemet sem nyújtott be, amely bizonyította volna, hogy e kölcsönök megfelelnek a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban a szerkezetátalakítási támogatásra vonatkozóan meghatározott kritériumoknak.

(368) Ahhoz, hogy egy megmentési támogatást vagy egy szerkezetátalakítási támogatást a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatással összeegyeztethetőnek lehessen minősíteni, meg kell felelnie az iránymutatás 3. szakaszában meghatározott kumulatív követelményeknek.

6.1.2. *A megmentési támogatás összeegyeztethetősége*

(369) A megmentési támogatás tekintetében a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy a két állami kölcsön nem összeegyeztethető, mivel nem felelnek meg a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban előírt három követelménynek: i. megfelelőség (38. c) pont és 55. d) pont); ii. arányosság (38. e) pont); iii. a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt hatások (38. f) pont).

(370) A megfelelőséget illetően a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban megállapította, hogy az eredeti kölcsönt visszafizetésére nem került sor az első részlet Alitalia részére történő folyósítását követő hat hónapon belül, azaz 2017. november 4. előtt, valamint hogy a visszafizetési határidőt több mint egy évvel későbbre tették, és 300 millió EUR összegű további kölcsönt tettek elérhetővé.

(371) A Bizottság megállapítja, hogy a két állami kölcsön megmentési támogatásnak minősítéséhez szükséges megfelelőségi kritérium nem teljesült, mivel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 55. pontjában meghatározott feltételek nem teljesültek: a) a két állami kölcsönnek a folyósítástól számított hat hónapon belüli visszafizetésére nem került sor; b) nem állt rendelkezésre a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.1.2. szakasza értelmében vett szerkezetátalakítási terv; c) nem állt rendelkezésre a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 55. d) pontja iii. alpontja értelmében vett felszámolási terv. Konkrétabban:

a) a jelen határozat elfogadásának időpontjáig sem a 2017. május 2-án nyújtott eredeti kölcsön, sem pedig a 2017. október 16-án nyújtott 300 millió EUR összegű további kölcsön visszafizetésére nem került sor;

b) az olasz hatóságok hivatalosan nem nyújtottak be a Bizottságnak olyan szerkezetátalakítási tervet, amely az Alitalia hosszú távú életképességének helyreállítását célozta volna, amint azt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 55. d) pont ii. alpontja előírja; valamint

c) az olasz hatóságok hivatalosan nem nyújtottak be a Bizottságnak az Alitalia észszerű határidőn belüli felszámolására vonatkozó, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 55. d) pont iii. alpontjában előírtaknak megfelelő tervet (felszámolási terv). E tekintetben a rendkívüli vagyonkezelési program nem minősül felszámolási tervnek, tekintettel annak kronológiájára és arra, hogy az ajánlattevőnek széles mozgástere volt a megvásárolandó eszközök körének megválasztásában.

(372) mivel a megmentési támogatás feltételei kumulatívak, a Bizottság arra a következtetésre jut – anélkül, hogy meg kellene vizsgálni a többi kritériumot –, hogy a két állami kölcsön nem minősül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében vett megmentési támogatásnak. A két állami kölcsön ezért az említett iránymutatásban a megmentési támogatásra vonatkozóan megállapított szabályok alapján nem tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal.

6.1.3. *A szerkezetátalakítási támogatás összeegyeztethetősége*

(373) A szerkezetátalakítási támogatást kapcsán megjegyzendő, hogy – amint azt a (371) preambulumbekezdés b) pontja említi – az olasz hatóságok nem nyújtottak be a Bizottságnak a hosszú távú életképesség helyreállítását célzó szerkezetátalakítási tervet, sem pedig az Alitalia eszközeinek értékesítését és ezt követően a társaság észszerű időn belüli felszámolását tartalmazó felszámolási tervet, amint azt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 55. d) pontjának ii. és iii. alpontja előírja.

(374) Ennek ellenére a Bizottság meg fogja vizsgálni, hogy az Olaszország által benyújtott dokumentumok bármelyike minősülhet-e szerkezetátalakítási tervnek. Az egyetlen olyan dokumentum, amely ilyen tervnek minősülhet, a rendkívüli vagyonkezelési program (lásd a (43) preambulumbekezdést).

(375) Olaszország kijelentette, hogy a rendkívüli vagyonkezelésről szóló rendelet nem írja elő, hogy a rendkívüli biztosoknak szerkezetátalakítási tervet kell készíteniük, jóllehet az értékesítési folyamat végén az Alitalia vevője ipari tervet készíthet.

(376) A Bizottság úgy véli, hogy a rendkívüli vagyonkezelési program nem tekinthető megvalósítható, koherens és messzire mutató szerkezetátalakítási tervnek, amely a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.1.2. szakasza értelmében vett hosszú távú életképesség helyreállítását célozná az Alitalia esetében, hanem csupán olyan programnak, amelynek célja az Alitalia életben tartása addig, amíg eszközei értékesítése le nem zárul. A rendkívüli vagyonkezelési program nem vázolja fel sem az Alitalia tevékenységeinek átszervezését vagy észszerűsítését, sem pedig az Alitalia életképességének és versenyképességének helyreállításához vezető utat.

(377) Maga a program csupán az Alitalia termelőeszközeinek megőrzésére összpontosít; ennek eszköze az üzleti tevékenység folytatása az értékesítési folyamat lezárása érdekében ([123]). Tekintettel arra, hogy a rendkívüli vagyonkezelési eljárás kezdeti szakaszban volt, és tekintettel a program általános makrogazdasági keretére ([124]), a program még a rendkívüli vagyonkezelési eljárás várható eredményein alapuló (végleges és kvantitatív) előrejelzést sem tartalmaz az Alitalia tartozásainak rendezésére vonatkozóan.

(378) A szerkezetátalakítási támogatás arányosságát illetően – melyet a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 61. pontja ír elő – megjegyzendő, hogy a szerkezetátalakítási támogatás összegét és intenzitását szigorúan a kedvezményezett, a részvényesek vagy a kedvezményezettet magában foglaló vállalatcsoport meglévő pénzügyi erőforrásainak ismeretében a szerkezetátalakítás lehetővé tételéhez feltétlenül szükséges minimumra kell korlátozni. Különösen a szerkezetátalakítás és a tehermegosztás költségeihez való saját hozzájárulás megfelelő szintjét kell biztosítani.

(379) Olaszország nem nyújtott be bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy bármely befektető vagy befektetői csoport olyan új „saját hozzájárulást” kívánna nyújtani, amely megfelelne a támogatás összegének (legalább a két állami kölcsön tőkeösszegének), amint azt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.5.2.1. szakasza előírja.

(380) Végezetül: a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 76. pontja szerint a szerkezetátalakítási támogatás nyújtásakor versenytorzulást korlátozó intézkedéseket kell hozni, hogy a lehető legkisebbre lehessen csökkenteni a kereskedelmi feltételekre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat, és hogy a pozitív hatások túlszárnyalják a kedvezőtleneket.

([123]) Lásd: rendkívüli vagyonkezelési program, 6. oldal.
([124]) Lásd: rendkívüli vagyonkezelési program, 145. oldal.

(381) Az olasz hatóságok nem mutattak be az indokolatlan versenytorzulás elkerülését célzó intézkedéseket (kompenzációs intézkedések); ilyen lett volna például például a rendelkezésre álló férőhelykilométer-kapacitás csökkentése vagy a repülőtéri résidők csökkentése, amint azt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.6.2. szakasza előírja.

(382) mivel a szerkezetátalakítási támogatás feltételei kumulatívak, a Bizottság arra a következtetésre jut – anélkül, hogy meg kellene vizsgálni szerkezetátalakítási támogatás többi kritériumát –, hogy a két állami kölcsön nem minősül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében vett szerkezetátalakítási támogatásnak, mivel nincsenek bizonyítékok arra, hogy:

a) az Olaszország által benyújtott dokumentumok az Alitalia hosszú távú életképességének helyreállítását célzó szerkezetátalakítási tervnek minősülnek, amint azt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.1.2. szakasza előírja;

b) van olyan befektető, amely hajlandó saját hozzájárulást nyújtani a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.5.2.1. szakaszában előírtak szerint; valamint

c) a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.6.2. szakaszának alkalmazásában kompenzációs intézkedéseket hajtanak majd végre.

(383) Összefoglalva: a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a két állami kölcsön nem tekinthető összeegyeztethető megmentési célú vagy szerkezetátalakítási támogatásnak. Tekintettel arra, hogy Olaszország nem nyújtott be más olyan elemet, amely az összeegyeztethetőség más jogalapjával állt volna kapcsolatban, a Bizottság megállapítja, hogy a két állami kölcsön összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

7. **KÖVETKEZTETÉS**

(384) A Bizottság megállapítja, hogy az Alitalia javára nyújtott 600 millió EUR összegű kölcsönből és 300 millió EUR összegű kölcsönből álló intézkedés összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül. Olaszország jogellenesen, az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését megsértve hajtotta végre a támogatási intézkedést.

8. **VISSZAFIZETTETÉS**

(385) Az uniós bíróságok ítélkezési gyakorlatnak megfelelően az (EU) 2015/1589 rendelet 16. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy „[a]mennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére”.

(386) Tehát, tekintettel arra, hogy a két állami kölcsön nyújtására az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésének megsértésével került sor, és hogy jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásnak kell tekinteni, vissza kell fizettetni őket, hogy visszaálljon a belső piacon a támogatásnyújtás előtt fennálló helyzet. A visszafizettetés arra az időszakra vonatkozik, amely a támogatásnak a kedvezményezett részére történő rendelkezésre bocsátásával veszi kezdetét és a támogatás tényleges visszafizetésével fejeződik be. A visszafizettetendő összegeknek tartalmazniuk kell a tényleges visszafizetés időpontjáig esedékes kamatokat is.

(387) Amint azt a (349) preambulumbekezdés megállapítja, a két állami kölcsön teljes összege Olaszország által az Alitaliának nyújtott előnynek minősül. Ezért a támogatás tőkeösszege ebben a szakaszban már 900 millió EUR-ban számszerűsíthető. Olaszországnak ki kell számítania a támogatás Alitalia részére történő folyósításának időpontjától a támogatás tőkeösszegének teljes visszafizetéséig tartó időszakra nézve esedékes visszafizetési kamatot. A kamatokat a 794/2004/EK bizottsági rendelet ([125]) V. fejezetével összhangban kamatos kamattal kell kiszámítani.

(388) A támogatás és a (387) preambulumbekezdésben leírt módszer szerint kiszámított alkalmazandó visszafizetési kamatok visszafizetésére vonatkozó kötelezettség független minden olyan egyéb kamattól, amelynek megfizetését Olaszország a nemzeti jog alapján vagy az Alitaliával fennálló szerződése alapján esetlegesen követeli. Olaszország azonban nem hivatkozhat a nemzeti jogban vagy a kedvezményezettel kötött szerződésekben foglalt olyan záradékra vagy rendelkezésre, amely az e határozatról szóló értesítéstől számított négy hónapon túl késleltetné a visszafizettetést, vagy csökkentené a visszafizettetendő összeget, mely összegnek tartalmaznia kell támogatás 900 millió EUR tőkeösszegét és az alkalmazandó visszafizetési kamatokat.

([125]) A Bizottság 794/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 140., 2004.4.30., 1. o.).

(389) Végül a Bizottság megjegyzi, hogy az Alitalia (a megállapított támogatás tőkeösszegének közvetlen kedvezményezettje) az Alitalia által gyakorolt esetleges ellenőrzés útján gazdasági egységet alkothat az Alitalia csoport többi társaságával az állami támogatási szabályok alkalmazása céljából (lásd a (354) preambulumbekezdést). A Bizottság úgy véli, hogy Olaszországnak először is vissza kell fizettetnie az Alitaliával az Alitalia csoportnak nyújtott jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásokat. Amennyiben nincs mód arra, hogy az Alitaliával a támogatás teljes összegét visszafizettessék, Olaszországnak a fennmaradó összegeket az Alitalia csoport részét képező és az Alitaliával egyetlen gazdasági egységet képező bármely más önálló jogalannyal kell visszafizettetnie, annak biztosítása érdekében, hogy megszűnjön a biztosított előny és helyreálljon a piacon korábban fennálló helyzet,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Olaszország által 2017. május 2-án, illetve 2017. október 16-án az Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria számára nyújtott 600 millió EUR, illetve 300 millió EUR összegű kölcsön az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül. Olaszország jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta a támogatást.

2. cikk

Az Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria számára 2017. május 2-án, illetve 2017. október 16-án nyújtott 600 millió EUR, illetve 300 millió EUR összegű kölcsön formájában adott állami támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

3. cikk

(1) Olaszország visszafizetteti a kedvezményezettel az 1. cikk (2) bekezdésében említett összeegyeztethetetlen állami támogatást.

(2) A visszafizettetendő összeget a kedvezményezett rendelkezésére bocsátásának időpontjától a visszafizettetés tényleges időpontjáig tartó időszakra vonatkozóan kamat terheli.

(3) A 2. bekezdésben említett kamatokat a 794/2004/EK rendelet V. fejezetével összhangban kamatos kamattal kell kiszámítani.

4. cikk

(1) Az 1. cikk (2) bekezdésében említett támogatást haladéktalanul és ténylegesen vissza kell fizettetni.

(2) Olaszország biztosítja, hogy e határozatot a róla szóló értesítéstől számított négy hónapon belül végrehajtsák.

5. cikk

(1) Olaszország az e határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül benyújtja az alábbi információkat:

a) a kedvezményezett által visszafizetendő teljes összeg (a tőkeösszeg és a visszafizetendő kamat);

b) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott és tervezett intézkedések részletes bemutatása; valamint

c) olyan dokumentumokat, amelyek igazolják, hogy elrendelték a támogatásnak a kedvezményezett általi visszafizetését.

(2) Mindaddig, amíg az 1. cikk (2) bekezdésében említett támogatást teljes egészében vissza nem fizetik, Olaszország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében meghozott nemzeti intézkedések előrehaladásáról. Olaszország a Bizottság egyszerű kérésére azonnali tájékoztatást ad az e határozat végrehajtása érdekében már meghozott vagy tervezett intézkedésekről. Továbbá részletes adatokat szolgáltat a kedvezményezett által már visszafizetett támogatási összegekről és kamatokról.

6. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2021. szeptember 10-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja