KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/795

(2021. gada 10. septembris)

par valsts atbalstu SA.48171 (2018/C) (ex 2018/NN, ex 2017/FC), ko Itālija sniegusi *Alitalia*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2021) 6659)

(Autentisks ir tikai teksts itāļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad attiecīgās ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt piezīmes atbilstoši minētajiem noteikumiem ([1]), un ņemot vērā to piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) 2017. gada 5., 12. un 15. maijā aviosabiedrības *Ryanair Ltd* ("*Ryanair*"), *Adria Airways d.o.o.* ("*Adria*") un *IAG International Airlines Group S.A.* ("*IAG*") (kopā "sūdzību iesniedzēji") iesniedza Komisijai trīs oficiālas sūdzības, kurās apgalvoja, ka Itālija ir piešķīrusi nelikumīgu un nesaderīgu valsts atbalstu sabiedrībai *Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria* ("*Alitalia*"). Sūdzību iesniedzēji norādīja, ka 2017. gada 2. maijā Itālijas iestādes bija piešķīrušas *Alitalia* likviditātes atbalstu 600 miljonu EUR aizdevuma veidā ("sākotnējais aizdevums"). Sūdzību iesniedzēji apgalvoja, ka sākotnējais aizdevums bija nelikumīgs un nesaderīgs valsts atbalsts.

(2) Komisija 2017. gada 14. jūnijā nosūtīja šīs sūdzības Itālijas iestādēm, lūdzot tās precizēt sūdzībās izvirzītos jautājumus. Itālijas iestādes uz šo pieprasījumu atbildēja 2017. gada 18. jūlijā, un Komisija šo atbildi sūdzību iesniedzējiem nosūtīja 2017. gada 30. novembrī.

(3) 2017. gada 20. jūnijā, 12. septembrī un 16. oktobrī *IAG* iesniedza papildu informāciju un jaunākos datus par *Alitalia* maršrutu tīkla paplašināšanu pēc sākotnējā aizdevuma piešķiršanas.

(4) 2017. gada 30. oktobrī *Adria* iesniedza informāciju, kurā bija norādīts, ka 2017. gada 16. oktobra Dekrētlikumā Nr. 148 "Steidzami noteikumi par finanšu jautājumiem un neatliekamām vajadzībām" ([2]) ("Dekrētlikums Nr. 148/2017") bija paredzēts piešķirt papildu 300 miljonu EUR aizdevumu *Alitalia* ("papildu 300 miljonu EUR aizdevums"), palielinot kopējo aizdevuma summu līdz 900 miljoniem EUR (sākotnējais aizdevums un papildu 300 miljonu EUR aizdevums, turpmāk kopā saukti "abi valsts aizdevumi").

(5) Komisija 2017. gada 21. decembrī nosūtīja informācijas pieprasījumu Itālijas iestādēm, kuras uz šo pieprasījumu atbildēja 2018. gada 24. janvārī.

(6) 2018. gada 23. janvārī Itālija paziņoja par abiem valsts aizdevumiem kā par glābšanas atbalstu Pamatnostādņu par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai ([3]) ("Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes") nozīmē.

([1]) OV C 256, 20.7.2018., 4. lpp.

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

([3]) Komisijas paziņojums "Pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai" (OV C 249, 31.7.2014., 1. lpp.).

(7) Ar 2018. gada 23. aprīļa vēstuli Komisija informēja Itāliju, ka tā ir nolēmusi uzsākt LESD 108. panta 2. punktā noteikto procedūru attiecībā uz abiem valsts aizdevumiem.

(8) Komisijas lēmums sākt procedūru ("lēmums par procedūras sākšanu") 2018. gada 20. jūlijā tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Komisija uzaicināja ieinteresētās personas sniegt piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu.

(9) Komisija 2018. gada 25. maija un 2018. gada 25. septembra vēstulēs saņēma piezīmes no Itālijas un trim ieinteresētajām personām: i) *Aegean Airlines S.A.* ("*Aegean*"), ii) ieinteresētās personas, kas lūdza neizpaust tās identitāti saskaņā ar Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ([4]) 6. panta 2. punktu ("anonīmā ieinteresētā persona"), un iii) *Ryanair*. Komisija 2018. gada 15. novembrī un 2019. gada 17. janvārī nosūtīja trīs ieinteresēto personu piezīmes Itālijas iestādēm, aicinot tās iesniegt savus apsvērumus, ko tās iesniedza ar 2019. gada 20. marta vēstuli.

(10) Komisija 2018. gada 17. septembrī, 2018. gada 23. novembrī, 2018. gada 6. un 11. decembrī, 2019. gada 26. februārī, 2019. gada 10. maijā un 2019. gada 2. jūlijā pieprasīja no Itālijas iestādēm papildu skaidrojumus. Komisija 2019. gada 19. septembrī un 2019. gada 28. oktobrī nosūtīja atgādinājumus par nesniegtajām atbildēm uz 2019. gada 2. jūlija informācijas pieprasījumu.

(11) Itālijas iestādes iesniedza Komisijai papildu piezīmes un informāciju 2018. gada 1. oktobrī, 2018. gada 9. un 27. novembrī, 2018. gada 17. decembrī, 2019. gada 25. janvārī, 2019. gada 11. februārī, 2019. gada 1. un 18. aprīlī, 2019. gada 15. maijā, 2019. gada 3. un 12. jūnijā, 2019. gada 9. jūlijā, 2019. gada 6. augustā, 2019. gada 2. oktobrī, 2019. gada 17. oktobrī un 2019. gada 19. novembrī.

(12) Komisijas dienesti vairākkārt tikās ar Itālijas iestādēm, tai skaitā šādos datumos: 2017. gada 15. jūnijā, 2017. gada 26. jūlijā, 2018. gada 9. februārī, 2018. gada 13. aprīlī, 2018. gada 27. septembrī, 2018. gada 14. novembrī, 2018. gada 14. decembrī, 2019. gada 16. janvārī, 2019. gada 20. februārī, 2019. gada 21. februārī, 2019. gada 9. aprīlī, 2019. gada 20. jūnijā, 2019. gada 26. jūlijā un 2019. gada 27. septembrī.

(13) Komisija tikās arī ar *Alitalia* (2019. gada 21. februārī un 2019. gada 9. aprīlī), *Aegean* (2019. gada 10. janvārī) un anonīmo ieinteresēto personu (2019. gada 21. martā).

(14) *Adria* ([5]) 2019. gada 7. martā iesniedza jaunu sūdzību, kurā apgalvoja, ka abu valsts aizdevumu atmaksas termiņu atlikšana ir nelikumīgs un nesaderīgs atbalsts. Komisija 2019. gada 22. martā nosūtīja minēto sūdzību Itālijas iestādēm, aicinot tās precizēt sūdzībā izvirzītos jautājumus. Itālija uz šo pieprasījumu atbildēja 2019. gada 6. augustā.

2. ABU VALSTS AIZDEVUMU APRAKSTS UN ATTIECĪGIE FAKTI

2.1. Divi Itālijas valsts piešķirtie aizdevumi

(15) 2018. gada 23. aprīlī Komisija uzsāka formālu izmeklēšanas procedūru attiecībā uz abiem valsts aizdevumiem ("pasākums").

(16) Sākotnējais aizdevums bija noteikts 2017. gada 2. maija Dekrētlikumā Nr. 55 "Steidzami pasākumi ar mērķi nodrošināt *Alitalia S.p.A.* sniegto pakalpojumu nepārtrauktību" ([6]) ("Dekrētlikums Nr. 55/2017"). *Alitalia S.p.A.* 2017. gada 2. maijā tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra (sk. 41. apsvērumu).

([4]) Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

([5]) *Adria* jau bija iesniegusi sūdzību par sākotnējo aizdevumu un sūdzību par papildu 300 miljonu EUR aizdevumu (sk. 1. un 4. apsvērumu), bet nebija iesniegusi piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu.

([6]) Decreto-legge 2 maggio 2017, n. 55 – Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia S.p.A. (GU Serie Generale Nr. 100, 2.5.2017.). Lai gan Dekrētlikums Nr. 55/2017 zaudēja spēku, jo tas noteiktajā termiņā netika pārveidots par likumu, tā ietekme tika saglabāta ar 2017. gada 21. jūnija Likumu Nr. 96.

(17) Dekrētlikuma Nr. 55/2017 1. pantā bija noteikts: "Lai izvairītos no *Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A.*, kurai piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra, sniegto pakalpojumu pārtraukšanas attiecībā uz iekšzemes un starptautiskiem reisiem, tai skaitā tiem, kas saistīti ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām spēkā esošo Eiropas tiesību aktu nozīmē, ņemot vērā sociālās grūtības un lielās neērtības, ko lietotājiem radītu šāda pakalpojumu pārtraukšana, ar šo uz sešu mēnešu laikposmu (..) sabiedrībai *Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A.*, kurai piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra, nodrošina finansējumu sešu simtu miljonu EUR apmērā (..), ko paredzēts izmantot minētās sabiedrības un citu grupas sabiedrību, uz kurām attiecas ārkārtas administrēšanas procedūra, tūlītējām pārvaldības vajadzībām (..)." Lai gan tiesību aktos par atbalsta piešķiršanu pasākums ir minēts kā "finansējums" un Itālija un *Alitalia* nebija noslēgušas aizdevuma līgumu, Komisija attiecībā uz pasākumu lieto terminu "aizdevums", jo finansējums bija atmaksājams ar procentiem.

(18) Valsts piešķīra sākotnējo aizdevumu ar procentu likmi, kura atbilst 6 mēnešu *Euribor* likmei, kam pieskaitīti 1 000 bāzes punkti, un tas bija jāatmaksā sešu mēnešu laikā no aizdevuma pirmās izmaksas, t. i., līdz 2017. gada 5. novembrim. Sākotnējam aizdevumam bija prioritāte attiecībā pret visu pārējo *Alitalia* parādu atmaksu ārkārtas administrēšanas procedūras laikā.

(19) Itālija sākotnēji ar Dekrētlikumu Nr. 148/2017 pagarināja sākotnējā aizdevuma atmaksas termiņu par sešiem mēnešiem – līdz 2018. gada 5. maijam; vēlāk ar 2017. gada 4. decembra Likumu Nr. 172 ([7]) ("Likums Nr. 172/2017") tā atmaksas termiņu pagarināja līdz 2018. gada 30. septembrim. Ar 2018. gada 27. aprīļa Dekrētlikumu Nr. 38/2018 tika noteikts turpmāks sākotnējā aizdevuma pagarinājums – līdz 2018. gada 15. decembrim. Šis termiņš vēlāk tika vairākkārt mainīts (sk. 2.2.1. iedaļu).

(20) Ar Dekrētlikumu Nr. 148/2017 Itālija piešķīra papildu 300 miljonu EUR aizdevumu, tādējādi palielinot valsts finansējumu līdz 900 miljoniem EUR. Dekrētlikuma Nr. 148/2017 12. panta 2. punktā bija noteikts: "Lai līdz uzņēmumu atsavināšanas dienai garantētu to pārvadājumu saistību izpildi, ko uzņēmusies ārkārtas administrācija, nepārtraucot gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu un nodrošinot regulārus iekšzemes un starptautiskos avioreisus, ko veic 1. punktā minētie uzņēmumi, kamēr tiek pabeigta uzņēmumu atsavināšanas procedūra, kura jānosaka un jāīsteno, finansējuma summu (..) palielina par 300 miljoniem EUR, kas piešķirami 2018. gadā." Tā kā papildu 300 miljonu EUR aizdevums tika piešķirts kā sākotnējā aizdevuma summas palielinājums, tika piemēroti tādi paši noteikumi un nosacījumi (arī procentu likme) kā sākotnējam aizdevumam, izņemot attiecībā uz aizdevuma atmaksas termiņu. Abu aizdevumu atmaksas termiņi vēlāk tika saskaņoti (sk. 2.2.1. iedaļu).

(21) Saskaņā ar Dekrētlikumu Nr. 148/2017 papildu 300 miljonu EUR aizdevums valstij bija jāizmaksā *Alitalia* 2018. gadā, un aviosabiedrībai tas bija jāatmaksā līdz 2018. gada 31. decembrim. Ar minēto dekrētlikumu līdz 2018. gada 30. aprīlim tika arī pagarināts termiņš konkursa procedūras pabeigšanai (sk. 2.6. iedaļu), lai varētu atsavināt *Alitalia* uzņēmējdarbības kopumu.

2.2. **Divu valsts aizdevumu izmaksu grafiks**

(22) Sākotnējais aizdevums un papildu 300 miljonu EUR aizdevums tika piešķirti ar tiesību aktiem, un tie bija jāizmaksā pēc ekonomikas attīstības ministra un ekonomikas un finanšu ministra kopīga dekrēta pieņemšanas. Saskaņā ar minētajiem tiesību aktiem abi valsts aizdevumi tika finansēti no ekonomikas attīstības ministram piešķirtā budžeta.

(23) Saskaņā ar Dekrētlikumu Nr. 55/2017 sākotnējais aizdevums tika piešķirts, lai izvairītos no *Alitalia* starptautisko un iekšzemes lidojumu pārtraukšanas ārkārtas administrēšanas procedūras laikā, arī saistībā ar lidojumiem, uz kuriem attiecas *Alitalia* sabiedrisko pakalpojumu saistības, ņemot vērā nopietnās sociālās grūtības un lielās neērtības lietotājiem, ko izraisītu *Alitalia* lidojumu pārtraukšana.

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

(24) Sākotnējais aizdevums bija jāizmaksā ar ekonomikas attīstības ministra un ekonomikas un finanšu ministra kopīgu dekrētu piecu dienu laikā pēc tam, kad *Alitalia* tika uzsākta ārkārtas administrēšanas procedūra, un tas bija jāizmanto steidzamām darbības vajadzībām pašā aviosabiedrībā un citās grupas sabiedrībās, uz kurām attiecās ārkārtas administrēšanas procedūra. Steidzamās darbības vajadzības ietvēra arī vajadzības, kas ir saistītas ar starptautiskajām sistēmām, kuras izmanto, lai nokārtotu ekonomiskās attiecības ar pārvadātājiem.

(25) 2017. gada 4. maijā *Alitalia* ārkārtas administratori pieprasīja steidzamu avansa maksājumu 240 miljonu EUR apmērā no 600 miljonu EUR aizdevuma. Saskaņā ar Itālijas iestāžu sniegto informāciju tas galvenokārt tika darīts, lai i) izvairītos no to naudas līdzekļu izsīkšanas, kas bija nepieciešami *Alitalia* saimnieciskās darbības nodrošināšanai turpmākajās dienās pēc ārkārtas administrēšanas procedūras sākšanas, un lai ii) ļautu *Alitalia* samaksāt drošības naudu, ko pieprasīja Starptautiskā Gaisa transporta asociācija ("*IATA*"). Nesamaksājot drošības naudu, *Alitalia* draudēja izslēgšana no *IATA* pārvaldītajām sistēmām ([8]), kas ir būtiskas uzņēmējdarbības nepārtrauktībai. Drošības nauda tika samaksāta 2017. gada maijā.

(26) 2017. gada oktobrī *Alitalia* tika piešķirts sākotnējā aizdevuma otrais maksājums 360 miljonu EUR apmērā. Saskaņā ar Itālijas iestāžu sniegto informāciju tas tika piešķirts pēc ārkārtas administratoru lūguma, lai nodrošinātu *Alitalia* ar nepieciešamo finansējumu regulāru lidojumu nodrošināšanai, kamēr tiek pabeigta attiecīgo uzņēmējdarbības virzienu atsavināšana.

(27) Saskaņā ar Dekrētlikumu Nr. 148/2017, ar kuru tika piešķirts papildu 300 miljonu EUR aizdevums, aizdevums tika piešķirts, lai nodrošinātu, ka *Alitalia* un citas grupas sabiedrības var netraucēti pildīt savas lidojumu nodrošināšanas saistības līdz *Alitalia* uzņēmējdarbības atsavināšanai.

(28) Dekrētlikums Nr. 148/2017 tika pārveidots par likumu ar Likumu Nr. 172/2017. Minētajā likumā bija norādīts, ka aizdevuma pagarinājums bija nepieciešams, lai nodrošinātu *Alitalia* pārvadājumu saistību izpildi.

(29) Papildu 300 miljonu EUR aizdevums tika izmaksāts *Alitalia* 2018. gada 15. janvārī.

2.2.1. *Abu valsts aizdevumu atmaksas termiņu saskaņošana*

(30) 2018. gada 27. aprīlī ar Dekrētlikumu Nr. 38/2018 tika noteikts vēl viens sākotnējā aizdevuma termiņa pagarinājums – līdz 2018. gada 15. decembrim. Minētajā dekrētlikumā tas pats datums tika noteikts arī kā jaunais termiņš papildu 300 miljonu EUR aizdevuma atmaksai, tādējādi saskaņojot sākotnējā aizdevuma un papildu 300 miljonu EUR aizdevuma atmaksas termiņu.

(31) 2018. gada 14. decembrī ar Dekrētlikumu Nr. 135/2018 tika noteikts abu valsts aizdevumu atmaksas termiņš – trīsdesmit dienas pēc *Alitalia* aktīvu pārdošanas darījuma stāšanās spēkā vai jebkurā gadījumā ne vēlāk kā 2019. gada 30. jūnijā.

2.2.2. *Izaugsmes dekrētlikuma noteikumi*

(32) 2019. gada 30. aprīlī Itālija pieņēma Dekrētlikumu Nr. 34 "Steidzami pasākumi ekonomikas izaugsmei un konkrētu krīzes situāciju risināšanai" ([9]) ("Izaugsmes dekrētlikums"), ar kuru noteica:

a) abu valsts aizdevumu prioritātes atcelšanu attiecībā pret visiem citiem *Alitalia* parādiem, kas radušies ārkārtas administrēšanas procedūras laikā;

b) abu valsts aizdevumu atmaksas pagarināšanu līdz brīdim, kad ārkārtas administrācija pārdos *Alitalia* aktīvus;

([8]) Dažādi *IATA* rēķinu izrakstīšanas un norēķinu plāni, *IATA* kravu kontu norēķinu sistēmas un *IATA* klīringa iestāde.

([9]) Decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34 – Misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi (GU Serie Generale Nr. 100, 30.4.2019.). Dekrētlikums Nr. 34/2019 tika pārveidots par likumu ar 2019. gada 28. jūnija Likumu Nr. 58 (*GU Serie Generale* Nr. 151, 29.6.2019.).

c) valstij pienākošos procentu, kas uzkrājušies no dienas, kad tika izmaksāti abi valsts aizdevumi *Alitalia*, apmaksu ne vēlāk kā līdz 2019. gada 31. maijam;

d) Ekonomikas un finanšu ministrijas pilnvarošanu izmantot procentus, kas uzkrājušies par abiem valsts aizdevumiem, lai parakstītos uz jaunizveidotās sabiedrības, kurai tiks nodoti *Alitalia* aktīvi, akcijām.

(33) Saskaņā ar Izaugsmes dekrētlikumu no 2019. gada 31. maija vairs netiek uzkrāti procenti par abiem valsts aizdevumiem.

(34) 2019. gada 2. decembrī Izaugsmes dekrētlikums tika grozīts ar Dekrētlikumu Nr. 137 "Steidzami pasākumi, lai nodrošinātu *Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A.* un *Alitalia CityLiner S.p.A.* sniegto pakalpojumu nepārtrauktību ārkārtas administrēšanas procedūrā" ([10]), ar kuru tika saskaņots maksājamo procentu un pamatsummas samaksas termiņš, proti, tas paredzēja pagarināt pamatsummas un procentu maksājumu termiņu līdz brīdim, kad ārkārtas administrācija pārdos *Alitalia* aktīvus.

(35) Abu valsts aizdevumu kā viena pasākuma novērtējums ir sniegts 5.1.4.1.1. iedaļā.

2.3. **Atbalsta saņēmējs**

(36) Atbalsta saņēmējs ir sabiedrība *Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A. in amministrazione straordinaria* ("*Alitalia*") kopā ar tai tieši un netieši piederošajiem meitasuzņēmumiem.

(37) Gan Dekrētlikums Nr. 55/2017, kas ir sākotnējā aizdevuma juridiskais pamats, gan Dekrētlikums Nr. 148/2017, kas ir papildu 300 miljonu EUR aizdevuma juridiskais pamats, paredz, ka abi valsts aizdevumi tiek piešķirti par labu *Alitalia*. Ar Dekrētlikumu Nr. 55/2017 piešķir "atmaksājamu finansējumu 600 miljonu EUR aizdevuma veidā (..) par labu *Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A.*" (sk. 17. apsvērumu); Dekrētlikums Nr. 148/2017 atsaucas uz finansējumu, kas piešķirts ar Dekrētlikumu Nr. 55/2017, un paredz papildu 300 miljonu EUR aizdevumu par labu *Alitalia*.

(38) *Alitalia* ir sabiedrība, kuras galvenais birojs atrodas Fjumičīno, Romā, un kura darbojas gaisa pārvadājumu nozarē. *Alitalia* kopējais darbinieku skaits 2017. gada 31. decembrī bija 11 377 ([11]). *Alitalia* akcionāru struktūra un *Alitalia Group* struktūra ir parādīta 1. diagrammā ([12]), savukārt *Compagnia Aerea Italiana S.p.A.* ("*CAI*") akcionāri ([13]) 2019. gada maijā ir uzskaitīti 1. tabulā.

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

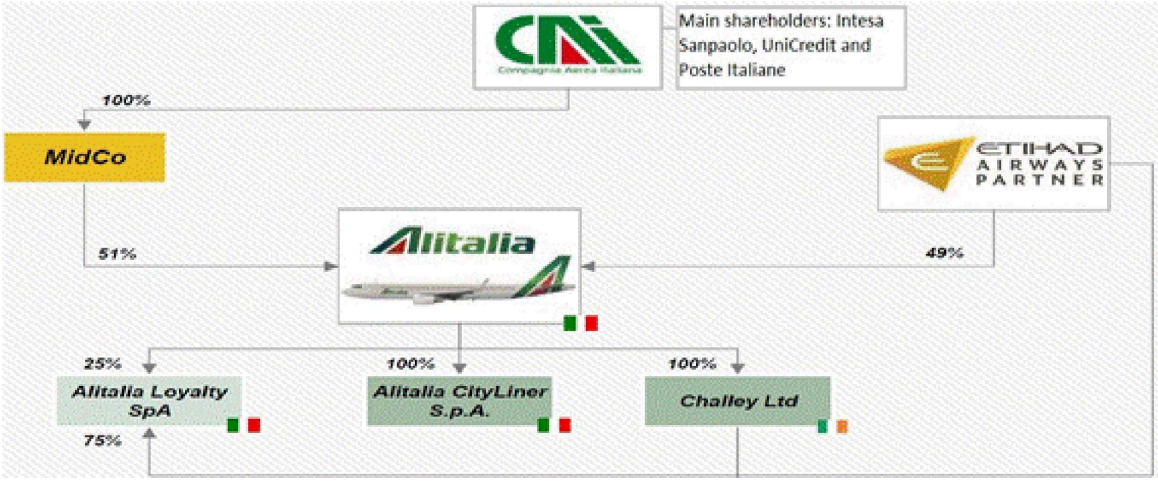
([11]) Kā ziņots ārkārtas administratoru 2018. gada 11. jūlija ziņojumā, kas pieejams šeit: http://www.amministrazionestraordinariaali taliasai.com/pdf/alitalia/allegato_2_alitaliarelazione2017.pdf.

([12]) 1. diagramma ir sagatavota, pamatojoties uz informāciju, kas ietverta dokumentā "6. pielikums. *Alitalia Group* struktūrshēma", kurš pievienots Itālijas 2018. gada 23. janvārī iesniegtajam paziņojumam par glābšanas atbalstu (sk. 6. apsvērumu).

([13]) Citi akcionāri, kuriem pieder 1 % vai mazāk akciju, ir *Factorit S.p.A.* (1 %), *Macca Srl* (0,96 %) un *Air France-KLM* atlikusī daļa (0,73 %).

1. diagramma

Alitalia īpašnieku struktūra un _Alitalia Group_ struktūra 2018. gada 23. janvārī



1. tabula

CAI akcionāri 2019. gada maijā (Komisijas rīcībā esošā informācija liecina, ka akcionāru struktūra nav mainījusies)

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) Kad *Alitalia* tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra, tai piederēja viss *Alitalia CityLiner S.p.A.* (“*Cityliner*”) un *Challey Ltd.* akciju kapitāls. *Cityliner* – reģionālā aviosabiedrība, kas pilnībā pieder *Alitalia* ([14]), – darbojas kā *Alitalia* pārvadājumu jaudas nodrošinātāja ([15]), un tā nodrošina lidojumus daļā no īso maršrutu tīkla. *Challey Ltd* ir Īrijā reģistrēts apakšholdings, kas pats kontrolē citas sabiedrības, kuras arī atrodas Īrijā (“meitasuzņēmumi Īrijā”) un kurām pieder visa *Alitalia* un *CityLiner* izmantoto un Īrijā reģistrēto gaisa kuģu flote, kā arī mazākuma līdzdalība citās daļēji piederošās sabiedrībās. *Challey Ltd* un meitasuzņēmumiem Īrijā nav piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra. *Alitalia* kopā ar saviem meitasuzņēmumiem attiecīgi veido *Alitalia Group* ([16]) (“*Alitalia Group*”). Tā kā *Alitalia* veic lielāko daļu *Alitalia Group* darbību un tajā ir nodarbināti 97 % no kopējā *Alitalia Group* darbinieku skaita ([17]), jebkurš grupas izvērtējums *mutatis mutandis* attiecas uz *Alitalia*.

(40) 49 % *Alitalia* pieder *Etihad Investment Holding Company LLC*, un 51 % pieder *MIDCO S.p.A.*, kas savukārt 100 % pieder *CAI S.p.A.* Kopš 2008. gada, kad to iegādājās *CAI S.p.A.*, *Alitalia* ir pastāvīgi strādājusi ar zaudējumiem. Sabiedrība mēģināja uzlabot savu stāvokli 2017. gada sākumā, īstenojot vērienīgu izmaksu samazināšanas plānu, kas paredzēja samazināt izmaksas par vairāk nekā vienu miljardu EUR, un tas bija paredzēts, lai sagatavotu augsni papildu finansējumam (2 miljardiem EUR, tai skaitā 900 miljoniem EUR jaunu naudas līdzekļu); šos centienus galvenokārt vadīja sabiedrības akcionārs *Etihad* (“sanācijas plāns”, sk. 4.2.1.1. iedaļu). Sanācijas plānu bija paredzēts ieviest, izmantojot pirmsmaksātnespējas procedūru ([18]). Minētajai procedūrai ([19]) bija nepieciešama darbinieku piekrišana ([20]), jo viņus būtu skāruši būtiski izmaksu samazināšanas pasākumi. Tomēr 2017. gada 24. aprīlī notikušajā darbinieku referendumā vienošanās tika noraidīta plānoto darbaspēka izmaksu samazināšanas pasākumu dēļ, kas cita starpā paredzēja vidējās algas samazinājumu par 33 %. Tā kā sanācijas plānu īstenot nebija iespējams un akcionāri nenodrošināja papildu finansējumu, *Alitalia* tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra.

2.4. **Ārkārtas administrēšanas procedūra**

(41) Pēc *Alitalia* valdes pieprasījuma ar Itālijas Ekonomikas attīstības ministrijas 2017. gada 2. maija dekrētu *Alitalia* tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra ([21]). Ar minēto dekrētu tika arī iecelti trīs *Alitalia* ārkārtas administratori. Tad ar Čivitavekijas tiesas 2017. gada 11. maija spriedumu *Alitalia* tika pasludināta par maksātnespējīgu. Pēc tam, 2017. gada 12. maijā, ar Itālijas Ekonomikas attīstības ministrijas dekrētu ārkārtas administrēšanas procedūra tika attiecināta arī uz *Cityliner* ([22]). *Cityliner* tika pasludināta par maksātnespējīgu ar Čivitavekijas tiesas 2017. gada 26. maija spriedumu.

([14]) Sk. ekonomikas attīstības ministra 2017. gada 12. maija dekrētu, ar kuru *Cityliner* piemēro ārkārtas administrēšanas procedūru; tas ir publiski pieejams *Alitalia* ārkārtas administrācijas tīmekļa vietnē: www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/estensione_procedura.pdf.

([15]) Sk. 85. punktu 55. un turpmākajās lappusēs ziņojumā par *Alitalia* un *Cityliner* maksātnespējas iemesliem (*Relazione sulle cause di insolvenza di Alitalia e Cityliner*), ko 2018. gada 26. janvārī sagatavoja ārkārtas administratori un kas publicēts *Alitalia* ārkārtas administrācijas tīmekļa vietnē: http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/relazione_cause_insolvenza.pdf.

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

([17]) Sk. 1.2.2. iedaļu 20. lappusē ārkārtas administrēšanas programmā, kas publicēta *Alitalia* ārkārtas administrācijas tīmekļa vietnē: 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. pants (*GU Serie Generale* Nr. 81, 6.4.1942., ar turpmākajos gados pieņemtajiem grozījumiem). Šis dekrēts turpmāk tekstā tiks saukts par “Itālijas Bankrota likumu”.

([19]) “Piano di risanamento” ir Itālijas Bankrota likuma 67. panta trešās daļas d) punktā minēta procedūra, ko piemēro sabiedrībām, kuras saskaras ar novēršamām finansiālām grūtībām, t. i., finansiālās grūtības ir iespējams novērst, jo tās pēc būtības ir koriģējamas un ir pieejami pietiekami resursi. Saskaņā ar minēto procedūru atveseļošanas pasākumus administrē pati sabiedrība, nevis tiesu iestāde.

([20]) Saskaņā ar ārkārtas administratoru 2018. gada 11. jūlija ziņojumu (sk. 20. zemsvītras piezīmi) 2017. gada 31. decembrī Alitalia Group bija 11 755 darba līgumi, kas atbilst 10 871 pilna laika darbiniekam sabiedrībās *Alitalia S.p.A.* un *CityLiner*. Saskaņā ar *KPMG* ziņojumu (sk. 4.2.1.2. iedaļu) 2016. gada 31. decembrī *Alitalia Group* (ieskaitot arī meitasuzņēmumus Īrijā) bija nodarbināts 10 781 pilnslodzes ekvivalents.

([21]) Saskaņā ar *Marzano* likumu, kas lasīts kopā ar *Prodi-bis* likumu.

([22]) Sabiedrība *Cityliner* ir aprakstīta 39. apsvērumā.

(42) 2019. gada 20. martā sniegtajās piezīmēs Itālijas iestādes norādīja, ka sakarā ar ārkārtas administrēšanas procedūras piemērošanu *Alitalia* privātajiem akcionāriem tika atņemtas visas *Alitalia* pārvaldības un uzraudzības pilnvaras. Saskaņā ar tiesību aktiem, kas reglamentē ārkārtas administrēšanas procedūru, sabiedrības pārvaldība tika uzticēta ārkārtas administratoriem līdz brīdim, kad ekonomikas attīstības ministrs apstiprināja ārkārtas administrēšanas programmu ("ĀA programma"). Pieņemot ĀA programmu, tiem tiktu atļauts pārdot *Alitalia* aktīvus Ekonomikas attīstības ministrijas uzraudzībā.

(43) 2018. gada 26. janvārī *Alitalia* ārkārtas administratori iesniedza Ekonomikas attīstības ministrijai programmu, kuras mērķis bija gada laikā pārdot darbībā esošos *Alitalia* aktīvus ([23]), un tā tika apstiprināta ar ministra 2018. gada 23. marta dekrētu. 2019. gada 7. maijā pārdošanas programmas sākotnējais pabeigšanas termiņš tika atlikts uz 2020. gada 23. martu.

(44) Apstiprinātajā ĀA programmā noteiktā pārdošanas procedūra attiecās uz aktīviem, kas bija saistīti ar *Alitalia* un *Cityliner* (sabiedrību, kurām uzsākta ārkārtas administrēšanas procedūra) uzņēmējdarbību.

2.4.1. *Ārkārtas administrēšana (Likumdošanas dekrēts Nr. 270/1999, Prodi-bis likums)*

(45) Ārkārtas administrēšana ir 1999. gada 8. jūlija Likumdošanas dekrētā Nr. 270/1999 ([24]) ("*Prodi-bis* likums") noteikta maksātnespējas procedūra lielu sabiedrību maksātnespējas gadījumā, un tās mērķis ir glābt šīs sabiedrības un saglabāt to vērtību, turpinot to darbību līdz pārstrukturēšanai vai aktīvu pārdošanai. Ārkārtas administrēšanu sabiedrībām piemēro tikai tad, ja šķiet, ka ir iespējams atjaunot to ekonomisko līdzsvaru.

(46) Saskaņā ar ārkārtas administrēšanas procedūru iepriekšējam akcionāram tiek atņemtas lēmumu pieņemšanas pilnvaras, bet sabiedrība turpina darbību. Uzņēmējdarbības vadību un sabiedrības aktīvu pārvaldību pārņem ārkārtas administratori. Tos ieceļ tā tiesa, kas pasludina sabiedrības maksātnespēju. Ārkārtas administratori rīkojas saskaņā ar ĀA programmu (veic aktīvu pārstrukturēšanu vai pārdošanu), ko apstiprinājis ekonomikas attīstības ministrs.

(47) Kad stājas spēkā ārkārtas administrēšanas procedūra, pirms procedūra sākšanas radušies parādi tiek iesaldēti un kļūst pakārtoti parādiem, kas radušies ārkārtas administrēšanas laikā, turpinot saimniecisko darbību. Tiem parādiem, kas radušies ārkārtas administrēšanas laikā, ar skaidru likuma normu nosaka statusu "sevišķi prioritāri".

2.4.2. *Ārkārtas administrēšana lielām sabiedrībām, kurās strādā vismaz 500 darbinieku un kuru parādsaistības ir vismaz 300 miljoni EUR (Dekrētlikums Nr. 347/2003, Marzano likums)*

(48) Attiecībā uz lielām sabiedrībām, kurās ir vismaz 500 darbinieku un kuru parādsaistības ir vismaz 300 miljoni EUR, saskaņā ar 2003. gada 23. decembra Dekrētlikumu Nr. 347 ([25]) ("*Marzano* likums") piemēro īpašus papildu noteikumus. *Alitalia* ietilpst *Marzano* likuma piemērošanas jomā, jo, kā norādīts spriedumā, ar kuru *Alitalia* pasludināja par maksātnespējīgu, sabiedrībai *Alitalia* ir "vairāk nekā piecsimt padoto darbinieku vismaz vienu gadu, un tās parādu kopsumma pārsniedz trīssimt miljonus EUR" ([26]).

(49) Saskaņā ar *Marzano* likumu sabiedrības var iesniegt pieprasījumu par minētajā likumā noteiktās ārkārtas administrēšanas procedūras piemērošanu tām tieši Ekonomikas attīstības ministrijai, pat pirms tiesa pieņem lēmumu par to maksātspēju. Ārkārtas administratorus ieceļ ekonomikas attīstības ministrs, nevis tiesa, un tie darbojas ekonomikas attīstības ministra pārraudzībā. Sākotnējais ārkārtas administrēšanas ilgums ir 12 mēneši no brīža, kad ekonomikas attīstības ministrs ir apstiprinājis ĀA programmu, bet ar Ekonomikas attīstības ministrijas dekrētu to var pagarināt vēl par (ne vairāk kā) 36 mēnešiem. Sabiedrību grupas gadījumā procedūru var attiecināt ne tikai uz mātessabiedrību, bet arī uz citām grupas sabiedrībām (kā tas notika *Cityliner* gadījumā).

([23]) Saskaņā ar *Marzano* likuma 4. pantu saistībā ar *Prodi-bis* likuma 27. panta 2. punkta a) apakšpunktu un 54. un nākamajiem pantiem.

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

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

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

(50) Turklāt attiecībā uz sabiedrībām, kas sniedz svarīgus sabiedriskos pakalpojumus, *Marzano* likumā ir noteikts, ka:

— ārkārtas administratoriem ir pilnvaras pārdot uzņēmuma aktīvus sarunu procedūrā (ar nosacījumu, ka pārdošanas cena, par kuru ārkārtas administratori vienojas ar pircēju, nav zemāka par tirgus vērtību, kas noteikta neatkarīga eksperta ziņojumā).

2.5. **Itālijas valdības locekļu publiskie paziņojumi**

(51) 2017. gada 25. aprīlī pēc tam, kad aviosabiedrības darbinieki bija noraidījuši sanācijas plānu, Itālijas laikrakstā *Corriere della Sera* tika publicēta intervija ar toreizējo ekonomikas attīstības ministru, kura pārziņā bija *Alitalia* lieta. Ministrs izslēdza iespēju, ka *Alitalia* varētu tikt nacionalizēta vai ka valsts segtu *Alitalia* parādus. Tomēr, atbildot uz jautājumu par iespējamo pagaidu aizdevumu *Alitalia*, ministrs paziņoja, ka valdība nodrošinās "minimumu, kas nepieciešams procesa pabeigšanai [*Alitalia* aktīvu pārdošanai, ko veic ārkārtas administratori]. Lidmašīnu satiksmes apturēšana nav iedomājama, jo tiktu apdraudēti reisi un ciestu ceļotāji, kas radītu diezgan ievērojamas tiešas un netiešas sekas" ([27]).

(52) 2017. gada 30. aprīlī ekonomikas attīstības ministram intervijā plašsaziņas līdzekļiem tika uzdots jautājums, kāpēc nevar pieļaut *Alitalia* bankrotu. Ministrs paskaidroja, ka *Alitalia* bankrots "radītu tādu satricinājumu iekšzemes kopproduktam, kas būtu lielāks nekā scenārijā, kad uz sešu mēnešu periodu tiktu piešķirts valdības aizdevums, lai atrastu pircēju (..)". Viņš norādīja: "Mēs nevaram [pieļaut] *Alitalia* pēkšņu darbības pārtraukšanu, jo tādā gadījumā mums vairs nebūtu reisu starp valsts daļām. Mums nebūtu citu sabiedrību, kas būtu gatavas veikt šos reisus, un kādu laiku tie vairs netiktu apkalpoti." ([28])

(53) 2017. gada 2. maijā kāds Itālijas finanšu laikraksts ziņoja, ka toreizējais premjerministrs paziņojis, ka valdība "iejaucās ne tikai pēc nepārprotama akcionāru kopsapulces pieprasījuma, bet arī šādi pauda savu atbildību, lai nodrošinātu noteiktus pamatpakalpojumus" ([29]). Tajā pašā rakstā teritoriālās kohēzijas un dienvidu lietu ministrs paziņoja, ka "ar [Ministru padomes] lēmumiem par *Alitalia* ārkārtas administrēšanas procedūru un sešu mēnešu pagaidu aizdevumu mēs esam nodrošinājuši visus maršrutus, un tādējādi gaisa satiksme ar dienvidiem ir garantēta".

(54) Saskaņā ar 2017. gada 3. maija rakstu Itālijas presē toreizējais ekonomikas attīstības ministrs paziņoja, ka "valdības stratēģija vienmēr ir bijusi samazināt ietekmi uz publiskajām finansēm" un ka valdība "centās izvairīties" no 600 miljonu EUR pagaidu aizdevuma piešķiršanas, taču tas bija "nepieciešams un neizbēgams ļaunums", jo "lidmašīnu satiksmes pēkšņa pārtraukšana Itālijas nodokļu maksātājiem izmaksātu daudz vairāk". Minētajā rakstā ministrs atgādināja, ka "*Alitalia* ir 4,9 miljoni apmaksātu biļešu rezervāciju" un, ja viss tiktu apturēts, tiktu nodarīts kaitējums "IKP [un Itālijas] tēlam – tad (..) uz vairākām dienām vai nedēļām tiktu zaudēti valsts reisi, un to nevar pieļaut". Tādējādi, pēc ministra domām, sākotnējo aizdevumu "izmanto, lai izvairītos no ekonomiski sliktākas situācijas" ([30]).

(55) 2017. gada 15. oktobrī publicētā intervijā toreizējais infrastruktūras un transporta ministrs paziņoja, ka papildu 300 miljonu EUR aizdevums ārkārtas administratoriem dod "sirdsmieru". Viņš norādīja: "Mēs nevēlamies lēti notirgot *Alitalia*, bet gan pārdot to. Mēs redzam, kas notika ar *Air Berlin*, kuru iegādājās *Lufthansa*, – tā ir uz pusi samazinājusi lidmašīnu un darbinieku skaitu. Taču pamatdarbības pārtraukšana vienmēr ir zaudējums visiem. Tāpēc attiecībā uz *Alitalia* mēs drīzāk raugāmies uz *Meridiana* modeli – atrast piemērotu partneri, kas spētu to uzlabot." Uz jautājumu, vai nākamajai valdībai būs jārisina *Alitalia* jautājums, ministrs atbildēja: "Ne obligāti. Šī aviosabiedrība pastāv un pastāvēs arī turpmāk. Rīt noslēgsies piedāvājumu iesniegšanas termiņš – redzēsim, ko mums teiks administratori. Laikā no šodienas līdz Ziemassvētkiem mums būs skaidrība par *Alitalia* nākotni. Taču šī valdība nevēlas pieņemt pārsteidzīgus lēmumus." ([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) Tāpat pēc tam, kad valdība bija noraidījusi *Lufthansa* piedāvājumu (sk. 61. apsvēruma zemsvītras piezīmi), toreizējais infrastruktūras un transporta ministrs 2017. gada 24. novembrī publicētajā intervijā paziņoja, ka *Lufthansa* piedāvājums "nav tādas lielas valsts kā Itālija un tādas sabiedrības kā *Alitalia* ar tūkstošiem darbinieku un dažiem no svarīgākajiem maršrutiem valstī cienīgs". Viņš piebilda: "Mēs gaidīsim, kamēr mums tiks iesniegts tāds uzņēmējdarbības attīstības plāns, kas ir šā vārda cienīgs, nevis tāds, kas tikai rada ciešanas darba ņēmējiem. Mums ir laiks līdz valdības pilnvaru termiņa beigām; mēs cenšamies panākt vislabākos nosacījumus. Atgādināšu, ka *Alitalia* krīze ir saistīta ar vadības kļūdām, nevis ar tirgu, kas patiešām strauji paplašinās." ([32])

2.6. ***Alitalia* pārdošanas process un tā pagarināšana**

(57) Dekrētlikuma Nr. 55/2017, ar kuru tika piešķirts sākotnējais aizdevums, 1. pantā bija paredzēts – lai izstrādātu ĀA programmu, ārkārtas administratoriem līdz 2017. gada 17. maijam bija jāpublicē uzaicinājums paust ieinteresētību iegādāties vai pārstrukturēt *Alitalia* uzņēmējdarbības kopumu. Ar procesu, kas sekoja minētajam uzaicinājumam paust ieinteresētību un kas bija jāveic sešu mēnešu laikā pēc pirmā finansējuma piešķiršanas, bija jānodrošina pārredzamības, vienlīdzīgas attieksmes un nediskriminācijas principu ievērošana.

(58) 2017. gada 17. maijā saskaņā ar Dekrētlikuma Nr. 55/2017 1. pantu ārkārtas administratori izsludināja uzaicinājumu paust ieinteresētību, lai izlemtu, vai *Alitalia* varētu tikt pārstrukturēta vai tās aktīvi būtu jāpārdod vai nu kā darbībā esošas vienības, vai arī kā funkcionējošas preces un līgumi.

(59) Termiņš, kurā bija jāpauž ieinteresētība, beidzās 2017. gada 21. jūlijā. 2017. gada 1. augustā ekonomikas attīstības ministra pilnvarotie ārkārtas administratori organizēja konkursa procedūru, lai pārdotu sabiedrību, kurām piemērota ārkārtas administrēšana (*Alitalia* un *Cityliner*), aktīvus kā darbībā esošas vienības, nosakot piedāvājumu iesniegšanas termiņu līdz 2017. gada 16. oktobrim un pārdošanas procesa pabeigšanas termiņu līdz 2017. gada 5. novembrim.

(60) Konkursa vajadzībām lielākā daļa sabiedrību, kurām piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra (*Alitalia* un *Cityliner*), aktīvu tika sadalīti atsevišķās darbībā esošās vienībās, kuras konkrēti veidoja a) saimnieciskā darbība kopumā ("pilnā pakete" jeb "vienotā daļa") vai arī b) aviācijas darbība ("aviācijas daļa") un c) apkalpošana uz zemes ("apkalpošanas uz zemes daļa"). Aviācijas daļu veidoja aktīvi un tiesiskās attiecības, kas saistītas ar gaisa pārvadājumu darbībām, kuras veic ārkārtas administrēšanas procedūrā esošās sabiedrības, ieskaitot gaisa kuģu floti, laika nišas, zīmolu, meitasuzņēmumu Īrijā gaisa kuģus, kā arī līzinga un tehniskās apkopes līgumus. Apkalpošanas uz zemes daļa ietvēra sabiedrību, kurām piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra, aktīvus un tiesiskās attiecības, kas saistītas ar lidostās trešām personām sniegto apkalpošanu uz zemes. Pilnajā paketē bija iekļauti aviācijas daļas un apkalpošanas uz zemes daļas aktīvi un tiesiskās attiecības. Pretendents varēja brīvi noteikt pirkuma piedāvājumā ietvertās daļas.

(61) Ar Dekrētlikumu Nr. 148/2017, ar kuru tika piešķirts papildu 300 miljonu EUR aizdevums, sākotnējais 2017. gada 5. novembra termiņš pārdošanas procesa pabeigšanai tika pagarināts līdz 2018. gada 30. aprīlim. Pēc neveiksmīgā konkursa ([33]) 2017. gada 22. decembrī ārkārtas administratori uzsāka jaunu sarunu procedūru ([34]), lai pārdotu *Alitalia* aktīvus.

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

([33]) Kā norādīts ĀA programmas 133. lpp., neviens no iesniegtajiem piedāvājumiem (ko cita starpā iesniedza *Lufthansa*, *EasyJet* un *Airport Handling S.p.A.*) neatbilda procedūras noteikumiem. Konkrēti, kā norādīts 17. lappusē ārkārtas administratoru prezentācijā, kas tika sniegta Deputātu palātas apvienotās IX un X komitejas 2019. gada 27. marta sēdē, šajos piedāvājumos trūka obligātu un būtisku elementu (piedāvājuma nodrošinājuma, līguma dokumentu vai uzņēmējdarbības plāna).

([34]) Iespēja rīkot sarunu procedūru ir paredzēta *Marzano* likuma 4. panta 4.*quater* punktā kā alternatīva konkursa izsludināšanai. Sarunu procedūra jāveic, neskarot pārredzamības un nediskriminācijas principu ievērošanu.

(62) Sākotnējais sarunu procedūras termiņš bija 2018. gada 10. aprīlis, kas vēlāk tika pagarināts līdz 2018. gada 31. oktobrim. Sarunu procedūras beigās 2018. gada 31. oktobrī tika saņemti četri priekšlikumi ([35]). Ārkārtas administratori atzina par derīgu tikai Itālijas dzelzceļa sabiedrības *Ferrovie dello Stato* ("*FS*") piedāvājumu, kas bija nodrošināts ar piedāvājuma nodrošinājumu 17,5 miljonu EUR apmērā. Tā kā *FS* piedāvājums bija balstīts uz nosacījumiem, *FS* tika noteikts jauns termiņš saistoša piedāvājuma iesniegšanai. Saistošā piedāvājuma iesniegšanas termiņš tika vairākkārt pārcelts, pēdējo reizi – līdz 2019. gada 21. novembrim.

(63) *FS* līdz minētajam datumam neiesniedza galīgo saistošo piedāvājumu. Tā kā piedāvājums netika iesniegts, Komisija secina, ka pārdošanas process tika uzskatīts par neveiksmīgu ([36]).

2.7. **Lēmums par procedūras sākšanu**

(64) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija provizoriski secināja, ka abi valsts aizdevumi ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(65) Konkrētāk, Komisija uzskatīja, ka abi valsts aizdevumi piešķīra sabiedrībai *Alitalia* ekonomiskas priekšrocības LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Apgalvojums, ka Itālija, piešķirot *Alitalia* abus valsts aizdevumus, rīkojusies kā tirgus ekonomikas dalībnieks, netika pamatots ar pierādījumiem.

(66) Saistībā ar atbalsta saderību Komisija uzskatīja, ka *Alitalia* ir grūtībās nonācis uzņēmums Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē, un provizoriski secināja, ka pastāv nopietnas bažas par abu valsts aizdevumu saderību ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(67) Konkrēti, Itālija apgalvoja, ka abi valsts aizdevumi bija nepieciešami, lai novērstu sabiedrības, kam ir nozīmīga sistēmiska loma visā Itālijas gaisa pārvadājumu nozarē, pēkšņu aiziešanu no tirgus un ar to saistītās negatīvās sekas. Komisija uzskatīja, ka nebija pietiekamas informācijas, lai izdarītu secinājumu par to, vai pastāv ieguldījums kopīgu interešu mērķa sasniegšanā.

(68) Komisijai bija šaubas arī par to, vai ir izpildīts abu valsts aizdevumu piemērotības kritērijs, jo neviens no diviem valsts aizdevumiem netika atmaksāts sešu mēnešu laikā pēc to pirmās izmaksas *Alitalia*. Turklāt nebija skaidrs, kad notiktu likvidācija un vai tā tiktu pabeigta pieņemamā termiņā, kā to paredz Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes. Tāpēc šķita, ka atbalsts ļauj turpināt *Alitalia* darbību laikposmā no 2017. gada maija līdz vismaz 2019. gada oktobrim, saglabājot citādi dzīvotnespējīgu uzņēmumu tirgū ievērojami ilgāk par sešu mēnešu pagaidu periodu.

(69) Turklāt Komisijai bija šaubas par to, vai attiecībā uz abiem valsts aizdevumiem ir izpildīts samērīguma kritērijs. Itālijas sagatavotajā likviditātes plānā bija paredzētas ievērojamas likviditātes rezerves (796 miljoni EUR 2018. gada pirmā ceturkšņa beigās ar pakāpenisku samazinājumu līdz 546 miljoniem EUR 2018. gada beigās). Tomēr Itālija nav paskaidrojusi, kāpēc šī pārmērīgā likviditāte bija noteikti nepieciešama, lai *Alitalia* varētu turpināt darbību sešus mēnešus. Tāpēc Komisijai bija šaubas par to, vai atbalsta summa tika ierobežota līdz nepieciešamajam minimumam.

(70) Visbeidzot, pamatojoties uz Itālijas sniegto informāciju, Komisija provizoriski secināja, ka *Alitalia* pēdējo desmit gadu laikā pirms abu valsts aizdevumu piešķiršanas nav saņēmusi glābšanas atbalstu, pārstrukturēšanas atbalstu vai pagaidu pārstrukturēšanas atbalstu un ka ir ievērots Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 70. un 71. punktā noteiktais princips "vienreiz un pēdējoreiz". Komisija jau iepriekš secināja, ka starp *CAI* un *Alitalia*

([35]) Kā norādīts 18. lappusē ārkārtas administratoru prezentācijā, kas tika sniegta Deputātu palātas apvienotās IX un X komitejas 2019. gada 27. marta sēdē, ārkārtas administratori 2018. gada 31. oktobrī saņēma divus piedāvājumus (*Ferrovie dello Stato* un *EasyJet*), vienu intereses apliecinājumu (*Delta Air Lines*) un vienu nesaistošu paziņojumu (*Lufthansa* ("*Lufthansa* piedāvājums")).

([36]) Šo informāciju ir sniegusi prese: sk. *Il Corriere della sera* 2019. gada 21. novembra publikāciju "*Alitalia, il salvataggio salta ancora: ottavo rinvio per la cordata*"; *La Repubblica* 2019. gada 20. novembra publikāciju "*Si ferma la cordata Fs-Atlantia. Alitalia verso l'ottavo rinvio*"; *La Repubblica* 2019. gada 26. novembra publikāciju "*Alitalia, la resa del governo. Patuanelli: "La soluzione di mercato non c'è"*".

Linee Aeree SpA, kuras aktīvu daļu *CAI* iegādājās un izmantoja, lai izveidotu pašreizējo *Alitalia* ([37]), nepastāv ekonomiska pēctecība. *Alitalia Linee Aeree SpA* iepriekš bija saņēmusi aizdevumu 300 miljonu EUR apmērā, ko Komisija uzskatīja par atbalstu ([38]) saskaņā ar iepriekšējo Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu versiju ([39]). Ja būtu bijusi pēctecība, *Alitalia* nebūtu tiesīga saņemt atbalstu saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm.

3. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

(71) Trīs ieinteresētās personas (t. i., *Ryanair*, attiecīgā anonīmā persona un *Aegean*) iesniedza Komisijai piezīmes saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu.

3.1. **Ryanair**

(72) Attiecībā uz atbalsta esību *Ryanair* apgalvo, ka tirgus ekonomikas dalībnieka princips nav piemērojams ne i) sākotnējam aizdevumam, jo Itālija to piešķīra kā valsts varas nesēja, kas īstenoja vispārēju interešu mērķus, kuri attiecas uz *Alitalia* transporta pakalpojumu lietotājiem un tās darbiniekiem, kā arī uz Itālijas Republikas teritoriālo nepārtrauktību, ne ii) papildu 300 miljonu EUR finansējumam, ko nevar attiecīgi pamatot ar valsts iepriekšējo finansiālo iesaistīšanos sabiedrībā *Alitalia*.

(73) Saistībā ar atbalsta saderību *Ryanair* apgalvo, ka saderības nosacījumi nav izpildīti. Attiecībā uz kopīgu interešu kritēriju – ja *Alitalia* flote pārtrauktu darbību, konkurējošas zemo cenu aviosabiedrības spētu aizstāt jebkādus zaudētos pakalpojumus, arī sabiedrisko pakalpojumu saistības, kā to pierāda Budapeštas un Barselonas lidostu gaisa satiksmes atjaunošana attiecīgi pēc *Malév* un *Spanair* bankrota. Tā vietā, lai uzlabotu Itālijas gaisa pārvadājumu tirgus efektivitāti, atbalsts tam traucē un kaitē kopīgajām interesēm. Atbalsts tiek izmantots, lai negodīgi konkurētu rentablos maršrutos, ņemot vērā arī jaunus pakalpojumus un iniciatīvas (piemēram, jauno uzgaidāmo zāli *Casa Italia* Romas lidostā ([40])), ko uzsāka *Alitalia*. Attiecībā uz ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanas nosacījumu *Ryanair* norāda, ka, tā kā nav uzņēmējdarbības plāna, abi valsts aizdevumi rada nepamatotu naudas rezervi *Alitalia*. *Ryanair* arī apgalvo, ka *Alitalia* aktīvi ir nepietiekami, lai atmaksātu aizdevumu, turklāt *Alitalia* joprojām ir zaudējumus nesošs uzņēmums, kurš ik dienu zaudē 1,75 miljonus EUR un kura dienas peļņa pirms procentiem, nodokļiem, nolietojuma un amortizācijas (*EBIDTA*) ir –0,7 miljoni EUR.

3.2. **Anonīmā ieinteresētā persona**

(74) Attiecībā uz atbalsta saderību anonīmā ieinteresētā persona apgalvo, ka pretēji prasībai, ka glābšanas atbalstam jābūt steidzamam un īslaicīgam, jo tā mērķis ir reaģēt uz pēkšņu likviditātes krīzi, atbalsts rada priekšrocības *Alitalia* salīdzinājumā ar citām aviosabiedrībām. Tas ir tāpēc, ka atbalsts mākslīgi uzlabo *Alitalia* finansiālo stāvokli, jo *Alitalia* problēmas nav jaunas, bet gan ilgstošas, un tās pēdējos gados ir krasi un nepārtraukti pieaugušas.

(75) Turklāt anonīmā ieinteresētā persona apgalvo, ka *Alitalia* būtu bijuši pieejami citi – tirgu mazāk kropļojoši – līdzekļi, lai nodrošinātu *Alitalia* darbības nepārtrauktību tās ārkārtas administrēšanas laikā.

3.3. **Aegean**

(76) Aviosabiedrība *Aegean* norāda, ka tās rīcībā esoša tirgus informācija liecina, ka sākotnējā aizdevuma un papildu 300 miljonu EUR aizdevuma nosacījumi neatbilda finansēšanas nosacījumiem, kas tirgū būtu bijuši pieejami tādai grūtībās nonākušai aviosabiedrībai kā *Alitalia*. Turklāt *Aegean* norāda, ka sākotnējā aizdevuma un papildu 300 miljonu EUR aizdevuma paziņotais mērķis bija nodrošināt sabiedrības saimnieciskās darbības turpināšanu. Ņemot to vērā, ir skaidrs, ka, cenšoties sasniegt šo mērķi, Itāliju, visticamāk, vadīja nevis ekonomiski principi, bet gan politiski apsvērumi, piemēram, saglabāt nodarbinātību un izvairīties no sociāliem nemieriem.

([37]) Lēmums C(2008) 6745 (2008. gada 12. novembris), galīgā redakcija, par valsts atbalstu N 510/2008 – Itālija – aviosabiedrības *Alitalia* aktīvu pārdošana.

([38]) Komisijas Lēmums 2009/155/EK (2008. gada 12. novembris) par 300 miljonu EUR aizdevumu, ko Itālija piešķīrusi *Alitalia* Nr. C 26/08 (ex NN 31/08) (OV L 52, 25.2.2009., 3. lpp.).

([39]) Komisijas paziņojums "Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai" (OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.).

([40]) 2018. gada jūnijā Romas Fjumičīno lidostā tika atklāta jaunā uzgaidāmā zāle *Casa Italia* – iekāpšanas zona galvaspilsētas lidostā, no kuras veic gandrīz visus *Alitalia* vidējos un tālos reisus uz galamērķiem ārpus Šengenas zonas. Šo uzgaidāmo zāli var izmantot tikai *Alitalia* un *SkyTeam* pasažieri, kas ceļo uz starpkontinentālajiem un starptautiskajiem galamērķiem ārpus Šengenas zonas.

(77) Attiecībā uz atbalsta saderību *Aegean* jo īpaši apgalvo, ka:

a) atbalsts nebija ierobežots līdz minimumam, jo tas bija acīmredzami nesamērīgs gan apjoma, gan nosacījumu ziņā. Šis atbalsts ļāva *Alitalia* ne tikai saglabāt aktīvu darbību tirgū, bet arī paplašināt savu darbību, atklājot jaunus konkurējošus maršrutus ar ļoti zemiem lidmašīnu noslogojuma koeficientiem;

b) atbalstam bija kropļojoša ietekme uz tirgu, kura saglabājās, kamēr vien atbalsts bija *Alitalia* rīcībā, turklāt papildu negatīvu ietekmi radīja tas, ka *Alitalia* izmantoja priekšrocības, ko tai deva abi valsts aizdevumi, lai agresīvi tirgotu savus pakalpojumus un konkurētu ar citām aviosabiedrībām;

c) pretēji Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 55. punkta e) apakšpunktam *Alitalia* īstenoja strukturālus pasākumus, par ko liecina jaunu maršrutu atklāšana, kas aviācijas pakalpojumu tirgus kontekstā bija tirgus daļas iegūšana un nepamatota darbības paplašināšana;

d) atbalsta kropļojošā ietekme izpaudās kā jaunu maršrutu atklāšana, dažu lidojumu biežuma palielināšana un darbība ar zemiem noslogojuma koeficientiem dažos no šiem maršrutiem. Šāda kropļojoša ietekme varēja kļūt pastāvīga, jo atbalsts *Alitalia* rīcībā bija pārāk ilgu laiku.

4. **ITĀLIJAS SNIEGTĀ INFORMĀCIJA**

4.1. **Itālijas piezīmes**

4.1.1. *Publiskās pārvaldes apsvērumi*

(78) Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju sākotnējais aizdevums bija paredzēts, lai nodrošinātu neatliekamas *Alitalia* un citu grupas sabiedrību, kurām piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra (proti, *Cityliner*), pārvaldības vajadzības (sk. 41. apsvērumu). Šīs vajadzības ietvēra arī nodrošinājumu *Alitalia* turpmākai dalībai starptautiskajās regulatīvajās sistēmās, kas reglamentē aviosabiedrību darbību, piemēram, *IATA*, līdz brīdim, kad tiktu pieņemts lēmums par *Alitalia* pārstrukturēšanu vai tās aktīvu pārdošanu (sk. 17. apsvērumu).

(79) Itālijas iestādes arī piebilda, ka sākotnējais aizdevums tika piešķirts, lai izvairītos no pakalpojumu pārtraukšanas, ņemot vērā sociālās grūtības un nopietnās neērtības lietotājiem, ko šāda pārtraukšana radītu, cita starpā pārkāpjot Itālijas Republikas Konstitūcijā garantētās tiesības uz teritoriālo nepārtrauktību Itālijas Republikas teritorijā.

(80) Itālija pamatoja savu apgalvojumu, ka *Alitalia* darbības pārtraukšana radītu nopietnus traucējumus pasažieru aviopārvadājumu nozarē un sabiedrībā, sniedzot šādus datus: 2017. gada 1. maijā pasažieru, kuri bija rezervējuši biļetes laikposmam no 2017. gada maija līdz 2018. gada martam, biļešu kopējā vērtība bija 4 935 210 EUR (kas ietvēra jau izsniegtas biļetes vai vēl neizsniegtas biļetes), no kuras aptuveni 1,3 miljoni EUR attiecās uz lidojumiem maijā un vairāk nekā pusmiljons – uz lidojumiem mēneša pirmajās 15 dienās. Laikposmam no 2017. gada maija līdz 2018. gada martam izsniegto biļešu kopējā vērtība bija 429 miljoni EUR (no kuriem 125 miljoni EUR attiecās tikai uz 2017. gada maiju), savukārt kompensācijas izmaksas, kas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 261/2004 ([41]) būtu jāmaksā pasažieriem, kuri rezervējuši biļetes 2017. gada maija pirmajām 15 dienām, būtu aptuveni 268,5 miljoni EUR.

(81) Itālijas iestādes paskaidroja, ka pēc tam, kad attiecībā uz *Alitalia* tika uzsākta ārkārtas administrēšanas procedūra, finansējums tika piešķirts līdz ĀA programmas sagatavošanai un īstenošanai.

(82) Itālijas iestādes apgalvoja, ka bez abiem valsts aizdevumiem būtu bijis grūti veikt konkursa procedūru par *Alitalia* atsavināšanu saskaņā ar visaugstākajiem atklātības, beznosacījumu pieejas un konkurences standartiem. Tas bija priekšnoteikums, lai no pārdodamajiem aktīviem iegūtu vislabāko iespējamo vērtību, t. i., atsavinātu *Alitalia* uzņēmējdarbības daļas ar vislabākajiem tirgus nosacījumiem, ko iespējams panākt konkursa procedūrā. Savās papildu piezīmēs, kas tika iesniegtas 2018. gada 25. septembrī, Itālija uzsvēra, ka abu valsts aizdevumu ekonomiskā

([41]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos (OV L 46, 17.2.2004., 1. lpp.).

loģika bija nodrošināt *Alitalia* ilgtermiņa dzīvotspēju, veicinot *Alitalia* aktīvu pārdošanas konkursa procedūras sekmīgu pabeigšanu iepriekš noteiktā termiņā. Būtībā to mērķis bija saglabāt šo aktīvu maksimālo vērtību līdz šādas pārdošanas pabeigšanai.

4.1.2. *Piezīmes par divu valsts aizdevumu novērtēšanu pirms piešķiršanas*

(83) Itālija nesniedza nekādus pierādījumus tam, ka tā pirms abu valsts aizdevumu piešķiršanas būtu veikusi to rentabilitātes *ex ante* novērtējumu. Kad Komisija lūdza tai sniegt šādus pierādījumus, Itālija tikai paziņoja, ka abiem valsts aizdevumiem piemērotās procentu likmes apvienojumā ar stingrajām saistošajām prasībām attiecībā uz to atmaksāšanu nodrošina pozitīvu rezultātu aizdevējam. Tādējādi, pēc Itālijas domām, finanšu intervences bilance noteikti būtu pozitīva aizdevējam, jo risks, ko tas uzņemas, ir ierobežots un jebkurā gadījumā tiek atlīdzināts saskaņā ar tirgus nosacījumiem.

4.1.2.1. Piezīmes par sākotnējā aizdevuma atbilstību tirgus praksei

(84) Itālijas iestādes apgalvoja, ka sākotnējais aizdevums atbilda tirgus apstākļiem un tāpēc neietilpa LESD 107. panta 1. punkta darbības jomā, jo tas nebija atbalsts.

(85) Saskaņā ar Itālijas iestāžu sniegto informāciju sākotnējais aizdevums atbilst tirgus praksei, ņemot vērā ar to saistītos īpašos nosacījumus, kuri ir šādi: i) sešu mēnešu *EURIBOR* procentu likme, kam pieskaitīti 1 000 bāzes punkti saskaņā ar paziņojumu par atsauces likmi ([42]), un ii) obligāta atmaksa sešu mēnešu laikā pēc maksājuma veikšanas, ar iii) atmaksas prioritāti attiecībā pret jebkādiem citiem parādiem *Alitalia* ārkārtas administrēšanas procedūrā. Saskaņā ar iestāžu norādīto noteiktās procentu izmaksas tika aprēķinātas, pamatojoties uz tirgus apstākļiem un raksturlielumiem, pilnībā ņemot vērā *Alitalia* īpašos apstākļus. Tā kā tika piemēroti tirgus apstākļi, aizdevums nesniedza *Alitalia* valsts finansētu priekšrocību, tāpēc tas nevar būt atbalsta pasākums.

(86) Itālijas iestādes apgalvoja, ka risks, ko uzņemas valsts kā aizdevējs, kuram atlīdzina saskaņā ar tirgus nosacījumiem, praktiski nepastāv, ņemot vērā atzītās priekšrocības, ko sniedz prioritāra atmaksa attiecībā pret jebkādiem citiem parādiem *Alitalia* ārkārtas administrēšanas procedūrā. Itālijas iestādes apgalvo, ka bija pamatoti pieņemt, ka ar *Alitalia* aktīviem jebkurā gadījumā varētu segt sākotnējā aizdevuma parādus neatkarīgi no ārkārtas administrēšanas procedūras iznākuma.

(87) Pēc Itālijas iestāžu domām, piemērotā procentu likme kopā ar stingrajiem atmaksas nosacījumiem nozīmē, ka rezultāts aizdevējam (t. i., finanšu intervences beigu bilance) noteikti būs pozitīvs. Tādējādi aizdevums pilnībā atbilda privāta ieguldītāja, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, principam, un procesuāli nebija pienākuma sniegt Komisijai iepriekšēju paziņojumu saskaņā ar LESD 108. panta 2. punktu.

(88) Itālijas iestādes arī apgalvoja, ka privātie akcionāri, to skaitā jo īpaši *Etihad*, arī bija gatavi sniegt finansējumu *Alitalia* sanācijas plāna ietvaros. Konkrētāk, 2016. gada 22. decembrī i) *Alitalia* panāca vienošanos ar saviem finanšu kreditoriem par moratoriju, ii) *Alitalia* akcionāri apsprieda pašu kapitāla instrumentu emisiju 231 miljona USD vērtībā, un iii) [viens no *Alitalia* akcionāriem noslēdza vienošanās par ekonomiskajām saistībām *Alitalia* akcionāru attiecībās]. 2016. gada 27. decembrī *Etihad* arī piešķīra *Alitalia* subordinēto akcionāru aizdevumu 100 miljonu EUR apmērā. Itālijas iestādes 2019. gada 25. marta paziņojumā arī apgalvoja, ka abi valsts aizdevumi atbilst *Alitalia* sanācijas plānā paredzētajam jaunā finansējuma apjomam.

([42]) Komisijas paziņojums par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.).

4.1.2.2. Piezīmes par papildu 300 miljonu EUR aizdevumu

(89) Itālijas iestādes apgalvo, ka to argumenti attiecībā uz sākotnējo aizdevumu attiecas arī uz papildu 300 miljonu EUR finansējumu, kas tika piešķirts ar tādiem pašiem noteikumiem un nosacījumiem kā sākotnējais aizdevums, pilnībā ņemot vērā *Alitalia* īpašo situāciju.

(90) Turklāt Itālijas iestādes apgalvo, ka papildu 300 miljonu EUR aizdevuma un finansējuma 600 miljonu EUR apmērā atmaksas termiņa pagarinājumi 2017. gada oktobrī bija nepieciešami, lai noorganizētu konkursu un nodrošinātu *Alitalia* pārdošanu ar vislabākajiem iespējamajiem tirgus nosacījumiem. Šāda konkursa nerīkošana būtu izraisījusi negatīvas sekas aviosabiedrības uzņēmējdarbības perspektīvām, un tas būtu radījis nopietnu kaitējumu visām ieinteresētajām personām. Tādējādi abi valsts aizdevumi bija cieši saistīti ar mērķi panākt sabiedrības ilgtermiņa dzīvotspēju.

4.1.3. *Piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu*

(91) Attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu Itālija norāda, ka Komisijas novērtējums ([43]) par *Alitalia* aktīvu vērtību tika veikts pirms *Alitalia* ārkārtas administrēšanas procedūras uzsākšanas, tādēļ tas Itālijas atbildes sniegšanas brīdī (2018. gada 25. maijā) vairs nebija aktuāls. Šajā sakarā Itālija apgalvo, ka *Alitalia* jaunās vadības īstenotās izmaiņas ir bijušas vērstas uz pasākumiem ieņēmumu saglabāšanai, izmaksu ierobežošanai un efektivitātes uzlabošanai. Šajā saistībā Itālija pirmām kārtām apgalvo, ka ārkārtas administratori ir risinājuši *Alitalia* finanšu un pārvaldības problēmas, racionalizējot darbības un pārskatot līgumus, piemēram, panākot ievērojamu līzinga izmaksu samazinājumu (lēstās līzinga izmaksas 2018. gadā bija [210–250] miljoni EUR salīdzinājumā ar [260–340] miljoniem EUR 2017. gadā). Itālija uzsver, ka, ņemot vērā šos ietaupījumus un to, ka pārdošanas procedūra turpinājās, *Alitalia* aktīvi bija novērtēti pārāk zemu.

(92) Turklāt saskaņā ar likumā piešķirtajām īpašajām pilnvarām ārkārtas administratori bija pilnvaroti, piemēram, veikt pasākumus, lai atgūtu *Alitalia* pienākošos naudas līdzekļus, un risināt sarunas par prasījumu nokārtošanu ar citām pusēm. Tāpēc *Alitalia* aktīvu vērtība būtu jāpārskata, ņemot vērā gūtos ieņēmumus un ārkārtas administratoru veiktos izmaksu samazinājumus. Itālija arī apgalvo, ka *Lufthansa* iesniegtajā nesaistošajā paziņojumā ietvertais novērtējums, iespējams, nav atspoguļojis *Alitalia* aktīvu vērtību, jo piedāvājums attiecās tikai uz daļu no piedāvātajiem aktīviem un var atspoguļot zināmas subjektīvas piedāvājuma iesniedzēja intereses. Tādēļ daļas aktīvu novērtējumu nevarēja izmantot kā aizstājējvērtību, ar ko noteikt visu aktīvu vērtību.

(93) Itālija apstrīd Komisijas apgalvojumu, ka bija maz pierādījumu, kas liecinātu, ka hipotētiskajā scenārijā, kurā netiktu piešķirti abi valsts aizdevumi, Itālijai rastos lielāki zaudējumi. Itālija apgalvo, ka, tā kā *Alitalia* ir uzsākta maksātnespējas procedūra, ko vada valdības iecelti ārkārtas administratori, tie rīkojas ar sabiedrisku mērķi. Itālija apgalvo, ka, lai gan *Alitalia* nepieder valstij, bet ārkārtas administratori rīkojas ar sabiedrisku mērķi, Itālija, pieņemot lēmumu par to, vai iejaukties kā tirgus aizdevējam, varēja ņemt vērā zaudējumus, kas valstij būtu radušies, ja *Alitalia* darbība tiktu pārtraukta un tā tiktu likvidēta.

(94) Itālija arī apstrīd lēmuma par procedūras sākšanu 64. apsvērumā pausto Komisijas konstatējumu, ka, tā kā valsts bija tikai netiešs mazākuma akcionārs, tā nevarēja gūt labumu no labākas pārdošanas cenas tādā pašā mērā kā vairākuma akcionāri. Itālija apgalvo, ka, tā kā ieņēmumi no aktīvu pārdošanas ir paredzēti kreditoriem, novērtējot, vai abi valsts aizdevumi tika piešķirti saskaņā ar tirgus nosacījumiem, attiecīgi ir jāņem vērā plašāka ieinteresēto personu loka (piemēram, kreditoru, klientu, darbinieku un piegādātāju) intereses.

([43]) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija nesniedza savu novērtējumu par *Alitalia* vērtību, bet atsaucās uz *Alitalia* vērtību, pamatojoties uz ārkārtas administratoru 2017. gada oktobrī pasūtīto novērtējuma ziņojumu (šis ziņojums, tā sauktais *Leonardo* pētījums, ir aprakstīts 118.–122. apsvērumā; sk. lēmuma par procedūras sākšanu 62. apsvērumu).

4.1.4. *Piezīmes par atbalsta piešķiršanas hipotētisko scenāriju*

(95) 2018. gada 25. septembrī iesniegtajās papildu piezīmēs Itālija sīkāk aprakstīja sekas, kādas uz hipotētisko scenāriju radītu *Alitalia* likvidācija 2017. gada 31. decembrī, un apgalvoja, ka:

a) valsts rīkojās kā tirgus ekonomikas dalībnieks, ņemot vērā ievērojamos zaudējumus, kas tai būtu radušies sabiedrības pārdošanas/likvidācijas gadījumā 2017. gada 31. decembrī, kas bija paredzēta jau sākotnējā aizdevuma piešķiršanas dienā. Šie zaudējumi būtu sasnieguši [vairāk nekā miljardu] EUR, galvenokārt šādu iemeslu dēļ: i) izmaksas, kas saistītas ar bezdarbu, ko segtu valsts; ii) nesamaksātie nodokļi; iii) kompensāciju izmaksas pasažieriem; iv) negatīva ietekme uz piegādātājiem;

b) abi valsts aizdevumi bija paredzēti, lai nodrošinātu *Alitalia* neatliekamās pārvaldības vajadzības un novērstu pakalpojumu sniegšanas pārtraukšanu, kas varētu izraisīt nopietnas sabiedriskas problēmas un traucējumus;

c) abi valsts aizdevumi atbilda paziņojumā par atsauces likmi noteiktajai likmei sabiedrībām ar sliktu reitingu un zemu nodrošinājumu. Turklāt aizdevumam bija prioritāte attiecībā pret visiem citiem parādiem; kā arī

d) pārdošanas procesa sākotnējais termiņš apdraudēja šā procesa pozitīva iznākuma izredzes, tāpēc tika pagarināts. Līdz ar to tika pagarināts arī sākotnējā aizdevuma sākotnējais atmaksas termiņš un palielināta tā summa, piešķirot papildu 300 miljonu EUR aizdevumu.

(96) Itālija apgalvoja, ka tās argumentācija pilnībā atbilst Komisijas paziņojuma par valsts atbalsta jēdzienu 107. punktam ([44]), kurā ir norādīts: "Ja runa ir par pašu kapitāla vai parādsaistību pasākumu, kas veikts par labu publiskam uzņēmumam, šāda ieguldījuma sagaidāmā peļņa būtu jāsalīdzina ar sagaidāmo peļņu hipotētiskajā komercsabiedrības likvidācijas scenārijā. Ja likvidācija nodrošina lielāku peļņu vai mazākus zaudējumus, piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks izvēlētos šo variantu."

(97) Itālija apgalvoja, ka, ja *Alitalia* darbība būtu pārtraukta 2017. gada 31. decembrī, *Alitalia* darbinieki būtu varējuši pieprasīt pabalstus no Vispārējā bezdarba fonda ("*NASpI*") un Īpašā solidaritātes fonda gaisa pārvadājumu nozares darbiniekiem ("*FSTA*"). Itālija apgalvo, ka aplēstās bezdarbnieku pabalstu izmaksas, kas valstij būtu bijušas jāmaksā sabiedrības darbiniekiem slēgšanas/likvidācijas gadījumā, būtu sasniegušas [350–800] miljonus EUR, ieskaitot *FSTA*, par laikposmu līdz 2018. gada 31. decembrim un [500–900] miljonus EUR *FSTA* pagarināšanas gadījumā līdz 2019. gada 31. decembrim. Itālija apgalvoja, ka bezdarba izmaksas būtu bijušas līdzīgas, ja *Alitalia* darbība būtu tikusi pārtraukta 2017. gada 1. maijā – dienu pirms ārkārtas administrēšanas procedūras piemērošanas.

(98) Itālija arī norādīja, ka *Alitalia* likvidācija negatīvi ietekmētu *Alitalia* piegādātājus. Tie sniedz tādus pakalpojumus kā apkalpošana uz zemes, klientu apkalpošana/zvanu centri, uzkopšana, viesnīcu pakalpojumi, loģistika un ēdināšana, un šo pakalpojumu kopējā vidējā vērtība gadā ir [100–300] miljoni EUR.

(99) Itālija arī apgalvo, ka, tā kā *Alitalia* ir piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra un tādējādi to pārvalda valsts iestāde, kuras uzdevums ir atjaunot, pārdot vai likvidēt aktīvus un sadalīt ieņēmumus kreditoriem, ārkārtas administratori darbojās sabiedrības interesēs; tiem noteiktās pilnvaras ļauj aizsargāt vienīgi kreditoru, nevis akcionāru tiesības.

(100) Turklāt Itālija atzīst Tiesas konstatējumu Burgenlandes federālās zemes spriedumā. Minētā sprieduma 52. punktā Tiesa nolēma, ka, "lai noteiktu, vai šo pašu pasākumu būtu īstenojis privātais pārdevējs parastos tirgus apstākļos situācijā, kas ir tik līdzīga valsts situācijai, cik vien iespējams, ir jāņem vērā vienīgi peļņa un pienākumi, kas saistīti ar valsts situāciju akcionāres statusā, neņemot vērā tos, kas saistīti ar tās kā valsts varas nesējas statusu" ([45]).

([44]) Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu, C/2016/2946 (OV C 262, 19.7.2016., 1. lpp.).

([45]) Tiesas 2013. gada 24. oktobra spriedums lietā *Land Burgenland* u. c./Komisija, C-214/12 P, C-215/12 P un C-223/12 P, EU:C:2013:682.

(101) Tomēr Itālija apgalvo, ka noteikumus par valsts atbalstu nevar piemērot tādā veidā, kas liedz dalībvalstīm pieņemt pasākumus, kuri ir lētāki par iespējamām alternatīvām, tikai tāpēc, ka šādi pasākumi var nebūt nošķirami no valsts prerogatīvu īstenošanas. Šāda pieeja būtu ekonomiski neracionāla.

4.1.5. *Piezīmes par atbalsta saderību*

(102) Pirms lēmuma par procedūras sākšanu Itālijas iestādes apgalvoja, ka gadījumā, ja abi valsts aizdevumi tiktu uzskatīti par valsts atbalstu, tie atbilstu visām glābšanas atbalsta saderības prasībām. Ņemot vērā notiekošo ārkārtas administrēšanas procedūru (kas atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs noteiktajai kolektīvajai maksātnespējas procedūrai), *Alitalia* ir grūtībās nonācis uzņēmums. Komisija lēmumā par procedūras sākšanu norādīja, ka, tā kā sākotnējais aizdevums netika atmaksāts sešus mēnešus pēc tā piešķiršanas, sākotnējo aizdevumu nevar uzskatīt par saderīgu kā glābšanas atbalstu, bet to var uzskatīt tikai par pārstrukturēšanas atbalstu. Tomēr Itālija neiesniedza nekādus argumentus par labu apgalvojumam, ka abi valsts aizdevumi būtu saderīgs pārstrukturēšanas atbalsts.

(103) Pēc lēmuma par procedūras sākšanu Itālija apgalvoja, ka abi valsts aizdevumi atbilst visām glābšanas atbalsta saderības prasībām. Pirmkārt, attiecībā uz piemērotības kritēriju (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 55. punkts) Itālija apgalvoja, ka sākotnējā aizdevuma neatmaksāšana sešu mēnešu laikā nepārkāpj glābšanas atbalsta piemērotības nosacījumu, jo saskaņā ar minētajām pamatnostādnēm atbalsts nav jāatmaksā minētajā termiņā, ja pastāv likvidācijas vai pārstrukturēšanas plāns. Turklāt Itālija apgalvoja, ka sākotnējais aizdevums un papildu 300 miljonu EUR aizdevums ir jāuzskata par vienu intervenci, un tas nozīmē, ka sešu mēnešu periods sākas tikai no papildu 300 miljonu EUR aizdevuma izmaksas dienas.

(104) Otrkārt, attiecībā uz samērīgumu (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 60. punkts) Itālija apgalvoja, ka abi valsts aizdevumi bija samērīgi, jo to mērķis bija nodrošināt *Alitalia* finansiālās vajadzības līdz pārdošanas procedūras pabeigšanai, un ka nepieciešamā summa atspoguļoja ārkārtas administratoru piesardzīgo pieeju, lai nodrošinātu *Alitalia* aktīvu nodošanas iespēju un lai neapdraudētu abu valsts aizdevumu atmaksas nosacījumus. Itālija arī iesniedza atjauninātu likviditātes plānu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 60. punkta nozīmē, kas, pēc tās domām, atspoguļoja *Alitalia* likviditātes vajadzības, ņemot vērā vairākus faktorus, tai skaitā *Alitalia* darbību naudas plūsmu, tās kopējos neto ieguldījumus, tās uzņēmējdarbības īpatnības un riskus, kas izriet no *Alitalia* raksturīgajām tirgus svārstībām.

(105) Visbeidzot, attiecībā uz kritēriju par negatīvo ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm (saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.6. iedaļu) Itālija apgalvoja, ka kopš ārkārtas administrēšanas procedūras ieviešanas samazinājās *Alitalia* pasažieru un lidojumu skaits, tā pārtrauca darbību dažos zaudējumus nesošos tālajos maršrutos, palielināja flotes pasažieru noslogojuma koeficientu un panāca ievērojamus darbaspēka izmaksu ietaupījumus. Itālija norāda arī uz to, ka gadījumā, ja *Alitalia* pēkšņi pārtrauktu darbību, tas radītu negatīvas sekas, ņemot vērā *Alitalia* lielo nozīmi Itālijas gaisa pārvadājumu nozarē. Abi valsts aizdevumi tika ierobežoti līdz minimumam, lai nodrošinātu darbības nepārtrauktību un neļautu *Alitalia* paplašināties vairāk, nekā atļauts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs.

4.2. **Itālijas iesniegtie ziņojumi un pētījumi par *Alitalia***

(106) Lai gan Itālija nav iesniegusi nekādu iepriekšēju ekonomisko novērtējumu par abiem valsts aizdevumiem, kas būtu sagatavots pirms aizdevumu piešķiršanas, Itālija iesniedza dažādus ekspertu un citu struktūru sagatavotus dokumentus par *Alitalia* ekonomisko stāvokli un saimniecisko darbību. Šajā iedaļā ir aprakstīti galvenie Itālijas iesniegtie dokumenti saistībā ar *Alitalia*. Daži no dokumentiem tika sagatavoti pirms ārkārtas administrēšanas procedūras piemērošanas *Alitalia*, tātad pirms abu valsts aizdevumu piešķiršanas *(ex ante)*, bet citi – pēc tam *(ex post)*.

4.2.1. *Ex ante pētījumi/dokumenti*

4.2.1.1. Sanācijas plāns

(107) Sanācijas plāns tika sagatavots 2016. gada decembrī saskaņā ar Itālijas Bankrota likuma 67. panta prasībām, kad *Etihad* kļuva skaidrs, ka *Alitalia* draud tūlītējs bankrots. Sanācijas plāns ietvēra finanšu un uzņēmējdarbības plānu, kas aptver laikposmu no 2017. līdz 2021. gadam, kā to paredz Itālijas Bankrota likums. Tā mērķis bija līdz 2021. gadam atjaunot *Alitalia* dzīvotspēju, veicot šādus pasākumus: i) pārveidojot tīklu un palielinot ieņēmumus par aptuveni 900 miljoniem EUR gadā ([46]) (jo īpaši palielinot noslogojuma koeficientu, attīstot tālos maršrutus un gūstot papildu ieņēmumus); ii) samazinot *Alitalia* izmaksas par aptuveni 400 miljoniem EUR gadā (izmaksu efektivitātes pasākumi un *Alitalia* darbinieku skaita samazināšana ([47]) par [X XXX] un algu samazināšana līdz [20–40] % apmērā). Līdztekus izmaksu samazināšanas pasākumiem sanācijas plānā tika lēsts, ka būs nepieciešami aptuveni 1,4 miljardi EUR pašu kapitāla iemaksu, daļēji no nenaudas posteņiem, piemēram, parāda pārrēķināšanas, bet daļēji arī no jauna kapitāla palielināšanas, lai pārstrukturētu *Alitalia* un īstenotu jaunu uzņēmējdarbības plānu. Saskaņā ar sanācijas plānu, ja šāda rīcība būtu tikusi īstenota, *Alitalia* būtu sasniegusi kredītspēju no 2019. gada.

(108) Plānā tika lēsts, ka *Alitalia* neto rezultāts palielināsies no -458 miljoniem EUR 2016. gadā (dati pirms slēgšanas) līdz +168 miljoniem EUR 2021. gadā, savukārt *Alitalia EBITDA* palielināsies no –176 miljoniem EUR 2016. gadā līdz +441 miljonam EUR 2021. gadā.

(109) Plāna īstenošanai bija nepieciešams arodbiedrību apstiprinājums, jo izmaksu samazināšana ietekmēja darbaspēku. Tomēr 2017. gada aprīlī arodbiedrības referendumā noraidīja sanācijas plānu, tādējādi neļaujot īstenot ievērojamus darbaspēka izmaksu samazinājumus. Tieši šā plāna noraidīšanas dēļ 2017. gada maijā attiecībā uz *Alitalia* tika uzsākta ārkārtas administrēšanas procedūra.

4.2.1.2. *Roland Berger* un *KPMG* sagatavotais sanācijas plāna pārskats

(110) 2017. gada sākumā, pirms referenduma, sanācijas plānu pārskatīja divi neatkarīgi uzņēmējdarbības eksperti, proti, *Roland Berger* (2017. gada 7. februārī) un *KPMG* (2017. gada 15. martā), pamatojoties uz vēsturiskajiem tirdzniecības rādītājiem un 2016. gada prognozēm. *Alitalia* pasūtīja šo ekspertu pakalpojumus ar iepriekš saskaņotu tvērumu, lai atbalstītu *Alitalia* akcionāru un vadības lēmumu pieņemšanu. *Roland Berger* tika uzticēts pārbaudīt sanācijas plānā iekļauto uzņēmējdarbības plānu, bet *KPMG* – finanšu plānu.

(111) Abi aprakstīja sanācijas plānu kā "*vērienīgu (..), ņemot vērā* Alitalia *neseno vēsturi*", un norādīja, ka ir ļoti svarīgi, lai visas ieinteresētās personas, jo īpaši arodbiedrības, to pilnībā atbalstītu.

(112) *KPMG* pārskatā uzsvērts, ka plāna uzturēšanai vairāku gadu garumā ir nepieciešams ievērojams finansējums, ka ir pilnībā jāīsteno pieņēmumi attiecībā uz izmaksu ietaupījumiem un ieņēmumu gūšanu un ka ir nepieciešama visu ieinteresēto personu (arī darbinieku) apņemšanās īstenot plānu. Turklāt *KPMG* uzsvēra plāna sensitivitāti attiecībā uz finanšu pieņēmumu, kas saistīts ar turpmāko ieņēmumu/naudas plūsmu no priekšapmaksas biļešu pārdošanas.

4.2.1.3. Dr. *Riccardo Ranalli* sagatavotais sanācijas plāna apliecinājuma ziņojums

(113) Saskaņā ar Itālijas Bankrota likuma noteikumiem *Alitalia* sniegto skaitļu patiesumu (ticamību) un sanācijas plāna īstenošanas iespējamību bija jāpārbauda un jāapliecina neatkarīgam ekspertam. Šādas pārskatīšanas mērķis ir pārliecināties, ka plānā ierosināto finanšu pasākumu īstenošana samazinās *Alitalia* parādsaistības un mainīs aviosabiedrības finanšu stāvokli. Šo apliecināšanu veica zvērināts grāmatvedis Dr. *Riccardo Ranalli* ([48]).

([46]) *KPMG* 2017. gada 15. marta neatkarīgais uzņēmējdarbības pārskats par *Alitalia* sanācijas plānu.
([47]) Turpat, *KPMG* pārskata 58. lpp.
([48]) https://www.ranallieassociati.it/dt_team/riccardo-ranalli/

(114) Dr. *Ranalli* apliecinājuma ziņojumā ("apliecinājuma ziņojums") ir uzskaitīti *Alitalia* krīzes cēloņi, kas minēti sanācijas plānā ([49]):

a) sabiedrības [*Alitalia*] neatkarība, ņemot vērā pārvadātāju tīklu, kas apvienošanās rezultātā ir sasnieguši kritisko masu, lai nodrošinātu atbilstošu konkurences līmeni;

b) zemo cenu pārvadātāju plašā izplatība vietējā tirgū salīdzinājumā ar citām Eiropas valstīm (ārējs iemesls);

c) neliela tālo maršrutu tirgus daļa, neraugoties uz neapmierināto pieprasījumu;

d) neefektīva izmaksu struktūra, kas nozīmē, ka vidējās *CASK* ([50]) ir [X,X] EUR (kuras izriet no tuvu un vidēja attāluma maršrutu *CASK*, kas ir [XX,XX] EUR, un tālo maršrutu *CASK*, kas ir [X,XX] EUR), salīdzinot ar vidējiem rādītājiem 5,31 EUR tālo maršrutu pārvadātājiem un 8,2 EUR tīkla pārvadātājiem (iekšējs iemesls); kā arī

e) ierobežojumi tālo maršrutu uzņēmējdarbības attīstībai, kas izriet no kopuzņēmuma nolīgumiem par Ziemeļamerikas maršrutiem (iekšējs iemesls).

(115) Apliecinājuma ziņojumā (2017. gada 28. aprīlis) un apstiprinājuma vēstulē (2017. gada 15. marts) tika pausts pozitīvs atzinums par sanācijas plānu.

4.2.1.4. Vienošanās par nogaidīšanu

(116) 2017. gada janvārī *Alitalia*, tās galvenais akcionārs *Etihad Investment Holding Company LLC* un *Alitalia* finanšu kreditori panāca nosacītu vienošanos par nogaidīšanu. Saskaņā ar šo vienošanos, "līdz tiek pabeigts atjauninātais uzņēmējdarbības plāns un attiecīgais neatkarīga eksperta sagatavots apliecinājums, kas noteikts Itālijas Bankrota likuma 76. panta 3. punkta d) apakšpunktā (..), sabiedrībai [*Alitalia*] ir nepieciešams laiks, lai cita starpā noteiktu detalizētas darbības, kas jāveic saskaņā ar uzņēmējdarbības plānu, lai uzlabotu tās pašu kapitāla, finansiālo un komerciālo stāvokli un īstenotu finanšu plāna galvenos nosacījumus". Vienošanās par nogaidīšanu cita starpā paredzēja, ka *Etihad* piešķirs 100 miljonus EUR lielu subordinēto akcionāru aizdevumu, kas tika izmaksāts 2016. gada 27. decembrī.

(117) Sanācijas plāna pabeigšanas laikā *Alitalia* vērsās pie saviem finanšu kreditoriem un pieprasīja moratoriju, lai izpildītu savas finanšu saistības saskaņā ar vienošanās par nogaidīšanu noteikumiem un nosacījumiem. Vienošanās par nogaidīšanu bija spēkā līdz 2017. gada 31. martam un ietvēra iknedēļas likviditātes plānu līdz tam pašam datumam; tas liecina, ka vienošanās par nogaidīšanu un tajā ietverto pasākumu rezultātā *Alitalia* likviditāte tika nodrošināta līdz 2017. gada 31. martam.

4.2.2. *Ex post pētījumi/dokumenti*

4.2.2.1. *Leonardo* pētījums

(118) Ārkārtas administratori piesaistīja neatkarīgu konsultantu *Leonardo & Co*, lai novērtētu *Alitalia* darbībā esošo vienību paredzamo pārdošanas vērtību, kā aprakstīts 60. apsvērumā. Ārkārtas administratori pieprasīja šo aplēsi, jo tiem ir likumā noteikts pienākums nepārdot *Alitalia* zem tirgus atsauces cenas. Pētījums tika pasūtīts 2017. gada 14. septembrī. 2017. gada 16. oktobrī *Leonardo & Co* nosūtīja trim ārkārtas administratoriem sava pētījuma ("*Leonardo* pētījums") rezultātus.

(119) *Leonardo* 2017. gada 16. oktobra pētījuma mērķis bija aplēst *Alitalia* darbībā esošo vienību pārdošanas vērtību 2017. gada 1. maijā, proti, ārkārtas administrēšanas procedūras sākumā. Pētījumā tika izskatīta trīs iespējamo daļu vērtība: i) aviācijas uzņēmējdarbības pārdošana ("*Lotto Aviation*"); ii) apkalpošanas uz zemes uzņēmējdarbības pārdošana ("*Lotto Handling*"); iii) abu minēto daļu pārdošana kopā ("*Lotto Unico*" jeb "vienotā daļa"). *Leonardo* pētījumā norādīto pārdošanas vērtības aplēsi veido pārdodamajiem aktīviem piesaistīto saistību neto summa, un tajā nav iekļautas saistības, kas radušās pirms ārkārtas administrēšanas procedūras. Ar *Leonardo & Co* izmantoto vērtēšanas metodiku *Alitalia* vērtību nosaka, izmantojot jauktu metodi, kurā apvienota uz aktīviem balstīta metode un uz peļņu balstīta metode. *Leonardo & Co* uzskata, ka šī metode ir vispiemērotākā, lai novērtētu tādas ekonomiskās grūtībās nonākušas sabiedrības kā *Alitalia* vērtību.

([49]) Dr. *Riccardo Ranalli* 2017. gada 15. marta apstiprinājuma vēstule.
([50]) Izmaksas par pieejamās sēdvietas kilometru.

(120) Sākotnējā aktīvu uzskaites vērtība *Leonardo* pētījumā ir aptuveni 2,5 miljardi EUR, kas atbilst to aktīvu uzskaites vērtībai, kuri tiks nodoti kā vienotā daļa, t. i., 2 552 miljoni EUR saskaņā ar *PriceWaterhouseCoopers* ("*PwC*") ziņojumu. Minēto aktīvu vērtība pēc tam tika koriģēta, piemērojot aktīviem un *Alitalia* darbībai piesaistītās saistības (galvenokārt parādus piegādātājiem) un peļņas korekciju. Minētā korekcija ir starpība starp sabiedrības paredzamo rentabilitāti pirmajos divos uzņēmējdarbības plāna īstenošanas gados un salīdzināmu aviosabiedrību vidējo rentabilitāti. Tā kā bija paredzēts, ka *Alitalia* pirmajos divos darbības gados cietīs zaudējumus, peļņas korekcija ir negatīva, un tas vēl vairāk samazina aplēsto pārdošanas vērtību.

(121) Lai ņemtu vērā uzņēmējdarbības plāna īstenošanai raksturīgo nenoteiktību, *Leonardo* pētījumā aplūkoti divi scenāriji, lai aplēstu *Alitalia* darbībā esošo vienību potenciālo pārdošanas vērtību. "Inerces scenārijs" ir izstrādāts, ņemot vērā inerci, kas atbilst *Alitalia* 2017. gada ekonomiskajai un finansiālajai situācijai, tātad bez izaugsmes mērķiem un tipiskām uzņēmējdarbības stratēģijām. "Atdzimšanas scenārija" pamatā ir uzņēmējdarbības plāns, kas izstrādāts, pieņemot, ka *Alitalia* 2017. gada situācija tiks pārtraukta, paredzot tirgus daļu un rentabilitātes atgūšanu īstermiņā vai vidējā termiņā, ar mērķi atgūt sabiedrības centrālo lomu konkrētajā tirgū.

(122) *Leonardo* pētījumā aplēsts, ka inerces scenārija gadījumā vienotās daļas pārdošanas cena būs no 280 līdz 411 miljoniem EUR, bet atdzimšanas scenārija gadījumā – no 495 līdz 626 miljoniem EUR. Augstākā un zemākā novērtējuma vidējais rādītājs ir 453 miljoni EUR.

4.2.2.2. *PwC* norādītie trīs pārdodamo darbībā esošo daļu finanšu dati

(123) 2017. gada 1. maijā ārkārtas administratori noslēdza līgumu ar *PwC*, lai pārbaudītu *Alitalia Group* konsolidētos finanšu pārskatus un aviācijas, apkalpošanas uz zemes un vienotās daļas nodalītās bilances. Ar šīm nodalītajām bilancēm noteica *Alitalia* aktīvu pārdošanas gadījumā nododamo aktīvu robežas un noteica, kuri bilances posteņi pēc pārdošanas paliks *Alitalia*.

(124) Šos pārbaudītos finanšu datus, kas norādīti 2017. gada 21. septembrī *PwC* sagatavotajā pārbaudes ziņojuma projektā, *Leonardo & Co* pēc tam izmantoja, lai aprēķinātu daļu pārdošanas cenu ([51]).

(125) *PwC* pabeidza un datēja savu pārbaudes ziņojumu 2017. gada 31. oktobrī.

4.2.2.3. *Lufthansa*, *EasyJet* un *Airport Handling* piedāvājumos iekļautās cenas

(126) 2017. gada 16. oktobrī vairākas sabiedrības konkursa procedūras ietvaros iesniedza piedāvājumus par *Alitalia* uzņēmējdarbības (sk. 59. apsvērumu) daļām; to vidū bija *Airport Handling*, *EasyJet* un *Lufthansa*. Šajā apakšiedaļā ir apkopotas minēto piedāvājumu galvenās iezīmes.

(127) *Airport Handling* iesniedza saistošu piedāvājumu par *Alitalia* apkalpošanas uz zemes uzņēmējdarbības daļu, piedāvājot [XX,X] miljonus EUR ar papildsummu līdz 6,5 miljoniem EUR, kas bija atkarīga no noteiktu mērķrādītāju sasniegšanas.

(128) *EasyJet* iesniedza saistošu piedāvājumu par daļu *Alitalia* aviācijas uzņēmējdarbības, izņemot tehniskās apkopes un remonta pakalpojumus. Piedāvājumā tuvie maršruti tika novērtēti tikai ar [XXX–XXX] miljoniem EUR. *EasyJet* savā piedāvājumā norādīja, ka tā tālo maršrutu uzņēmējdarbības daļu provizoriski novērtējusi [XXX] miljonu EUR vērtībā un ka šīs daļas pārņemšana ir atkarīga no neidentificēta konsorcija partnera. Tādējādi *EasyJet* piedāvātā kopējā maksimālā vērtība bija [XXX] miljoni EUR.

(129) *Lufthansa* nesaistošais piedāvājums attiecās tikai uz daļu no aviācijas daļas (t. i., [XX] lidmašīnām no [XXX] un tikai [..] darbinieku), un tā summa bija [XXX] miljoni EUR (atskaitot kapitalizēto līzingu).

([51]) Sk. *Leonardo* pētījumu, 3. lpp.

4.2.3. *Alitalia finanšu pārskati*

(130) Jaunākie publicētie *Alitalia Group* obligātie pārskati ir no 2015. gada 31. decembra. Par 2016. gadu obligātie finanšu pārskati netika sagatavoti, jo pirms 2016. gada obligāto pārskatu pieņemšanas un publicēšanas *Alitalia* tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra. Tomēr par 2016. gadu bija pieejami pārskati pirms finanšu gada slēgšanas un *pro forma* finanšu pārskati, kā arī galveno ekspertu (*KPMG*, *Roland Berger*, Dr. *Ranalli* un *PwC*) sagatavotie *ex ante* vai *ex post* ziņojumi par *Alitalia*. Visi šie eksperti savā analīzē balstījās uz 2016. gada datiem. Turklāt *Alitalia* 2017. gada 28. februārī sagatavoja finanšu pārskatu, kā to paredz Itālijas Bankrota likums.

(131) Ārkārtas administrēšanas procedūras laikā obligātie finanšu pārskati netika publicēti. Tomēr *Alitalia* ārkārtas administrēšanas procedūras tīmekļa vietnē neregulāros intervālos ([52]) tika publicēti ierobežoti finanšu dati, galvenokārt koncentrējoties uz darbības *EBITDA* un naudas plūsmu (bez bilances).

(132) Lai gan šķiet, ka, izņemot attiecībā uz 2015. gadu, neviens no šiem finanšu pārskatiem netika revidēts, nekas neliecina, ka šie skaitļi būtiski sagrozītu *Alitalia* finanšu stāvokli. Turklāt 2016. gada skaitļus Dr. *Ranalli* apstiprināja kā daļu no sanācijas plāna.

5. **ATBALSTA NOVĒRTĒJUMS**

5.1. **Atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē**

(133) LESD 107. panta 1. punktā ir noteikts: "Ja vien Līgumi neparedz ko citu, ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm."

(134) Tātad, lai pasākumu kvalificētu kā valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ir jābūt izpildītiem šādiem kumulatīviem kritērijiem: i) tā piešķīrējam jābūt valstij, un tam jābūt piešķirtam no valsts līdzekļiem; ii) tam ir jāsniedz priekšrocība konkrētam uzņēmumam; iii) tam ir jābūt selektīvam, t. i., tādam, kas veicina konkrētus uzņēmumus vai konkrētu preču ražošanu; iv) tam ir jārada konkurences izkropļojumi vai šādu izkropļojumu risks, un tam ir jāietekmē tirdzniecība starp dalībvalstīm.

5.1.1. *Uzņēmuma jēdziens*

(135) *Alitalia* ir Itālijā dibināta privāta sabiedrība, kas darbojas gaisa pārvadājumu nozarē. Tas ir uzņēmums LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, jo tas veic saimniecisko darbību, piedāvājot pakalpojumus tirgū ([53]).

5.1.2. *Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti*

(136) Kā norādījusi Tiesa ([54]), lai pasākumus varētu kvalificēt kā valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, a) tiem ir tieši vai netieši jābūt segtiem ar valsts līdzekļiem, izmantojot jebkuru starpniekstruktūru, kas darbojas saskaņā ar tai piešķirtajām pilnvarām, un b) tiem ir jābūt attiecināmiem uz valsti ([55]).

(137) Tā kā abi valsts aizdevumi piešķirti ar Itālijas valdības un parlamenta tiesību aktiem, tie nepārprotami ir attiecināmi uz Itālijas valsti. Turklāt abi valsts aizdevumi tika finansēti no valsts budžeta un tādējādi nepārprotami tika piešķirti no valsts līdzekļiem.

([52]) Ārkārtas administratori *Alitalia* ārkārtas administrēšanas procedūras tīmekļa vietnē publicēja ierobežotu finanšu informāciju 2017. gada 2. maijā, 2017. gada 31. decembrī, 2018. gada 31. martā, 2018. gada 30. jūnijā un 2018. gada 30. septembrī. 2019. gada 27. martā ārkārtas administratori publicēja prezentāciju, kurā bija iekļauti daži finanšu dati uz 2018. gada 31. decembri.

([53]) Tiesas 1987. gada 16. jūnija spriedums lietā Komisija/Itālija, 118/85, EU:C:1987:283, 7. punkts.

([54]) 2002. gada 16. maija spriedums lietā Francija/Komisija (*Stardust Marine*), C-482/99, EU:C:2002:294.

([55]) 1987. gada 14. oktobra spriedums lietā Vācija/Komisija, C-248/84, EU:C:1987:437, 17. punkts.

5.1.3. *Selektivitāte*

(138) Lai pasākumu uzskatītu par valsts atbalstu, tam jābūt selektīvam, proti, tādam, kas atbalsta konkrētus uzņēmumus vai konkrētu preču ražošanu.

(139) Abi valsts aizdevumi tika piešķirti vienai sabiedrībai – *Alitalia*. Tādējādi tie tika piešķirti uz *ad hoc* pamata vienai sabiedrībai un nebija pieejami citām sabiedrībām, kas darbojas Itālijas gaisa pārvadājumu nozarē vai citās nozarēs un kas atrodas līdzīgā juridiskā un faktiskā situācijā. Neviena līdzvērtīga sabiedrība nebija tiesīga saņemt pasākumus, kas līdzinātos *Alitalia* piešķirtajiem, tādējādi neviena šāda sabiedrība nesaņēma līdzvērtīgu finansējumu. Tāpēc abi valsts aizdevumi ir selektīvi.

5.1.4. *Priekšrocība*

(140) Priekšrocība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ir ikviens saimnieciskais labums, ko uzņēmums nebūtu varējis gūt parastos tirgus apstākļos, t. i., bez valsts iejaukšanās ([56]).

(141) Saskaņā ar Savienības tiesu judikatūru publisko struktūru veiktie saimnieciskie darījumi nesniedz priekšrocību darījuma partnerim un tādējādi nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ja tos veic saskaņā ar parastiem tirgus nosacījumiem ([57]). Lai noteiktu, vai darījums ir veikts saskaņā ar šiem nosacījumiem, Komisija piemēro tirgus ekonomikas dalībnieka testu ("TED tests"). Šis tests ir izstrādāts attiecībā uz dažādiem saimnieciskiem darījumiem. Komisija vispirms pārbaudīs, vai TED tests ir piemērojams, un, ja tas būs piemērojams, to piemēros abiem valsts aizdevumiem.

5.1.4.1. Tirgus ekonomikas dalībnieka testa piemērojamība

(142) Šajā lietā Komisijai ir jāpārbauda, vai ir piemērojams TED tests. Ja Komisija konstatēs, ka TED tests abiem valsts aizdevumiem nav piemērojams, tai minētais tests nebūs jāpiemēro. Tādā gadījumā Komisija var vienkārši secināt, ka *Alitalia* ir guvusi saimniecisku labumu, ko tā nebūtu varējusi iegūt saskaņā ar tirgus nosacījumiem, un tādējādi ir guvusi priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

(143) Tomēr, tā kā pastāv divi valsts aizdevumi (sākotnējais aizdevums un papildu 300 miljonu EUR aizdevums), pirms novērtēt piemērojamību, Komisijai ir jānovērtē, vai šie aizdevumi ir nodalāmi, lai novērtētu piemērojamību, vai arī tie veido vienu intervenci. Ja tie ir nodalāmi, katrs aizdevums būtu jānovērtē atsevišķi, jo īpaši attiecībā uz TED testa piemērojamību. Turpretī, ja tiktu konstatēts, ka tie veido vienu pasākumu, Komisijai šajā saistībā būtu jāveic tikai viens vienots novērtējums par abiem valsts aizdevumiem.

5.1.4.1.1. Abi valsts aizdevumi kā vienots pasākums

(144) Saskaņā ar Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi vairākas valsts intervences, ko salīdzinoši īsā laikposmā veic attiecībā uz vienu un to pašu uzņēmumu, kas ir savstarpēji saistītas vai kas visas bijušas plānotas vai paredzamas pirmās intervences laikā, var novērtēt kā vienu intervenci. Tomēr, ja vēlākā intervence bijusi iepriekšējās intervences laikā radušos neparedzētu notikumu rezultāts, abi pasākumi parasti būtu jānovērtē atsevišķi ([58]).

([56]) 1996. gada 11. jūlija spriedums lietā *SFEI* u. c., C-39/94, EU:C:1996:285, 60. punkts; 1999. gada 29. aprīļa spriedums lietā Spānija/Komisija, C-342/96, EU:C:1999:210, 41. punkts.

([57]) 1996. gada 11. jūlija spriedums lietā *SFEI* u. c., C-39/94, EU:C:1996:285, 60. un 61. punkts.

([58]) Komisijas 2012. gada 19. decembra lēmums lietā SA.35378 – Berlīnes Brandenburgas lidostas finansēšana, Vācija (OV C 36, 8.2.2013., 10. lpp.), 14.–33. apsvērums.

(145) Novērtējot, vai abi valsts aizdevumi ir viena intervence, Komisija ņem vērā i) abu attiecīgo valsts aizdevumu hronoloģiju, ii) to mērķi un iii) uzņēmuma (finansiālo un riska) situāciju laikā, kad tika pieņemts lēmums piešķirt katru no diviem valsts aizdevumiem ([59]).

(146) Komisija uzskata – lai novērtētu piemērojamību, sākotnējais aizdevums un papildu 300 miljonu EUR aizdevums būtu jāuzskata par vienu pasākumu.

(147) Pirmkārt, runājot par attiecīgo aizdevumu hronoloģiju, jāatzīmē, ka abi aizdevumi tika piešķirti drīz viens pēc otra – sākotnējais aizdevums tika piešķirts 2017. gada 2. maijā, un pēc tam, mazāk nekā sešus mēnešus vēlāk, 2017. gada 16. oktobrī tika piešķirts papildu 300 miljonu EUR aizdevums. Turklāt Itālija mainīja šo aizdevumu atmaksas termiņus, veicot vairākus īsus pagarinājumus (sk. 19. un 30. apsvērumu), pirms beidzot tos saskaņoja un faktiski apvienoja vienā pasākumā (sk. 31. un 32. apsvērumu).

(148) Otrkārt, kā skaidri izriet no 17. un 19. apsvēruma, abi valsts aizdevumi tika piešķirti ar konkrētu mērķi, proti, garantēt *Alitalia* gaisa pārvadājumu pakalpojumu nepārtrauktību līdz brīdim, kad ārkārtas administratori varētu pabeigt programmu, ko tiem bija uzticējis ekonomikas attīstības ministrs, proti, *Alitalia* pārstrukturēšanu vai tās aktīvu pārdošanu. Aizdevumus piešķīra Itālijas valsts, un nebija mēģinājumu meklēt finansējumu no citiem avotiem.

(149) Dekrētlikumā Nr. 148/2017 ir skaidri noteikts, ka papildu 300 miljonu EUR aizdevums jāpiešķir kā sākotnējā aizdevuma palielinājums (sk. 19. apsvērumu). Turklāt paziņojumā Komisijai Itālijas iestādes finansējumu raksturoja kā vienotu pasākumu un tajā arī paskaidroja, ka atbalsts tika izmaksāts trīs maksājumos ([60]). Šo aprakstu apstiprina arī turpmākie Itālijas iestāžu iesniegtie apsvērumi ([61]).

(150) Abu valsts aizdevumu noteikumi un nosacījumi ir identiski, izņemot summu un sākotnējo termiņu; turklāt dekrētā par papildu 300 miljonu EUR aizdevuma piešķiršanu ir atsauce uz dekrētu par sākotnējā aizdevuma piešķiršanu, norādot, ka "*finansējums tiek palielināts*". Abi valsts aizdevumi faktiski tika apvienoti vienā pasākumā, saskaņojot to atmaksas termiņus (sk. 30., 31. un 32. apsvērumu).

(151) Treškārt, *Alitalia* finansiālais stāvoklis un riska profils laikā, kad tika pieņemti lēmumi piešķirt katru no diviem valsts aizdevumiem, būtībā bija vienāds. Finansiālā stāvokļa un riska profila salīdzinājums ir detalizēti izklāstīts 5.1.4.2. iedaļā. Tomēr pilnīguma labad Komisija norāda, ka abu valsts aizdevumu piešķiršanas brīdī *Alitalia* finansiālais stāvoklis un riska profils bija šāds:

a) *Alitalia* bija maksātnespējīga un tai tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra. Tādējādi nekas nemainījās attiecībā uz juridisko režīmu, saskaņā ar kuru tā darbojās;

b) abu valsts aizdevumu noteikumi un nosacījumi bija vienādi, izņemot aizdevuma summu un atmaksas termiņus. Tas pierāda, ka no Itālijas viedokļa riska profils būtībā bija vienāds;

c) lai gan brīdī, kad tika piešķirts papildu 300 miljonu EUR aizdevums, *Alitalia* rīcībā bija 545 miljoni EUR naudas līdzekļu, tie galvenokārt bija naudas līdzekļi, kas kļuva pieejami ar sākotnējā aizdevuma palīdzību, nevis izmaksu ietaupījumu vai ieņēmumu pieauguma rezultātā. *Alitalia* nespēja radīt pozitīvas naudas plūsmas, lai finansētu savu darbību, un bija atkarīga no ārēja finansējuma, lai finansētu zaudējumus nesošas darbības (sk. 228. apsvērumu).

(152) Turklāt, piešķirot sākotnējo aizdevumu, ņemot vērā prognozētās *Alitalia* likviditātes vajadzības, kad tai tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra, bija paredzams, ka būs nepieciešams papildu finansējums, ja pārdošana vai pārstrukturēšana nenotiks sešu mēnešu laikā (sk. 246.–248. apsvērumu).

([59]) Tiesas 2013. gada 19. marta spriedums lietā *Bouygues* un *Bouygues Télécom*/Komisija u. c., apvienotās lietas C-399/10 P un C-401/10 P, EU:C:2013:175, 104. punkts; 2010. gada 13. septembra spriedums lietā Grieķija u. c./Komisija, apvienotās lietas T-415/05, T-416/05 un T-423/05, EU:T:2010:386, 177. punkts; 1998. gada 15. septembra spriedums lietā *BP Chemicals*/Komisija, T-11/95, EU:T:1998:199, 170. un 171. punkts.

([60]) Paziņojuma veidlapas 5.5. iedaļa.

([61]) Sk. cita starpā Itālijas 2018. gada 24. janvārī Komisijai nosūtītās vēstules 1. punkta b) apakšpunktu un 2018. gada 25. maija vēstules 6. punktu.

(153) Patiesībā Komisija uzskata, ka Itālijas vienīgais mērķis bija nodrošināt pietiekamu finansējumu, lai saglabātu *Alitalia* darbību līdz brīdim, kad tās aktīvus varētu pārdot. Šo viedokli pamato šādi elementi:

a) dažādu valdības ministru paziņojumi (sk. 51. un turpmākos apsvērumus);

b) Itālijas argumenti, kas apstiprina, ka *Alitalia* bija sistēmiski svarīga visai Itālijas gaisa pārvadājumu nozarei, un valdība uzskatīja to par pārāk lielu, lai tā bankrotētu;

c) kvaziautomātiska *Alitalia* naudas vajadzību segšana un automātiska abu valsts aizdevumu atmaksas termiņu pagarināšana un pārdošanas procedūras pagarināšana;

d) fakts, ka kopš sākotnējā aizdevuma piešķiršanas Itālija nekad nav veikusi nepārprotamus pasākumus, lai atgūtu savus ieguldījumus, vai pat apsvērusi šādu iespēju;

e) Itālija nav pieprasījusi abu valsts aizdevumu pirmstermiņa atmaksu. Tā arī nav ierosinājusi likvidāciju vai vismaz centusies nepagarināt abu valsts aizdevumu atmaksāšanas termiņu – nav neviena pētījuma, kurā būtu novērtētas abu valsts aizdevumu atmaksāšanas iespējamības izmaiņas, kad šie aizdevumi bija jāatmaksā;

f) procenti, kas bija jāmaksā par abiem valsts aizdevumiem to atmaksas termiņa beigās, netika samaksāti, jo abu valsts aizdevumu atmaksas termiņš tika sistemātiski atlikts, un no 2019. gada 31. maija to uzkrāšana tika pārtraukta.

(154) Attiecīgi Komisija šā lēmuma vajadzībām uzskata, ka abi valsts aizdevumi ir viens pasākums.

(155) Komisija pārbaudīs piemērojamību saskaņā ar diviem pamatojumiem, novērtējot, i) vai Itālija iesniedza pietiekamus *ex ante* pierādījumus, kas apliecina, ka tā rīkojās kā ekonomikas dalībnieks, un ii) vai valsts, piešķirot abus valsts aizdevumus, rīkojās kā valsts varas nesēja, nevis kā ekonomikas dalībnieks.

(156) Neatkarīgi no iepriekš minētā secinājuma, ka abi valsts aizdevumi nav nodalāmi, pat ja tie tiktu uzskatīti par diviem atsevišķiem pasākumiem, turpmāk izklāstītā Komisijas analīze par piemērojamību tiktu piemērota *mutatis mutandis*.

5.1.4.1.2. Itālija darbojās kā valsts varas nesēja, nevis kā tirgus ekonomikas dalībnieks

(157) Komisija uzskata, ka TED tests šajā gadījumā nav piemērojams. Pamatojoties uz visiem pieejamajiem pierādījumiem, Itālija kā valsts varas nesēja ir rīkojusies konsekventi, lai glābtu *Alitalia* no bankrota un saglabātu tās darbību.

(158) Pirmām kārtām Komisija atgādina, ka Tiesa ir atzinusi, ka TED testa piemērojamība galu galā ir atkarīga no tā, vai valsts piešķir ekonomiskas priekšrocības tai piederošam uzņēmumam akcionāres statusā, nevis valsts varas nesējas statusā ([62]). Valsts darbības, kas ir domātas tādu tās pienākumu izpildei, kuri tai ir valsts varas īstenotājas statusā, nevar salīdzināt ar privāta ieguldītāja darbībām tirgus ekonomikā ([63]).

(159) Lai noteiktu, vai abi valsts piešķirtie aizdevumi ir valsts varas īstenošana vai arī tie izriet no saistībām, kas valstij jāuzņemas kā akcionāram, Komisija pārbaudīs ne tikai šo aizdevumu formu, bet arī i) to būtību un priekšmetu, ii) kontekstu, kādā tie piešķirti, iii) izvirzīto mērķi un iv) noteikumus, kas piemērojami šiem abiem valsts aizdevumiem.

(160) Ja valsts intervence, ņemot vērā tās raksturu un priekšmetu, kā arī izvirzīto mērķi, nav ieguldījums, ko var veikt privāts ieguldītājs, tā būtu valsts kā valsts varas nesēja iejaukšanās, tādējādi izslēdzot TED testa piemērošanu ([64]).

([62]) 2012. gada 5. jūnija spriedums lietā Komisija/*EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 79.–82. un 87. punkts.
([63]) 2009. gada 15. decembra spriedums lietā *EDF*/Komisija, T-156/04, EU:T:2009:505, 228. punkts.
([64]) Šajā ziņā sk. spriedumu lietā Komisija/*EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 30., 86. un 87. punkts.

Pasākuma būtība un priekšmets

(161) Kā aprakstīts 2.1. iedaļā, attiecīgais pasākums ietvēra divus valsts aizdevumus, ko Itālija piešķīra *Alitalia* attiecīgi 2017. gada 2. maijā un 2017. gada 16. oktobrī.

Pasākuma konteksts

(162) Jau no paša sākuma valsts rīkojās konsekventi un nepārprotami kā valsts varas nesēja, lai glābtu *Alitalia* no likvidācijas – to publiskos paziņojumos atzina arī dažādi valdības ministri (sk. 2.5. iedaļu) –, nevis kā akcionārs, kas iegulda sabiedrībā, vai kā kreditors.

(163) *Alitalia* kopš 2008. gada, kad to iegādājās *CAI*, pastāvīgi cieta lielus zaudējumus. *Alitalia* akcionāru mēģinājumi atjaunot *Alitalia* sekmīgu darbību, izmantojot sanācijas plānu, cieta neveiksmi, jo 2017. gada 26. aprīlī darbinieki šo plānu noraidīja, un rezultātā *Alitalia* tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra (sk. 41. un turpmākos apsvērumus). *Alitalia* ir turpinājusi ciest zaudējumus arī ārkārtas administrēšanas laikā.

(164) Nav pierādījumu, ka laikposmā pēc sanācijas plāna noraidīšanas, bet pirms ārkārtas administrēšanas procedūras piemērošanas kāds ieguldītājs būtu vēlējies iesaistīties un iegādāties *Alitalia* kā darbojošos sabiedrību pat par nominālu cenu. Nav arī pierādījumu, ka finanšu iestādes būtu bijušas gatavas sniegt ievērojamus aizdevumus, lai nodrošinātu pietiekamu likviditāti uzņēmuma darbības turpināšanai.

(165) Kad tika piešķirti abi valsts aizdevumi, *Alitalia* bija grūtībās nonācis uzņēmums Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē, un tam bija maz izredžu tuvākā vai vidējā termiņā kļūt rentablam (sk. 41., 66. un 218.–229. apsvērumu).

Izvirzītais mērķis

(166) *Alitalia* ārkārtas administrēšanas procedūras tiešais mērķis bija nodrošināt *Alitalia* sniegto transporta pakalpojumu nepārtrauktību un saglabāt tās aktīvu vērtību.

(167) Būdama maksātnespējīga sabiedrība, *Alitalia* būtībā bija izstumta no kredītu tirgiem un tūlītēju un ilgtermiņa likviditātes problēmu dēļ bija atkarīga no Itālijas valsts, kas tai piešķīra divus valsts aizdevumus.

(168) Kā sīkāk aprakstīts 2. iedaļā, sākotnējais aizdevums tika piešķirts ar galveno mērķi novērst *Alitalia* sniegto pakalpojumu pārtraukšanu, ļaujot tai saglabāt iekšzemes un starptautiskos maršrutus, tādējādi novēršot gan sociālās grūtības, gan nopietnas neērtības lietotājiem. Itālija arī apgalvoja, ka šāds pārtraukums cita starpā nozīmētu Itālijas Konstitūcijā garantēto tiesību uz teritoriālo nepārtrauktību Itālijas teritorijā pārkāpšanu. Papildu 300 miljonu EUR aizdevums tika piešķirts tā paša iemesla dēļ, kā arī lai veicinātu *Alitalia* aktīvu atsavināšanu. Šķiet, ka mērķis, ar kādu *Alitalia* tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra, un abu valsts aizdevumu mērķis pēc būtības nav atšķirīgs.

(169) Šo secinājumu apstiprina arī valdības ministru publiskie paziņojumi, kas sniegti gan pirms sākotnējā aizdevuma, gan 300 miljonu EUR aizdevuma piešķiršanas (sk. 2.5. iedaļu), proti, ka valdības galvenais uzdevums bija novērst pēkšņu gaisa pārvadājumu pakalpojumu pārtraukšanu un šādas pārtraukšanas radītās tiešās un netiešās sekas. Tas ietver ietekmi uz Itālijas ekonomiku un iespējamo mērķi novērst turpmākus zaudējumus nodokļu maksātājiem. Saskaņā ar šiem paziņojumiem mērķis bija dot iespējas ārkārtas administratoriem atrast pircēju. Šis mērķis ir atspoguļots attiecīgajos tiesību aktos, ar kuriem tika piešķirti abi valsts aizdevumi, un pašas Itālijas iesniegtajās piezīmēs (sk. 78. apsvērumu un turpmākos apsvērumus), kurās norādīts, ka šie aizdevumi bija nepieciešami *Alitalia* pārvaldības vajadzībām, lai izvairītos no pakalpojumu pārtraukšanas un ar to saistītajām sociālajām grūtībām un neērtībām.

(170) Itālijas valdības locekļu vienlaicīgie paziņojumi attiecīgajā laikā (sk. 2.5. iedaļu) apstiprina uzskatu, ka pamatojums, saskaņā ar kuru Itālija piešķīra abus valsts aizdevumus, nebija tirgus ekonomikas dalībnieka pamatojums. Tā vietā lēmums piešķirt abus valsts aizdevumus tika pieņemts, jo "lidmašīnu satiksmes apturēšana nav iedomājama, jo tiktu apdraudēti reisi un ciestu ceļotāji" ([65]), "mēs nevaram [pieļaut] *Alitalia* pēkšņu darbības pārtraukšanu, jo tādā gadījumā mums vairs nebūtu reisu starp valsts daļām" ([66]) un "lidmašīnu satiksmes pēkšņa pārtraukšana Itālijas nodokļu maksātājiem izmaksātu daudz vairāk" ([67]).

(171) Kā izklāstīts 4.1. iedaļā, Itālija detalizēti paskaidroja traucējumus, ko radītu *Alitalia* aiziešana no tirgus, šajā sakarā minot biļetes rezervējušo pasažieru skaitu un izsniegto biļešu skaitu.

(172) Izvērtējot iepriekš minētos elementus, Komisija uzskata, ka abu valsts aizdevumu galvenais mērķis bija nodrošināt *Alitalia* darbības turpināšanu publiskās politikas apsvērumu dēļ, nevis valsts kā tirgus ekonomikas dalībnieces finansiālo interešu dēļ. Tādējādi jebkādas izredzes, ka valsts gūs peļņu saistībā ar abiem valsts aizdevumiem, pat ilgtermiņā, ja to būtu iespējams pierādīt, bija tikai papildu apsvērums lēmumam piešķirt abus valsts aizdevumus.

(173) Turklāt Tiesa ir atzinusi, ka uzņēmuma sniegto transporta pakalpojumu nepārtrauktības nodrošināšana ir apsvērums, ko privāts ieguldītājs neņemtu vērā ([68]).

(174) Turklāt abu valsts aizdevumu atmaksas termiņi tika regulāri pārcelti, un tajā pašā laikā valsts uz šiem jaunajiem atmaksas termiņiem pārcēla arī *Alitalia* procentu nomaksas saistības. Saskaņā ar Izaugsmes dekrētlikumu no 2019. gada 31. maija vairs netiek uzkrāti procenti par abiem valsts aizdevumiem. Turklāt tas liecina, ka procentu likmes vērtība, kas atbilst sešu mēnešu *Euribor* + 10 % un ko Itālija izmantoja kā pierādījumu tam, ka tā darbojās kā TED (sk. 95. apsvērumu), ir tikai mākslīgs konstrukts, jo valsts kā aizdevēja nekad nav saņēmusi atlīdzību ne par likviditātes izmaksām, ne par kredītrisku, kas saistīts ar *Alitalia* un ko būtu centies segt aizdevējs, kurš darbojas tirgus ekonomikas apstākļos. Šis fakts un tas, ka Itālija nav iesniegusi *ex ante* pētījumu, kas pierādītu, ka valsts bija finansiāli ieinteresēta piešķirt šos pagarinājumus un procentu maksājumu atvieglojumus, nevis turpināt hipotētisko scenāriju, liecina, ka valsts attiecībā uz *Alitalia* ir rīkojusies, pildot savas valsts varas nesējas pilnvaras. Šāda rīcība, proti, piešķirt minētos atlikšanas termiņus bez īpaša *ex ante* pētījuma, nepieprasīt procentu samaksu un galu galā izbeigt šo procentu uzkrāšanu no 2019. gada 31. maija, neatbilst TED rīcībai, bet gan liecina par valsts iestādes interesi saglabāt *Alitalia* sniegto transporta pakalpojumu nepārtrauktību.

Noteikumi, kas attiecas uz pasākumu

(175) Abi attiecīgie valsts aizdevumi ir *sui generis* un *ad hoc* pasākumi. Tika pieņemti īpaši dekrētlikumi, lai nodrošinātu šo aizdevumu piešķiršanu un to turpmāku pagarināšanu, kā arī faktisku apvienošanu vienā pasākumā. Abus valsts aizdevumus finansēja no ekonomikas attīstības ministram piešķirtā budžeta. Turklāt šo aizdevumu izmaksāšanu paredzēja ar īpašiem ministra dekrētiem.

(176) Attiecīgi līdzekļi šiem aizdevumiem tika piešķirti no valsts vispārējā budžeta.

Secinājums

(177) Rezumējot jāatzīmē, ka šim pasākumam, ņemot vērā tā raksturu un priekšmetu, kontekstu, kādā tas tika veikts, tā mērķi un noteikumus, kas uz to attiecas, ir Itālijas kā valsts varas nesējas prerogatīvu īstenošanas iezīmes. Līdz ar to tam nevar piemērot privātā ieguldītāja testu.

5.1.4.1.3. Itālija nav veikusi TED testu

(178) Tiesa ir atzinusi, ka "privātā ieguldītāja kritērija piemērojamība galu galā ir atkarīga no tā, ka attiecīgā dalībvalsts piešķir ekonomiskas priekšrocības tai piederošam uzņēmumam akcionāres statusā, nevis valsts varas nesējas statusā" ([69]).

([65]) Sk. 51. apsvērumu.
([66]) Sk. 52. apsvērumu.
([67]) Sk. 54. apsvērumu.
([68]) 2019. gada 19. decembra spriedums lietā *Arriva Italia* u. c., C-385/18, EU:C:2019:1121, 73. punkts.
([69]) 2012. gada 5. jūnija spriedums lietā Komisija/*EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 81. punkts.

(179) Ja dalībvalsts administratīvās procedūras laikā atsaucas uz TED testu, šai dalībvalstij "pienākas bez neskaidrībām un uz objektīvu un pārbaudāmu tā laika elementu pamata pierādīt, ka īstenotais pasākums izriet no tās kā akcionāres statusa un ka tas ir pamatots ar iepriekšējiem ekonomiskiem vērtējumiem, kādi bija prasīti" ([70]). Ar šiem pierādījumiem skaidri jāparāda, ka attiecīgā dalībvalsts ir pieņēmusi lēmumu veikt ieguldījumu pirms ekonomisko priekšrocību piešķiršanas vai vienlaikus ar to saskaņā ar pamatotu novērtējumu, kas pierāda tirgus peļņas normu faktiski īstenotā pasākuma rezultātā.

(180) Turklāt, "lai novērtētu, vai to pašu pasākumu parastos tirgus apstākļos būtu veicis privāts ieguldītājs situācijā, kura būtu vistuvākā valsts situācijai, ir jāņem vērā tikai priekšrocības un pienākumi, kas ir saistīti ar valsts situāciju akcionāres statusā, izslēdzot tos, kuri saistīti ar tās kā valsts varas nesējas statusu" ([71]). No tā izriet, ka ir jānošķir valsts kā uzņēmuma akcionāres loma, no vienas puses, un valsts kā valsts varas nesējas loma, no otras puses.

(181) Tāpēc tai, iespējams, jāiesniedz pierādījumi par to, ka lēmums ir pieņemts, pamatojoties uz ekonomiskiem vērtējumiem, kas ir līdzvērtīgi tādiem vērtējumiem, kādus apstākļos, kas ir pēc iespējas līdzīgi dalībvalsts situācijai, turpmākās peļņas noteikšanas nolūkā pirms ieguldīšanas sagatavotu racionāls privātais ieguldītājs.

(182) Kā atgādinājusi Vispārējā tiesa ([72]), "kamēr Komisijai ir jāpiemēro privātā ieguldītāja kritērijs un šim nolūkam jālūdz attiecīgajai dalībvalstij tai iesniegt visu nozīmīgo informāciju, šai dalībvalstij vai (..) konkrētajam valsts uzņēmumam ir jāsniedz informācija, kas apstiprina, ka tas ir veicis aplūkotā pasākuma iepriekšējo ieguldījuma rentabilitātes ekonomisko novērtējumu, kurš ir līdzīgs tam, kādu līdzīgā situācijā būtu izstrādājis privātais ieguldītājs".

(183) Tiesa arī norādīja, ka "ekonomiskie vērtējumi, kas ir veikti pēc minētās priekšrocības piešķiršanas, retrospektīvs konstatējums par attiecīgās dalībvalsts veikta ieguldījuma faktisko ienesīgumu vai vēlāki pamatojumi faktiski veiktās rīcības izvēlei nav pietiekami, lai tiktu pierādīts, ka šī dalībvalsts pirms vai vienlaikus ar šo piešķiršanu ir pieņēmusi šādu lēmumu akcionāres statusā" ([73]).

(184) Itālija nav izpildījusi minimālo pierādījumu standartu, lai pierādītu, ka šai lietai ir piemērojams TED tests.

(185) Kā norādīts 83. apsvērumā, neraugoties uz Komisijas vairākkārtējiem pieprasījumiem, Itālija neiesniedza nekādus dokumentārus pierādījumus, ka tā pirms abu valsts aizdevumu piešķiršanas būtu veikusi novērtējumu par šo aizdevumu iespējamo peļņu no ieguldījumiem. Tā arī neiesniedza savu novērtējumu par iespējamību atmaksāt aizdevumu kopā ar saistītajiem procentiem no *Alitalia* pašu līdzekļiem vai no pašas *Alitalia* pārdošanas ieņēmumiem, kā arī par neatmaksāšanas risku. Tas attiecas gan uz sākotnējo aizdevumu, gan papildu 300 miljonu EUR aizdevumu.

(186) Kaut arī, kā norādīts 4.2. iedaļā, Itālija ir iesniegusi dažādus ziņojumus un informāciju par *Alitalia*, kas bija pieejami pirms abu valsts aizdevumu piešķiršanas un kas tika sagatavoti citiem mērķiem, nevis ekonomiskajam vērtējumam pirms abu valsts aizdevumu piešķiršanas, šie ziņojumi un informācija pat nepierāda vienkāršu atmaksāšanas iespējamību un neatbilst Savienības tiesu noteiktajam pieņemamu pierādījumu standartam, kas attiecas uz abu valsts aizdevumu rentabilitātes *ex ante* izvērtēšanu.

([70]) 2018. gada 16. janvāra spriedums lietā *EDF*/Komisija, T-747/15, EU:T:2018:6, 142. punkts; 2019. gada 19. decembra spriedums lietā *Arriva Italia* u. c., C-385/18, EU:C:2019:1121, 48. punkts.

([71]) 2019. gada 19. decembra spriedums lietā *Arriva Italia* u. c., C-385/18, EU:C:2019:1121, 47. punkts; 2012. gada 5. jūnija spriedums lietā Komisija/*EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 79. punkts un citētā judikatūra. Sk. arī 2020. gada 10. decembra spriedumu lietā *Comune di Milano*/Komisija, C-160/09 P, EU:C:2020:1012, 106. punkts.

([72]) 2015. gada 25. jūnija spriedums lietā *SACE* un *Sace BT*/Komisija, T-305/13, EU:T:2015:435, 184. punkts.

([73]) Sk. 2012. gada 5. jūnija spriedumu lietā Komisija/*EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 85. punkts.

(187) Turklāt Itālijas iestādes nespēja pierādīt, ka pastāv kāds dokuments, kas būtu sagatavots pirms lēmuma par abu aizdevumu piešķiršanu vai vienlaikus ar to un kas būtu uzņēmējdarbības plāns – rentabilitātes novērtējums, kurā jo īpaši būtu iekļauts ekonomisks novērtējums, kas ietvertu informāciju par abu valsts aizdevumu atmaksas iespējamību un cenu piemērotību. Nekas neliecina par to, ka Itālijas valsts pārvalde, valdība vai parlamenta deputāti pirms to administratīvo un normatīvo aktu noteikumu pieņemšanas, ar kuriem tika piešķirti abi valsts aizdevumi, būtu pārbaudījuši un apsprieduši uzņēmējdarbības plānu vai abu valsts aizdevumu rentabilitāti.

(188) Tādējādi Itālija nav izpildījusi pierādījumu standartu, kas nosaka, ka dalībvalstij, pamatojoties uz objektīviem un pārbaudāmiem pierādījumiem, kas konstatēti pirms lēmuma par ekonomiskas priekšrocības piešķiršanu vai vienlaikus ar to, ir nepārprotami jāpierāda, ka pasākums ir attiecināms uz valsti, kas darbojas kā tirgus dalībnieks; līdz ar to Itālija nav izpildījusi tai uzlikto pierādīšanas pienākumu, lai attiecībā uz abiem valsts aizdevumiem varētu piemērot TED testu.

5.1.4.1.4. 300 miljonu EUR aizdevuma piemērojamības novērtējums

(189) Kā norādīts 154. apsvērumā, Komisija uzskata, ka saistībā ar piemērojamības novērtēšanu abi valsts aizdevumi veido vienu pasākumu. Tomēr, ja papildu 300 miljonu EUR aizdevums tiktu izskatīts atsevišķi, Komisija uzskata, ka TED tests joprojām nebūtu piemērojams.

(190) Papildu 300 miljonu EUR aizdevums tika piešķirts ar tādu pašu mērķi kā sākotnējais aizdevums, bet galvenā atšķirība bija tā, ka tobrīd Itālijas iestādes bija izvēlējušās pārdot *Alitalia* aktīvus, nevis pārstrukturēt šo sabiedrību (sk. 59. apsvērumu).

(191) Saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju tas cita starpā tika sniegts, lai varētu sekmīgi pabeigt pārdošanas procedūru. Kā izklāstīts 20. apsvērumā, jāatgādina, ka papildu 300 miljonu EUR aizdevums tika piešķirts, lai garantētu pārvadājumu saistību izpildi līdz aktīvu atsavināšanai. Šajā saistībā arī toreizējo ministru paziņojumi liecina, ka Itālijas primārās intereses nebija tirgus ekonomikas dalībnieka intereses, jo toreizējais infrastruktūras un transporta ministrs paziņoja: "Mēs nevēlamies lēti notirgot *Alitalia*, bet gan pārdot to. Mēs redzam, kas notika ar *Air Berlin*, kuru iegādājās *Lufthansa*, – tā ir uz pusi samazinājusi lidmašīnu un darbinieku skaitu. Taču pamatdarbības pārtraukšana vienmēr ir zaudējums visiem." ([74]) No šā apgalvojuma var secināt, ka saskaņā ar tirgus nosacījumiem veiktā pārdošana (proti, sabiedrībai *Lufthansa* iegādājoties *Air Berlin*) radīja negatīvas sociālās sekas nodarbinātības jomā, taču to neviens tirgus ekonomikas dalībnieks neņemtu vērā. Tādējādi, lai gan 300 miljonu EUR aizdevuma norādītais mērķis bija dot iespēju pabeigt pārdošanas procesu, valdības lēmumu ietekmēja apsvērumi, kas bija saistīti ar interesēm, kādu nebūtu tirgus ekonomikas dalībniekam.

5.1.4.1.5. Itālijas argumenti attiecībā uz TED testa piemērojamību un Komisijas konstatējumiem

(192) No iepriekš minētā var secināt, ka abu valsts aizdevumu galvenais mērķis bija nodrošināt *Alitalia* darbības turpināšanu publiskās politikas apsvērumu dēļ, nevis valsts kā tirgus ekonomikas dalībnieces finansiālo interešu dēļ. Līdz ar to jebkādas izredzes valstij gūt peļņu pat ilgtermiņā, ja to varētu pierādīt, bija tikai papildu apsvērums lēmumam piešķirt abus valsts aizdevumus.

(193) Itālija apgalvoja, ka sākotnējais aizdevums tika piešķirts, lai nodrošinātu *Alitalia* neatliekamās pārvaldības vajadzības un novērstu pakalpojumu pārtraukšanu, kas varētu izraisīt nopietnas sociālas problēmas. Komisija uzskata, ka arī šos elementus neviens aizdevējs nebūtu ņēmis vērā.

(194) Šajā sakarā Itālija apgalvo, ka *Alitalia* akcionāriem tika atņemtas īpašumtiesības, tiklīdz aviosabiedrībai tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra un to sāka pārvaldīt trīs ārkārtas administratori, kuri kā valsts amatpersonas pārņēma kontroli pār *Alitalia* ārkārtas administrēšanas procedūrā. Tādējādi Itālija apgalvo, ka tās ieinteresētība *Alitalia* iznākumā ir līdzvērtīga akcionāra ieinteresētībai.

([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) Komisija nevar pieņemt šo argumentu. Piemērojot *Alitalia* ārkārtas administrēšanas procedūru, Itālija rīkojās, īstenojot savas regulatīvās valsts pilnvaras, lai saglabātu bankrota riskam pakļauta uzņēmuma aktīvu vērtību, nevis kā tirgus ekonomikas dalībnieks. Šādi rīkojoties, Itālija ar *sui generis* noteikumu (sk. 18. apsvērumu) vienpusēji mainīja *Alitalia* kreditoru prioritāro sarindojumu – tas nav salīdzināms ar darbībām, ko var veikt privātpersonas. Prioritātes maiņa nozīmēja, ka ārkārtas administrēšanas procedūrā aizdevuma atmaksai ir prioritāte attiecībā pret jebkuriem citiem *Alitalia* parādiem. Tikai valstij ir tiesības pakārtot visus esošos prasījumus (arī prioritāros parādus) jaunākajiem prasījumiem, un šādas tiesības nav pieejamas privātiem kreditoriem vai vispār privātpersonām. Šajā ziņā Itālijas kā valsts varas nesējas darbības nav nošķiramas no tās kā aizdevumu sniedzējas darbībām. Itālija īstenoja savas publiskās pilnvaras, cenšoties radīt labvēlīgu vidi ieguldījumiem tūlīt pēc šo pilnvaru izmantošanas – šādas pilnvaras nevarētu izmantot neviens tirgus ekonomikas dalībnieks ([75]).

(196) Turklāt Itālija pati apstiprina, ka intereses, kas saskaņā ar likumu jāņem vērā ārkārtas administratoriem, aptver plašu ieinteresēto personu loku, piemēram, kreditorus, klientus, darbiniekus un piegādātājus, nevis tikai aviosabiedrības akcionārus.

(197) Itālija apgalvo, ka, piešķirot abus valsts aizdevumus, tā rīkojās kā tirgus ieguldītāja, jo, ja tā nebūtu iejaukusies, valstij būtu jāmaksā 1,3 miljardi EUR, lai segtu i) izmaksas, kas saistītas ar bezdarbu, ii) izmaksas, kas saistītas ar *Alitalia* likvidāciju, tai skaitā sabiedriskās kārtības nodrošināšanas izmaksas attiecībā uz ārkārtas situāciju pārvaldību lidostās un kompensācijas pasažieriem, un iii) negatīvu blakusietekmi uz piegādātājiem. Turklāt valsts būtu cietusi zaudējumus nesamaksāto nodokļu dēļ.

(198) Tomēr šie apsvērumi pierāda tieši pretējo Itālijas apgalvojumam, proti, to, ka Itālijas mērķis bija saglabāt *Alitalia* darbību neatkarīgi no izmaksām, galvenokārt ņemot vērā elementus, kurus tirgus ekonomikas dalībnieks neņemtu vērā.

(199) Kā norādījusi Tiesa – lai novērtētu, vai to pašu pasākumu parastos tirgus apstākļos būtu veicis privāts tirgus dalībnieks situācijā, kura būtu vistuvākā valsts situācijai, ir jāņem vērā tikai priekšrocības un pienākumi, kas ir saistīti ar valsts situāciju privāta tirgus dalībnieka statusā, izslēdzot tos, kas ir saistīti ar tās valsts varas nesējas statusu ([76]).

(200) Attiecībā uz izmaksām, kas saistītas ar bezdarbu, saskaņā ar Tiesas iedibināto judikatūru izmaksas, kas valstij rodas saistībā ar darba ņēmēju atlaišanu, bezdarbnieku pabalsta izmaksām un atbalstu ražošanas infrastruktūras atjaunošanai ([77]), nebūtu jāuzskata par būtiskām tirgus ekonomikas dalībniekam.

(201) Attiecībā uz nesamaksātajiem nodokļiem ir spēkā tas pats princips: valsts, iekasējot nodokļus, īsteno valsts prerogatīvu. Šajā saistībā, lai noteiktu, vai valsts veiktie pasākumi ir valsts varas īstenošana vai arī tie izriet no pienākumiem, kas valstij jāuzņemas kā akcionāram, ir svarīgi aplūkot nevis šo pasākumu formu, bet gan to būtību, priekšmetu un noteikumus, kuriem tie ir pakļauti, vienlaikus ņemot vērā izvirzīto mērķi ([78]). Šajā gadījumā nesamaksātie nodokļi būtu zaudējumi, kas parastos apstākļos Itālijai rastos kā valstij, nevis kā *Alitalia* akcionāram. Tāpēc nenomaksātu nodokļu novēršana nebija apsvērums, ko valsts varētu izmantot kā *Alitalia* kreditors vai akcionārs.

([75]) Sk. 155. apsvērumu Komisijas Lēmumā (ES) 2018/1498 (2017. gada 21. decembris) par valsts atbalstu un pasākumiem SA.38613 (2016/C) (ex 2015/NN), ko īstenojusi Itālija attiecībā uz uzņēmumu *Ilva S.p.A. in Amministrazione Straordinaria* (OV L 253, 9.10.2018., 45. lpp.).

([76]) 2018. gada 6. marta spriedums lietā Komisija/*FIH Holding* un *FIH Erhversbank*, C-579/16 P, EU:C:2018:159, 56. punkts; 2012. gada 5. jūnija spriedums lietā Komisija/*EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 79. punkts un citētā judikatūra; 2013. gada 24. oktobra spriedums lietā *Land Burgenland* u. c./Komisija, C-214/12 P, C-215/12 P un C-223/12 P, EU:C:2013:682, 52. punkts.

([77]) 2018. gada 6. marta spriedums lietā Komisija/*FIH Holding* un *FIH Erhversbank*, C-579/16 P, EU:C:2018:159, 56. punkts; 1994. gada 14. septembra spriedums lietā Spānija/Komisija, C-278/92–C-280/92, EU:C:1994:325, 22. punkts; 2019. gada 19. decembra spriedums lietā *Arriva Italia* u. c., C-385/18, EU:C:2019:1121, 73. punkts.

([78]) Šajā sakarā sk. 1994. gada 19. janvāra spriedumu lietā *SAT Fluggesellschaft*, C-364/92, EU:C:1994:7, 30. punkts.

(202) Attiecībā uz izmaksām, kas saistītas ar *Alitalia* likvidāciju, tai skaitā sabiedriskās kārtības nodrošināšanas izmaksām, kas saistītas ar ārkārtas situāciju pārvaldību lidostās, un kompensācijām pasažieriem, kuras, kā apgalvo Itālija, būtu jāsedz valstij, tās ir izmaksas, ko Itālija uzņemtos kā valsts varas nesēja, un saskaņā ar iepriekš minēto judikatūru tās nevar ņemt vērā, novērtējot TED testa piemērojamību.

(203) Visbeidzot, neviens privāts ieguldītājs vai kreditors, pieņemot lēmumu par finansējuma piešķiršanu šim uzņēmumam, neņemtu vērā negatīvo ietekmi uz uzņēmuma piegādātājiem, kas ir trešās personas.

Secinājums par TED testa piemērojamību

(204) Pamatojoties uz iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem, Komisija uzskata, ka attiecībā uz abiem valsts aizdevumiem TED tests nav piemērojams, jo i) Itālija, piešķirot divus valsts aizdevumus aviosabiedrībai *Alitalia*, nepārprotami rīkojās kā valsts varas nesēja un ii) jebkurā gadījumā Itālija nav izpildījusi pierādīšanas pienākumu, proti, tā nav veikusi abu valsts aizdevumu paredzamās rentabilitātes *ex ante* novērtējumu, kā arī nav novērtējusi, vai paredzamā rentabilitāte atbilda tirgus apstākļiem.

5.1.4.2. Tirgus ekonomikas dalībnieka testa piemērošana

(205) Neskarot 5.1.4.1. iedaļā izklāstīto novērtējumu, kurā Komisija secina, ka TED tests nav piemērojams, Komisija saskaņā ar papildu argumentāciju uzskata, ka, pat ja TED tests būtu bijis piemērojams, abi valsts aizdevumi sabiedrībai *Alitalia* radīja ekonomiskas priekšrocības.

5.1.4.2.1. Informācijas avoti

(206) Kā norādīts 106. apsvērumā, lai gan Itālija nav veikusi pasākumu *ex ante* novērtējumu, Itālijas rīcībā bija vairāki dokumenti un ziņojumi, ko tā būtu varējusi izmantot abu *Alitalia* piešķirto valsts aizdevumu TED testa veikšanai.

(207) 4.2.1. iedaļā ir uzskaitīti galvenie Itālijas sniegtās *ex ante* informācijas avoti, kas, pēc tās domām, bija būtiski TED novērtējumam un bija pieejami pirms sākotnējā aizdevuma piešķiršanas. Kā jau paskaidrots 5.1.4.1. iedaļā, neviens no šiem dokumentiem netika sagatavots, lai novērtētu sākotnējā aizdevuma vai nākamā 300 miljonu EUR aizdevuma ekonomisko pamatojumu (rentabilitāti un ar atmaksu saistīto risku). Tāpēc nevienā no šiem dokumentiem nav veikts nepieciešamais *ex ante* TED novērtējums, ko pirms aizdevumu piešķiršanas būtu veicis tirgus dalībnieks (t. i., novērtējot, vai abi valsts aizdevumi un to nosacījumi varētu būt saskaņā ar tirgus nosacījumiem, lai tirgus ekonomikas dalībnieks tos būtu piešķīris). Tomēr šajos dokumentos ietverto informāciju Itālija varēja izmantot sākotnējā aizdevuma un nākamā aizdevuma piešķiršanas laikā, lai veiktu *ex ante* TED novērtējumu. Komisija izmantos šos dokumentus, lai veiktu savu TED testu attiecībā uz abiem valsts aizdevumiem.

(208) Turklāt, lai pilnībā izpildītu savu izmeklēšanas pienākumu, Komisija ņems vērā un novērtēs arī citu informāciju, ko varētu izmantot, lai pārbaudītu, vai divi valsts aizdevumi sniedza priekšrocības *Alitalia*. Cita informācija, ko tā izmantos šim nolūkam, ir ziņojumi, kas Itālijai kļuva pieejami pēc sākotnējā aizdevuma piešķiršanas (4.2.2. iedaļā aprakstītie "*ex post* pētījumi"), informācija, ko sniedza dažādās personas, kuras iesaistījās formālajā izmeklēšanā, un informācija, ko Komisija apkopoja no publiski pieejamiem avotiem.

5.1.4.2.2. TED testa loģikas piemērošana abiem valsts aizdevumiem

(209) Lai novērtētu, vai abi valsts aizdevumi sniedza ekonomiskas priekšrocības *Alitalia*, Komisijai ir jāpārbauda, vai hipotētisks TED (šajā gadījumā "privāts aizdevējs") tādā pašā situācijā būtu piešķīris šos divus aizdevumus ar tādiem pašiem nosacījumiem ([79]). Šis novērtējums ietver turpmāk aprakstītās darbības. Pirmkārt, ir jānovērtē *Alitalia* kredītspēja, t. i., *Alitalia* spēja atmaksāt šo parādu. Otrkārt, ja *Alitalia* tiek uzskatīta par kredītspējīgu, novērtējumā ir jāpārbauda, vai abu valsts aizdevumu nosacījumi atbilst līdzvērtīgu darījumu nosacījumiem tirgū. Šajā novērtējumā abu valsts aizdevumu nosacījumi (procentu likmes, nodrošinājums, prioritāte, atmaksas termiņš) tiktu salīdzināti ar nosacījumiem, ar kādiem līdzvērtīgus aizdevumus būtu piešķīris privāts aizdevējs.

([79]) 2007. gada 22. novembra spriedums lietā Spānija/Komisija, C-525/04 P, EU:C:2007:698; 2013. gada 24. janvāra spriedums lietā *Frucona Košice*/Komisija, C-73/11 P, EU:C:2013:32; 1999. gada 29. jūnija spriedums lietā *DM Transport*, C-256/97, EU:C:1999:332.

(210) Turklāt tirgus ekonomikas dalībnieka ekonomiskie apsvērumi varētu atšķirties atkarībā no tā, vai tas kādā veidā ir finansiāli iesaistījies aizņēmējā sabiedrībā. Komisija novērtēs Itālijas valsts iepriekšējo finansiālo iesaistīšanos aviosabiedrībā *Alitalia*. Kā tiks parādīts (sk. 239. apsvērumu), šāda iepriekšēja finansiāla iesaistīšanās nebija būtiska abu valsts aizdevumu TED novērtējumā. Tāpēc Komisija uzskata, ka abu valsts aizdevumu atsevišķs novērtējums ir tas, ko Itālijas valsts vietā būtu veicis tirgus ekonomikas dalībnieks, proti, aizdevējs.

(211) Pēc *Alitalia* finansiālā stāvokļa apraksta sākotnējā aizdevuma piešķiršanas brīdī nākamajās iedaļās ir izklāstīts un piemērots TED tests trīs dažādos scenārijos, proti, pārstrukturēšanas scenārijā ar *Alitalia* darbības turpināšanu, pārdošanas scenārijā, kurā *Alitalia* vai tās pamatdarbības aktīvi tiek pārdoti kā darbībā esošas vienības trešai personai, un, ciktāl iespējams, likvidācijas scenārijā, kad aktīvi tiek pārdoti likvidācijas procesā.

(212) Komisijas veiktajā TED novērtējumā ir arī aplūkotas divas iespējas: abi valsts aizdevumi kā atsevišķi pasākumi un abi valsts aizdevumi kā viens pasākums. Tas neskar Komisijas secinājumu, kas izklāstīts 5.1.4.1.1. iedaļā, – ka abi valsts aizdevumi ir viens pasākums.

5.1.4.2.3. Sākotnējā aizdevuma novērtējums

Ievads

(213) Aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, piešķirot sākotnējo aizdevumu, būtu salīdzinājis šādas divas summas:

1) 630 miljonu EUR parāda atmaksa pēc sešu mēnešu termiņa – tā ir pamatsummas (600 miljoni EUR) un summas, kas atbilst 10 % likmei par sešu mēnešu periodu, kopsumma;

2) paredzamā naudas summa, kas būs *Alitalia* rīcībā sešu mēnešu aizdevuma atmaksas laikposmā.

(214) Lai sākotnējais aizdevums atbilstu tirgus apstākļiem, nepieciešams, lai pēdējā minētā summa (norādīta 2. punktā) būtu lielāka par pirmo summu (norādīta 1. punktā). Citiem vārdiem sakot, būtu jānovērtē, vai aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, sagaidītu, ka *Alitalia* iegūs pietiekami daudz naudas, lai atmaksātu aizdevumu un procentus sešu mēnešu termiņā ([80]).

(215) Turklāt aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, būtu novērtējis arī sākotnējā aizdevuma riskantumu, kas ir atkarīgs no tādiem faktoriem kā prioritāte, termiņš un nodrošinājums, kā arī *Alitalia* finansiālo situāciju. Pamatojoties uz šo novērtējumu, aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, būtu pieņēmis lēmumu piemērot tādu procentu likmi, kas atspoguļotu aizdevuma riskantumu. Tāpēc vēl viens nepieciešams nosacījums, lai aizdevums atbilstu tirgus apstākļiem, ir tas, ka 10 % likmei būtu jāatspoguļo aizdevuma riskantums.

(216) Turklāt sākotnējā aizdevuma piešķiršanas brīdī (2017. gada 2. maijā) aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, būtu ņēmis vērā, ka ārkārtas administratoriem bija pieejamas šādas iespējas: 1) pārstrukturēt *Alitalia*; vai 2) pārdot *Alitalia* kā darbojošos sabiedrību vai kā aktīvus. Aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, būtu novērtējis arī šādus *Alitalia* finansiālā stāvokļa elementus: *Alitalia* iepriekšējos finanšu rezultātus, aktīvus un saistības un paredzamās naudas plūsmas nākotnē.

(217) Nākamajās apakšiedaļās Komisija rekonstruē novērtējumu, ko aizdevējs, kurš darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, būtu veicis pirms sākotnējā aizdevuma piešķiršanas. Komisija vispirms iepazīstinās ar *Alitalia* finansiālo stāvokli sākotnējā aizdevuma piešķiršanas brīdī un pēc tam attiecībā uz katru no trim 211. apsvērumā aprakstītajiem scenārijiem novērtēs, vai sākotnējais aizdevums atbilda tirgus apstākļiem, pārbaudot, vai ir izpildīti 214.–216. apsvērumā aprakstītie nepieciešamie nosacījumi.

([80]) Ņemot vērā aizdevuma sevišķas prioritātes statusu tā piešķiršanas brīdī un visu *Alitalia* iepriekšējo parādu iesaldēšanu ārkārtas administrēšanas procedūras dēļ, aizdevējam, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, ir primārās tiesības celt regresa prasību attiecībā uz pārdošanas ieņēmumiem. Komisija norāda, ka sākotnējais aizdevums zaudēja sevišķas prioritātes statusu pēc grozījumiem, kas 2019. gada 30. aprīlī tika ieviesti ar Izaugsmes dekrētlikumu.

5.1.4.2.3.1. *Alitalia* finansiālais stāvoklis sākotnējā aizdevuma piešķiršanas brīdī

(218) Aviosabiedrības *Alitalia* vēsturiskie finanšu rādītāji un tās stāvoklis ārkārtas administrēšanas procedūras sākšanas un sākotnējā aizdevuma piešķiršanas brīdī ir pienācīgi aprakstīti tās pašu akcionāru izstrādātajā sanācijas plānā (aprakstīts 4.2.1.1. iedaļā) un 2017. gada 28. februāra finanšu pārskatā. *Alitalia* akcionāri 2016. gada decembrī sagatavoja sanācijas plānu, lai aprakstītu savu priekšlikumu sabiedrības iekšējai pārstrukturēšanai (sk. 107.–109. apsvērumu), un tajā (papildus plānam par to, kā no 2016. gada decembra līdz 2021. gadam atjaunot *Alitalia* darbību) ir iekļauta detalizēta analīze par *Alitalia* finanšu rezultātiem laikposmā no 2009. līdz 2015. gadam.

(219) Sanācijas plānā norādīts, ka laikposmā no 2009. līdz 2012. gadam, esot *CAI* (konsorcijs, kas 2008. gadā iegādājās bankrotējušās *Alitalia Linee Aeree Italiane* aktīvus) īpašumā, *Alitalia* ziņoja par kumulatīviem zaudējumiem 800 miljonu EUR apmērā. Šo zaudējumu dēļ tika pieņemts jauns trīs gadu (2013–2016) "stratēģiskais plāns", kura mērķis bija atjaunot rentabilitāti. Tomēr šis plāns izrādījās neveiksmīgs, un *Alitalia* 2013. gadā cieta zaudējumus 569 miljonu EUR apmērā, bet 2014. gadā – 578 miljonu EUR apmērā ([81]).

(220) Sanācijas plānā norādīts, ka laikposmā no 2009. līdz 2014. gadam *Alitalia* reģistrēja gandrīz [vairāk nekā miljardu] EUR lielus zaudējumus, tai skaitā kumulatīvu negatīvu naudas plūsmas no saimnieciskās darbības gandrīz [mazāk nekā miljarda] EUR apmērā. Kopumā šajā periodā *Alitalia* bija nepieciešams kapitāla ieguldījums 1,5 miljardu EUR apmērā un vēl 1,2 miljardi EUR parādu parakstīšanai. Jāatzīmē, ka sanācijas plānā arī norādīts, ka laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam aviosabiedrību nozare kopumā auga un guva pozitīvu peļņu ([82]). Tāpēc Komisija uzskata, ka šie negatīvie *Alitalia* rezultāti ir raksturīgi tikai šai sabiedrībai, nevis ir negatīvu makroekonomisko norišu rezultāts.

(221) Sanācijas plānā arī norādīts, ka tieši šī ilgtnespējīgā situācija bija par iemeslu jauna uzņēmējdarbības un finanšu partnera meklēšanai, lai atjaunotu *Alitalia* ilgtermiņa dzīvotspēju. Šis partneris bija *Etihad*, kas 2015. gada janvārī iegādājās 49 % *Alitalia* akciju. 2015. gada janvārī sāka darboties jaunā sabiedrība *Alitalia-SAI*.

(222) Tomēr šis mēģinājums stabilizēt *Alitalia*, piesaistot *Etihad*, cieta neveiksmi. *Alitalia-SAI* akcionāri 2016. gada decembrī secināja, ka pēc *Etihad* ienākšanas no 2015. gada janvāra līdz 2016. gada decembrim sabiedrība divu gadu laikā uzrādīja kumulatīvus neto zaudējumus [500–800] miljonu EUR apmērā ([83]). Šie kumulatīvie zaudējumi ir līdzvērtīgi [250–500] miljonu EUR zaudējumiem gadā, kas atbilst gada zaudējumiem, par kuriem ziņots laikposmā no 2009. līdz 2014. gadam. Tomēr, ja neņem vērā vienreizējos posteņus (galvenokārt vienreizējus ieņēmumus), zaudējumi sasniedz [vairāk nekā vienu miljardu] EUR ([84]). Kopumā šādi ievērojami zaudējumi liecina arī par *Alitalia-SAI* kopuzņēmuma neveiksmi no 2015. līdz 2016. gadam.

2. tabula

Atsevišķi *Alitalia Group* rādītāji

[..]

(223) Iepriekšējo *Alitalia* pārstrukturēšanas mēģinājumu atkārtotās neveiksmes ir apkopotas sanācijas plāna 3.1.3.B attēlā, kas turpmāk ir atspoguļots 1. diagrammas veidā.

(224) 1. diagrammā zaļās līnijas ar apļveida atzīmēm atspoguļo dažādos stratēģiskos plānus, kas tika izziņoti laikposmā no 2009. līdz 2016. gadam, lai pārstrukturētu *Alitalia*. Visos šajos plānos bija paredzēts straujš ieņēmumu pieaugums. Tomēr sarkanā līnija ar kvadrātveida atzīmēm atspoguļo faktiskos ieņēmumus un parāda, kā stratēģisko plānu prognozes ievērojami atšķīrās no faktiskajiem skaitļiem. Turklāt faktiskie skaitļi liecina, ka *Alitalia* ieņēmumi laikposmā no 2012. līdz 2016. gadam turpināja samazināties, un nebija nekādu pazīmju, kas liecinātu par to, ka tie varētu atkal palielināties.

([81]) Sanācijas plāns, 24.–25. lpp.
([82]) Sanācijas plāns, 22. lpp.
([83]) Sanācijas plāns, 31. lpp.
([84]) Sk. 2. tabulu ar *Alitalia Group* galvenajiem rādītājiem. Zaudējumi 1,2 miljardu EUR apmērā ir summa, ko veido zaudējumi attiecīgi 468 miljonu EUR un 697 miljonu EUR apmērā 2015. un 2016. gadā, šo summu noapaļojot augšu.

1. diagramma

Stratēģiskajos plānos paredzētās *Alitalia* neto peļņas (zaļā krāsā) salīdzinājums ar faktisko peļņu (sarkanā krāsā)

[..]

(225) Kopumā 1. diagrammā norādītie skaitļi raksturo aviosabiedrību, kas nonākusi nopietnās un ilgstošās grūtībās (vismaz no 2009. gada) un nespēj gūt pozitīvu peļņu pat periodos, kad aviosabiedrību nozare kopumā piedzīvo izaugsmi. Šīs ieilgušās finansiālās grūtības apstiprina arī tas, ka dažādie mēģinājumi pārstrukturēt *Alitalia* vairākkārt cieta neveiksmi.

(226) Sanācijas plāns, ko arodbiedrības noraidīja 2017. gada aprīlī, bija pēdējais akcionāru īstenotais pārstrukturēšanas mēģinājums, pēc kura aviosabiedrībai piemēroja ārkārtas administrēšanas procedūru un tā tika pasludināta par maksātnespējīgu.

(227) Ja nebūtu ticis īstenots sanācijas plāns, varētu pamatoti sagaidīt, ka *Alitalia* darbības rezultāti un rentabilitāte krasi nemainītos, bet labākajā gadījumā līdzinātos 2015. un 2016. gada vēsturiskajiem rezultātiem. Pat tad, ja būtu īstenots sanācijas plāns, īstermiņā – sešos mēnešos, kas bija sākotnējā aizdevuma termiņš, vai pat nākamajos 12 mēnešos nevarētu sagaidīt reālas pozitīvas izmaiņas attiecībā uz *Alitalia* rentabilitāti un neto naudas plūsmas radīšanas spēju.

(228) 2. tabulā redzams, ka 2015. un 2016. gadā *Alitalia* brīvās naudas plūsma attiecīgi bija negatīva [240–350] miljonu EUR apmērā un negatīva [240–350] miljonu EUR apmērā. Komisija norāda, ka *Alitalia* nespēja radīt pozitīvas naudas plūsmas, lai finansētu savu darbību, tai skaitā *a fortiori*, lai atmaksātu tās parādu, bet paļāvās uz ārēju finansējumu (banku un obligāciju finansējums, palielināta priekšapmaksas biļešu attiecība un parādi piegādātājiem un darbuzņēmējiem), lai finansētu savu zaudējumus nesošo darbību. Turklāt 2017. gada janvārī un februārī – tikai divos mēnešos – *Alitalia* ziņoja par *EBIT* zaudējumiem [100–300] miljonu EUR apmērā un negatīvu brīvo naudas plūsmu [XXX] miljonu EUR apmērā.

(229) Galu galā 2017. gada maijā, kad *Alitalia* iesniedza maksātnespējas pieteikumu, tās negatīvais pašu kapitāls bija – [XXX] miljoni EUR un kopējās saistības bija [X,X] miljardi EUR ([85]) (sk. 2. tabulu).

5.1.4.2.3.2. Iepriekšēja finansiāla iesaistīšanās

Kā akcionārs

(230) Komisija noskaidroja, ka Itālijas valsts kā netiešs akcionārs bija iepriekšēji finansiāli iesaistīta *Alitalia* darbībā. Šī finansiālā iesaistīšanās izriet no Itālijas valsts kontroles pār *Poste Italiane* ([86]) – uzņēmumu, kuram piederēja 2 % *CAI*, kam savukārt piederēja 51 % *Alitalia*. Līdz ar to Itālijas valsts bija netiešs *Alitalia* akcionārs, kam piederēja aptuveni 1 % aviosabiedrības akciju. Itālijas valsts 2017. gada maijā bija akcionārs arī bankā *Monte dei Paschi di Siena S.p.A.*, kurai piederēja aptuveni 10 % *CAI* (tātad aptuveni 5 % *Alitalia*, ņemot vērā, ka *CAI* piederēja 51 % *Alitalia* akciju). Kopumā Itālijas valsts kā akcionāra finansiālā iesaistīšanās *Alitalia* bija aptuveni 6 %.

(231) Komisija uzskata, ka netiešā un salīdzinoši nelielā finansiālā iesaistīšanās *Alitalia* nevarēja attaisnot Itālijas rīcību kļūt par *Alitalia* aizdevēju, pieņemot lēmumu piešķirt abus aizdevumus.

(232) Pirmkārt, ar sākotnējā aizdevuma atmaksu saistītie riski (sk. 151. un 214. apsvērumu) bija ļoti augsti. Šie augstie riski tikai palielinātu valsts finansiālo iesaistīšanos *Alitalia*, radot papildu riskantus parādus. Otrkārt, ņemot vērā to, ka pirms maksātnespējas finanšu parādu summa pārsniedza [X] miljardus EUR (sk. 2. tabulu), bija maz ticams, ka *Alitalia* akcionāri aktīvu pārdošanas gadījumā jebko atgūtu.

([85]) *PwC* 2017. gada 12. oktobra ziņojums, kas sagatavots ārkārtas administrācijai.

([86]) Itālijas valsts kontrolē 65 % *Poste Italiane* akciju, jo tai tieši pieder aptuveni 30 % (ar Itālijas Ekonomikas un finanšu ministrijas starpniecību) un netieši vēl 35 % (ar Itālijas valdības kontrolē esošas finanšu sabiedrības *Cassa Depositi e Prestiti* starpniecību).

(233) Turklāt Komisija atzīmē, ka Itālijas iestādes ir arī apstiprinājušas, ka *Alitalia* akcionāriem tika atņemtas īpašumtiesības pēc tam, kad *Alitalia* tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra (sk. 194. apsvērumu). Pamatojoties uz to, ir skaidrs, ka jebkāda iepriekšēja finansiāla iesaistīšanās konkrētajā gadījumā nebūtu būtiska, jo šāda iesaistīšanās akciju turējuma veidā tika atcelta brīdī, kad *Alitalia* iesniedza pieteikumu par maksātnespēju.

(234) Šo konstatējumu apstiprina arī tas, ka pēc ārkārtas administrēšanas procedūras piemērošanas *Alitalia* citi toreizējie *Alitalia* akcionāri, piemēram, bankas *Intesa* vai *Unicredit*, vai tādi nozares dalībnieki kā *Atlantia*, *Etihad* vai *Air France-KLM* aizdevumus nepiešķīra. Šie ekonomikas dalībnieki – pat tie, kuriem bija lielāki riska darījumi ar *Alitalia*, – nefinansēja *Alitalia* ārkārtas administrēšanas laikā. Ja no ekonomiskā viedokļa aizdevuma piešķiršana būtu bijis labākais risinājums, lai aizsargātu iepriekšēju finansiālu iesaistīšanos, pēc Komisijas domām, *Alitalia* būtu bijis jāsaņem arī privāts atbalsts. Tomēr pēc ārkārtas administrēšanas procedūras sākšanas *Alitalia* aizdevējs bija tikai valsts.

Kā kreditors

(235) Tomēr Komisija arī norāda, ka, pamatojoties uz 2016. gada vienošanos par nogaidīšanu, Itālijas valsts kā kreditors posmā pirms maksātnespējas bija arī netiešās riska darījumu attiecībās ar *Alitalia*, kas pārsniedz tās netiešo finansiālo iesaistīšanos kā *Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A.* akcionāram. Tas tāpēc, ka valsts bija minētās bankas akcionārs un tās daļa pieauga no 4,0 % 2016. gada decembrī līdz 52 % 2017. gada augustā.

(236) Kā liecina 2016. gada vienošanās par nogaidīšanu pielikums, *Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A.* riska darījumi ar *Alitalia* bija [10–20] miljoni EUR īstermiņa saistībās un [15–25] miljoni EUR kredītlīniju veidā.

(237) Komisija uzskata, ka šīs riska darījumu attiecības ir mazsvarīgas, ņemot vērā to salīdzinoši nelielo apmēru attiecībā pret aviosabiedrības kopējām saistībām saskaņā ar vienošanos par nogaidīšanu: *Alitalia* bija īstermiņa saistības [120–160] miljonu EUR apmērā, kredītlīnijas [120–160] miljonu EUR apmērā, obligācijas [450–650] miljonu EUR apmērā, operatīvais līzings [X,X] miljardu EUR apmērā un kopējās saistības [vairāk nekā 2,5] miljardu EUR apmērā. Turklāt arī Itālijas valsts finansiālā iesaistīšanās caur *Banca Monte dei Paschi* bija salīdzinoši neliela salīdzinājumā ar papildu finansējumu, ko Itālijas valsts piešķīra ar sākotnējo aizdevumu ([87]).

(238) Komisija uzskata, ka šādas nelielas riska darījumu attiecības nebūtu mainījušas TED novērtējumu, ar kuru tiktu vērtēts, vai sniegt *Alitalia* finansējumu 600 miljonu EUR apmērā (sākotnējais aizdevums) un pēc tam vēl papildu aizdevumu 300 miljonu EUR apmērā.

(239) Visbeidzot, ja Itālijas valsts situācijā būtu bijis tirgus ekonomikas dalībnieks, tas, pieņemot lēmumu par aizdevuma piešķiršanu *Alitalia*, nebūtu ņēmis vērā savu netiešo finansiālo iesaistīšanos kā *Alitalia* kreditoram posmā pirms maksātnespējas, kā arī savu netiešo finansiālo iesaistīšanos kā *Alitalia* mazākuma netiešajam akcionāram.

5.1.4.2.3.3. TED novērtējums attiecībā uz sākotnējo valsts aizdevumu pārstrukturēšanas scenārijā

(240) Sākotnējais aizdevums tika piešķirts 2017. gada 2. maijā – dienā, kad *Alitalia* tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra (sk. 16. apsvērumu). Tajā laikā vēl nebija pieņemts lēmums par ārkārtas administrēšanas programmu, un tobrīd pastāvēja iespēja pārstrukturēt *Alitalia* (sk. 58. un 59. apsvērumu).

(241) Saskaņā ar šo scenāriju TED aplūkotu *Alitalia* ieņēmumu gūšanas potenciālu un novērtētu, vai pastāvētu iespēja, ka *Alitalia* aizdevuma termiņa beigās varētu atmaksāt aizdevumu un ar to saistītos procentus.

(242) Tā kā sākotnējais aizdevuma termiņš bija seši mēneši, TED, pamatojoties uz informāciju, kas bija pieejama pirms sākotnējā aizdevuma piešķiršanas 2017. gada maijā, pārbaudītu, kāds būtu bijis paredzamais *Alitalia* kases stāvoklis 2017. gada oktobra beigās.

([87]) Pieņemot, ka valstij piederēja 50 % *Banca Monte dei Paschi* akciju, tās riska darījumi ar *Alitalia* nepārsniegtu 20 miljonus EUR ([18 miljoni EUR īstermiņa saistību veidā + 20 miljoni EUR kredītlīniju veidā] X 50 %).

(243) Itālijas iestādes nav iesniegušas nevienu pētījumu vai novērtējumu, kas būtu veikts pirms sākotnējā aizdevuma piešķiršanas, lai gan TED šādu izvērtējumu būtu sagatavojis. Tomēr – kaut arī *ex post* apstākļos – joprojām ir iespējams simulēt rezultātu novērtējumam, ko Itālijai būtu vajadzējis veikt pirms sākotnējā aizdevuma piešķiršanas, ja Itālija būtu rīkojusies kā TED, ja Itālija būtu veikusi šādu novērtējumu, izmantojot *ex ante* pieejamo informāciju.

(244) Lai gan TED testā izmanto uz nākotni vērstu informāciju, Itālija būtu varējusi pārbaudīt *Alitalia* vēsturiskos finanšu datus un ņemt vērā *Alitalia* brīvās naudas plūsmas izlietojumu laikposmā no 2015. līdz 2016. gadam. Kā norādīts 228. apsvērumā, gan 2015., gan 2016. gadā *Alitalia* bija negatīva brīvās naudas plūsma, un 2017. gada janvārī un februārī naudas līdzekļu aizplūde proporcionāli bija vēl lielāka. Turklāt, ņemot vērā to, ka *Alitalia* bija piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra, varēja prognozēt, ka *Alitalia* naudas plūsmas būs vēl sliktākas 247. apsvērumā norādīto paredzamo risku un neskaidrību dēļ. Šie elementi Itālijas iestādēm liecinātu, ka pat bez pārstrukturēšanas izmaksām laikposmā no 2017. gada maija līdz oktobrim *Alitalia*, visticamāk, būtu izmantojusi sākotnējo aizdevumu, lai finansētu savus darbības izdevumus, un diez vai 2017. gada oktobrī būtu spējusi atmaksāt sākotnējā aizdevuma pamatsummu un procentus.

(245) Cita pieeja, kā novērtēt *Alitalia* paredzamo kases stāvokli 2017. gada oktobra beigās, būtu bijusi *Alitalia* naudas plūsmas prognozes sagatavošana. 2017. gada 4. maijā ārkārtas administratori iesniedza pieteikumu sākotnējā aizdevuma saņemšanai (turpmāk "sākotnējā aizdevuma pieteikums"). Minētajā pieteikumā bija iekļauta likviditātes prognoze līdz 2019. gada oktobra beigām, kas ir aptuveni sākotnējā aizdevuma termiņš.

(246) Pamatojoties uz likviditātes plānu, šī prognoze liecināja, ka ārkārtas administrēšanas pirmajos sešos mēnešos – no 2017. gada maija līdz oktobrim – būs nepieciešams 671 miljons EUR. Minētajā likviditātes plānā tika pieņemts, ka gadījumā, ja valsts atbalsts netiktu sniegts, sākotnējais naudas līdzekļu atlikums 2017. gada 2. maijā būtu 74 miljoni EUR un galīgais naudas atlikums 2017. gada oktobra beigās būtu mīnus 597 miljoni EUR. Detalizēta prognoze ir atspoguļota 3. tabulā, kurā parādītas ikmēneša naudas plūsmas prognozes.

3. tabula

Naudas līdzekļu prognozes līdz 2017. gada 31. oktobrim

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

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

Avots: sākotnējā 2017. gada 4. maija aizdevuma pieteikuma pielikums.

(247) Saskaņā ar sākotnējā aizdevuma pieteikumu likviditātes prognoze tika sagatavota ļoti nestabilā situācijā: bija gaidāmi turpmāki streiki *Alitalia*; pastāvēja arī risks, ka kredītkaršu uzņēmumi varētu vienpusēji atsaukt priekšapmaksas biļetes un piegādātāji varētu atteikties sniegt pakalpojumus. Turklāt nebija zināms, kā attīstīsies degvielas cenu nestabilitāte. Plānā arī nebija paredzētas pārstrukturēšanas izmaksas, kas saistītas ar darbinieku skaita samazināšanu, un bija paredzēta tikai daļēja uzņēmējdarbības plāna īstenošana.

(248) Tomēr sākotnējā aizdevuma pieteikums skaidri parāda situāciju, kurā netika gaidīts, ka *Alitalia* spētu atmaksāt sākotnējo aizdevumu ar savu naudas plūsmu. Prognozes liecina, ka ārkārtas administratori plānoja pilnībā izmantot sākotnējā aizdevuma summu (ņemot vērā, ka 2017. gada oktobra beigās bija paredzēts, ka kases stāvoklis būs mīnus 597 miljoni EUR). Tāpēc, pamatojoties uz *Alitalia* naudas plūsmu, nevarēja sagaidīt, ka sākotnējā aizdevuma pamatsumma vai procenti tiks atmaksāti.

(249) Visbeidzot, saskaņā ar pārstrukturēšanas scenāriju TED Itālijas valsts situācijā savā novērtējumā būtu ņēmis vērā *Alitalia* iepriekšējās un paredzamās naudas plūsmas pozīcijas, kas bija pieejamas 2017. gada maijā. Pamatojoties uz šo informāciju, tas būtu secinājis, ka paredzamās *Alitalia* naudas plūsmas no 2017. gada maija līdz oktobrim nevarētu būt pietiekamas, lai atmaksātu sākotnējā aizdevuma pamatsummu un iespējamos procentus. Tāpēc TED nebūtu piešķīris šādu aizdevumu *Alitalia*. Ņemot vērā to, ka TED šādu aizdevumu *Alitalia* nebūtu piešķīris vispār, nostāju par Itālijas noteikto procentu likmi sākotnējam aizdevumam paust nav nepieciešams.

(250) Nākamajā iedaļā Komisija novērtēs, vai sākotnējo aizdevumu varēja uzskatīt par atbilstošu tirgus apstākļiem pārdošanas scenārijā, un 332. apsvērumā parādīs, kā šis novērtējums papildus pamato secinājumu par pārstrukturēšanas scenāriju.

5.1.4.2.3.4. TED novērtējums pārdošanas scenārijā

(251) Pārdošanas scenārijā aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, sagaidītu, ka sākotnējā aizdevuma termiņa beigās pieejamā naudas summa būs atkarīga no šādiem faktoriem:

1) naudas līdzekļi, ko *Alitalia* iegūst vai zaudē no sākotnējā aizdevuma saņemšanas brīža līdz tās pārdošanas brīdim, t. i., naudas atlikuma izmaiņas;

2) pārdošanas procesa pabeigšanas laiks;

3) pārdošanas ieņēmumi.

(252) Pirms sākotnējā aizdevuma piešķiršanas aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, būtu novērtējis šos trīs faktorus un noteicis prognozes par katru no tiem. Pamatojoties uz šīm prognozēm, aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, būtu pieņēmis lēmumu par to, vai piešķirt aizdevumu. Tā kā nebija nekādu pierādījumu par to, ka Itālijas valsts būtu izmantojusi šādu lēmumu pieņemšanas procesu, Komisija rekonstruēja šādu procesu un novērtēja attiecīgos faktorus, pamatojoties uz informāciju, kas bija pieejama pirms sākotnējā aizdevuma piešķiršanas dienas.

5.1.4.2.3.4.1. Naudas atlikuma izmaiņas

(253) Kā norādīts 246. apsvērumā, ārkārtas administratori paredzēja, ka *Alitalia* laikposmā no 2017. gada 5. maija līdz 30. oktobrim iztērēs 671 miljonu EUR naudas līdzekļu. Ja sākotnējais aizdevums nebūtu ticis sniegts, *Alitalia* naudas atlikums būtu bijis mīnus 597 miljoni EUR.

(254) Attiecīgi sākotnējā aizdevuma atmaksas termiņa beigu datumā (2017. gada 5. novembrī) bija paredzēts, ka no sākotnējā aizdevuma paliks ne vairāk kā 3 miljoni EUR.

(255) Pamatojoties uz vēsturiskajām naudas plūsmām un finanšu prognozēm sākotnējā aizdevuma pieteikumā, aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, būtu secinājis, ka sākotnējā aizdevuma atmaksa tā termiņa beigās bija atkarīga no *Alitalia* pārdošanas pirms 2017. gada 5. novembra par pietiekami augstu cenu. Precīzāk, pārdošanas cenai bija jābūt vismaz 627 miljoniem EUR, t. i., summai, kas nepieciešama, lai apmaksātu parādu 630 miljonu EUR apmērā, atskaitot paredzamo 3 miljonu EUR naudas atlikumu termiņa beigās.

5.1.4.2.3.4.2. Aizdevuma atmaksas termiņš un pārdošanas termiņš

(256) Ņemot vērā 255. apsvērumā izdarīto secinājumu, Komisija novērtēs, vai, pamatojoties uz aizdevuma piešķiršanas laikā pieejamajiem pierādījumiem, aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, būtu paredzējis, ka pārdošanas process beigsies sešu mēnešu laikā.

(257) Komisija uzskata, ka nebūtu bijis reāli sagaidīt, ka *Alitalia* pārdošanu konkursa kārtībā varētu īstenot un pabeigt piešķirtā aizdevuma sākotnējā atmaksas termiņā (t. i., sešos mēnešos). Konkrēti, Komisija uzskata, ka, ņemot vērā situācijas sarežģītību un iesaistīto ieinteresēto personu un interešu skaitu, to sabiedrību pārdošanai, kurām piemēro ārkārtas administrēšanas procedūru, vidēji nepieciešams ilgāks laiks. Šis viedoklis atbilst nesenam Starptautiskā Valūtas fonda pētījumam, kurā aplēsts vidējais laiks, kas nepieciešams pārdošanas programmas izpildei saskaņā ar Itālijas ārkārtas administrēšanas sistēmu ([88]). Minētajā pētījumā lēsts, ka pārdošanas programma parasti tiek pabeigta vidēji divu gadu laikā, ja ārkārtas administrēšana saistīta ar *Prodi-bis* likumu, un vidēji trīs gadu laikā, ja tā saistīta ar *Marzano* likumu (*Alitalia* piemērojams *Marzano* likums).

(258) Komisija pieņem zināšanai Itālijas iestāžu argumentu, ka 2008. gadā *Alitalia – Linee Aeree Italiane* pārdošanas programma saskaņā ar toreizējo ārkārtas administrēšanu tika pabeigta sešu mēnešu laikā. Tomēr Komisija uzskata, ka minētais precedents neattiecas uz šo lietu. Pirmkārt, notikumu secība, kas noveda pie *Alitalia – Linee Aeree Italiane* aktīvu pārdošanas *CAI* grupai 2008. gadā, bija daļa no plašākiem Itālijas valsts centieniem pārdot savu 49,9 % *Alitalia – Linee Aeree Italiane* akciju daļu. Šis mēģinājums sākās vismaz 2006. gada oktobrī, kā aprakstīts Komisijas 2008. gada 12. novembra Lēmuma C(2008) 6745 15. apsvērumā. No tā izriet, ka 2008. gadā noslēgtā pārdošanas procesa termiņu nevar skaidri noteikt, taču tas, visticamāk, ir daudz ilgāks nekā Itālijas iestāžu norādītais sešu mēnešu termiņš. Otrkārt, Komisija uzskata, ka, ja no iepriekšējā mēģinājuma pārdot *Alitalia – Linee Aeree Italiane* laikposmā no 2006. līdz 2008. gadam, kā aprakstīts minētā lēmuma 3.1. iedaļā, būtu kas secināms, tad tā ir atziņa, ka tik lielu uzņēmumu, kam grūtības bijušas jau daudzus gadus, pārdot ir sarežģīti.

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

(259) Treškārt, Komisija arī uzskata, ka norises laikā no 2008. līdz 2017. gadam, kad aviosabiedrība piederēja *CAI* un vēlāk – *CAI* un *Etihad* partnerībai –, tikai samazinātu ieguldījumu *Alitalia* pievilcību un tādējādi vēl vairāk sarežģītu tās pārdošanu un paildzinātu šādas pārdošanas termiņus. Tas tāpēc, ka *Alitalia* finansiālās dzīvotspējas uzlabošana vairākkārt bija neveiksmīga (sk. 218.–229. apsvērumu).

(260) Ceturtkārt, Komisija uzskata, ka ieguldījumi *Alitalia* kā funkcionējošā sabiedrībā nav sevišķi pievilcīgi un ka, iespējams, būtu nepieciešama pilnīga un kompleksa sabiedrības pārstrukturēšana, kas noteikti pagarinātu tās pārdošanas termiņu. Komisija jo īpaši atzīmē, ka ārkārtas administrēšanas programmā ir ņemti vērā arī ar sabiedrības lielumu saistītie aspekti, piemēram, attiecībā uz nodarbinātības līmeņa saglabāšanu. Šā iemesla dēļ, visticamāk, varēja sagaidīt, ka pārdošanas process būtu ilgāks nekā paredzētie seši mēneši. Ņemot to vērā, Komisija uzskata, ka aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, nebūtu atzinis par ticamu, ka 2017. gadā *Alitalia* pārdošanu varētu pabeigt sešu mēnešu laikā.

5.1.4.2.3.4.3. Ienākumi no *Alitalia* pārdošanas

(261) Pirms aplēst iespējamos ieņēmumus no *Alitalia* pārdošanas, Komisija sniegs īsu pārskatu par *Alitalia* aktīvu un iespējamo saistīto saistību stāvokli 2017. gada 1. maijā.

(262) 2017. gada 1. maijā *Alitalia Group* kopumā izmantoja 123 lidmašīnas (25 tālo reisu, 78 vidējo reisu un 20 reģionālo reisu lidmašīnas). No tām *Alitalia* piederēja 41 lidmašīna (7 lidmašīnas tālajiem reisiem un 34 – vidējiem reisiem), savukārt 77 lidmašīnas tika nomātas un bija ieķīlātas par labu iznomātājiem. *Alitalia* nepieder nekustamais īpašums, bet tā nomā telpas lidostās, kurās tā veic lidojumus. *Alitalia* ir arī ievērojami nemateriālie aktīvi, kas saistīti ar *Alitalia* zīmolu, tā licencēm un nemateriālo vērtību. Nozīmīgas summas, kas bilancē uzrādītas kā daļa no pamatlīdzekļiem un apgrozāmajiem līdzekļiem, attiecas uz nomātajām lidmašīnām (piemēram, kapitalizētās tehniskās apkopes izmaksas).

(263) 2017. gada 1. maijā *Alitalia* pamatlīdzekļu kopējā uzskaites vērtība, kā norādīts 2. tabulā, bija [vairāk nekā divi] miljardi EUR, savukārt apgrozāmo līdzekļu vērtība bija [mazāk nekā viens] miljards EUR ([89]), tātad kopējo aktīvu uzskaites vērtība bija [vairāk nekā trīs] miljardi EUR. Šī kopējo aktīvu uzskaites vērtība būtu jāaplūko kopā ar ievērojamo *Alitalia* bilances parādu ([vairāk nekā trīs] miljardi EUR) un tās iespējamām saistībām (turpmāk veicamajiem maksājumiem) saistībā ar lidmašīnu nomu ([X,X] miljardi EUR). Kā norādīts 264. apsvēruma b) punktā, ar bilances palīdzību nevar noteikt, cik lielas saistības ir piesaistītas pamatdarbības aktīviem un kāda ir pārdošanai piedāvāto pamatdarbības aktīvu neto uzskaites vērtība. Tas ir tāpēc, ka visvērtīgākie aktīvi ir lidmašīnas, un 77 lidmašīnas tiek nomātas.

(264) Sākotnējā aizdevuma piešķiršanas brīdī ieņēmumi no *Alitalia* pārdošanas bija neskaidri un grūti prognozējami turpmāk aprakstīto iemeslu dēļ.

a) Sabiedrības pārdodamo daļu lielums vēl nebija noteikts, jo ārkārtas administratori pilnvarojumu pārdot *Alitalia* saņēma tikai 2017. gada 1. augustā (sk. 58. un 59. apsvērumu). Tāpēc sākotnējā aizdevuma piešķiršanas brīdī potenciālais pircējs nevarēja zināt, kuras *Alitalia* daļas tiks pārdotas (sk. 262. un 263. apsvērumu). Līdz ar to TED būtu bijušas neskaidrības par pircēja piedāvājuma apjomu.

b) Vēl nebija noteikta to saistību summa, kas paliktu *Alitalia* ārkārtas administrēšanas procedūras gadījumā. Šīs saistības ir tādas saistības, kas, lai gan radušās pirms ārkārtas administrēšanas procedūras, *Alitalia* ir jānokārto ārkārtas administrēšanas laikā, jo tās ir nepieciešamas *Alitalia* darbības nodrošināšanai (piemēram, finanšu līzings). Komisija atzīmē, ka, ņemot vērā *Alitalia* lielo parādu summu (3,7 miljardi EUR, sk. 2. tabulu), potenciālajam pircējam sava piedāvājuma noteikšanai būtu ļoti svarīgi zināt, cik liela daļa no šiem parādiem paliktu *Alitalia* ārkārtas administrēšanas gadījumā.

([89]) Apgrozāmos līdzekļus veido: krājumi [XX] miljonu EUR apmērā, pircēju un pasūtītāju parādi [XXX] miljonu EUR apmērā, citi debitoru parādi [XXX] miljonu EUR apmērā un naudas līdzekļi [XX] miljonu EUR apmērā.

c) Pārdošanas ieņēmumi ir atkarīgi no tā, par cik lielu sabiedrības aktīvu daļu pircējs sniedz savu piedāvājumu un cik lielu vērtību pircējs var no tiem iegūt. Abi šie faktori ir atkarīgi no pircēja, tāpēc pārdevējam tos ir ļoti grūti iepriekš prognozēt.

(265) Ņemot vērā šīs neskaidrības un grūtības, Komisija aplēsīs iespējamo *Alitalia* pārdošanas cenas diapazonu, pamatojoties uz Itālijas iesniegtajiem pierādījumiem (4.2. iedaļa) un citu informāciju, kas bija publiski pieejama sākotnējā aizdevuma piešķiršanas laikā.

(266) Turklāt Komisija pārbaudīs arī *ex post* informāciju: 2017. gada 16. oktobra *Leonardo & Co* veikto novērtējuma pētījumu, kura pamatā vismaz daļēji ir sākotnējā aizdevuma piešķiršanas brīdī pieejamā informācija (4.2.2.1. iedaļa), un piedāvājumus, ko ārkārtas administratori saņēma pēc konkursa par *Alitalia* aktīvu pārdošanu publicēšanas (2.6. iedaļa). Lai gan aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, savā novērtējumā nevarētu paļauties uz *ex post* pierādījumiem, šie piedāvājumi ir *ex post* kritēriji *ex ante* pierādījumiem.

5.1.4.2.3.4.3.1. *Ex ante* pierādījumi

5.1.4.2.3.4.3.1.1. Dr. Ranalli apliecinājuma ziņojums ("apliecinājuma ziņojums")

(267) Itālija apgalvo ([90]), ka tā nolēma piešķirt sākotnējo aizdevumu, pamatojoties uz sanācijas plānu. Minēto uzņēmējdarbības plānu sākotnēji izstrādāja sabiedrības vadība pirms ārkārtas administrēšanas procedūras piemērošanas, un pēc tam to pārskatīja *KPMG*, *Roland Berger* un Dr. *Ranalli* (4.2.1.2. iedaļa).

(268) Apliecinājuma ziņojumā ir iekļauta *Alitalia* vērtības aplēse, kas izriet no diskontētās naudas plūsmas ("DNP") modeļa piemērošanas pārskatītajam sanācijas plānam. Viens no ziņojuma mērķiem ir pierādīt, ka *Alitalia* uzņēmuma vērtība 2016. gada 31. decembrī bija lielāka nekā ieguldītais kapitāls. Gan *Alitalia* uzņēmuma vērtība, gan ieguldītais kapitāls ir *Alitalia* parādu un pašu kapitāla vērtības summa. Tomēr pirmo (uzņēmuma vērtību) aprēķina, izmantojot parādu un pašu kapitāla tirgus vērtības, bet otro (ieguldīto kapitālu) aprēķina, izmantojot uzskaites vērtības. Tāpēc, parādot, ka uzņēmuma vērtība ir lielāka nekā *Alitalia* ieguldītais kapitāls, apliecinājuma ziņojumā secināts, ka *Alitalia* parādu un pašu kapitāla uzskaites vērtība nav pārvērtēta.

(269) Apliecinājuma ziņojumā norādīts, ka 2016. gada decembrī *Alitalia* neto parāda uzskaites vērtība [X XXX] miljonu EUR ([91]) apmērā un pašu kapitāla uzskaites vērtība [XXX,X] miljonu EUR apmērā pareizi atspoguļo to attiecīgās tirgus vērtības. Tādējādi *Alitalia* uzņēmuma vērtība 2016. gada 31. decembrī bija vismaz [X XXX,X] miljoni EUR, kas ir vienāda ar ieguldītā kapitāla uzskaites vērtību ([92]).

(270) Visbeidzot, Komisija atzīmē, ka apliecinājuma ziņojumā lēsts, ka līdz 2019. gada 31. decembrim sanācijas plānā paredzētās reorganizācijas rezultātā *Alitalia* uzņēmuma vērtība varētu sasniegt [X XXX] miljonus EUR.

(271) Komisija norāda, ka apliecinājuma ziņojumā sniegtās aplēses attiecas uz uzņēmuma vērtību, kas vairāku iemeslu dēļ nav summa, ko potenciālais pircējs vai kapitāla ieguldītājs būtu gatavs maksāt par *Alitalia*. Pirmkārt, uzņēmuma vērtībā ir ietverts parāds, kas būtu jāsamaksā kreditoriem. Otrkārt, nosakot uzņēmuma vērtību, tika pieņemts, ka *Alitalia* turpinās savu saimniecisko darbību, bet tas nenotika pēc tam, kad *Alitalia* tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra. Lai aprēķinātu vērtību, ko būtu gatavs maksāt pircējs, no uzņēmuma vērtības ir jāatskaita saistības, kas piesaistītas pārdodamajiem aktīviem.

(272) Komisija arī norāda, ka no apliecinājuma ziņojuma aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, varētu secināt, ka pašu kapitāla uzskaites vērtība [100–150] miljonu EUR apmērā varētu pareizi atspoguļot *Alitalia* pašu kapitāla tirgus vērtību. Tāpēc šāds aizdevējs par *Alitalia* 2016. gada 31. decembra pārdošanas cenas aizstājējvērtību varētu izmantot pašu kapitāla uzskaites vērtību. Komisija uzskata, ka sākotnējā aizdevuma piešķiršanas brīdī tā nebūtu ticama aizstājējvērtība, jo lielākā daļa *Alitalia* saistību, kas norādītas apliecinājuma ziņojumā, bija iesaldētas un tādējādi vairs nebija būtiskas *Alitalia* pārdošanai ārkārtas administrēšanas procedūras kontekstā. Tādējādi *Alitalia* pašu kapitāla vērtība ārkārtas administrēšanas laikā, iespējams, bija lielāka nekā *Alitalia* pašu kapitāla vērtība pirms ārkārtas administrēšanas procedūras piemērošanas.

([90]) Itālijas 2019. gada 25. martā iesniegtā informācija.

([91]) Sk. apliecinājuma ziņojuma 101. lpp.

([92]) Ieguldītā kapitāla uzskaites vērtība ir pašu kapitāla uzskaites vērtības (129,8 miljoni EUR) un neto parāda uzskaites vērtības (1 165 miljoni EUR) summa.

(273) Tomēr sākotnējā aizdevuma piešķiršanas brīdī aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, nebūtu zinājis, cik lielas būs sabiedrības saistības tās pārdošanas brīdī, jo tās vēl nebija noteiktas. Tas ir būtisks nenoteiktības faktors, jo pārdošanas cena [100–150] miljonu EUR apmērā, kas aprēķināta, pamatojoties uz *Alitalia* pašu kapitāla vērtību pirms ārkārtas administrēšanas procedūras piemērošanas, ir ievērojami mazāka par 627 miljoniem EUR, kas bija vajadzīgi aizdevuma atmaksai (255. apsvērums).

(274) Komisija uzskata, ka tirgus ekonomikas dalībniekam būtu radušās papildu bažas par apliecinājuma ziņojumā sniegto novērtējumu, jo pētījums un tā pieņēmumi nav atkārtojami. Attiecībā uz atkārtojamību apliecinājuma ziņojumā nav precīzas *Alitalia* uzņēmuma un pašu kapitāla vērtības aplēses par 2016. gadu. Šo vērtību nevar aprēķināt, pamatojoties uz ziņojumā pieejamajiem datiem, jo netika norādīti daži no nepieciešamajiem parametriem, it sevišķi diskonta likme (*WACC*, t. i., vidējā svērtā kapitāla cena).

(275) Komisija lūdza Itālijas iestādēm paskaidrojumus par uzņēmuma vērtības aprēķinu, jo īpaši par 2016. gada beigām, taču Itālija paskaidrojumus nevarēja sniegt. Itālija arī apņēmās pieprasīt paskaidrojumus no paša Dr. *Ranalli* par šīm aplēsēm ([93]), taču Komisija šajā jautājuma atbildi tā arī nesaņēma.

(276) Attiecībā uz pieņēmumiem – apliecinājuma ziņojumā veiktā novērtējuma pamatā ir pārskatītais sanācijas plāns, ko sākotnēji sagatavoja *Alitalia* vadība pirms ārkārtas administrēšanas procedūras piemērošanas. Ir vairāki iemesli šo uzņēmējdarbības plānu neuzskatīt par pamatu *Alitalia* novērtēšanai ārkārtas administrēšanas procedūrā.

(277) Pirmkārt, sanācijas plānā bija paredzēti vērienīgi izmaksu samazināšanas un ieņēmumu gūšanas pasākumi, kas, pamatojoties uz Komisijas aprēķiniem, *Alitalia* peļņu no ieguldītā kapitāla (“*ROIC*”) 2021. gadā, kas bija pēdējais sanācijas plāna gads, palielinātu līdz 23,71 % ([94]). Šī *ROIC* ir ievērojami augstāka par nozares vidējo rādītāju (6 %), kas norādīts sanācijas plāna 121. lappusē. TED sagaidītu, ka potenciālais pircējs vai kapitāla ieguldītājs būtu skeptiski noskaņots pret šo rentabilitātes mērķrādītāju, jo *Alitalia* iepriekšējos plānos noteiktie mērķrādītāji vairākkārt netika sasniegti (sk. 221.–225. apsvērumu). Turklāt šāda vērienīga peļņas mērķrādītāja sasniegšana ir atkarīga no veiksmīgas *Alitalia* pārstrukturēšanas, ko TED neuzskatītu par pašsaprotamu, ņemot vērā to, ka aizdevuma piešķiršanas brīdī sabiedrība bija nonākusi grūtībās un ka iepriekšēji centieni īstenot sabiedrības dzīvotspējīgu pārstrukturēšanu bija cietuši neveiksmi.

(278) Otrkārt, tirgus ekonomikas dalībnieks būtu novērtējis *Alitalia* novērtējumu arī saskaņā ar alternatīviem, mazāk optimistiskiem rentabilitātes scenārijiem. Komisija veica jutīguma analīzi, pieņemot scenāriju, ka *Alitalia* 2021. gadā sasniegtu 6 % *ROIC*, kas ir vidējā rentabilitāte aviosabiedrību nozarē, kā norādīts sanācijas plānā (sk. 277. apsvērumu). Pamatojoties uz šo rentabilitātes pieņēmumu, Komisija aprēķināja aviosabiedrības paredzamās naudas plūsmas, izmantojot pārējos apliecinājuma ziņojumā minētos parametrus un pieņēmumus.

(279) Papildus rentabilitātei 2021. gadā galvenie uzņēmējdarbības plāna pieņēmumi apliecinājuma ziņojumā attiecas uz *Alitalia* rentabilitāti plānošanas perioda sākumā, gala vērtību plānošanas perioda beigās, t. i., 2021. gadā, un *WACC*, t. i., diskonta likmi. Attiecībā uz pieņēmumu par rentabilitāti plāna pirmajā gadā tiek pieņemts, ka rentabilitāte (*EBIT* ir mīnus 336,7 miljoni EUR) būs tāda pati kā *Alitalia* rentabilitāte pirms ārkārtas administrēšanas procedūras piemērošanas 2016. gadā. Attiecībā uz pieņēmumu par galīgo vērtību – apliecinājuma pētījumā galīgās vērtības aplēses pamatā ir Gordona izaugsmes formula. Šī pieeja paredz pastāvīgu un nemainīgu uzņēmuma naudas plūsmas pieauguma tempu, kas ņemts vērā plāna pēdējā gadā. Apliecinājuma ziņojumā pieņemts, ka pieauguma temps ir 1 %. Turklāt ziņojumā attiecībā uz plāna pēdējo gadu ir veiktas šādas naudas plūsmas korekcijas: neto apgrozāmā kapitāla izmaiņas vienādas ar nulli; kapitāla izdevumi vienādi ar nolietojumu.

([93]) 2019. gada 26. februāra informācijas pieprasījums.

([94]) *ROIC* (peļņa no ieguldītā kapitāla) ir *NOPAT* (neto darbības peļņa pēc nodokļu nomaksas) un ieguldītā kapitāla attiecība. Komisija aprēķināja *NOPAT*, reizinot Itālijas uzņēmumu ienākuma nodokļa likmi 24 % (*IRES*) ar darbības peļņu (*EBIT*), kas norādīta apliecinājuma ziņojuma 101. lappusē. Arī par ieguldīto kapitālu ziņots apliecinājuma ziņojuma 101. lappusē. Tā kā *Alitalia* strādāja ar zaudējumiem un šos zaudējumus potenciāli varēja pārnest uz turpmākiem periodiem, likumā noteiktās nodokļu likmes piemērošana nodokļu aprēķināšanai ir konservatīva pieeja, jo tā nepietiekami novērtē tīro peļņu un tādējādi arī *ROIC*.

(280) Attiecībā uz pieņēmumu par diskonta likmi Komisija norāda, ka apliecinājuma ziņojumā nav minēta *WACC* vērtība, t. i., likme, ar kādu tiek diskontētas nākotnes naudas plūsmas, lai iegūtu *Alitalia* uzņēmuma vērtības aplēsi. Tāpēc Komisijai *WACC* bija jāiegūst, veicot apvērsto analīzi. Šim nolūkam Komisija izmantoja novērtējuma pieņēmumus un parametrus, kas pieejami ziņojumā ([95]), un konservatīvu pieņēmumu par ieguldījumu stabilu līmeni ([96]). Izmantojot šos pieņēmumus un uzņēmuma vērtības aplēsi [X XXX] miljonu EUR apmērā uz 2019. gada 31. decembri (sk. 270. apsvērumu), var noteikt vienīgo atlikušo nezināmo parametru, proti, *WACC*. Šādas pieejas rezultātā iegūtā *WACC* ir 9,61 %. Šī vērtība šķiet ticama, jo tā ir nedaudz zemāka par 10,8 % vērtību, kas pieņemta *Leonardo* pētījumā (sk. 284. apsvērumu un turpmākos apsvērumus) un pašas Komisijas novērtējumā (sk. 303. apsvērumu un turpmākos apsvērumus).

(281) Komisija izmantoja šo *WACC* 9,61 % apmērā, lai diskontētu *Alitalia* pārskatītās naudas plūsmas, iegūstot uzņēmuma vērtību [XXX] miljonu EUR apmērā uz 2016. gada 31. decembri. Komisija novērtēja arī šīs aplēses jutīgumu pret šādiem diviem alternatīviem pieņēmumiem: pirmkārt, pieņemot, ka pastāvīgā pieauguma likme ir 1,7 % ([97]), nevis 1 %, uzņēmuma vērtība kļūst [XXX,X] miljoni EUR; otrkārt, diskontējot naudas plūsmas ar 10,8 % *WACC*, nevis 9,61 %, uzņēmuma vērtības aplēse ir [XXX,X] miljoni EUR. Lai gan šī vērtība, iespējams, nav precīzs *Alitalia* uzņēmuma vērtības novērtējums, jo tā izriet no jutīguma analīzes, nevis pilnvērtīga uzņēmējdarbības plāna, tā ir ievērojami mazāka par vismaz [X XXX,X] miljonu EUR aplēsi, ko var izsecināt no apliecinājuma ziņojuma (sk. 269. apsvērumu).

(282) Visu šo iemeslu dēļ un ņemot vērā to, ka ārkārtas administrēšanas procesā esošajai sabiedrībai tiktu nodots zināms saistību apjoms (tādējādi samazinot pašu kapitāla vērtību), Komisija uzskata, ka TED būtu novērtējis *Alitalia* krietni zemāk par 627 miljoniem EUR, kas bija nepieciešami sākotnējā aizdevuma atmaksai (255. apsvērums).

(283) Visbeidzot, Komisija arī norāda, ka 2017. gada aprīlī sanācijas plāns, kas ietvēra būtiskus algu izmaksu samazinājumus, tika noraidīts *Alitalia* darbinieku referendumā (sk. 40. apsvērumu). Šā iemesla dēļ būtu ļoti maz ticams, ka *Alitalia* novērtējums varētu balstīties uz plānu, kurš tikko ticis noraidīts un kura noraidīšanas dēļ *Alitalia* tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra.

5.1.4.2.3.4.3.2. *Ex post* pierādījumi

5.1.4.2.3.4.3.2.1. *Leonardo & Co* pētījums

(284) *Leonardo* pētījums ir datēts ar 2017. gada 16. oktobri, kas ir pēc sākotnējā aizdevuma piešķiršanas datuma. Lai gan *Leonardo* pētījums tika sagatavots pēc sākotnējā aizdevuma piešķiršanas, Komisija uzskata, ka ir vairāki iemesli, lai to uzskatītu par papildu argumentu TED novērtējumā.

(285) Pirmkārt, *Leonardo* pētījuma mērķis ir precīzi noteikt *Alitalia* paredzamo pārdošanas vērtību, kas ir vērtība, kura nepieciešama, lai piemērotu TED testu, kā aprakstīts 251. apsvērumā. Šo pētījumu ārkārtas administrācija pieprasīja tieši tāpēc, ka saskaņā ar Itālijas tiesisko regulējumu ārkārtas administratoriem ir pienākums nepārdot viņu pārvaldībā esošu sabiedrību par cenu, kas ir zemāka nekā tās tirgus vērtība.

([95]) Proti, brīvās naudas plūsmas uzņēmumam 2020. un 2021. gadā, pastāvīgas izaugsmes likme 1 % līmenī, normalizācijas pieņēmumi galīgās vērtības aprēķināšanai (t. i., neto apgrozāmā kapitāla izmaiņas ir vienādas ar nulli un *CAPEX* ir vienāds ar nolietojumu).

([96]) Dr. *Ranalli* pieņem, ka *CAPEX* pēdējā plāna darbības gadā ir vienāds ar nolietojumu. Tā kā šī vērtība pētījumā nebija norādīta, Komisija kā iespējamās alternatīvas izskatīja nolietojuma vērtību, kas norādīta sanācijas plānā, kā arī *EBITDA* un *EBIT* starpību, kas pēc definīcijas ir vienāda ar nolietojumu un amortizāciju. Komisija savā aplēsē izmantoja *EBITDA*, jo tā dod lielāku uzņēmuma vērtību. Tā kā pie šādas vērtības TED tests netiek izpildīts (sk. 281. apsvērumu), Komisijas izdarītais pieņēmums ir konservatīvāks.

([97]) 1,7 % ir lidojumu apjoma pieaugums, ko savā 2017. gada februāra pētījumā "Septiņu gadu prognoze" Eirokontrole prognozēja no 2019. gada.

(286) Otrkārt, tā kā ārkārtas administratori pilnvarojumu pārdot sabiedrību saņēma 2017. gada 1. augustā, domājams, ka *Leonardo* pētījums tika sagatavots laikposmā no 2017. gada 1. augusta līdz 2017. gada 16. oktobrim. Tāpēc laikposms no sākotnējā aizdevuma piešķiršanas līdz brīdim, kad kļuva pieejami *Leonardo* pētījumā iekļautie vērtēšanas rezultāti, ir tikai trīs līdz seši mēneši. Komisija uzskata, ka šis laikposms ir pieņemams, jo *Alitalia* vērtība šajā periodā nevarēja būtiski mainīties.

(287) Treškārt, *Leonardo & Co* veiktais novērtējums attiecas uz visbūtiskāko pārdodamo *Alitalia* daļu (vai daļām). Šajā novērtējumā ir norādīta saistību uzskaites vērtība, ko pircējs atskaitītu no uzņēmuma vērtības, lai noteiktu iespējamo pārdošanas cenu. Kā Komisija norādījusi 264. apsvērumā, šī informācija, kas balstīta uz *ex ante* pierādījumiem, nebija pieejama, un tas radīja neskaidrības par to, cik daudz potenciālais pircējs vai kapitāla ieguldītājs būtu gatavs maksāt par *Alitalia*. Tomēr šo informāciju ieguldītājs būtu varējis aprēķināt.

(288) Ceturtkārt, lai gan pārdošanas vērtības aplēse un pārdošanas apjoma noteikšana tiek veikta *ex post*, novērtējums tiek veikts par tiem aktīviem un saistībām, kas izriet no *Alitalia* grāmatvedības datiem 2017. gada 1. maijā, kas ir pirms sākotnējā aizdevuma piešķiršanas.

(289) Visbeidzot, *Leonardo* pētījumā noteiktais novērtējuma apmērs, ko nosaka *Alitalia* vienotās daļas neto ieguldītais kapitāls ([X XXX] miljoni EUR), ir tuvs tam, kas noteikts Dr. *Ranalli* apliecinājuma ziņojumā, – ([X XXX,X] miljoni EUR 2016. gada 31. decembrī). Tādējādi apliecinājuma ziņojumā un *Leonardo* pētījumā sniegtie novērtējumi attiecas uz līdzīgu apmēru divos tuvos datumos, tātad tie ir salīdzināmi.

(290) *Leonardo & Co* novērtējuma pamatā ir divi uzņēmējdarbības plāni 2017.–2022. gadam: viens ir inerces scenārijs un otrs – atdzimšanas scenārijs. Pirmais ir pesimistisks scenārijs, kurā *Alitalia* sagaidāmie darbības rezultāti atbilst to līdzšinējām tendencēm. Turpretī atdzimšanas scenārijs paredz rentabilitātes uzlabošanos un sabiedrības tirgus daļas palielināšanos. Lai gan *Alitalia* ārkārtas administrācijas vadība šos divus uzņēmējdarbības plānus pasūtīja pēc sākotnējā aizdevuma piešķiršanas, TED būtu varējis veikt līdzīgas prognozes *ex ante*. Turklāt abos uzņēmējdarbības plānos par atskaites punktu ir ņemts *Alitalia* finansiālais stāvoklis 2017. gada 1. maijā. Tāpēc Komisija uzskata, ka *Leonardo* pētījumu var uzskatīt par *Alitalia* vērtības *ex post* rekonstrukciju, kuras pamatā ir *ex ante* informācija.

(291) *Leonardo* pētījumā *Alitalia* vērtība ir aplēsta, izmantojot jauktu metodi, kurā ir gan aktīvu, gan peļņas komponents.

(292) *Leonardo* pētījumā šī metode izvēlēta arī tāpēc, ka tā jau tika izmantota, lai novērtētu *Alitalia* iepriekšējos ārkārtas pasākumos, un tāpēc, ka tā ir metode, ko parasti piemēro Itālijas ārkārtas administrēšanas tiesību regulējumā ([98]). Pamatojoties uz to, Komisija uzskata, ka TED 2017. gada maijā būtu varējis piemērot līdzīgu metodi, lai novērtētu paredzamo *Alitalia* pārdošanas vērtību.

(293) Lai aprēķinātu uzņēmuma vērtību, saskaņā ar *Leonardo* pētījumā lietoto metodi sākotnēji izmanto aktīvu komponentu, proti, neto ieguldīto kapitālu, un pēc tam pieskaita peļņas komponentu, proti, nemateriālo vērtību (negatīvu nemateriālo vērtību). Nemateriālās vērtības komponenta aplēsi veido starpība starp *Alitalia* ienākumiem un tai līdzīgu sabiedrību neto darbības ienākumiem, pamatojoties uz pirmajiem diviem gadiem kādā no abiem minētajiem uzņēmējdarbības plāniem.

(294) *Leonardo* pētījumā izmantotā vērtēšanas metodika tiek plaši izmantota, lai novērtētu *Alitalia* līdzīgas sabiedrības, kas nonākušas ekonomiskās grūtībās ([99]). Turklāt jāatzīmē, ka šī metodika rada negatīvu peļņas korekciju, jo paredzams, ka *Alitalia* pirmajos divos uzņēmējdarbības plāna darbības gados nesasniegs labākus rezultātus nekā tai līdzvērtīgas sabiedrības. *Alitalia* pircējs savā piedāvājumā šādus zaudējumus atskaitītu, jo, ja tas ieguldītu kādā citā līdzvērtīgā sabiedrībā, tas šādus zaudējumus neciestu. Tā kā šāds scenārijs ir pietiekami ticams grūtībās nonākušām sabiedrībām, Komisija uzskata, ka *Leonardo* pētījumā izmantotā metodika šķiet ticama.

([98]) *Leonardo* pētījums, 75. lpp.

([99]) Sk., piemēram, *Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili* publikāciju "*Linee guida per la valuazione di aziende in crisi*".

(295) Turklāt Komisija atzīmē, ka *Leonardo* pētījumā ir diskontēti tikai pirmie divi zema snieguma gadi, kaut arī gan inerces, gan atdzimšanas scenārijs paredz, ka šāds zems sniegums būtu ilgāks. Ja tas tiktu ņemts vērā, *Alitalia* pārdošanas vērtība būtu vēl zemāka.

(296) *Leonardo* pētījumā aplēstā *Alitalia* vienotās daļas pārdošanas cena, t. i., tās uzņēmuma vērtība, atskaitot finanšu saistības, ir robežās no [XXX] līdz [XXX] miljoniem EUR inerces scenārija gadījumā un no [XXX] līdz [XXX] miljoniem EUR atdzimšanas scenārija gadījumā. Augstākā un zemākā novērtējuma vidējais rādītājs ir [XXX] miljoni EUR. Komisija uzskata, ka novērtējumi, kas pārsniedz vidējo summu [XXX] miljonu EUR apmērā, nav reālistiski, jo tie balstās uz uzņēmējdarbības plānu, kas ir optimistiskāks nekā pārskatītais sanācijas plāns, kuru Komisija neuzskatīja par reālistisku (sk. 276.–278. apsvērumu) ([100]).

(297) Lai gan *Leonardo* pētījums ir datēts ar 2017. gada 16. oktobri, TED būtu varējis veikt līdzīgu novērtējumu, pamatojoties uz tiem pašiem uzņēmējdarbības plāniem un informāciju, kas bija pieejama pirms sākotnējā aizdevuma piešķiršanas. Tādējādi TED būtu sapratis, ka iespējamā *Alitalia* pārdošanas cena ir zemāka par minimālo pārdošanas cenu, kas vajadzīga, lai atmaksātu aizdevumu, t. i., 627 miljoniem EUR (255. apsvērums).

5.1.4.2.3.4.3.2.2. *Easyjet* un *Lufthansa* piedāvājumi

(298) Komisija izanalizēja *Alitalia* daļu iegādes piedāvājumus, ko *Lufthansa* un *EasyJet* iesniedza 2017. gada 16. oktobrī (sk. 4.2.2.3. iedaļu, kurā aprakstīti piedāvājumi). Pat ja tie ir *ex post* pierādījumi, šie piedāvājumi, iespējams, varētu būt kritērijs *Alitalia ex ante* novērtējumam.

(299) *Lufthansa* piedāvājums nebija saistošs un attiecās tikai uz konkrētu daļu no aviācijas daļas ([XX] lidmašīnām no [XXX] un [..] darbinieku). *Lufthansa* 25 lidmašīnas, ko saskaņā ar līzinga līgumu iegādājās *Alitalia* Īrijas sabiedrība *Challey Ltd*, novērtēja 167 miljonu EUR vērtībā, bet visu pārējo uzņēmējdarbību (tai skaitā laika nišas un pārējās 46 lidmašīnas, no kurām 38 bija līzingā) novērtēja 1 EUR vērtībā.

(300) *EasyJet* savā nesaistošajā piedāvājumā tuvo maršrutu (no Romas un Milānas) darbību novērtēja ar [XXX]–[XXX] miljoniem EUR un tālo maršrutu darbību ar [XXX] miljoniem EUR. Abi piedāvājumi bija atkarīgi no tā, vai tiks atrasts partneris, kas kopā ar vienu vai vairākiem partneriem veidos konsorciju. Tādējādi *EasyJet* piedāvājums ne vien bija nesaistošs, bet arī nebija galīgs, jo galīgais novērtējums būtu atkarīgs no vēl nezināma partnera. Komisija arī norāda, ka *Easyjet* piedāvājumā tika pieņemts, ka tiek iegādāts uzņēmums bez naudas un bez parādiem, tāpēc, ņemot vērā aktīviem piesaistītās saistības, attiecīgais naudas piedāvājums būtu bijis ievērojami zemāks.

(301) Arī par apkalpošanas uz zemes daļu tika saņemts viens saistošs piedāvājums no uzņēmuma *Airport Handling*. Minētajā piedāvājumā apkalpošanas uz zemes daļa tika novērtēta ar [XX,X] miljonu EUR naudas piedāvājumu, ko varēja palielināt vēl par [X,X] miljoniem EUR, ja trīs gadus pēc slēgšanas tiktu sasniegti kādi pozitīvi mērķrādītāju rezultāti.

(302) Kopumā piedāvājumi par *Alitalia* aviācijas un apkalpošanas uz zemes uzņēmējdarbības daļu iegādi saimnieciskās darbības turpināšanai svārstās no [XXX,X] miljoniem EUR (t. i., vērtība scenārijā, kurā *EasyJet* iegādājas tikai tuvo maršrutu uzņēmējdarbības daļu par [XXX] miljoniem EUR un *Airport Handling* iegādājas apkalpošanas uz zemes daļu par minimālo cenu, kas minēta 301. apsvērumā) līdz [XXX,X] miljoniem EUR (t. i., labākā scenārija gadījumā, kad *EasyJet* un *Airport Handling* maksā attiecīgi [XXX] miljonus EUR un [XX,X] miljonus EUR par visu *Alitalia* aviācijas uzņēmējdarbību (t. i., gan tuvajiem, gan tālajiem maršrutiem) un apkalpošanas uz zemes daļu). Lai gan TED tests nedrīkst balstīties uz *ex post* pierādījumiem un šie piedāvājumi bija provizoriski un nesaistoši (izņemot saistībā ar apkalpošanas uz zemes daļu), Komisija norāda, ka minētā novērtējuma diapazona mediāna ([XXX,XX] EUR) atbilst *Leonardo* pētījuma novērtējumam un Komisijas pašas veiktajam izvērtējumam, kas aprakstīts 303.–321. apsvērumā.

([100]) Salīdzinot pārskatītā sanācijas plāna pirmos divus gadus ar atdzimšanas scenārija pirmajiem diviem gadiem, kas ir attiecīgais laikposms, kuram piemērota *Leonardo* pētījuma metodika, sanācijas plānā ir paredzēti mazāki zaudējumi (vidējā *EBITDA* 45 miljoni EUR salīdzinājumā ar –[XXX,X] miljoniem EUR sanācijas plānā) un lielāki ieņēmumi (vidējā *EBITDA* 3 265 miljoni EUR salīdzinājumā ar [X XXX] miljoniem EUR sanācijas plānā). Turklāt atdzimšanas scenārijā laikposmam no pirmā līdz otrajam gadam ir paredzēts ieņēmumu pieaugums par 21,66 % (pārskatītajā sanācijas plānā – 10,49 %).

5.1.4.2.3.4.3.3. Komisijas neatkarīgās aplēses

(303) Papildus Itālijas iesniegtās dokumentācijas novērtējumam Komisija veica arī neatkarīgu *Alitalia* vērtības novērtējumu, lai aplēstu iespējamos ieņēmumus no *Alitalia* kā darbību turpinošas aviosabiedrības pārdošanas ([101]). Komisijas vērtējums ir veikts no *ex ante* perspektīvas, un tā pamatā ir informācija vai pieņēmumi, kas Itālijas iestādēm varētu būt bijuši pieejami 2017. gada maijā (sākotnējā aizdevuma piešķiršanas brīdī).

(304) Komisijas vērtējums ir tā sauktās "reizinātāju metodes" piemērošana. Šīs metodes galvenais pieņēmums ir tāds, ka līdzīgas sabiedrības ir jānovērtē līdzīgi. Šī metode paredz, ka, ja ir iespējams noteikt to sabiedrību vērtību, kas ir salīdzināmas ar pētāmo sabiedrību, tad ir iespējams izsecināt tās vērtējumu. Parasti salīdzināmas sabiedrības ir biržā kotētas sabiedrības, kurām ir iespējams novērtēt uzņēmuma vērtību ("UV"). Konkrētāk, aviosabiedrībām izmantoto UV iegūst kā pašu kapitāla (pašu kapitāla tirgus vērtība, ko nosaka akciju tirgus kapitalizācija) un saistību (tai skaitā bilances un ārpusbilances posteņu, piemēram, gaisa kuģu nomas maksas) summu. Šādu UV, ko sauc arī par koriģēto UV, pēc tam normalizē ar ienākumu rādītāju, lai aprēķinātu reizinātāju. Pēc tam reizinātāju piemēro novērtējamās sabiedrības ienākumu summai, lai iegūtu uzņēmuma vērtības aplēsi, kas vēlāk būtu jākoriģē, atņemot bilances un ārpusbilances saistības, lai iegūtu pašu kapitāla vērtības aplēsi ([102]).

(305) Aviosabiedrību nozarē parasti izmanto *EBITDAR* (peļņa pirms procentu maksājumiem, nodokļiem, nolietojuma, amortizācijas un nomas maksām). Tā kā aviosabiedrības varētu izlemt nomāt ievērojamu daļu no savas gaisa kuģu flotes, *EBITDAR* tiek uzskatīta par labāku rādītāju, lai novērtētu aviosabiedrību peļņas potenciālu, un tā ir arī neitrāla attiecībā uz kapitāla struktūras izvēli ([103]).

(306) Piemērojot reizinātāju metodi, Komisija ņēma vērā *Leonardo* pētījumā ([104]) aprēķinātos *EBITDAR* reizinātājus septiņām tradicionālām aviosabiedrībām laikposmā no 2017. līdz 2019. gadam. *Leonardo* pētījumā aplēsts, ka UV/*EBITDAR* mediāna 2017. gadā ir 4x, 2018. gadā – 4,2x un 2019. gadā – 3,6x. Komisija izmantoja vidējo no šīm trim vērtībām (3,93x) kā UV/*EBITDA* reizinātāju, ko izmantot šajā lietā ([105]).

(307) Attiecībā uz *Alitalia EBITDAR* Komisija izskatīja četrus iespējamos scenārijus. Pirmajā scenārijā ir ņemta vērā vidējā vēsturiskā *EBITDAR*, ko *Alitalia* guva laikposmā no 2013. līdz 2016. gadam. Šī vērtība ir [XXX] miljoni EUR. Otrais scenārijs ir veidots, izmantojot inerces scenārija prognozes, kas izklāstītas *Leonardo* pētījumā, un saskaņā ar to *EBITDAR* 2022. gadā būs [XXX] miljoni EUR. Trešajā scenārijā *EBITDAR* vērtība 2022. gadā ir [XXX] miljoni EUR, un tā ir ņemta no *Leonardo* pētījumā aplūkotā atdzimšanas scenārija. Visbeidzot, ceturtajā scenārijā izmantotā hipotētiskā *EBITDAR* ir prognoze (2021. gadam), kas veikta saistībā ar 2016. gada beigās izstrādāto sanācijas plānu un ir [XXX] miljoni EUR.

([101]) Šajā gadījumā tiek izmantots pieņēmums par saimnieciskās darbības turpināšanu, jo salīdzināmās sabiedrības arī ir darbību turpinošas sabiedrības, tāpēc jāņem vērā sabiedrība kopumā, nevis tikai tās aktīvi.

([102]) Formulas veidā to var izteikt šādi:
reizinātāja etalons = vidējā (UV/*EBITDAR*) atsauces sabiedrībām;
pētāmajai sabiedrībai aprēķinātā UV = reizinātāja etalons X pētāmās sabiedrības *EBITDAR*.

([103]) Piemēram, ja tiktu izmantota *EBITDA*, tā nepamatoti attiecinātu relatīvi lielākus ieņēmumus sabiedrībām, kurām gaisa kuģu flote pieder pašām (jo īpašumā esošās flotes lielums, visticamāk, tiktu atspoguļots *EBITDA* procentu (*I*) un nolietojuma/amortizācijas (*DA*) posteņos). Turpretī aviosabiedrībām, kas lielāko daļu savas flotes iznomā, *EBITDA* būtu relatīvi mazāka, jo, aprēķinot *EBITDA*, jau būtu atskaitīta nomas maksa par gaisa kuģiem. *EBITDAR* tiek izmantota, lai aviosabiedrības ar dažādiem gaisa kuģu īpašumtiesību modeļiem būtu salīdzināmākas. *EBITDAR* izmantošana neaprobežojas tikai ar aviosabiedrību nozari, bet ir izplatīta arī citās nozarēs, kurās ir lieli ieguldījumi pamatlīdzekļos, kas var būt vai nu īpašumā, vai nomā (piemēram, *EBITDAR* izmanto arī viesnīcu nozarē, lai salīdzinātu dažādu uzņēmumu rentabilitāti, jo viesnīcu sabiedrībām ēkas var piederēt tieši, vai arī tās šīs ēkas var nomāt).

([104]) *Leonardo* pētījums ir aprakstīts 118. un turpmākajos apsvērumos.

([105]) Lai aprēķinātu šo reizinātāju, Komisija izmanto *Leonardo* pētījuma 108. lappusē sniegto aplēsi par septiņām tradicionālām atsauces aviosabiedrībām. Komisija uzskata, ka Itālijas iestādes līdzīgu vērtību varēja aplēst arī 2017. gada maijā, ņemot vērā, ka tā pati informācija bija pieejama arī 2017. gada maijā un ka šī metodika ir arī standarta uzņēmējdarbības vērtēšanas metodika, jo īpaši aviosabiedrību nozarē. Mediānas pieņemšana ir pamatota, lai iegūtu konservatīvu aplēsi, jo īpaši ņemot vērā lielo nenoteiktību saistībā ar *Alitalia* dzīvotspēju nākotnē. Šī nenoteiktība un *Alitalia* zemie vēsturiskie rezultāti faktiski izslēdz iespēju pieņemt reizinātājus virs mediānas vērtības.

(308) No UV/*EBITDAR* reizinātājiem 3,93x un 307. apsvērumā minētajām hipotētiskajām *EBITDAR* vērtībām ir iespējams aplēst *Alitalia* kā saimniecisko darbību turpinošas sabiedrības UV. Šī vērtība ir robežās no [XXX] miljoniem EUR līdz [X XXX] miljoniem EUR (sk. 4. tabulu).

(309) Aprēķinātā uzņēmuma vērtība ietver gan bilances saistības, gan ārpusbilances saistības, kas saistītas ar nomas maksu. Tāpēc, lai novērtētu pašu kapitāla vērtību, kas ir būtiska, lai novērtētu iespējamo summu, kuru varētu saņemt, pārdodot *Alitalia* kā darbību turpinošu sabiedrību, UV ir jākoriģē, atņemot gan ārpusbilances, gan bilances saistības ([106]).

(310) Pirmā korekcija ir ārpusbilances saistību komponenta, kas saistīts ar gaisa kuģu nomu, izslēgšana. Tā ir tipiska korekcija nozarēs, kurās ir ievērojamas nomas maksas un iznomātie aktīvi ir būtiski sabiedrības ieņēmumu potenciāla noteikšanai (tipiskas nozares ir viesnīcu, aviosabiedrību, kravas komercpārvadājumu un jūras pārvadājumu nozare). *Alitalia* gaisa kuģu nomas maksu kapitalizētā vērtība ir aprēķināta, ikgadējās lidmašīnu nomas maksas reizinot ar koeficientu 7. ([107]) Tas aptuveni atbilst vidējai nākotnē kapitalizēto nomas maksājumu summai, kas sabiedrībai būs jāmaksā, lai tās rīcībā būtu tik liela gaisa kuģu flote, kas ir pamatā izmantotajam *EBITDAR* rādītājam.

(311) Ņemot vērā nomas maksas apmēru, kas atspoguļo *Alitalia* lielo atkarību no nomātiem gaisa kuģiem tās uzņēmējdarbības plāna īstenošanai, šī korekcija nozīmē korekciju uz leju, kas ir robežās no [X XXX] miljoniem EUR līdz [X XXX] miljoniem EUR atkarībā no konkrētajiem uzņēmējdarbības plāna pieņēmumiem attiecībā uz nomāto gaisa kuģu floti ([108]).

(312) Otrā korekcija attiecas uz bilances finanšu saistībām. *Alitalia*, kurai piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra, īpašajā situācijā šīs saistības aprobežojas tikai ar finanšu līzingu, kurš uzrādīts bilancē 2017. gada maijā un kura summa saskaņā ar *PwC* ziņojumu ir novērtēta [XXX] miljonu EUR apmērā ([109]).

(313) Pamatojoties uz minētajām divām korekcijām, Komisija konstatē, ka *Alitalia* pašu kapitāla vērtība būtu būtiski negatīva saskaņā ar diviem konservatīvākajiem scenārijiem (t. i., scenārijiem, kuros pieņemts, ka *EBITDAR* būs vienāda ar vēsturiskajām 2013.–2016. gada vērtībām vai ar *EBITDAR* 2022. gadā, kas norādīta *Leonardo* pētījuma inerces scenārijā (4. tabulas 3. un 4. aile)). Aplēstā negatīvā pašu kapitāla vērtība šajos scenārijos bija sagaidāma, jo abos gadījumos *Alitalia* ir salīdzinoši augstas ikgadējās gaisa kuģu nomas maksas, kas pārsniedz paredzamo gada *EBITDAR*. Tādējādi ienākumi no uzņēmējdarbības (*EBITDAR*) saskaņā ar šiem scenārijiem nav pat pietiekami, lai segtu gaisa kuģu flotes nomas izmaksas, kas galu galā noved pie negatīvas visa uzņēmuma vērtības.

([106]) Tas tāpēc, ka uzņēmuma vērtības aprēķinā ņem vērā sabiedrības vērtību kopumā, ieskaitot saistības, bet pašu kapitāla vērtības aprēķinā ņem vērā tikai pašu kapitāla vērtību, tātad tā ir vērtība bez saistībām. Šī pieeja atbilst pieejai, kas aprakstīta *Leonardo* pētījuma 107. lappusē, un tā atbilst arī vērtēšanas pieejai, kas aprakstīta 56. lappusē *Morgan Stanley Research* 2019. gada 22. marta prezentācijā *Transportation European Airlines – 4Q16 Review*, ko Itālija iesniedza kā 6. pielikumu 2019. gada 25. martā.

([107]) 7x koeficients parasti tiek izmantots aviosabiedrību nozares vērtēšanā. Sk., piemēram, 21. lpp. pētījumā "*Balancing the books, IFRS 16 and aviation finance*", 2017. gada decembris, *Deloitte*: https://cdn.EURmoney.psdops.com/9e/4a/6119aed8408db267585cb6f42868/balancing-the-books-ifrs-16-and-aviation-finance-report-dec2017-5.pdf. Tas pats koeficients tiek izmantots arī *Leonardo* pētījuma 107. lpp., aprakstot *EBITDAR* metodi.

([108]) Korekcijas nomas maksu summas atspoguļošanai ir ņemtas no attiecīgajiem plāniem, kas aplūkoti katrā scenārijā. Konkrētie avoti ir norādīti 1. tabulā.

([109]) Kaut arī *PwC* šo daudzumu aprēķināja *ex post*, Komisija uzskata, ka Itālijas iestādes 2017. gada maijā varēja aprēķināt tādu pašu vai līdzīgu vērtību. Jebkurā gadījumā *PwC* aplēse attiecas uz *Alitalia* situāciju 2017. gada maijā, tāpēc tā uzskatāma par vienlaicīgu ar lēmumu par sākotnējā aizdevumu piešķiršanu.

4. tabula

***EBITDAR* reizinātāju novērtējums**

		vēsturiskie dati (2013–2016)	inerces scenārijs (2022)	atdzimšanas scenārijs (2022)	sanācijas plāns (2021)
A	EBITDAR	[XXX,XX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
B	*EBITDAR* reizinātāji	[X,XX]x	[X,XX]x	[X,XX]x	[X,XX]x
C (A * B)	UV	[XXX]	[XXX]	[X XXX]	[X XXX]
D	Operatīvā līzinga netiešā parāda reizinātājs	[X]	[X]	[X]	[X]
E	Operatīvais līzings (novērtēšanas brīdī)	[XXX,XX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
F (D * E)	Korekcija kapitalizētajiem operatīvā līzinga darījumiem	[XXXX,XX]	[XXXX]	[XXXX]	[XXXX]
G	Finanšu līzings	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
H (C – F – G)	**pašu kapitāla vērtība**	**([X XXX])**	**([X XXX])**	**[XXX]**	**[XXX]**

Avoti
Vēsturiskā *EBITDAR* un operatīvais līzings 2013.–2016. gadā: *Leonardo* pētījums, 24. lpp.
EBITDAR un operatīvais līzings – inerces scenārijs: *Leonardo* pētījums, 63. lpp.
EBITDAR un operatīvais līzings – atdzimšanas scenārijs: *Leonardo* pētījums, 66. lpp.
EBITDAR un operatīvais līzings – sanācijas plāns: atbilde uz 2018. gada 17. septembra pieprasījumu, *Allegato 5 bis*, 9. lpp.
Operatīvā līzinga netiešā parāda reizinātājs: *Leonardo* pētījums, 107. lpp.
EBITDAR reizinātāji: *Leonardo* pētījums (108. lpp.), tradicionālo pārvadātāju mediānu vidējā vērtība 2017.–2019. gadā.
Finanšu līzings: *PwC* ziņojums par *Alitalia* finanšu stāvokli 2017. gada maijā.

(314) Turpretī pašu kapitāla vērtība ir pozitīva saskaņā ar atdzimšanas scenārijā minēto hipotētisko *EBITDAR* ([XXX] miljoni EUR) un saskaņā ar sanācijas plāna hipotētisko *EBITDAR* ([XXX] miljoni EUR).

(315) Šīs divas minētās aplēstās pašu kapitāla vērtības varētu uzskatīt par augšējo aplēsto cenas robežu, ko ieguldītājs potenciāli varētu piedāvāt par *Alitalia* iegādi ([110]). Attiecīgi Itālijas iestādes, ja tās būtu veikušas 304.–315. apsvērumā aprakstīto analīzi, būtu varējušas sagaidīt, ka ārkārtas administrācija būtu varējusi pārdot *Alitalia* kā saimniecisko darbību turpinošu sabiedrību par ne vairāk kā [XXX]–[XXX] miljoniem EUR naudas piedāvājuma izteiksmē.

([110]) Kā norādīts 4.2.1.2. iedaļā, arī *KPMG* veiktajā neatkarīgajā pārskatā tika atzīts, ka, "ņemot vērā *Alitalia* neseno vēsturi", sanācijas plāns ir "vērienīgs". Pamatojoties uz to, šis scenārijs drīzāk būtu jāuzskata par augšējo robežu, nevis par konservatīvu vai vidējo rādītāju. Atdzimšanas scenārijam ir līdzīgas iezīmes kā sanācijas plānam, tāpēc arī tā aplēses var uzskatīt par augšējo robežu.

(316) Pamatojoties uz to, Itālijas iestādes būtu varējušas pārbaudīt, ka pat ar paredzamo maksimālo naudas piedāvājumu [XXX]–[XXX] miljonu EUR apmērā nepietiktu, lai atmaksātu sākotnējā aizdevuma pamatsummu un procentus. Kā aprakstīts 255. un 323. apsvērumā, lai atmaksātu sākotnējā aizdevuma pamatsummu un procentus, no *Alitalia* pārdošanas bija jāiegūst vismaz [XXX] miljoni EUR.

(317) Komisija atzīmē, ka [XXX] miljonu EUR aplēse var būt tikai iespējamā naudas piedāvājuma augšējā robeža. Turklāt šie pozitīvie pašu kapitāla novērtējumi sanācijas plānā un atdzimšanas scenārijā tiek attiecīgi sasniegti tikai 2021. vai 2022. gadā. Tas nozīmē, ka, ja iespējamais *Alitalia* pircējs novērtētu cenu, ko tas būtu gatavs maksāt 2017. gadā, tas obligāti diskontētu šo nākotnes vērtību 2017. gadā (t. i., izmantotu toreizējo vērtību) un ņemtu vērā arī paredzamos starpposma zaudējumus (jo peļņa nebija ticama) laikposmā no 2017. līdz 2022. gadam. 2017. gadā *Alitalia* izejas punkts bija ilgtnespējīgs uzņēmējdarbības modelis ar *EBITDAR*, kas pat nebija pietiekama tās gaisa kuģu nomas maksas segšanai. Jebkurš novērtējums, kas tiktu veikts, ņemot vērā *Alitalia* 2017. gada faktiskās vērtības, noteikti būtu bijis negatīvs novērtējums. Iespējamais *Alitalia* pircējs iegādes darījumu būtu novērtējis, ņemot vērā potenciālo ienākumu gūšanu pēc pārstrukturēšanas posma. Šā iemesla dēļ vērtējumā tiktu ņemts vērā ienākumu rādītājs (*EBITDAR*), kas sasniegts pārstrukturēšanas perioda beigās saskaņā ar dažādiem scenārijiem, bet šī vērtība būtu jākoriģē, ņemot vērā iespējamos starpposma zaudējumus pirms pārstrukturēšanas. Turklāt būtu bijis jāņem vērā arī pārstrukturēšanai nepieciešamais laiks.

(318) Vērtējot konservatīvi, sagaidāmo peļņu vai zaudējumus varētu aptuveni pielīdzināt sagaidāmajai *EBIT* vērtībai ([111]). Tādējādi, novērtējot 2017. gada maijā paredzamo naudas piedāvājumu par *Alitalia* iegādi, tiktu ņemta vērā paredzamā nākotnes *EBIT* no 2018. līdz 2022. gadam atdzimšanas scenārija gadījumā un no 2017. līdz 2021. gadam sanācijas plāna gadījumā ([112]). Pieņemot, ka diskonta koeficients ir 11,80 % ([113]), ir iespējams diskontēt šīs *EBIT* plūsmas un pozitīvo pašu kapitāla vērtību, ko atkarībā no konkrētā scenārija varētu sasniegt 2021. vai 2022. gadā.

(319) 5. tabulā ir sniegts pārskats par šiem aprēķiniem:

a) attiecībā uz atdzimšanas scenāriju aprēķini liecina, ka gadījumā, ja potenciālais ieguldītājs ņem vērā laiku, kas nepieciešams, lai sasniegtu stabilu rentabilitāti (piecu gadu periods no 2018. līdz 2022. gadam), iegūtā pašu kapitāla neto pašreizējā vērtība (*NPV*) samazinās no [XXX] miljoniem EUR līdz [XXX] miljoniem EUR;

b) attiecībā uz sanācijas plānu šī korekcija nozīmē pašu kapitāla vērtības samazinājumu no [XXX] miljoniem EUR līdz [XXX] miljoniem EUR.

5. tabula

Pāreja uz rentabilitāti saskaņā ar atdzimšanas scenāriju un sanācijas plānu

Atdzimšanas scenārijs	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EBITDAR (milj. EUR)		[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
EBIT (milj. EUR)		([XXX])	([XXX])	[XX]	[XXX]	[XXX]

([111]) *EBIT* izmantošana neto rezultāta aproksimācijai ir konservatīva, jo *EBIT* neņem vērā parāda procentu un nodokļu ietekmi. Turklāt ne visi neto rezultāti obligāti nonāk atpakaļ pie ieguldītāja kā dividendes. Tāpēc pilna *EBIT* rādītāja izmantošana noteikti ir augšējā robeža.

([112]) Atdzimšanas scenārijs un sanācijas plāns aptver atšķirīgu periodu, ņemot vērā, ka atdzimšanas scenārijs tika izstrādāts vienu gadu vēlāk. Tomēr abos plānos ir paredzēts piecu gadu periods, kurā *Alitalia* no maksātnespējas varētu nonākt līdz stabilai rentabilitātei. Tāpēc abi plāni ir ļoti līdzīgi, un var pieņemt, ka arī sanācijas plāna īstenošanu varētu saskaņot ar atdzimšanas scenāriju.

([113]) Kā aprēķināts *Leonardo* pētījuma 99. lpp. Attiecīgais diskonta koeficients, kas jāņem vērā, ir *Alitalia WACC* pašu kapitāla komponents, jo ieguldītāji ņemtu vērā šo vidējo kapitāla cenu. Naudas piedāvājums *Alitalia* iegādei ir aprēķināts, pamatojoties uz paredzamo pašu kapitāla vērtību, ko varētu iegūt pēc pārstrukturēšanas.

Pašu kapitāla vērtība (milj. EUR)						[XXX]
EBIT + pašu kapitāla vērtība (milj. EUR)		([XXX])	([XXX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
NPV (milj. EUR)	**[XXX]**					

Sanācijas plāns	2017	2018	2019	2020	2021
EBITDAR (milj. EUR)	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
EBIT (milj. EUR)	([XXX])	([XX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
Pašu kapitāla vērtība (milj. EUR)					[XXX]
EBIT + pašu kapitāla vērtība (milj. EUR)	([XXX])	([XX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
NPV (milj. EUR)	**[XXX]**				
Pašu kapitāla izmaksas	[XX,XX] %				

Avoti
Pašu kapitāla izmaksas: *Leonardo* pētījums, 99. lpp.
EBITDAR un *EBIT* – sanācijas plāns: atbilde uz 2018. gada 17. septembra pieprasījumu, *Allegato 5 bis*, 9. lpp.
EBITDAR un *EBIT* nomas maksas – atdzimšanas scenārijs: *Leonardo* pētījums, 66. lpp.

(320) Abos gadījumos pašu kapitāla vērtības samazinājumu nosaka laika periods, kas nepieciešams, lai sasniegtu stabilu rentabilitāti, kura ir pamatā pozitīvai pašu kapitāla vērtībai pēdējā, 2022. gadā, un negatīvās *EBIT* periodi, kuri nepieciešami, lai finansētu pirmos darbības gadus.

(321) Aprakstītās korekcijas liecina, ka, pamatojoties uz iespējamajiem *Alitalia* scenārijiem un ņemot vērā *Alitalia* rentabilitātes atjaunošanai nepieciešamo pārstrukturēšanas periodu, būtu bijis ticams par *Alitalia* sagaidīt naudas piedāvājumu, kas nepārsniegtu [XXX]–[XXX] miljonus EUR. Šis diapazons ir krietni zemāks par robežvērtību, kas nepieciešama sākotnējā aizdevuma un procentu atmaksai, t. i., [XXX] miljoniem EUR (255. apsvērums). Pamatojoties uz šo aplēsi par iespējamo naudas piedāvājumu *Alitalia* pārdošanai, tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu piešķīris sākotnējo aizdevumu, jo nebija izredžu, ka sākotnējais aizdevums tiktu atmaksāts pilnvērtīgi.

5.1.4.2.3.4.3.4. Secinājumi par to, vai sākotnējais aizdevums būtu bijis atbilstošs tirgus apstākļiem pārdošanas scenārijā

(322) Lai sākotnējais aizdevums atbilstu tirgus apstākļiem pārdošanas scenārija gadījumā, *Alitalia* pieejamajiem naudas līdzekļiem sešu mēnešu termiņa beigās bija jābūt lielākiem nekā parāda atmaksas summai 630 miljonu EUR apmērā, kas ir 600 miljonu EUR aizdevuma un 10 % procentu summa sešu mēnešu termiņa beigās (18. apsvērums).

(323) Pamatojoties uz sākotnējā aizdevuma pieteikumā sniegtajiem pierādījumiem, ārkārtas administratori paredzēja, ka *Alitalia* izmantos lielāko daļu sākotnējā aizdevuma un sešu mēnešu termiņa beigās aviosabiedrībai naudas līdzekļu veidā paliks 3 miljoni EUR (sk. 246.–248. apsvērumu). Tādējādi, lai sākotnējais aizdevums atbilstu tirgus apstākļiem, paredzamajai *Alitalia* pārdošanas cenai ir jābūt lielākai par 627 miljoniem EUR, kas atbilst 630 miljonu EUR parāda atmaksas summai, no kuras atskaitīti paredzamie pieejamie naudas līdzekļi sešu mēnešu termiņa beigās.

(324) Komisija rekonstruēja iespējamos *Alitalia* kā saimniecisko darbību turpinošas sabiedrības pārdošanas ieņēmumus, pamatojoties uz pieejamajiem pierādījumiem, ko bija iesniegusi Itālija, un savu vērtējumu. Komisijas veiktā rekonstrukcija balstījās uz informāciju, kas sākotnējā aizdevuma piešķiršanas brīdī bija pieejama aizdevējam, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos (*ex ante* pierādījumi), kā arī *ex post* pierādījumiem kā kritēriju.

(325) Saskaņā ar aplēsi, ko Komisija ieguva no Itālijas iesniegtajiem *ex ante* pierādījumiem, proti, apliecinājuma ziņojuma, *Alitalia* uzņēmuma vērtība 2016. gada 31. decembrī bija vismaz [X XXX,X] miljoni EUR. Tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu pieņēmis šo uzņēmuma vērtību kā potenciālo pārdošanas cenu, jo pārdošanas brīdī aktīviem bija piesaistītas saistības un to apjoms sākotnējā aizdevuma piešķiršanas brīdī bija neskaidrs. Tirgus ekonomikas dalībnieks būtu novērtējis *Alitalia*, pamatojoties uz reālistiskākām rentabilitātes prognozēm, nekā norādīts sanācijas plānā. Konkrētāk, scenārijā, kurā *Alitalia* līdz 2021. gadam spētu kļūt tikpat rentabla kā līdzvērtīgas sabiedrības, TED *Alitalia* vērtību būtu noteicis ne vairāk kā [XXX,X] miljonu EUR apmērā (sk. 281. apsvērumu). Turklāt aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, būtu uzskatījis, ka no uzņēmuma vērtības būtu jāatskaita dažas saistības, t. i., tās, kas tiktu piemērotas *Alitalia* ārkārtas administrēšanas gadījumā.

(326) Pamatojoties uz papildu *ex ante* pierādījumiem, proti, 303.–321. apsvērumā sniegto novērtējumu, izmantojot publiski pieejamos *ex ante* datus, Komisija aprēķināja, ka *Alitalia* pārdošanas cena nepārsniedza [XXX] miljonus EUR. Šā novērtējuma pamatā ir reālistiskākas rentabilitātes prognozes, nekā norādīts apliecinājuma ziņojumā, tajā izmantotas aviācijas nozarē izplatītas vērtēšanas metodes un ņemtas vērā *Alitalia* aktīviem piesaistītās saistības.

(327) Šo aplēsi apstiprina arī *Leonardo* pētījumā veiktais novērtējums (284.–297. apsvērums) un piedāvājumi iegādāties *Alitalia* daļas (298.–302. apsvērums).

(328) Kopumā, pamatojoties uz *ex ante* pierādījumiem, *Alitalia* kā darbību turpinošas sabiedrības pārdošanas cena ir ievērojami zemāka par 627 miljoniem EUR, kas būtu nepieciešami sākotnējā aizdevuma piešķiršanai, lai nodrošinātu atbilstību tirgus ekonomikas dalībnieka principam (255. apsvērums).

(329) Komisija arī norāda, ka *ex ante* novērtējums un *Leonardo* pētījums attiecas attiecīgi uz visu *Alitalia* pirms ārkārtas administrēšanas procedūras uzsākšanas un uz tās lielāko pārdodamo daļu (t. i., vienoto daļu). Tomēr privātu ieguldītāju varētu interesēt mazāks aktīvu apjoms, kā rezultātā pārdošanas ieņēmumi varētu būt vēl mazāki nekā tie, kas izriet no visa uzņēmuma novērtējuma.

(330) Komisija norāda, ka papildus *Alitalia* pārdošanas cenas kvantitatīvajām aplēsēm tirgus ekonomikas dalībnieks, iespējams, būtu aizdevis mazāk nekā 100 % no prognozētās pārdošanas cenas, ņemot vērā būtiskās neskaidrības par pārdošanas vai reorganizācijas ieņēmumiem un attiecīgo procedūru pabeigšanas termiņiem. Pamatojoties uz pieejamajiem pierādījumiem, pārdošanas vai reorganizācijas pabeigšana sešu mēnešu aizdevuma termiņa laikā būtu bijis ļoti vērienīgs mērķis. Tirgus ekonomikas dalībnieks būtu ņēmis vērā, ka gadījumā, ja šis mērķis netiktu sasniegts, atmaksa tiktu atlikta, tiktu uzkrāti papildu procenti un, iespējams, būtu nepieciešams papildu aizdevums, ņemot vērā to, ka *Alitalia* turpinātu ciest zaudējumus (sk. 218. un turpmākos apsvērumus). Komisija norāda, ka pēdējais scenārijs faktiski īstenojās, kad Itālija piešķīra otro aizdevumu 300 miljonu EUR apmērā, kā paskaidrots šā lēmuma 1.2. un 2. iedaļā.

(331) Pamatojoties uz minētajiem pierādījumiem, Komisija secina, ka sākotnējais aizdevums neatbilst tirgus apstākļiem, jo sākotnējā aizdevuma piešķiršanas brīdī paredzamie pārdošanas ieņēmumi kopā ar paredzamajiem pieejamajiem naudas līdzekļiem bija mazāki par 630 miljoniem EUR, kas ir pamatsummas un procentu summa. Šā iemesla dēļ Komisija arī uzskata, ka nav nepieciešams novērtēt, vai 10 % procentu likme atbilst tirgus apstākļiem, jo aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, sākotnējo aizdevumu nebūtu piešķīris vispār. Tāpēc Komisija secina, ka visa sākotnējā aizdevuma summa radīja priekšrocības *Alitalia*.

(332) Visbeidzot, Komisija norāda, ka pārdošanas scenārija secinājumi atbilst pārstrukturēšanas scenārija secinājumiem un tos vēl vairāk pamato. Konkrētāk, uzņēmējdarbības plānos, kas ir pamatā uzņēmuma vērtības aplēsēm apliecinājuma ziņojumā (4.2.1.3. iedaļa) un *Leonardo* pētījumā (4.2.2.1. iedaļa), pirmajā gadā sabiedrībai norādītas negatīvas naudas plūsmas. Tādējādi, pat ja ārkārtas administratori būtu spējuši pārstrukturēt *Alitalia* saskaņā ar šiem uzņēmējdarbības plāniem, sākotnējais aizdevums būtu sedzis plānošanas perioda pirmajā gadā paredzētos zaudējumus. Līdz ar to sākotnējā aizdevuma atmaksas termiņa beigu datumā (t. i., 2017. gada 5. novembrī) *Alitalia* nebūtu bijis pietiekami daudz naudas, lai atmaksātu sākotnējo aizdevumu un procentus.

5.1.4.2.3.4.3.5. Pierādījumi par *Alitalia* vērtību likvidācijas scenārija gadījumā

(333) Starp dažādiem risinājumiem *Alitalia* situācijai *Alitalia* vadība 2016. gada decembrī pirms pieteikšanās ārkārtas administrēšanas procedūras uzsākšanai apsvēra sabiedrības likvidāciju ārpus bankrota procedūras kā alternatīvu sanācijas plānam ([114]). Saskaņā ar šo scenāriju aplēstā aktīvu vērtība būtu [mazāk nekā divi] miljardi EUR, bet saistību vērtība būtu [vairāk nekā trīs] miljardi EUR, tādējādi neto vērtība būtu aptuveni mīnus [1–2] miljardi EUR. Turklāt vadība lēsa, ka, pieskaitot iespējamās saistības, kas saistītas ar līzinga līgumiem un darbinieku atlaišanu, *Alitalia* likvidācijas izmaksas būtu sasniegušas [vairāk nekā četrus] miljardus EUR.

(334) Vadības aplēstā aktīvu vērtība [1–2] miljardu EUR apmērā, kas sanācijas plānā ir aprakstīta likvidācijas scenārijā, izriet no katra *Alitalia* bilancē esošā aktīva atsevišķas pārdošanas pa daļām, pieņemot, ka aktīviem tiks noteikta konkrēta cena. Piemēram, īpašumā esošā gaisa kuģu flote tiek novērtēta, izmantojot tās pašreizējo ekspluatācijas vidusposma tirgus vērtību, kas vēl par 20 % samazina ar to saistītos tehniskās apkopes un kapitālā remonta izdevumus. Iznomātās flotes novērtētā vērtība ir nulle, tāpat kā nemateriālie aktīvi, pašu kapitāla daļas un citi īpašie aktīvi (piemēram, atliktie nodokļu kredīti, nauda ar ierobežotu pieejamību utt.).

(335) Komisija uzskata, ka TED nebūtu piešķīris sākotnējo aizdevumu, paļaujoties uz aktīvu vērtību likvidācijas scenārijā.

(336) Pirmkārt, *Alitalia* vadība norādīja, ka šis novērtējums bija provizorisks un to bija nepieciešams apstiprināt, veicot analīzi. Otrkārt, lai gan ārkārtas administrācija iesaldē sabiedrības finanšu saistības, nav skaidrs, cik liela daļa no [vairāk nekā trīs] miljardu EUR saistībām un papildu neparedzētiem prasījumiem paliktu. Treškārt, ieņēmumi, kas tiktu gūti, likvidācijas scenārijā pārdodot aktīvus pa daļām, tiktu realizēti pakāpeniski un ilgā laikposmā, jo īpaši ņemot vērā kreditoru ierobežotās tiesības izpildīt savus prasījumus pret sabiedrību, kurai piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra (sk. 47. apsvērumu).

(337) Itālijas iestādes bija arī pasūtījušas pētījumu, lai ārkārtas administrēšanas procedūras laikā novērtētu *Alitalia* likvidācijas vērtību. Šo pētījumu bija paredzēts sadalīt divās daļās. Pirmā daļa, kas tika sagatavota un iesniegta Komisijai, ietvēra tikai kvalitatīvus elementus, un otrajā daļā, ko Komisija nesaņēma, bija paredzēts sniegt kvantitatīvu likvidācijas vērtības novērtējumu. Likvidācijas pētījuma pirmās daļas pēdējā iedaļā ir salīdzināti ieņēmumi no *Alitalia* pārdošanas saskaņā ar likvidācijas scenāriju un saimnieciskās darbības turpināšanas scenāriju. Šis salīdzinājums ir kvalitatīvs pēc būtības, bet skaidri norāda, ka ieņēmumi no *Alitalia* pārdošanas likvidācijas gadījumā būtu mazāki nekā saimnieciskās darbības turpināšanas gadījumā.

(338) Turklāt Komisija ir novērtējusi, vai saskaņā ar tiesību aktiem, kas reglamentē ārkārtas administrēšanas procedūru, TED varētu panākt maksājuma izpildi, piemēram, piespiedu kārtā veicot *Alitalia* likvidāciju. Itālijas iestādes 2019. gada 3. jūnija vēstulē norādīja, ka Itālijas tiesību akti neļauj kreditoriem pieprasīt ārkārtas administrēšanas procedūras pārveidošanu par bankrota procedūru. Saskaņā ar Likumdošanas dekrēta Nr. 270/99 69. un 70. pantu ārkārtas administrēšanas procedūras pārveidošanu par bankrota procedūru var pieprasīt kompetentā tiesa, rīkojoties vai nu pēc savas iniciatīvas, vai arī pēc ārkārtas administratoru pieprasījuma. Lai gan šī tiesa var rīkoties pēc savas iniciatīvas, Itālijas tiesību aktos tomēr nav paredzēta iespēja kreditoram ierosināt *Alitalia* likvidāciju.

(339) Ņemot vērā iepriekš minēto un arī to, ka, apsverot paredzamos ieņēmumus no pārdošanas gadījumā, ja sabiedrība turpina saimniecisko darbību, nav izpildīti TED testa nosacījumi, Komisija uzskata, ka TED tests netiktu izpildīts arī sabiedrības daļējas likvidācijas hipotēzes gadījumā.

([114]) Likvidācijas scenārijs ir izklāstīts tajā pašā dokumentā, kurā aprakstīts sanācijas plāns.

5.1.4.2.4. Papildu 300 miljonu EUR aizdevuma novērtējums

(340) Neskarot 189.–191. apsvērumā minēto novērtējumu, šajā iedaļā Komisija piemēros TED testu otrajam aizdevumam atsevišķi, t. i., skatot to kā atsevišķu un no sākotnējā aizdevuma neatkarīgu pasākumu ([115]). Piemērojot šo TED testu, Komisija atzīst, ka salīdzinājumā ar sākotnējā aizdevuma piešķiršanas brīdī zināmajiem faktiem 2017. gada 16. oktobrī, t. i., otrā aizdevuma piešķiršanas brīdī, TED būtu zināmi šādi papildu fakti:

a) ārkārtas administratori jau bija nolēmuši pārdot *Alitalia*, nevis to pārstrukturēt;

b) ārkārtas administratori bija saņēmuši piedāvājumus par pārdodamajām *Alitalia* daļām (4.2.2.3. iedaļa), bet tas nenoveda pie sabiedrības faktiskas pārdošanas;

c) ārkārtas administratoriem bija pieejams *Leonardo* pētījums un tajā ietvertais *Alitalia* novērtējums (4.2.2.3. iedaļa);

d) pārdošanas procedūras pabeigšanas termiņš, kas sākotnēji bija 2017. gada 5. novembris, kurš sakrita ar sākotnējā aizdevuma atmaksas termiņu, tika pagarināts līdz 2018. gada 30. aprīlim;

e) *Alitalia* neatmaksāja ne sākotnējo aizdevumu, ne uzkrātos procentus;

f) 2017. gada 30. septembrī *Alitalia* rīcībā bija [180–220] miljoni EUR naudas līdzekļu papildus pieejamajiem [300–400] miljoniem EUR no sākotnējā aizdevuma 600 miljoniem EUR.

(341) Saskaņā ar Savienības Tiesas judikatūru ([116]) Komisijas vērtējumā nav ņemti vērā ieguvumi un saistības, kas izriet no sākotnējā aizdevuma. Tā kā sākotnējais aizdevums ir atbalsts, attiecīgie ieguvumi un saistības attiecas uz valsti kā valsts varas nesēju, nevis kā uz tirgus ekonomikas dalībnieku.

(342) Tāpēc Komisija apsver, kāds būtu bijis *Alitalia* finansiālais stāvoklis, ja nebūtu sākotnējā aizdevuma 600 miljonu EUR apmērā. Saskaņā ar šo scenāriju 2017. gada 30. septembrī *Alitalia* būtu bijis negatīvs kases stāvoklis mīnus [30–50] miljonu EUR apmērā ([117]). Iespējams, 2017. gada 16. oktobrī *Alitalia* kases stāvoklis būtu bijis vēl sliktāks, jo sabiedrība strādāja ar zaudējumiem ([118]). Tā kā sabiedrība var darboties tikai tad, ja ienākošās naudas plūsmas ir lielākas par izejošajām, Komisija uzskata, ka bez sākotnējā aizdevuma *Alitalia* bankrots ir pamatots scenārijs.

(343) Tā kā bez sākotnējā aizdevuma *Alitalia* būtu bankrotējusi, otrā aizdevuma piešķiršanas brīdī tā vairs nebūtu saimniecisko darbību turpinoša sabiedrība, tāpēc neviens aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, nebūtu vispār apsvēris, vai tobrīd piešķirt otro aizdevumu. Tāpēc Komisija secina, ka TED testu nevar atsevišķi piemērot otrajam aizdevumam. Nākamajā iedaļā Komisija novērtēs abus aizdevumus kā vienotu un savstarpēji saistītu pasākumu.

5.1.4.2.5. Vispārējs novērtējums par abu sabiedrībai *Alitalia* piešķirto valsts aizdevumu mijiedarbību

(344) Šajā iedaļā Komisija veic vispārēju novērtējumu par abu valsts aizdevumu mijiedarbību. Turpmāk minētie fakti liecina, ka abi valsts aizdevumi ir cieši saistīti un tāpēc ir daļa no viena un tā paša pasākuma:

a) abu valsts aizdevumu piešķīrēja identitāte (Itālijas valsts);

b) Itālijas valsts proaktīvas rīcības trūkums, proti, netika veikts ekonomisks novērtējums abu valsts aizdevumu piešķiršanai, netika apsvērti nekādi kredīta aizsardzības pasākumi pēc tam, kad *Alitalia* termiņā neatmaksāja abus valsts aizdevumus un nemaksāja procentus (piemēram, likvidācija);

([115]) Sk., piemēram, 1998. gada 15. septembra spriedumu lietā *BP Chemicals*/Komisija, T-11/95, EU:T:1998:199, un 2015. gada 15. janvāra spriedumu lietā Francija/Komisija, T-1/12, EU:T:2015:17.

([116]) Sk., piemēram, 2013. gada 24. oktobra spriedumu lietā *Land Burgenland* u. c./Komisija, C-214/12 P, C-215/12 P un C-223/12 P, EU:C:2013:682.

([117]) –[XX] miljonu EUR kases stāvokļa vērtību iegūst, no 2017. gada 30. septembrī pieejamās naudas kopsummas atņemot [XXX] miljonus EUR no sākotnējā aizdevuma, t. i., [XXX] miljonus EUR ([XXX] miljonu EUR naudas līdzekļu un [XXX] miljonu EUR no neizmantotā sākotnējā aizdevuma summa).

([118]) Komisija norāda, ka viens no *ex post* kritērijiem ir tas, ka *Alitalia* 2017. gada septembrī un oktobrī faktiski zaudēja attiecīgi [XX] miljonus EUR un [XX] miljonus EUR.

c) abu attiecīgo valsts aizdevumu hronoloģija – tie piešķirti ar mazāk nekā sešu mēnešu starpību;

d) abu valsts aizdevumu mērķis kā daļa no stratēģijas atbalstīt un saglabāt *Alitalia* tirgū līdz tās aktīvu pārdošanai, nodrošināt tās darbību un darbvietas, faktiski automātiski sedzot tās naudas līdzekļu vajadzības neatkarīgi no aizdevumu atmaksas iespējamības. Šī stratēģija ir izklāstīta arī vairākos politiskos paziņojumos (sk. 5.1.4.1. iedaļu);

e) *Alitalia* finansiālā un riska situācija laikā, kad tika pieņemti lēmumi saistībā ar katru no valsts aizdevumiem ([119]).

(345) 340.–343. apsvērumā sniegtā Komisijas analīze ir papildu pamatojums argumentam, ka otrais aizdevums ir nesaraujami saistīts ar sākotnējo aizdevumu. No minētās analīzes izriet, ka TED testu nevar piemērot otrajam aizdevumam atsevišķi, jo tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu nonācis Itālijas valsts situācijā, ja nebūtu piešķirts sākotnējais aizdevums. Tāpēc otrais aizdevums ir daļa no tā paša pasākuma kā sākotnējais aizdevums, jo otrais aizdevums nebūtu pastāvējis bez sākotnējā.

(346) Ņemot vērā, ka abi valsts aizdevumi ir daļa no viena pasākuma, Komisija secina – ja sākotnējais aizdevums rada priekšrocību *Alitalia*, tad arī papildu 300 miljonu EUR aizdevums rada priekšrocību *Alitalia*.

Secinājums par priekšrocības esību

(347) Rezumējot – Komisija secina, ka, pirmkārt, diviem sabiedrībai *Alitalia* piešķirtajiem valsts aizdevumiem nav piemērojams TED tests. Otrkārt, pat ja šis tests būtu piemērojams, Komisija konstatē, ka TED tests netiek izpildīts ne attiecībā uz abiem valsts aizdevumiem kopā, ne attiecībā uz katru no tiem atsevišķi. Attiecīgi Komisija secina, ka neviens TED nebūtu piešķīris sākotnējo aizdevumu un papildu 300 miljonu EUR aizdevumu, ņemot vērā to, ka nebija izredžu tos atgūt.

(348) Komisija arī norāda, ka abu valsts aizdevumu noteikumi un nosacījumi, piemēram, pamatsummas atmaksas datums un procentu maksājums, tika pastāvīgi atlikti un ka Itālijas iestāžu galvenais mērķis bija arvien nodrošināt *Alitalia* likviditāti neatkarīgi no attiecīgajiem apstākļiem. Tādējādi Komisija secina, ka abi valsts aizdevumi ir uzskatāmi par Itālijas valdības dotācijām, kas piešķirtas, lai atbalstītu *Alitalia* darbības turpināšanu.

(349) Kopumā, tā kā Komisija uzskata, ka TED tests abiem valsts aizdevumiem nav piemērojams un ka, pat ja šis tests būtu piemērojams, tas netiktu izpildīts, jo neviens tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu piešķīris šos aizdevumus *Alitalia*, Komisija secina, ka Itālijas valsts radīja tādu priekšrocību *Alitalia*, kas ir vienāda ar abu aizdevumu nominālvērtību, t. i., 900 miljoniem EUR.

5.1.5. *Konkurences kropļošana un ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm*

(350) LESD 107. panta 1. punktā noteikts, ka, ja pasākums rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un iespaido Savienības iekšējo tirdzniecību, tas uzskatāms par valsts atbalstu ([120]).

(351) Uzskata, ka valsts piešķirts pasākums rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, ja tas var uzlabot atbalsta saņēmēja konkurētspēju salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, ar kuriem tas konkurē. Tādēļ ir pietiekami, ka atbalsts ļauj saņēmējam saglabāt spēcīgāku konkurētspēju, nekā tas būtu bijis, ja atbalsts netiktu sniegts.

(352) Kā norādīts ārkārtas administrēšanas programmā, *Alitalia Group* ir galvenā Itālijas aviosabiedrība. Proti, *Alitalia* tirgus daļa veidoja 12,6 % no kopējā pasažieru pārvadājumu apjoma no Itālijas un uz Itāliju (32,6 %, ņemot vērā tikai pārvadājumus valsts tīklā), un 2017. gada pirmajos 10 mēnešos tā pārvadāja aptuveni 18,5 miljonus pasažieru (16,3 miljonus – *Alitalia* un 2,2 miljonus – *Cityliner*), no kuriem 55 % tika pārvadāti iekšzemes maršrutos, 32 % –

([119]) Sk., piemēram, Vispārējās tiesas 1998. gada 15. septembra spriedumu lietā *BP Chemicals*/Komisija, T-11/95, EU:T:1998:199, 170. un 171. punkts, un Tiesas 2013. gada 19. marta spriedumu lietā *Bouygues* un *Bouygues Télécom*/Komisija u. c., apvienotās lietas C-399/10 P un C-401/10 P, EU:C:2013:175, 103. un 104. punkts.

([120]) 1998. gada 30. aprīļa spriedums lietā *Het Vlaamse Gewest*/Komisija, T-214/95, EU:T:1998:77.

starptautiskajos maršrutos un 13 % starpkontinentālajos maršrutos. 2017. gada pirmajos 10 mēnešos *Alitalia* veica lidojumus uz 94 galamērķiem, tai skaitā uz 26 galamērķiem Itālijā un 68 galamērķiem citur pasaulē, kopumā veicot vairāk nekā 4 200 lidojumu nedēļā. Saskaņā ar 2018. gada septembrī publicēto ārkārtas administratoru ceturkšņa pārskatu ([121]) Itālijas pasažieru gaisa pārvadājumu tirgus ir ļoti konkurētspējīgs, un to cita starpā raksturo zemo cenu pārvadātāju lielā izplatība iekšzemes (visaugstākā Eiropā) un Eiropas iekšējā tirgū.

(353) Tādējādi Komisija uzskata, ka abi valsts aizdevumi ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo tie attiecas uz *Alitalia* – sabiedrību, kuras veiktie pārvadājumi pēc savas būtības tieši skar tirdzniecību un aptver vairākas dalībvalstis, kā norādīts iepriekš. Tie arī rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus iekšējā tirgū, jo tie attiecas tikai uz vienu sabiedrību, kas konkurē ar citām aviosabiedrībām Eiropas tīklā.

Secinājums par atbalsta esību

(354) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka abi valsts aizdevumi ietver atbalstu saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu, un tāpēc novērtēs tā likumību un saderību ar iekšējo tirgu. Atbalsta tiešais saņēmējs ir *Alitalia* un tā *Alitalia Group* daļa, kas valsts atbalsta noteikumu piemērošanas nolūkā veido saimniecisko vienību. Šādā gadījumā šo saimniecisko vienību uzskata par attiecīgo uzņēmumu, kas gūst labumu no atbalsta pasākuma. Lai noteiktu, vai saimniecisko vienību veido vairākas struktūras, Savienības tiesas izvērtē, vai pastāv kontrolpakete vai funkcionālas, saimnieciskas un institucionālas saistības.

5.2. **Atbalsta likumība**

(355) Komisija atzīmē, ka abi valsts aizdevumi tika piešķirti *Alitalia* pirms to paziņošanas Komisijai. Tādējādi abi valsts aizdevumi tika piešķirti, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu un tajā noteiktos nogaidīšanas pienākumus.

(356) Tāpēc, tā kā ir konstatēts, ka abi valsts aizdevumi ir atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, Komisija secina, ka tie ir nelikumīgs valsts atbalsts.

6. **ATBALSTA SADERĪBA**

(357) Ciktāl abi valsts aizdevumi ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, Komisijai ir jānovērtē, vai šo atbalstu var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

(358) Valsts atbalstu uzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja tas atbilst kādam no Līguma 107. panta 2. punktā uzskaitītajiem pamatojumiem, un to var uzskatīt par saderīgu, ja Komisija konstatē, ka tas atbilst kādam no Līguma 107. panta 3. punktā uzskaitītajiem pamatojumiem.

(359) Tomēr tieši dalībvalstij, kas piešķīrusi atbalstu, ir pienākums pierādīt, ka piešķirtais valsts atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu ([122]).

6.1. **Novērtējums saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu un jo īpaši saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm**

6.1.1. *Atbilstība saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu un Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm*

(360) Itālija uzskata, ka, ja abi valsts aizdevumi būtu uzskatāmi par valsts atbalstu, tie būtu jāvērtē kā glābšanas atbalsts saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm, jo *Alitalia* ir grūtībās nonācis uzņēmums, un saskaņā ar minētajām pamatnostādnēm tie būtu saderīgi ar iekšējo tirgu. Minētajās pamatnostādnēs ir paredzēti noteikumi un nosacījumi glābšanas un pārstrukturēšanas atbalsta saderības novērtēšanai saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

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

([122]) Spriedums lietā T-68/03 *Olympiaki Aeroporia Ypiresies*/Komisija, EU:T:2007:253, 34. punkts.

(361) Pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, Komisija var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu valsts atbalstu, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību attīstību Eiropas Savienībā, ja šādam atbalstam nav tāda nelabvēlīga iespaida uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm.

(362) Šajā lietā Komisija ir novērtējusi pasākuma saderību saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu un jo īpaši saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm.

(363) Komisija konstatē, ka aviosabiedrība *Alitalia* ir uzskatāma par grūtībās nonākušu uzņēmumu saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punkta c) apakšpunktu, jo attiecīgajā laikposmā tā bija pasludināta par maksātnespējīgu (41. apsvērums). Tādēļ vienīgais pamatojums atbalsta saderības novērtēšanai ir glābšanas un pārstrukturēšanas atbalsts saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm.

(364) Šajā gadījumā svarīgi ir divi minētajās pamatnostādnēs noteiktie atbalsta veidi, proti, glābšanas atbalsts un pārstrukturēšanas atbalsts.

(365) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 26. punktu glābšanas atbalsts pēc savas būtības ir neatliekams un pagaidu atbalsts. Tā galvenais mērķis ir dot grūtībās nonākušam uzņēmumam iespēju turpināt darbību to neilgo laiku, kas nepieciešams pārstrukturēšanas vai likvidācijas plāna izstrādei.

(366) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 27. punktu pārstrukturēšanas atbalsts bieži nozīmē ilgāku atbalstu un tam jāatjauno saņēmēja ilgtermiņa dzīvotspēja, balstoties uz realizējamu, konsekventu un vērienīgu pārstrukturēšanas plānu, līdztekus paredzot pietiekamu pašu ieguldījumu un sloga sadali un ierobežojot iespējamos konkurences kropļojumus.

(367) Lai gan Itālija apgalvoja, ka abi valsts aizdevumi varētu būt glābšanas atbalsts (ja tie vispār ir atbalsts), tā nav apgalvojusi, ka tie varētu būt pārstrukturēšanas atbalsts. Turklāt Itālija nav iesniegusi nekādus elementus, kas pierādītu, ka šie aizdevumi atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs noteiktajiem pārstrukturēšanas atbalsta kritērijiem.

(368) Lai glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu varētu uzskatīt par saderīgu ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm, tam jāatbilst kumulatīvam kritēriju kopumam, kas noteikts pamatnostādņu 3. iedaļā.

6.1.2. *Glābšanas atbalsta saderība*

(369) Attiecībā uz glābšanas atbalstu Komisija lēmumā par procedūras sākšanu provizoriski secināja, ka neviens no diviem valsts aizdevumiem nav saderīgs, jo tie neatbilst trīs Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu kritērijiem: i) piemērotība (38. punkta c) apakšpunkts un 55. punkta d) apakšpunkts); ii) samērīgums (38. punkta e) apakšpunkts); iii) ietekme uz konkurenci un tirdzniecību (38. punkta f) apakšpunkts).

(370) Attiecībā uz piemērotību Komisija savā lēmumā par procedūras sākšanu konstatēja, ka sākotnējais aizdevums netika atmaksāts sešu mēnešu laikā pēc pirmā maksājuma veikšanas *Alitalia*, t. i., līdz 2017. gada 4. novembrim, ka atmaksas termiņš tika pagarināts par vairāk nekā gadu un ka tika piešķirts papildu 300 miljonu EUR aizdevums.

(371) Komisija norāda, ka nav izpildīts piemērotības kritērijs, lai abus valsts aizdevumus kvalificētu kā glābšanas atbalstu, jo nav izpildīti Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 55. punktā izklāstītie nosacījumi: a) divi valsts aizdevumi nav atmaksāti sešu mēnešu laikā pēc to piešķiršanas; b) nav bijis pārstrukturēšanas plāna Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.1.2. iedaļas nozīmē; c) nav bijis likvidācijas plāna Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 55. punkta d) apakšpunkta iii) punkta nozīmē. Konkrētāk:

a) šā lēmuma pieņemšanas dienā nav atmaksāts ne sākotnējais 2017. gada 2. maijā piešķirtais aizdevums, ne 2017. gada 16. oktobrī piešķirtais papildu 300 miljonu EUR aizdevums;

b) Itālijas iestādes nav oficiāli iesniegušas Komisijai pārstrukturēšanas plānu, kura mērķis būtu atjaunot *Alitalia* ilgtermiņa dzīvotspēju, kā noteikts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 55. punkta d) apakšpunkta ii) punktā; kā arī

c) Itālijas iestādes nav oficiāli iesniegušas Komisijai nekādu plānu par *Alitalia* likvidāciju (likvidācijas plānu) pieņemamā laikposmā, kā noteikts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 55. punkta d) apakšpunkta iii) punktā. Šajā ziņā ārkārtas administrēšanas programma nav likvidācijas plāns, ņemot vērā tās termiņu un lielo rīcības brīvību, kas dota piedāvājuma iesniedzējam iegādājamo aktīvu apmēra izvēlē.

(372) Tā kā glābšanas atbalsta nosacījumi ir kumulatīvi, Komisija (bez vajadzības pārbaudīt pārējos kritērijus) secina, ka neviens no abiem valsts aizdevumiem nav kvalificējams kā glābšanas atbalsts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē. Tāpēc nevienu no abiem valsts aizdevumiem nevar uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar minētajās pamatnostādnēs paredzētajiem noteikumiem par glābšanas atbalstu.

6.1.3. *Pārstrukturēšanas atbalsta saderība*

(373) Attiecībā uz pārstrukturēšanas atbalstu, kā norādīts 371. apsvēruma b) punktā, Itālijas iestādes nav iesniegušas Komisijai pārstrukturēšanas plānu, kura mērķis būtu atjaunot aviosabiedrības ilgtermiņa dzīvotspēju, vai likvidācijas plānu, kas paredzētu *Alitalia* aktīvu pārdošanu un turpmāku sabiedrības likvidāciju pieņemamā laikposmā, kā noteikts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 55. punkta d) apakšpunkta ii) un iii) punktā.

(374) Neraugoties uz iepriekš minēto, Komisija pārbaudīs, vai kāds no Itālijas iesniegtajiem dokumentiem varētu būt pārstrukturēšanas plāns. Vienīgais dokuments, ko varētu uzskatīt par šādu plānu, ir ārkārtas administrēšanas programma (sk. 43. apsvērumu).

(375) Itālija paziņoja, ka noteikumi par maksātnespējas ārkārtas administrēšanu neprasa ārkārtas administratoriem izstrādāt pārstrukturēšanas plānu, lai gan *Alitalia* pircējs pārdošanas procesa beigās varētu izstrādāt uzņēmējdarbības plānu.

(376) Komisija uzskata, ka ārkārtas administrēšanas programmu nevar uzskatīt par realizējamu, konsekventu un vērienīgu pārstrukturēšanas plānu *Alitalia* ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanai saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.1.2. iedaļu, bet tikai par programmu, kuras mērķis ir saglabāt *Alitalia* dzīvotspēju līdz tās darbībā esošo aktīvu pārdošanas pabeigšanai. Tajā nav izklāstīta nekāda *Alitalia* darbības reorganizācija vai racionalizācija, kā arī nav norādīts veids, kā atjaunot tās dzīvotspēju un konkurētspēju.

(377) Pati programma ir vērsta tikai uz *Alitalia* produktīvo aktīvu saglabāšanu, turpinot tās uzņēmējdarbību, ņemot vērā pārdošanas procesa pabeigšanu ([123]). Tā kā ārkārtas administrēšanas procedūra bija tikai sākuma stadijā un ņemot vērā programmas vispārējo makroekonomisko satvaru ([124]), tajā pat nav iekļauta (galīga un kvantitatīva) prognoze par *Alitalia* parādu nokārtošanu, pamatojoties uz gaidāmajiem ārkārtas administrēšanas procedūras rezultātiem.

(378) Attiecībā uz pārstrukturēšanas atbalsta samērīgumu, kā noteikts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 61. punktā, pārstrukturēšanas atbalsta apjoms un intensitāte jāierobežo līdz stingram minimumam, kas nepieciešams, lai veiktu pārstrukturēšanu, ņemot vērā saņēmēja, tā akcionāru vai uzņēmumu grupas, kurā tas ietilpst, esošos finanšu resursus. Jo īpaši jānodrošina pietiekams pašu ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksās un pietiekams sloga sadales līmenis.

(379) Itālija nav sniegusi nekādus pierādījumus, ka kāds ieguldītājs vai ieguldītāju grupa vēlētos sniegt jaunu "pašu ieguldījumu", kuram būtu jāatbilst atbalsta summai (vismaz abu valsts aizdevumu pamatsummai), kā noteikts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.5.2.1. iedaļā.

(380) Visbeidzot, saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 76. punktu, piešķirot pārstrukturēšanas atbalstu, ir jāveic konkurences kropļojumu ierobežošanas pasākumi, lai tādējādi panāktu, ka pēc iespējas tiek samazināta negatīvā ietekme uz tirdzniecības apstākļiem un pozitīvā ietekme pārsniedz negatīvo ietekmi.

([123]) Sk. ārkārtas administrēšanas programmas 6. lpp.
([124]) Sk. ārkārtas administrēšanas programmas 145. lpp.

(381) Itālijas iestādes nav ierosinājušas nekādus pasākumus, lai novērstu pārmērīgus konkurences kropļojumus (kompensācijas pasākumus), piemēram, pieejamo sēdvietu kilometru kapacitātes samazināšanu vai lidostu laika nišu skaita samazināšanu, kā noteikts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.6.2. iedaļā.

(382) Tā kā pārstrukturēšanas atbalsta nosacījumi ir kumulatīvi, Komisija (bez vajadzības izvērtēt citus pārstrukturēšanas atbalsta kritērijus) secina, ka neviens no abiem valsts aizdevumiem nav kvalificējams kā pārstrukturēšanas atbalsts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē, jo nav pierādījumu, ka:

a) kāds no Itālijas iesniegtajiem dokumentiem būtu uzskatāms par pārstrukturēšanas plānu, saskaņā ar kuru atjaunot *Alitalia* ilgtermiņa dzīvotspēju, kā noteikts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.1.2. iedaļā;

b) ieguldītājs būtu gatavs sniegt pašu ieguldījumu, kā noteikts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.5.2.1. iedaļā; un

c) tiks īstenoti kompensācijas pasākumi saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.6.2. iedaļu.

(383) Kopumā Komisija secina, ka divus valsts aizdevumus nevar uzskatīt par saderīgu glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu. Tā kā Itālija nav iesniegusi nekādus elementus, kas attiektos uz kādu citu saderības pamatojumu, Komisija secina, ka divi valsts aizdevumi nav saderīgi ar iekšējo tirgu.

7. **SECINĀJUMS**

(384) Komisija uzskata, ka pasākums, ko veido 600 miljonu EUR aizdevums un 300 miljonu EUR aizdevums, kas piešķirti par labu *Alitalia*, ir nesaderīgs atbalsts. Itālija ir nelikumīgi īstenojusi atbalsta pasākumu, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

8. **ATGŪŠANA**

(385) Ievērojot Savienības tiesu iedibināto judikatūru, Regulas (ES) 2015/1589 16. panta 1. punktā noteikts, ka tad, "kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja".

(386) Tādējādi, tā kā abi attiecīgie valsts aizdevumi tika piešķirti, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, un ir uzskatāmi par nelikumīgu un nesaderīgu atbalstu, tie būtu jāatgūst, lai atjaunotu stāvokli, kāds iekšējā tirgū bija pirms to piešķiršanas. Atgūšana būtu jāpiemēro laikposmam no dienas, kad atbalsts nonāca saņēmēja rīcībā, līdz faktiskajai atgūšanai. Par atgūstamo summu līdz tās faktiskās atgūšanas dienai būtu jāmaksā procenti.

(387) Kā noteikts 349. apsvērumā, visa abu valsts aizdevumu summa ir uzskatāma par priekšrocību, ko Itālija piešķīrusi *Alitalia*. Tāpēc šajā posmā jau var noteikt, ka atbalsta pamatsumma ir 900 miljoni EUR. Itālijai būs jāaprēķina atgūšanas procenti, sākot no dienas, kad atbalsts tika izmaksāts *Alitalia*, līdz atbalsta pamatsummas pilnīgai atmaksai. Procentu likme būtu jāaprēķina gan parāda pamatsummai, gan procentiem saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 ([125]) V nodaļu.

(388) Pienākums atmaksāt atbalstu un piemērojamos atgūšanas procentus, kas aprēķināti saskaņā ar 387. apsvērumā aprakstīto metodiku, rodas neatkarīgi no jebkādiem papildu procentiem, ko Itālija varētu pieprasīt no *Alitalia*, pamatojoties uz valsts tiesību aktiem vai līgumiem starp *Alitalia* un Itāliju. Tomēr Itālija nedrīkst piemērot valsts tiesību aktos vai līgumos ar saņēmēju ietvertu klauzulu vai noteikumu, lai atliktu atgūšanu ilgāk nekā četrus mēnešus pēc šā lēmuma paziņošanas vai samazinātu atgūstamo summu, kas ietver atbalsta pamatsummu 900 miljonu EUR apmērā, kurai pieskaitīti piemērojamie atgūšanas procenti.

([125]) Komisijas Regula (EK) Nr. 794/2004 (2004. gada 21. aprīlis), ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK Līguma 93. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

(389) Visbeidzot, Komisija atzīmē, ka valsts atbalsta noteikumu piemērošanas nolūkā *Alitalia* (tiešais noteiktās atbalsta pamatsummas saņēmējs) var veidot saimniecisku vienību ar citām *Alitalia Group* sabiedrībām, ņemot vērā iespējamo kontroli, ko īsteno *Alitalia* (sk. 354. apsvērumu). Komisija uzskata, ka Itālijai pirmām kārtām būtu jāatgūst no *Alitalia* nelikumīgais un nesaderīgais atbalsts, kas ticis piešķirts *Alitalia Group*. Ja atbalsta summu no *Alitalia* nav iespējams atgūt pilnā apmērā, Itālijai, lai nodrošinātu, ka, atgūstot atbalstu, tiek likvidēta piešķirtā priekšrocība un tiek atjaunots iepriekšējais stāvoklis tirgū, būtu jāatgūst visas atlikušās summas no jebkuras citas atsevišķas juridiskas personas, kas ir *Alitalia Group* daļa un kopā ar *Alitalia* veido vienu saimniecisku vienību,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Aizdevums 600 miljonu EUR apmērā un aizdevums 300 miljonu EUR apmērā, ko Itālija attiecīgi 2017. gada 2. maijā un 2017. gada 16. oktobrī piešķīra par labu *Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria*, ir valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē. Itālija ir nelikumīgi īstenojusi minēto atbalstu, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu.

2. pants

Valsts atbalsts 600 miljonu EUR un 300 miljonu EUR aizdevumu veidā, kas attiecīgi 2017. gada 2. maijā un 2017. gada 16. oktobrī piešķirts par labu *Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria*, nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

3. pants

1. Itālija atgūst 1. panta 2. punktā minēto nesaderīgo atbalstu no saņēmēja.

2. Atgūstamajām summām pieskaita procentus par laikposmu, kas sākas dienā, kad summas nodotas saņēmēja rīcībā, un beidzas to faktiskās atgūšanas dienā.

3. Šā panta 2. punktā minēto procentu likmi aprēķina gan parāda pamatsummai, gan procentiem saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 794/2004 V nodaļu.

4. pants

1. Šā lēmuma 1. panta 2. punktā minēto atbalstu atgūst nekavējoties un faktiski.

2. Itālija nodrošina šā lēmuma īstenošanu četru mēnešu laikā no tā paziņošanas dienas.

5. pants

1. Divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas Itālija iesniedz šādu informāciju:

a) no saņēmēja atgūstamā kopējā summa (pamatsumma un atgūšanas procenti);

b) šā lēmuma izpildei jau veikto vai plānoto pasākumu sīks apraksts; kā arī

c) dokumenti, kas apliecina, ka saņēmējam ir pieprasīts atmaksāt atbalstu.

2. Itālija informē Komisiju par to, kā norit valsts pasākumi, kas noteikti šā lēmuma īstenošanai, līdz ir pabeigta 1. panta 2. punktā minētā atbalsta atgūšana. Pēc Komisijas vienkārša pieprasījuma tā nekavējoties iesniedz informāciju par veiktajiem vai plānotajiem pasākumiem šā lēmuma izpildei. Tā arī sniedz sīku informāciju par atbalsta summām un atgūšanas procentiem, kas jau ir atgūti no saņēmēja.

6. pants

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Briselē, 2021. gada 10. septembrī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Margrethe VESTAGER