KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2022/795

2021 m. rugsėjo 10 d.

dėl valstybės pagalbos SA.48171 (2018/C) (ex 2018/NN, ex 2017/FC), kurią Italija suteikė bendrovei „Alitalia“

(pranešta dokumentu Nr. C(2021) 6659)

(Tekstas autentiškas tik italų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pagal pirmiau nurodytas nuostatą ([1]) paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2017 m. gegužės 5, 12 ir 15 d. oro transporto bendrovės „Ryanair Ltd“ (toliau – bendrovė „Ryanair“), „Adria Airways d.o.o.“ (toliau – bendrovė „Adria“) ir „IAG International Airlines Group S.A.“ (toliau – bendrovė IAG) (toliau kartu – skundo pateikėjai) pateikė Komisijai tris oficialius skundus, kuriuose teigiama, kad Italija suteikė neteisėtą ir nesuderinamą valstybės pagalbą bendrovei „Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria“ (toliau – bendrovė „Alitalia“). Skundo pateikėjai nurodė, kad 2017 m. gegužės 2 d. Italijos valdžios institucijos suteikė bendrovei „Alitalia“ likvidumo paramą – 600 mln. EUR paskolą (toliau – pradinė paskola). Skundo pateikėjai tvirtino, kad pradinė paskola buvo neteisėta ir nesuderinama valstybės pagalba.

(2) 2017 m. birželio 14 d. Komisija persiuntė skundus Italijos valdžios institucijoms, prašydama paaiškinti šiuose skunduose pateiktus klausimus. Italijos valdžios institucijos į šį prašymą atsakė 2017 m. liepos 18 d., o 2017 m. lapkričio 30 d. Komisija tą atsakymą persiuntė skundo pateikėjams.

(3) 2017 m. birželio 20 d., rugsėjo 12 d. ir spalio 16 d. bendrovė IAG pateikė papildomos informacijos ir atnaujintų duomenų apie bendrovės „Alitalia“ maršrutų tinklo plėtrą suteikus pradinę paskolą.

(4) 2017 m. spalio 30 d. bendrovė „Adria“ pateikė informaciją, iš kurios matyti, kad 2017 m. spalio 16 d. įstatymu dekretu Nr. 148 „Skubios nuostatos dėl finansinių klausimų ir neatidėliotinų poreikių“ ([2]) (toliau – Įstatymas dekretas Nr. 148/2017) buvo numatyta suteikti papildomą 300 mln. EUR paskolą bendrovei „Alitalia“ (toliau – papildoma 300 mln. EUR paskola), todėl bendra paskolų suma sudarė 900 mln. EUR (pradinė paskola ir papildoma 300 mln. EUR paskola toliau kartu bus vadinamos abiem valstybės paskolomis).

(5) 2017 m. gruodžio 21 d. Komisija nusiuntė prašymą pateikti informaciją Italijos valdžios institucijoms, kurios į šį prašymą atsakė 2018 m. sausio 24 d.

(6) 2018 m. sausio 23 d. Italija pranešė apie abi valstybės paskolas kaip apie sanavimo pagalbą pagal Gaires dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms ne finansų įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti ([3]) (toliau – Sanavimo ir restruktūrizavimo gairės).

([1]) OL C 256, 2018 7 20, p. 4.

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

([3]) Komisijos komunikatas „Gairės dėl valstybės pagalbos sunkumų patiriančioms ne finansų įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti“ (OL C 249, 2014 7 31, p. 1).

(7) 2018 m. balandžio 23 d. raštu Komisija informavo Italiją apie sprendimą pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą dėl abiejų valstybės paskolų.

(8) 2018 m. liepos 20 d. Komisijos sprendimas pradėti procedūrą (toliau – sprendimas pradėti procedūrą) paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Komisija paragino suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą.

(9) 2018 m. gegužės 25 d. ir 2018 m. rugsėjo 25 d. raštais Komisija gavo pastabas iš Italijos ir trijų suinteresuotųjų šalių: i) bendrovės „Aegean Airlines S.A." (toliau – bendrovė „Aegean"), ii) suinteresuotosios šalies, kuri paprašė neatskleisti jos tapatybės pagal Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 ([4]) 6 straipsnio 2 dalį (toliau – anoniminė suinteresuotoji šalis), ir iii) bendrovės „Ryanair". 2018 m. lapkričio 15 d. ir 2019 m. sausio 17 d. Komisija išsiuntė trijų suinteresuotųjų šalių pastabas Italijos valdžios institucijoms, ragindama jas pateikti savo pastabas, kurios buvo pateiktos 2019 m. kovo 20 d. raštu.

(10) 2018 m. rugsėjo 17 d., 2018 m. lapkričio 23 d., 2018 m. gruodžio 6 ir 11 d., 2019 m. vasario 26 d., 2019 m. gegužės 10 d. ir 2019 m. liepos 2 d. Komisija paprašė Italijos valdžios institucijų pateikti papildomų paaiškinimų. 2019 m. rugsėjo 19 d. ir 2019 m. spalio 28 d. Komisija išsiuntė priminimus dėl nepateiktų atsakymų į 2019 m. liepos 2 d. prašymą pateikti informaciją.

(11) 2018 m. spalio 1 d., 2018 m. lapkričio 9 ir 27 d., 2018 m. gruodžio 17 d., 2019 m. sausio 25 d., 2019 m. vasario 11 d., 2019 m. balandžio 1 ir 18 d., 2019 m. gegužės 15 d., 2019 m. birželio 3 ir 12 d., 2019 m. liepos 9 d., 2019 m. rugpjūčio 6 d., 2019 m. spalio 2 d., 2019 m. spalio 17 d. ir 2019 m. lapkričio 19 d. Italijos valdžios institucijos pateikė Komisijai papildomų pastabų ir informacijos.

(12) Komisijos tarnybos keletą kartų susitiko su Italijos valdžios institucijomis, įskaitant šiomis dienomis: 2017 m. birželio 15 d., 2017 m. liepos 26 d., 2018 m. vasario 9 d., 2018 m. balandžio 13 d., 2018 m. rugsėjo 27 d., 2018 m. lapkričio 14 d., 2018 m. gruodžio 14 d., 2019 m. sausio 16 d., 2019 m. vasario 20 d., 2019 m. vasario 21 d., 2019 m. balandžio 9 d., 2019 m. birželio 20 d., 2019 m. liepos 26 d. ir 2019 m. rugsėjo 27 d.

(13) Komisija taip pat susitiko su bendrovėmis „Alitalia" (2019 m. vasario 21 d. ir 2019 m. balandžio 9 d.), „Aegean" (2019 m. sausio 10 d.) ir anonimine suinteresuotąja šalimi (2019 m. kovo 21 d.).

(14) 2019 m. kovo 7 d. bendrovė „Adria" ([5]) pateikė naują skundą, kuriame teigė, kad abiejų valstybės paskolų grąžinimo terminų atidėjimas yra neteisėta ir nesuderinama pagalba. 2019 m. kovo 22 d. Komisija persiuntė tą skundą Italijos valdžios institucijoms, prašydama paaiškinti tame skunde pateiktus klausimus. Italija į šį prašymą atsakė 2019 m. rugpjūčio 6 d.

2. ABIEJŲ VALSTYBĖS PASKOLŲ IR SUSIJUSIŲ FAKTŲ APRAŠYMAS

2.1. Abi Italijos valstybės suteiktos valstybės paskolos

(15) 2018 m. balandžio 23 d. Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą dėl abiejų valstybės paskolų (toliau – priemonė).

(16) Pradinė paskola buvo numatyta 2017 m. gegužės 2 d. Dekrete įstatyme Nr. 55 „Dėl skubių priemonių bendrovės „Alitalia S.p.A." teikiamų paslaugų tęstinumui užtikrinti" ([6]) (toliau – Dekretas įstatymas Nr. 55/2017). 2017 m. gegužės 2 d. bendrovei „Alitalia S.p.A." pradėta taikyti nepaprastoji administravimo procedūra (žr. 41 konstatuojamąją dalį).

([4]) 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).

([5]) Bendrovė „Adria" jau buvo pateikusi skundą dėl pradinės paskolos ir skundą dėl papildomos 300 mln. EUR paskolos (žr. 1 ir 4 konstatuojamąsias dalis), tačiau pastabų dėl sprendimo pradėti procedūrą nepateikė.

([6]) Decreto-legge 2 maggio 2017, n. 55 - Misure urgenti per assicurare la continuitàre del servizio svolto da Alitalia S.p.A. (GU Serie Generale no. 100, 2017 5 2). Nors Dekretas įstatymas Nr. 55/2017 neteko galios, nes per atitinkamą terminą nebuvo pakeistas įstatymu, jo pasekmės buvo išlaikytos 2017 m. birželio 21 d. įstatymu Nr. 96.

(17) Dekreto įstatymo Nr. 55/2017 1 straipsnyje buvo nustatyta, kad „siekiant išvengti bendrovės „Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A.“, kuriai taikoma nepaprastoji administravimo procedūra, paslaugų teikimo nutraukimo vidaus ir tarptautiniais skrydžiais, įskaitant skrydžius, susijusius su viešųjų paslaugų įsipareigojimais pagal galiojančius Europos teisės aktus, atsižvelgiant į socialinius sunkumus ir didelius nepatogumus naudotojams, kuriuos sukeltų toks nutraukimas, šešių šimtų milijonų eurų finansavimas už užmokestį skiriamas šešiems mėnesiams (…) bendrovei „Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A.“, kuriai taikoma nepaprastoji administravimo procedūra, kuris turi būti naudojamas neatidėliotiniems tos pačios bendrovės ir kitų grupės bendrovių, kurioms taikoma nepaprastoji administravimo procedūra, valdymo poreikiams tenkinti (…)“. Nors teisės aktuose dėl pagalbos suteikimo priemonė vadinama „finansavimu“, o Italija ir bendrovė „Alitalia“ nesudarė paskolos sutarties, Komisija šiai priemonei apibūdinti vartoja terminą „paskola“, nes finansavimas buvo grąžintinas su palūkanomis.

(18) Valstybė suteikė pradinę paskolą, kurios palūkanų norma buvo 6 mėnesių EURIBOR, pridėjus 1 000 bazinių punktų, ir kuri turėjo būti grąžinta per šešis mėnesius nuo pirmosios paskolos išmokos, t. y. iki 2017 m. lapkričio 5 d. Pradinei paskolai buvo teikiama pirmenybė bet kokių kitų bendrovės „Alitalia“ skolų, susidariusių taikant nepaprastąją administravimo procedūrą, grąžinimo atžvilgiu.

(19) Italija iš pradžių Dekretu įstatymu Nr. 148/2017 pratęsė pradinės paskolos grąžinimo terminą šešiems mėnesiams, t. y. iki 2018 m. gegužės 5 d., o vėliau 2017 m. gruodžio 4 d. Įstatymu Nr. 172 ([7]) (toliau – Įstatymas Nr. 172/2017) grąžinimo terminą pratęsė iki 2018 m. rugsėjo 30 d. Dar vienas pradinės paskolos pratęsimas iki 2018 m. gruodžio 15 d. buvo nustatytas 2018 m. balandžio 27 d. Dekretu įstatymu Nr. 38/2018. Vėliau šis grąžinimo terminas buvo kelis kartus keičiamas (žr. 2.2.1 skirsnį).

(20) Italija Dekretu įstatymu Nr. 148/2017 suteikė papildomą 300 mln. EUR paskolą, todėl valstybės finansavimas padidėjo iki 900 mln. EUR. Dekreto įstatymo Nr. 148/2017 12 straipsnio 2 dalyje buvo nustatyta, kad „siekiant užtikrinti, kad būtų įvykdyti taikant nepaprastąją administravimo procedūrą prisiimti transporto įsipareigojimai iki verslo pardavimo dienos nenutraukiant oro transporto paslaugų teikimo tęstinumo, siekiant užtikrinti reguliarų 1 dalyje nurodytų įmonių vidaus ir tarptautinių skrydžių vykdymą, kol bus baigta verslo pardavimo procedūra, kuri turi būti nustatyta ir įgyvendinta, finansavimo suma .... padidinama 300 mln. EUR, kurie turi būti suteikti 2018 m.“ Kadangi papildoma 300 mln. EUR paskola buvo suteikta kaip pradinės paskolos sumos padidinimas, buvo taikomos tokios pačios sąlygos, įskaitant palūkanų normą, kaip ir pradinei paskolai, išskyrus paskolos grąžinimo terminą. Vėliau abiejų paskolų terminai buvo suderinti (žr. 2.2.1 skirsnį).

(21) Pagal Dekretą įstatymą Nr. 148/2017 papildomą 300 mln. EUR paskolą valstybė turėjo išmokėti bendrovei „Alitalia“ 2018 m. ir ji turėjo būti grąžintą iki 2018 m. gruodžio 31 d. Tuo dekretu įstatymu iki 2018 m. balandžio 30 d. taip pat buvo pratęstas konkurso procedūros užbaigimo terminas (žr. 2.6 skirsnį), kad būtų galima parduoti bendrovės „Alitalia“ verslo kompleksą.

2.2. **Abiejų valstybės paskolų išmokėjimo terminai**

(22) Pradinė paskola ir papildoma 300 mln. EUR paskola buvo suteiktos teisės aktais ir turėjo būti išmokėtos ekonominės plėtros ministrui kartu su ekonomikos ir finansų ministru priėmus dekretą. Pagal tuos teisės aktus abi valstybės paskolos buvo finansuojamos iš ekonominės plėtros ministrui skirto biudžeto.

(23) Pagal Dekretą įstatymą Nr. 55/2017 pradinė paskola buvo suteikta siekiant išvengti bendrovės „Alitalia“ tarptautinių ir vidaus skrydžių nutraukimo, kol bus taikoma nepaprastoji administravimo procedūra, įskaitant skrydžius, kuriuos bendrovė „Alitalia“ vykdė pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, atsižvelgiant į didelius socialinius sunkumus ir didelius nepatogumus vartotojams, kuriuos būtų sukėlęs bendrovės „Alitalia“ skrydžių nutraukimas.

([7]) Legge 4 dicembre 2017, n. 172 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili. Modifica alla disciplina dell'estinzione del reato per condotte riparatorie (GU Serie Generale no. 284, 2017 12 5).

(24) Pradinė paskola turėjo būti išmokėta ekonominės plėtros ministro kartu su ekonomikos ir finansų ministru dekretu per penkias dienas po to, kai bendrovei „Alitalia“ buvo pradėta taikyti nepaprastoji administravimo procedūra, ir turėjo būti panaudota skubiems tos pačios bendrovės ir kitų grupės bendrovių, kurioms taikoma nepaprastoji administravimo procedūra, veiklos poreikiams tenkinti. Prie skubių veiklos poreikių taip pat buvo priskiriami poreikiai, susiję su tarptautinėmis sistemomis, naudojamomis ekonominiams santykiams su vežėjais palaikyti.

(25) 2017 m. gegužės 4 d. bendrovės „Alitalia“ nepaprastieji įgaliotiniai paprašė skubiai iš anksto išmokėti 240 mln. EUR iš 600 mln. EUR paskolos. Italijos valdžios institucijų teigimu, tai buvo padaryta visų pirma siekiant i) išvengti pinigų, reikalingų bendrovės „Alitalia“ ūkinei veiklai vykdyti iš karto po nepaprastosios administravimo procedūros pradžios, išeikvojimo ir ii) leisti bendrovei „Alitalia“ sumokėti Tarptautinės oro transporto asociacijos (toliau – IATA) reikalaujamą užstatą. Nesumokėjus užstato, bendrovė „Alitalia“ galėjo prarasti galimybę naudotis IATA administruojamomis sistemomis ([8]), kurios yra būtinos veiklos tęstinumui užtikrinti. Šis užstatas buvo sumokėtas 2017 m. gegužės mėn.

(26) 2017 m. spalio mėn. bendrovei „Alitalia“ buvo išmokėta antroji pradinės paskolos dalis, sudariusi 360 mln. EUR. Italijos valdžios institucijų teigimu, ji buvo suteikta nepaprastųjų įgaliotinių prašymu, siekiant skirti bendrovei „Alitalia“ lėšų, būtinų reguliariems skrydžiams išlaikyti, kol bus baigtas atitinkamos verslo veiklos pardavimas.

(27) Pagal Dekretą įstatymą Nr. 148/2017, kuriuo buvo suteikta papildoma 300 mln. EUR paskola, paskola buvo suteikta siekiant užtikrinti, kad bendrovė „Alitalia“ ir kitos grupės bendrovės galėtų be pertrūkių vykdyti savo įsipareigojimus dėl skrydžių iki bendrovės „Alitalia“ verslo veiklos perleidimo.

(28) Dekretą įstatymą Nr. 148/2017 pakeitė Įstatymas Nr. 172/2017. Tame įstatyme buvo nurodyta, kad paskolos pratęsimas buvo būtinas siekiant užtikrinti bendrovės „Alitalia“ transporto įsipareigojimų vykdymą.

(29) Papildoma 300 mln. EUR paskola bendrovei „Alitalia“ išmokėta 2018 m. sausio 15 d.

2.2.1. *Abiejų valstybės paskolų grąžinimo terminų suderinimas*

(30) 2018 m. balandžio 27 d. Dekretu įstatymu Nr. 38/2018 pradinė paskola dar kartą pratęsta iki 2018 m. gruodžio 15 d. Tuo Dekretu įstatymu taip pat buvo nustatyta ta pati diena, kaip naujas papildomos 300 mln. EUR paskolos grąžinimo terminas, tokiu būdu suderinant pradinės paskolos ir papildomos 300 mln. EUR paskolos grąžinimo terminus.

(31) 2018 m. gruodžio 14 d. Dekretu įstatymu Nr. 135/2018 nustatytas abiejų valstybės paskolų grąžinimo terminas – trisdešimt dienų nuo bendrovės „Alitalia“ turto pardavimo įsigaliojimo arba bet kuriuo atveju ne vėliau kaip 2019 m. birželio 30 d.

2.2.2. *Dekreto įstatymo dėl augimo nuostatos*

(32) 2019 m. balandžio 30 d. Italija priėmė Dekretą įstatymą Nr. 34 „Dėl skubių priemonių ekonomikos augimui skatinti ir konkrečioms krizinėms situacijoms spręsti“ ([9]) (toliau – dekretas įstatymas dėl augimo), kuriame buvo numatyta:

a) abiejų valstybės paskolų pirmenybės panaikinimas bet kokios kitos bendrovės „Alitalia“ skolos, susidariusios nepaprastosios administravimo procedūros metu, atžvilgiu;

b) abiejų valstybės paskolų grąžinimo pratęsimas iki to laiko, kol nepaprastieji įgaliotiniai parduos bendrovės „Alitalia“ turtą;

([8]) Įvairūs IATA sąskaitų faktūrų išrašymo ir atsiskaitymo planai, IATA krovinių sąskaitų atsiskaitymo sistemos ir IATA tarpuskaitos namai.

([9]) Decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34 - Misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi (GU Serie Generale no. 100, 30.4.2019). Dekretą įstatymą Nr. 34/2019 pakeitė 2019 m. birželio 28 d. Įstatymas Nr. 58, (GU Serie Generale no. 151, 29.6.2019).

c) valstybei mokėtinų palūkanų, susikaupusių nuo abiejų valstybės paskolų bendrovei „Alitalia“ išmokėjimo dienos, sumokėjimas ne vėliau kaip iki 2019 m. gegužės 31 d.;

d) leidimas Ekonomikos ir finansų ministerijai panaudoti palūkanas, susikaupusias už abi valstybės paskolas, naujai įsteigtos bendrovės, kuriai turi būti perduotas bendrovės „Alitalia“ turtas, akcijoms pasirašyti.

(33) Dėl dekreto įstatymo dėl augimo palūkanos už abi valstybės paskolas nebeskaičiuojamos nuo 2019 m. gegužės 31 d.

(34) 2019 m. gruodžio 2 d. dekretas įstatymas dėl augimo buvo iš dalies pakeistas Dekretu įstatymu Nr. 137 „Skubios priemonės, skirtos užtikrinti bendrovės „Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A.“ ir bendrovės „Alitalia CityLiner S.p. A.“, kurioms taikoma nepaprastoji administravimo procedūra, teikiamų paslaugų tęstinumą“ ([10]), kuriuo mokėtinų palūkanų mokėjimo terminas suderintas su pagrindinės sumos mokėjimo terminu, nes jame buvo numatyta pratęsti pagrindinės sumos ir palūkanų mokėjimą iki tol, kol nepaprastieji įgaliotiniai parduos bendrovės „Alitalia“ turtą.

(35) Abiejų valstybės paskolų vertinimas kaip vienos priemonės pateiktas 5.1.4.1.1 skirsnyje.

2.3. **Pagalbos gavėjas**

(36) Pagalbos gavėjas pagal priemonę yra bendrovė „Alitalia – Società Aerea Italiana –S.p.A in amministrazione straordinaria“ (toliau – bendrovė „Alitalia“) ir jai tiesiogiai ir netiesiogiai priklausančios patronuojamosios įmonės.

(37) Tiek Dekrete įstatyme Nr. 55/2017, kuris yra pradinės paskolos teisinis pagrindas, tiek Dekrete įstatyme Nr. 148/2017, kuris yra papildomos 300 mln. EUR paskolos teisinis pagrindas, numatyta, kad abi valstybės paskolos suteikiamos bendrovei „Alitalia“. Dekretu įstatymu Nr. 55/2017 suteikiamas „600 mln. EUR paskolos finansavimas už užmokestį <...> bendrovei „Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A.“ (žr. 17 konstatuojamąją dalį); Dekrete įstatyme Nr. 148/2017 nurodomas Dekretu įstatymu Nr. 55/2017 suteiktas finansavimas, kuriuo bendrovei „Alitalia“ skiriama papildoma 300 mln. EUR paskola.

(38) „Alitalia“ yra oro transporto sektoriuje veikianti bendrovė, kurios pagrindinė buveinė yra Romos Fjumičino oro uoste. 2017 m. gruodžio 31 d. bendras bendrovės „Alitalia“ darbuotojų skaičius buvo 11 377 ([11]). Bendrovės „Alitalia“ akcininkų struktūra ir „Alitalia“ grupės struktūra pateikta 1 diagramoje ([12]), o bendrovės „Compagnia Aerea Italiana S. p.A.“ (toliau – bendrovė CAI) akcininkai ([13]) 2019 m. gegužės mėn. nurodyti 1 lentelėje.

([10]) Decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137 - Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria (GU Serie Generale no. 282, 2.12.2019).

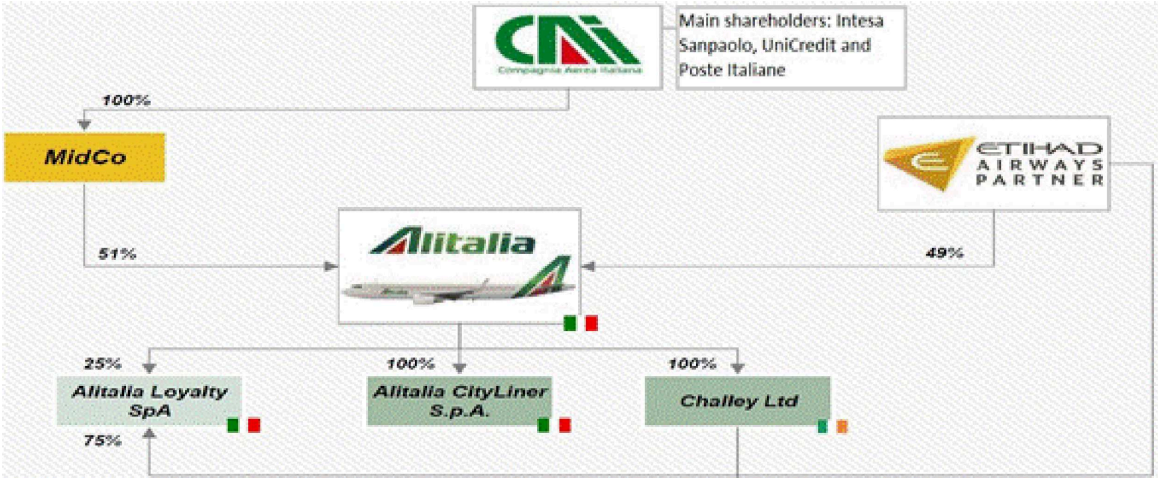
([11]) Kaip nurodyta 2018 m. liepos 11 d. nepaprastųjų įgaliotinių ataskaitoje, kuri skelbiama adresu http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.com/pdf/alitalia/allegato_2_alitaliarelazione2017.pdf.

([12]) 1 diagrama sudaryta remiantis informacija, pateikta dokumente „6 priedėlis. „Alitalia“ grupės organizacinė schema“, pridėtame prie 2018 m. sausio 23 d. Italijos pateikto pranešimo apie sanavimo pagalbą (žr. 6 konstatuojamąją dalį).

([13]) Kiti akcininkai, kurių akcijų dalis lygi arba mažesnė nei 1 %, yra bendrovės „Factorit S.p.A.“ (1 %), „Macca Srl“ (0,96 %) ir „Air France-KLM“ (0,73 %).

1 diagrama

Bendrovės „Alitalia“ nuosavybės struktūra ir „Alitalia“ grupės struktūra 2018 m. sausio 23 d.



1 lentelė

Bendrovės CAI akcininkai 2019 m. gegužės mėn. (Komisijos žiniomis, akcininkų struktūra nesikeitė)

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) Pradėjus taikyti nepaprastąją administravimo procedūrą, bendrovei „Alitalia“ priklausė visas bendrovės „Alitalia CityLiner S.p.A.“ (toliau – bendrovė „Cityliner“) ir bendrovės „Challey Ltd.“, kuri yra regioninė oro transporto bendrovė, visiškai priklausanti bendrovei „Alitalia“ ([14]), ir veikia kaip bendrovės „Alitalia“ transporto pajėgumų teikėja ([15]), apimanti dalį trumpųjų skrydžių tinklo, akcinis kapitalas. Bendrovė „Challey Ltd“ yra Airijoje įsteigta iš dalies kontroliuojančioji bendrovė, kuri pati kontroliuoja kitas bendroves, taip pat įsteigtas Airijoje (toliau – Airijos patronuojamosios bendrovės), kurioms priklauso visas bendrovių „Alitalia“ ir „CityLiner“ naudojamų ir Airijoje registruotų orlaivių parkas, taip pat mažumos dalis kitose iš dalies valdomose bendrovėse. Bendrovei „Challey Ltd“ ir Airijos patronuojamosioms bendrovėms nėra taikoma nepaprastoji administravimo procedūra. Atitinkamai bendrovė „Alitalia“ kartu su savo patronuojamosiomis bendrovėmis sudaro „Alitalia“ grupę ([16]) (toliau – „Alitalia“ grupė). Kadangi bendrovė „Alitalia“ vykdo didžiąją dalį „Alitalia“ grupės veiklos ir joje dirba 97 % visų „Alitalia“ grupės darbuotojų ([17]), bet koks su grupe susijęs vertinimas *mutatis mutandis* apima bendrovę „Alitalia“.

(40) 49 % bendrovės „Alitalia“ akcijų priklauso bendrovei „Etihad Investment Holding Company LLC“, o 51 % – bendrovei „MIDCO S.p.A.“, kurios 100 % akcijų priklauso bendrovei „CAI S.p.A.“ Nuo 2008 m., kai bendrovę „Alitalia“ įsigijo bendrovė „CAI S.p.A.“, ji nuolat dirbo nuostolingai. Savo padėtį ji bandė pagerinti 2017 m. pradžioje daugiausia akcininkės „Etihad“ pastangomis įgyvendindama plataus užmojo išlaidų mažinimo planą, pagal kurį sąnaudos turėjo būti sumažintos daugiau kaip 1 mlrd. EUR ir kuris turėjo sudaryti sąlygas gauti papildomą finansavimą (2 mlrd. EUR, įskaitant 900 mln. EUR naujų lėšų) (toliau – pertvarkymo planas, žr. 4.2.1.1 skirsnį). Pertvarkymo planas turėjo būti įgyvendinamas taikant procedūrą iki bankroto ([18]). Tokiai procedūrai ([19]) reikėjo darbuotojų sutikimo ([20]), nes didelės sąnaudų mažinimo priemonės būtų juos paveikusios. Tačiau 2017 m. balandžio 24 d. vykusiame darbuotojų referendume susitarimas buvo atmestas dėl planuojamų darbo sąnaudų mažinimo priemonių, pagal kurias, be kita ko, buvo numatyta vidutinį darbo užmokestį sumažinti 33 % Kadangi pertvarkymo plano nebuvo galima įgyvendinti, o akcininkai nesuteikė papildomo finansavimo, bendrovei „Alitalia“ buvo pradėta taikyti nepaprastoji administravimo procedūra.

2.4. **Nepaprastoji administravimo procedūra**

(41) Bendrovės „Alitalia“ valdybos prašymu, 2017 m. gegužės 2 d. Italijos ekonominės plėtros ministerijos dekretu bendrovei „Alitalia“ pradėta taikyti nepaprastoji administravimo procedūra ([21]). Šiuo dekretu taip pat paskirti trys nepaprastieji įgaliotiniai bendrovei „Alitalia“ valdyti. Vėliau 2017 m. gegužės 11 d. Čivitavekijos teismo sprendimu bendrovė „Alitalia“ paskelbta nemokia. Po to, 2017 m. gegužės 12 d., Italijos ekonominės plėtros ministerijos dekretu nepaprastoji administravimo procedūra pradėta taikyti ir bendrovei „Cityliner“ ([22]). 2017 m. gegužės 26 d. Čivitavekijos teismo sprendimu bendrovė „Cityliner“ paskelbta nemokia.

([14]) Žr. 2017 m. gegužės 12 d. ekonominės plėtros ministro dekretą, kuriuo bendrovei „Cityliner“ taikoma nepaprastoji administravimo procedūra; jis viešai skelbiamas bendrovės „Alitalia“ nepaprastųjų įgaliotinių svetainėje adresu www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/estensione_procedura.pdf.

([15]) Žr. 2018 m. sausio 26 d. nepaprastųjų įgaliotinių parengtos ataskaitos dėl bendrovių „Alitalia“ ir „Cityliner“ nemokumo priežasčių (*Relazione sulle cause di insolvenza di Alitalia e Cityliner*) 85 punktą 55 ir paskesniuose puslapiuose; ji skelbiama bendrovės „Alitalia“ nepaprastųjų įgaliotinių svetainėje adresu http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/relazione_cause_insolvenza.pdf.

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

([17]) Žr. NAP programos 1.2.2 skirsnį 20 puslapyje; ji skelbiama bendrovės „Alitalia“ nepaprastųjų įgaliotinių svetainėje adresu http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/programma_0418.pdf.

([18]) Regio Decreto 16 marzo 1942, n. 267 - Disciplina del fallimento, del concordato preventivo, dell'amministrazione controllata e della liquidazione coatta amministrativa (GU Serie Generale no. 81, 6.4.1942), su vėlesniais pakeitimais įvairiais metais, 67 straipsnis. Šis dekretas toliau bus vadinamas Italijos bankroto įstatymu.

([19]) Pagal Italijos bankroto įstatymo 67 straipsnio trečios pastraipos d punktą *piano di risanamento* yra procedūra, skirta bendrovėms, kurios patiria pašalintinų finansinių sunkumų, t. y. finansinių sunkumų, kuriuos galima pašalinti dėl jų konkretaus taisytino pobūdžio ir turimų pakankamų išteklių. Pagal šią procedūrą atkūrimo veiksmus valdo įmonė, o ne teisminė institucija.

([20]) Remiantis 2018 m. liepos 11 d. nepaprastųjų įgaliotinių ataskaita (žr. 20 išnašą), 2017 m. gruodžio 31 d. „Alitalia“ grupėje buvo 11 755 pagal darbo sutartis dirbančių darbuotojų, t. y. 10 871 visą darbo dieną dirbančių darbuotojų bendrovėse „Alitalia S.p.A.“ ir „CityLiner“. Remiantis bendrovės KPMG ataskaita (žr. 4.2.1.2 skirsnį), 2016 m. gruodžio 31 d., „Alitalia“ grupėje (įskaitant ir jos Airijos patronuojamąsias bendroves) dirbo 10 781 visą darbo dieną dirbantis darbuotojas.

([21]) Pagal Marzano įstatymą, aiškinamą kartu su Prodi-bis įstatymu.

([22]) Bendrovė „Cityliner“ aprašyta 39 konstatuojamojoje dalyje.

(42) 2019 m. kovo 20 d. pateiktame paaiškinime Italijos valdžios institucijos nurodė, kad dėl to, jog bendrovei „Alitalia“ pradėta taikyti nepaprastoji administravimo procedūra, privatūs akcininkai neteko visų bendrovės „Alitalia“ valdymo ir priežiūros įgaliojimų. Vietoj jų pagal teisės aktus, kurie reglamentuoja nepaprastąją administravimo procedūrą, nepaprastiesiems įgaliotiniams buvo pavesta valdyti bendrovę, kol ekonominės plėtros ministras patvirtins nepaprastosios administravimo procedūros programą (toliau – NAP programa). Patvirtinus NAP programą, jiems būtų leista parduoti bendrovės „Alitalia“ turtą prižiūrint ekonominės plėtros ministerijai.

(43) 2018. sausio 26 d. bendrovės „Alitalia“ nepaprastieji įgaliotiniai ekonominės plėtros ministerijai pateikė programą, kuria buvo siekiama per metus parduoti bendrovės „Alitalia“ eksploatuojamą turtą ([23]), ir kuri buvo patvirtinta 2018 m. kovo 23 d. ministro dekretu. 2019 m. gegužės 7 d. pradinis pardavimo programos užbaigimo terminas buvo atidėtas iki 2020 m. kovo 23 d.

(44) Patvirtintoje NAP programoje nustatyta pardavimo procedūra apėmė turtą, susijusį su bendrovių „Alitalia“ ir „Cityliner“, kurioms taikoma nepaprastoji administravimo procedūra, veikla.

2.4.1. *Nepaprastoji administravimo procedūra (Įstatymas dekretas Nr. 270/1999, Prodi-bis įstatymas)*

(45) Nepaprastoji administravimo procedūra yra 1999 m. liepos 8 d. Įstatyme dekrete Nr. 270 ([24]) (toliau – Prodi-bis įstatymas) nustatyta didelių bendrovių nemokumo procedūra, kuria siekiama jas išgelbėti, išsaugoti jų vertę tęsiant veiklą iki restruktūrizavimo arba turto pardavimo. Bendrovėms leidžiama taikyti nepaprastąją administravimo procedūrą tik tuo atveju, jei atrodo, kad įmanoma atkurti jų ekonominę pusiausvyrą.

(46) Taikant nepaprastąją administravimo procedūrą, ankstesnis akcininkas netenka sprendimų priėmimo įgaliojimų, o bendrovė tęsia veiklą. Veiklos valdymą ir bendrovės turto administravimą perima nepaprastieji įgaliotiniai. Juos paskiria teismas, kuris paskelbia bendrovę nemokia. Nepaprastieji įgaliotiniai veikia pagal NAP programą (restruktūrizavimas arba turto pardavimas), kurią patvirtina ekonominės plėtros ministras.

(47) Prasidėjus nepaprastajai administravimo procedūrai, iki procedūros atsiradusios skolos įšaldomos ir tampa subordinuotosiomis skoloms skolų, atsiradusių nepaprastosios administravimo procedūros metu, atžvilgiu, nes tęsiama bendrovės veikla. Tų skolų, kurios susidarė nepaprastosios administravimo procedūros metu, „didžiausios pirmenybės“ statusas yra numatytas aiškioje teisinėje nuostatoje.

2.4.2. *Nepaprastoji administravimo procedūra, taikoma didelėms bendrovėms, kuriose dirba ne mažiau kaip 500 darbuotojų ir kurių skola siekia 300 mln. EUR (Dekretas įstatymas Nr. 347/2003, Marzano įstatymas)*

(48) Didelėms bendrovėms, kuriose dirba ne mažiau kaip 500 darbuotojų ir kurių skola yra ne mažesnė kaip 300 mln. EUR, taikomos papildomos specialios taisyklės pagal 2003 m. gruodžio 23 d. Dekretą įstatymą Nr. 347 ([25]) (toliau – Marzano įstatymas). Bendrovei „Alitalia“ yra taikomas Marzano įstatymas, nes, kaip nurodyta teismo sprendime, kuriuo bendrovė „Alitalia“ pripažinta nemokia, bendrovė „Alitalia“ turi „daugiau kaip penkis šimtus pavaldžių darbuotojų bent vienerius metus ir skolų, kurių bendra suma viršija tris šimtus milijonų eurų“ ([26]).

(49) Pagal Marzano įstatymą bendrovės gali pateikti prašymą joms taikyti nepaprastąją administravimo procedūrą, kaip numatyta tame įstatyme, tiesiogiai Ekonominės plėtros ministerijai, dar prieš teismui priimant sprendimą dėl jų mokumo. Nepaprastuosius įgaliotinius skiria ne teismas, o ekonominės plėtros ministras. Jie veikia prižiūrimi ekonominės plėtros ministro. Pradinė nepaprastosios administravimo procedūros trukmė yra 12 mėnesių nuo ekonominės plėtros ministro leidimo vykdyti NAP programą, tačiau ji gali būti pratęsta papildomam (ne daugiau kaip) 36 mėnesių laikotarpiui ekonominės plėtros ministro dekretu. Įmonių grupės atveju procedūra gali būti pratęsta ne tik patronuojančiosios bendrovės, bet ir kitų grupės įmonių atžvilgiu (kaip tai atsitiko bendrovės „Cityliner“ atveju).

([23]) Pagal Marzano įstatymo 4 straipsnį, aiškinamą kartu su Prodi-bis įstatymo 27 straipsnio 2 dalies a punktu ir 54 ir paskesniais straipsniais.

([24]) Decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270 - Nuova disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza, a norma dell'articolo 1 della legge 30 luglio 1998, n. 274 (GU Serie Generale no. 185, 9.8.1999).

([25]) Decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347 – 'Misure urgenti per la ristrutturazione industriale di grandi imprese in stato di insolvenza' (GU Serie Generale no. 298, 24.12.2003).

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

(50) Be to, dėl bendrovių, teikiančių esmines viešąsias paslaugas, Marzano įstatyme numatyta:

— nepaprastieji įgaliotiniai turi įgaliojimus parduoti bendrovės turtą derybų būdu (su sąlyga, kad pardavimo kaina, dėl kurios nepaprastieji įgaliotiniai susitarė su pirkėju, būtų ne mažesnė už rinkos vertę, nustatytą nepriklausomo eksperto ataskaitoje).

2.5. **Vieši Italijos Vyriausybės narių pareiškimai**

(51) 2017 m. balandžio 25 d., po to, kai darbuotojai nepritarė pertvarkos planui, tuometinis ekonominės plėtros ministras, kurio portfelyje buvo bendrovės „Alitalia“ byla, davė interviu Italijos laikraščiui „Corriere della Sera“. Ministras atmetė galimybę, kad bendrovė „Alitalia“ bus nacionalizuota arba valstybė padengs jos skolas. Tačiau atsakydamas į klausimą apie galimą tarpinę paskolą bendrovei „Alitalia“, ministras pareiškė, kad Vyriausybė suteiks „būtiniausią sumą, kad būtų užbaigtas procesas [bendrovės „Alitalia“ turto pardavimas, kurį vykdo nepaprastieji įgaliotiniai]. Lėktuvų sustabdymas ant žemės yra neįsivaizduojamas, nes būtų pažeistas susisiekimas ir nukentėtų keleiviai, o tai sukeltų gana didelius tiesioginius ir netiesioginius padarinius“ ([27]).

(52) 2017 m. balandžio 30 d. duodamas interviu žiniasklaidai ekonominės plėtros ministras buvo paklaustas, kodėl negalima leisti, kad bendrovė „Alitalia“ žlugtų. Ministras paaiškino, kad bendrovės „Alitalia“ žlugimas „reikštų bendrojo vidaus produkto sukrėtimą, kuris būtų didesnis nei scenarijus, pagal kurį per šešis mėnesius, kuriuos apima valstybės paskola, būtų surastas pirkėjas <...> Negalime [leisti jai] žlugti nė vieną dieną, nes nebeturėtume susisiekimo iš vienos šalies dalies į kitą. Nebūtų kitų bendrovių, pasirengusių užtikrinti jungtis, tam tikrą laikotarpį jos nebebūtų eksploatuojamos“ ([28]).

(53) 2017 m. gegužės 2 d. Italijos finansų laikraštyje pasirodė pranešimas, kad tuometinis Ministras Pirmininkas pareiškė, jog Vyriausybė „įsikišo ne tik aiškiai išreikštu akcininkų susirinkimo prašymu, bet iš mūsų pusės tai yra veiksmas, kuriuo atsakomybę prisiima tie, kurie turi užtikrinti tam tikras pagrindines paslaugas“ ([29]). Tame pačiame straipsnyje teritorinės sanglaudos ir pietinės dalies ministras teigė, kad „[Ministrų Tarybos] sprendimais dėl bendrovės „Alitalia“, nepaprastąja administravimo procedūra ir šešių mėnesių tarpine paskola užtikrinome skrydžius visais maršrutais. Todėl oro jungtys su pietine šalies dalimi yra užtikrintos“.

(54) Remiantis 2017 m. gegužės 3 d. Italijos spaudoje pasirodžiusiu straipsniu, tuometinis ekonominės plėtros ministras pareiškė, kad „Vyriausybės strategija visada buvo kuo labiau sumažinti poveikį viešiesiems finansams“ ir kad Vyriausybė „stengėsi išvengti“ 600 mln. EUR tarpinės paskolos suteikimo, tačiau tai buvo „būtina ir neišvengiama blogybė“, nes „lėktuvų laikymas ant žemės nuo ryto iki vakaro Italijos mokesčių mokėtojams būtų kainavęs daug brangiau“. Pasak to straipsnio, ministras priminė, kad yra „4,9 mln. iš anksto apmokėtų bendrovės „Alitalia“ bilietų rezervacijų“ ir visiškas sustabdymas pakenktų „BVP [ir Italijos] įvaizdžiui, o tada <...> jungtys šalyje neveiktų tam tikrą dienų ar savaičių skaičių, o tai neįmanoma“. Pasak ministro, todėl pradinė paskola „padeda išvengti blogesnės padėties ekonominiu požiūriu“ ([30]).

(55) 2017 m. spalio 15 d. paskelbtame interviu tuometinis infrastruktūros ir transporto ministras pareiškė, kad papildoma 300 mln. EUR paskola suteikia nepaprastiesiems įgaliotiniams „ramybę. Nenorime pigiai išparduoti bendrovės „Alitalia“, bet ją parduodame. Žiūrime, kas nutiko bendrovei „Air Berlin“, kurią įsigijo bendrovė „Lufthansa“: buvo perpus sumažintas lėktuvų ir darbuotojų skaičius. Tačiau pagrindinės veiklos nutraukimas visada yra pralaimėjimas visiems. Štai kodėl bendrovės „Alitalia“ atveju mes linkstame prie bendrovės „Meridiana“ modelio: ieškome tinkamo partnerio, kuris sugebėtų ją patobulinti“. Paklaustas, ar sprendimą dėl bendrovės „Alitalia“ turės priimti kita Vyriausybė, ministras atsakė: „Nebūtinai. Bendrovė veikia ir toliau veiks. Rytoj baigsis pasiūlymų priėmimas, pažiūrėsime, ką mums pasakys įgaliotiniai. Bendrovės „Alitalia“ ateitis paaiškės iki Kalėdų. Tačiau ši Vyriausybė nenori priimti skubotų sprendimų“ ([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) Vyriausybei atmetus bendrovės „Lufthansa“ pasiūlymą (žr. 61 konstatuojamosios dalies išnašą), 2017 m. lapkričio 24 d. paskelbtame interviu tuometinis infrastruktūros ir transporto ministras panašiai pareiškė, kad bendrovės „Lufthansa“ pasiūlymas „nebuvo vertas tokios didelės šalies kaip Italija ir tokios bendrovės kaip „Alitalia“, turinčios tūkstančius darbuotojų ir kai kurias svarbiausias jungtis šalyje. Lauksime, kol mums bus pateiktas šio pavadinimo vertas pramonės plėtros planas, o ne toks, kuriuo darbuotojams tiesiog primetamos kančios. Turime laiko iki Vyriausybės įgaliojimų pabaigos; stengiamės gauti geriausias sąlygas. Primenu, kad bendrovės „Alitalia“ krizė kilo dėl vadovų klaidų, o ne dėl rinkos, kuri iš tiesų sparčiai plečiasi“ ([32]).

2.6. **Bendrovės „Alitalia“ pardavimo procesas ir jo pratęsimai**

(57) Dekreto įstatymo Nr. 55/2017, kuriuo buvo suteikta pradinė paskola, 1 straipsnyje buvo numatyta, kad, siekdami parengti NAP programą, nepaprastieji įgaliotiniai iki 2017 m. gegužės 17 d. turėjo paskelbti kvietimą pareikšti susidomėjimą pirkti arba restruktūrizuoti bendrovės „Alitalia“ verslo kompleksą. Po šio kvietimo pareikšti susidomėjimą turėjusių prasidėti procesu, kuris turėjo būti įvykdytas per šešis mėnesius nuo pirmojo finansavimo suteikimo, turėjo būti užtikrintas skaidrumo, vienodo požiūrio ir nediskriminavimo principų laikymasis.

(58) 2017 m. gegužės 17 d. pagal Dekreto įstatymo Nr. 55/2017 1 straipsnį nepaprastieji įgaliotiniai paskelbė kvietimą pareikšti susidomėjimą, siekdami nuspręsti, ar bendrovė „Alitalia“ gali būti restruktūrizuota, ar jos turtas turi būti parduotas kaip veiklos padaliniai, ar kaip veiklos prekės ir sutartys.

(59) Laikotarpis, per kurį turėjo būti pareikštas susidomėjimas, baigėsi 2017 m. liepos 21 d. 2017 m. rugpjūčio 1 d. ekonominės plėtros ministro įgalioti nepaprastieji įgaliotiniai surengė konkursą dėl bendrovių, kurioms taikoma nepaprastoji administravimo procedūra („Alitalia“ ir „Cityliner“), kaip veiklos padalinių, turto pardavimo, kurio pasiūlymų pateikimo terminas buvo 2017 m. spalio 16 d., o pardavimo proceso užbaigimo terminas – 2017 m. lapkričio 5 d.

(60) Vykdant konkursą didžioji dalis bendrovių, kurioms taikoma nepaprastoji administravimo procedūra („Alitalia“ ir „Cityliner“), turto buvo suskirstyta į atskirus veiklos vienetus, kuriuos konkrečiai sudarė: a) visa verslo veikla (toliau – visa dalis arba bendra dalis) arba b) aviacijos veikla (toliau – aviacijos dalis) ir c) antžeminės paslaugos (toliau – antžeminių paslaugų dalis). Aviacijos dalį sudarė turtas ir teisiniai santykiai, susiję su oro transporto veikla, kurią vykdė bendrovės, kurioms taikoma nepaprastoji administravimo procedūra, įskaitant orlaivių parką, laiko tarpsnius, prekės ženklą, Airijos patronuojamųjų bendrovių orlaivius ir nuomos bei techninės priežiūros sutartis. Į antžeminių paslaugų dalį buvo įtrauktas bendrovių, kurioms taikoma nepaprastoji administravimo procedūra, turtas ir teisiniai santykiai, susiję su oro uostuose teikiamomis paslaugomis, skirtomis trečiosioms šalims teikti pagalbą ant žemės. Į visą dalį buvo įtrauktas aviacijos ir antžeminių paslaugų dalių turtas ir teisiniai santykiai. Konkurso dalyvis galėjo laisvai nustatyti pirkimo pasiūlymo ribas.

(61) Dekretu įstatymu Nr. 148/2017, kuriuo buvo suteikta papildoma 300 mln. EUR paskola, pradinis 2017 m. lapkričio 5 d. terminas pardavimo procesui užbaigti pratęstas iki 2018 m. balandžio 30 d. Tada, 2017 m. gruodžio 22 d. neįvykus konkursui ([33]), nepaprastieji įgaliotiniai pradėjo naują derybų procedūrą ([34]) bendrovės „Alitalia“ turtui parduoti.

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

([33]) Kaip nurodyta NAP programos 133 puslapyje, nė vienas iš pateiktų pasiūlymų (be kita ko, bendrovių „Lufthansa“, „EasyJet“ ir „Airport Handling S.p.A.“) neatitiko procedūrinių taisyklių. Visų pirma, kaip teigiama 2019 m. kovo 27 d. vykusiame klausyme jungtiniame Atstovų rūmų IX ir X komitetų posėdyje pateikto nepaprastųjų įgaliotinių pranešimo 17 puslapyje, tuose pasiūlymuose trūko privalomų elementų ir esminių elementų (pasiūlymo garantijos, sutartinių dokumentų arba pramonės plano).

([34]) Marzano įstatymo 4 straipsnio 4c dalyje numatyta galimybė taikyti derybų procedūrą kaip alternatyvą konkursui. Derybų procedūra turi būti vykdoma nepažeidžiant skaidrumo ir nediskriminavimo principų.

(62) Pradinis derybų procedūros terminas buvo 2018 m. balandžio 10 d., vėliau jis buvo pratęstas iki 2018 m. spalio 31 d. Pasibaigus derybų procedūrai, 2018 m. spalio 31 d. buvo gauti keturi pasiūlymai ([35]). Nepaprastieji įgaliotiniai nusprendė, kad tinkamas buvo tik Italijos geležinkelių bendrovės „Ferrovie dello Stato“ (toliau – bendrovė FS) pasiūlymas, kuris buvo užtikrintas 17,5 mln. EUR vertės pasiūlymo garantija. Kadangi FS pasiūlymas buvo sąlyginis, buvo nustatytas naujas terminas, per kurį bendrovė FS turėjo pateikti įpareigojantį pasiūlymą. Įpareigojančio pasiūlymo pateikimo terminas buvo kelis kartus atidėtas, paskutinį kartą – iki 2019 m. lapkričio 21 d.

(63) Iki tos dienos bendrovė FS nepateikė galutinio įpareigojančio pasiūlymo. Komisija supranta, kad pardavimo procesas buvo laikomas neįvykusiu dėl to, kad nebuvo pateiktas toks pasiūlymas ([36]).

2.7. **Sprendimas pradėti procedūrą**

(64) Sprendime pradėti procedūrą Komisija padarė preliminarią išvadą, kad abi valstybės paskolos yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(65) Visų pirma, Komisija manė, kad dėl abiejų valstybės paskolų bendrovei „Alitalia“ buvo suteiktas ekonominis pranašumas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Teiginys, kad Italija, suteikdama bendrovei „Alitalia“ šias abi valstybės paskolas, veikė kaip rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, nebuvo pagrįstas įrodymais.

(66) Dėl pagalbos suderinamumo Komisija laikėsi nuomonės, kad bendrovė „Alitalia“ buvo sunkumų patirianti įmonė, kaip apibrėžta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse, ir padarė preliminarią išvadą, kad kyla rimtų abejonių dėl abiejų valstybės paskolų suderinamumo su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

(67) Visų pirma Italija, tvirtino, kad abi valstybės paskolos buvo reikalingos siekiant išvengti staigaus įmonės, atliekančios svarbų sisteminį vaidmenį visame Italijos oro transporto sektoriuje, pasitraukimo iš rinkos ir su tuo susijusių neigiamų pasekmių. Komisija manė, kad nepakanka informacijos, jog būtų galima padaryti išvadą dėl prisidėjimo prie bendro intereso tikslo.

(68) Komisijai taip pat kilo abejonių, ar buvo tenkinamas abiejų valstybės paskolų tinkamumo kriterijus, nes šios abi valstybės paskolos nebuvo grąžintos per šešis mėnesius nuo jų pirmosios išmokos bendrovei „Alitalia“. Be to, nebuvo aišku, kada įvyktų likvidavimas ir ar jis būtų baigtas per pagrįstą laikotarpį, kaip reikalaujama Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse. Todėl atrodo, kad pagalba sudarė sąlygas tęsti bendrovės „Alitalia“ veiklą nuo 2017 m. gegužės mėn. iki bent 2019 m. spalio mėn. ir taip rinkoje išlaikyti kitu atveju negyvybingą verslą ilgiau nei laikiną šešių mėnesių laikotarpį.

(69) Be to, Komisijai kilo abejonių, ar buvo tenkinamas abiejų valstybės paskolų proporcingumo kriterijus. Italijos pateiktame likvidumo plane buvo numatyta didelė likvidumo atsarga (796 mln. EUR 2018 m. pirmojo ketvirčio pabaigoje, kuri palaipsniui mažėjo iki 546 mln. EUR 2018 m. pabaigoje). Tačiau Italija nepaaiškino, kodėl šis likvidumo perteklius buvo būtinai reikalingas, kad bendrovė „Alitalia“ galėtų tęsti veiklą šešis mėnesius. Todėl Komisijai kilo abejonių, ar pagalbos suma neviršijo būtino minimumo.

(70) Galiausiai, remdamasi Italijos pateikta informacija, Komisija padarė preliminarią išvadą, kad per pastaruosius dešimt metų iki abiejų valstybės paskolų suteikimo bendrovė „Alitalia“ nebuvo gavusi jokios sanavimo, restruktūrizavimo ar laikinos restruktūrizavimo pagalbos ir buvo laikomasi Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 70 ir 71 punktuose nustatyto principo „pirmą ir paskutinį kartą“. Anksčiau Komisija padarė išvadą, kad tarp bendrovių CAI ir „Alitalia

([35]) Kaip teigiama 2019 m. kovo 27 d. vykusiame klausyme jungtiniame Atstovų rūmų IX ir X komitetų posėdyje pateikto nepaprastųjų įgaliotinių pranešimo 18 puslapyje, 2018 m. spalio 31 d. nepaprastieji įgaliotiniai gavo du pasiūlymus (bendrovių „Ferrovie dello Stato“ ir „EasyJet“), vieną susidomėjimo pareiškimą (bendrovės „Delta Air Lines“) ir vieną neįpareigojantį pranešimą (bendrovės „Lufthansa“ (toliau - bendrovės „Lufthansa“ pasiūlymas).

([36]) Ta informacija pasirodė spaudoje: žr. „Il Corriere della sera“, 2019 m. lapkričio 21 d. „Alitalia, il salvataggio salta ancora: ottavo rinvio per la cordata“; „La Repubblica“, 2019 m. lapkričio 20 d. „Si ferma la cordata Fs-Atlantia. Alitalia verso l'ottavo rinvio“; „La Repubblica“, 2019 m. lapkričio 26 d. „Alitalia, la resa del governo. Patuanelli: „La soluzione di mercato non c'è““.

Linee Aeree SpA“, kurios dalį turto įsigijo bendrovė CAI ir panaudojo dabartinei bendrovei „Alitalia“ sukurti, nebuvo ekonominio tęstinumo ([37]). Anksčiau bendrovė „Alitalia Linee Aeree SpA“ buvo gavusi 300 mln. EUR paskolą, kuri, Komisijos nuomone buvo pagalba ([38]) pagal ankstesnę Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių redakciją versiją ([39]). Jei būtų buvęs tęstinumas, bendrovė „Alitalia“ nebūtų galėjusi gauti pagalbos pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires.

3. **SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS**

(71) Trys suinteresuotosios šalys (t. y. bendrovė „Ryanair“, anoniminė suinteresuotoji šalis ir bendrovė „Aegean“) pateikė Komisijai savo pastabas pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį.

3.1. **Bendrovė „Ryanair“**

(72) Dėl pagalbos buvimo bendrovė „Ryanair“ teigia, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principas netaikytinas nei i) pradinei paskolai, nes Italija ją suteikė kaip valdžios institucija, siekianti bendrojo intereso tikslų, susijusių su bendrovės „Alitalia“ transporto paslaugų naudotojais ir jos darbuotojais bei Italijos Respublikos teritoriniu tęstinumu, nei ii) papildomam 300 mln. EUR finansavimui, kuris negali būti atitinkamai pateisinamas ankstesniu valstybės įsipareigojimu bendrovei „Alitalia“.

(73) Dėl pagalbos suderinamumo bendrovė „Ryanair“ teigia, kad suderinamumo sąlygos nėra įvykdytos. Dėl bendro intereso kriterijų, jei bendrovės „Alitalia“ orlaivių parkui būtų neleista skraidyti, konkuruojančios pigių skrydžių bendrovės būtų galėjusios pakeisti visas prarastas paslaugas, įskaitant teikiamas pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kaip matyti iš Budapešto ir Barselonos oro uostų oro eismo pagyvėjimo žlugus atitinkamai bendrovėms „Malév“ ir „Spanair“. Užuot padėjusi Italijos oro transporto rinkos veiksmingumui, pagalba iš tikrųjų jį mažina ir kenkia bendram interesui. Pagalba naudojama siekiant nesąžiningai konkuruoti pelninguose maršrutuose, taip pat teikiant naujas paslaugas ir iniciatyvas (t. y. naują salę „Casa Italia“ Romos oro uoste ([40])), kurias pradėjo vykdyti bendrovė „Alitalia“. Dėl ilgalaikio gyvybingumo atkūrimo sąlygos bendrovė „Ryanair“ pažymi, kad, nesant verslo plano, abiem valstybės paskolomis sukuriamas nepagrįstas bendrovės „Alitalia“ grynųjų pinigų rezervas. Bendrovė „Ryanair“ taip pat teigia, kad bendrovės „Alitalia“ turto nepakanka paskolai grąžinti, be to, bendrovė „Alitalia“ tebeveikia nuostolingai, nes kasdien patiria 1,75 mln. EUR nuostolį, o jos kasdienė neigiama EBIDTA yra 0,7 mln. EUR.

3.2. **Anoniminė suinteresuotoji šalis**

(74) Dėl pagalbos suderinamumo anoniminė suinteresuotoji šalis teigia, kad, priešingai reikalavimui, jog sanavimo pagalba turėtų būti skubi ir laikina, nes ja siekiama reaguoti į ūmią likvidumo krizę, šia pagalba bendrovei „Alitalia“ teikiama pirmenybė prieš kitas oro transporto bendroves. Taip yra todėl, kad pagalba dirbtinai pagerinama bendrovės „Alitalia“ finansinė padėtis, nes jos problemos yra ne naujos, o ilgalaikės ir pastaraisiais metais smarkiai ir nuolat didėjo.

(75) Anoniminė suinteresuotoji šalis taip pat teigia, kad bendrovė „Alitalia“ būtų galėjusi pasinaudoti kitomis priemonėmis, kurios mažiau iškreipia rinką, kad galėtų tęsti veiklą nepaprastosios administravimo procedūros metu.

3.3. **Bendrovė „Aegean“**

(76) Bendrovė „Aegean“ nurodo, kad, remiantis jos žiniomis apie rinką, pradinės paskolos ir papildomos 300 mln. EUR paskolos sąlygos neatitiko finansavimo sąlygų, kurios rinkoje galėjo būti siūlomos sunkumų patiriančiai oro transporto bendrovei, kokia yra bendrovė „Alitalia“. Be to, bendrovė „Aegean“ pažymi, kad deklaruojamas pradinės paskolos ir papildomos 300 mln. EUR paskolos tikslas buvo užtikrinti, kad bendrovė ir toliau tęstų veiklą. Atsižvelgiant į tai, akivaizdu, kad siekdama šio tikslo Italija galėjo vadovautis ne ekonominiais principais, o politiniais sumetimais, pavyzdžiui, siekiu išsaugoti darbo vietas ir išvengti socialinių neramumų.

([37]) 2008 m. lapkričio 12 d. Sprendimas C(2008) 6745 *final* dėl valstybės pagalbos N 510/2008 – Italija – Oro transporto bendrovės „Alitalia“ turto pardavimas.

([38]) 2008 m. lapkričio 12 d. Komisijos sprendimas 2009/155/EB dėl 300 mln. EUR paskolos, kurią Italija skyrė bendrovei „Alitalia“ Nr. C 26/08 (ex NN 31/08). (OJ L 52, 2009 2 25, p. 3)

([39]) Komisijos komunikatas „Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti“ (OL C 244, 2004 10 1, p. 2).

([40]) 2018 m. birželio mėn. Romos Fjumičino oro uoste, sostinės centro įlaipinimo zonoje, iš kurios vykdomi beveik visi bendrovės „Alitalia“ vidutinių ir ilgų nuotolių skrydžiai ne į Šengeno šalis, atidaryta nauja salė „Casa Italia“. Ja gali naudotis tik bendrovių „Alitalia“ ir „SkyTeam“ keleiviai, vykstantys tarpžemyninėmis ir ne Šengeno tarptautinėmis kryptimis.

(77) Kalbėdama apie pagalbos suderinamumą, bendrovė „Aegean“ visų pirma teigia, kad:

a) pagalba nebuvo apribota iki minimumo, nes ji buvo akivaizdžiai neproporcinga tiek savo dydžiu, tiek sąlygomis. Pagalba leido bendrovei „Alitalia“ ne tik išlikti aktyvia rinkoje, bet ir išplėsti savo veiklą, atidarant naujus konkuruojančius maršrutus su labai mažais lėktuvų apkrovos koeficientais;

b) pagalba turėjo iškraipantį poveikį rinkai, kuris buvo išlaikomas kiekvieną dieną, kai bendrovė „Alitalia“ naudojosi pagalba, o papildomas neigiamas poveikis buvo daromas dėl to, kad bendrovė „Alitalia“, pasinaudodama pranašumu, įgytu dėl abiejų valstybės paskolų, agresyviai reklamavo savo paslaugas ir konkuravo su kitomis oro transporto bendrovėmis;

c) kitaip nei nustatyta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 55 punkto e papunktyje, bendrovė „Alitalia“ ėmėsi struktūrinių priemonių, kaip matyti iš naujų maršrutų, o tai, atsižvelgiant į aviacijos paslaugų rinką, buvo rinkos dalies įgijimas ir nepagrįstas veiklos išplėtimas;

d) pagalbos iškraipomąjį poveikį rodė naujų maršrutų sukūrimas, padidėjęs kai kurių skrydžių dažnumas ir tai, kad kai kuriais iš šių maršrutų buvo vykdomi skrydžiai esant mažiems apkrovos koeficientams. Toks iškraipomasis poveikis galėjo tapti ilgalaikiu dėl pernelyg ilgo pagalbos teikimo bendrovei „Alitalia“ laikotarpio.

4. ITALIJOS PATEIKTA INFORMACIJA

4.1. Italijos pastabos

4.1.1. *Valdžios institucijų svarstymai*

(78) Italijos teigimu, pradinė paskola buvo skirta skubiems bendrovės „Alitalia“ ir kitų grupės įmonių, kurioms taikoma nepaprastoji administravimo procedūra, t. y. bendrovės „Cityliner“, valdymo poreikiams tenkinti (žr. 41 konstatuojamąją dalį). Šie poreikiai apėmė užtikrinimą, kad bendrovė „Alitalia“ galėtų toliau dalyvauti tarptautinėse oro transporto bendrovių reguliavimo sistemose, pavyzdžiui, IATA, tol, kol bus priimtas sprendimas restruktūrizuoti bendrovę „Alitalia“ arba parduoti jos turtą (žr. 17 konstatuojamąją dalį).

(79) Italijos valdžios institucijos taip pat nurodė, kad pradinė paskola buvo suteikta dėl to, kad reikėjo išvengti paslaugų teikimo nutraukimo, nes toks nutraukimas būtų sukėlęs socialinių sunkumų ir didelių nepatogumų naudotojams ir, be kita ko, būtų pažeidęs Italijos Konstitucijoje įtvirtintos teisę į teritorinį tęstinumą Italijos Respublikoje.

(80) Savo teiginį, kad bendrovės „Alitalia“ pasitraukimas iš rinkos labai sutrikdytų keleivių vežimo oru sektorių ir visuomenę, Italija grindė šiais duomenimis: 2017 m. gegužės 1 d. bendra keleivių užsakytų bilietų laikotarpiui nuo 2017 m. gegužės mėn. iki 2018 m. kovo mėn. vertė siekė 4 935 210 EUR (jau išduotų arba dar neišduotų bilietų), iš jų maždaug 1,3 mln. EUR užsakyta gegužės mėn. ir daugiau nei pusė milijono per pirmąsias 15 mėnesio dienų. Bendra 2017 m. gegužės–2018 m. kovo mėn. išduotų bilietų vertė buvo 429 mln. EUR (iš jų 125 mln. EUR buvo susiję tik su 2017 m. gegužės mėn.), o kompensacijos išlaidos, kurias pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 261/2004 ([41]) reikėtų sumokėti keleiviams, užsisakiusiems bilietus per pirmąsias 15 2017 m. gegužės mėn. dienų, būtų buvusios maždaug 268,5 mln. EUR.

(81) Italijos valdžios institucijos paaiškino, kad bendrovei „Alitalia“ pradėjus taikyti nepaprastąją administravimo procedūrą, finansavimas buvo suteiktas, kol bus parengta ir įgyvendinta NAP programa.

(82) Italijos valdžios institucijos teigė, kad be abiejų valstybės paskolų būtų buvę sunku vykdyti konkursą dėl bendrovės „Alitalia“ pardavimo laikantis aukščiausių atvirumo, besąlygiškumo ir konkurencingumo reikalavimų. Tai buvo būtina sąlyga, kad būtų galima gauti geriausią įmanomą parduodamo turto vertę, t. y. parduoti bendrovės „Alitalia“ verslą geriausiomis rinkos sąlygomis, kurias galima pasiekti vykdant konkursą. 2018 m. rugsėjo 25 d. pateiktose papildomose pastabose Italija pabrėžė, kad abiejų valstybės paskolų ekonominė logika buvo užtikrinti ilgalaikį

([41]) 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju (OL L 46, 2004 2 17, p. 1).

bendrovės „Alitalia“ gyvybingumą, sudarant palankesnes sąlygas per iš anksto nustatytą laikotarpį sėkmingai užbaigti konkurencingą bendrovės „Alitalia“ turto pardavimo konkursą. Taip iš esmės buvo siekiama išsaugoti didžiausią to turto vertę, kol toks pardavimas bus baigtas.

4.1.2. *Dėl abiejų valstybės paskolų vertinimo prieš jas suteikiant*

(83) Italija nepateikė jokių įrodymų, kad prieš suteikdama abi valstybės paskolas atliko jų pelningumo *ex ante* vertinimą. Komisijai paprašius pateikti tokių įrodymų, Italija tiesiog pareiškė, kad abiem valstybės paskoloms taikytos palūkanų normos ir griežtų privalomų reikalavimų dėl jų grąžinimo derinys užtikrina teigiamą rezultatą skolintojui. Taigi, Italijos teigimu, finansinės intervencijos balansas tikrai būtų teigiamas skolintojui, nes pastarojo prisiimta rizika yra ribota ir bet kuriuo atveju atlyginama rinkos sąlygomis.

4.1.2.1. Dėl pradinės paskolos atitikimo rinkos sąlygoms

(84) Italijos valdžios institucijos teigė, kad pradinė paskola atitiko rinkos sąlygas, todėl jai netaikoma SESV 107 straipsnio 1 dalis, nes ji nėra pagalba.

(85) Italijos valdžios institucijų teigimu, pradinė paskola atitinka rinkos sąlygas dėl konkrečių jai taikomų reikalavimų, t. y. i) 6 mėnesių EURIBOR palūkanų normos, pridėjus 1 000 bazinių punktų, atsižvelgiant į Komunikatą dėl orientacinių palūkanų normų ([42]), ii) privalomo grąžinimo per šešis mėnesius nuo išmokėjimo, iii) pirmenybės jos grąžinimui bet kurių kitų bendrovės „Alitalia“ skolų, susidariusių taikant nepaprastąją administravimo procedūrą, atžvilgiu. Kaip teigiama, palūkanų sąnaudos buvo apskaičiuotos remiantis rinkos sąlygomis ir parametrais, visiškai atsižvelgiant į konkrečias bendrovės „Alitalia“ aplinkybes. Kadangi buvo taikytos rinkos sąlygos, paskola nesuteikė bendrovei „Alitalia“ jokio valstybės finansavimo pranašumo, todėl negali būti laikoma pagalbos priemone.

(86) Italijos valdžios institucijos teigė, kad valstybės, kaip skolintojos, prisiimta rizika, už kurią atlyginama rinkos sąlygomis, praktiškai neegzistuoja, atsižvelgiant į pripažintą naudą dėl pirmenybės grąžinti paskolą bet kurių kitų bendrovės „Alitalia“ skolų, susidariusių taikant nepaprastąją administravimo procedūrą, atžvilgiu. Italijos valdžios institucijos tvirtina, kad buvo pagrįsta manyti, jog bendrovės „Alitalia“ turtas bet kuriuo atveju galėtų padengti skolas, susidariusias dėl pradinės paskolos, nepriklausomai nuo nepaprastosios administravimo procedūros rezultatų.

(87) Italijos valdžios institucijų teigimu, taikomų palūkanų dydžio ir griežtų grąžinimo sąlygų derinys reiškia, kad skolintojo rezultatas, t. y. finansinės intervencijos galutinis balansas, neabejotinai bus teigiamas. Todėl paskola visiškai atitiko privataus investuotojo, veikiančio rinkos ekonomikos sąlygomis, principą ir pagal procedūras nebuvo pareigos iš anksto pranešti Komisijai pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį.

(88) Italijos valdžios institucijos taip pat teigė, kad privatūs akcininkai, visų pirma bendrovė „Etihad“, taip pat buvo pasirengę suteikti finansavimą bendrovei „Alitalia“ pagal pertvarkymo planą. Konkrečiau, 2016 m. gruodžio 22 d. i) bendrovė „Alitalia“ pasiekė susitarimą su savo finansiniais kreditoriais dėl moratoriumo, ii) bendrovės „Alitalia“ akcininkai aptarė 231 mln. USD vertės dalyvaujamojo kapitalo priemonių išleidimą, iii) [vienas iš bendrovės „Alitalia“ akcininkų sudarė susitarimus dėl ekonominių įsipareigojimų, taikomų bendrovės „Alitalia“ akcininkų tarpusavio santykiams]. 2016 m. gruodžio 27 d. bendrovė „Etihad“ taip pat suteikė bendrovei „Alitalia“ 100 mln. EUR subordinuotąją akcininkų paskolą. 2019 m. kovo 25 d. pranešime Italijos valdžios institucijos taip pat teigė, kad šios abi valstybės paskolos atitinka bendrovės „Alitalia“ pertvarkymo plane numatytą naujo finansavimo sumą.

([42]) Komisijos komunikatas dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo (OL C 14, 2008 1 19, p. 6).

4.1.2.2. Dėl papildomos 300 mln. EUR paskolos

(89) Italijos valdžios institucijos teigia, kad jų argumentai dėl pradinės paskolos taip pat taikomi ir papildomam 300 mln. EUR finansavimui, kuris buvo suteiktas tomis pačiomis sąlygomis, kaip ir pradinė paskola, visiškai atsižvelgiant į specifinę bendrovės „Alitalia“ padėtį.

(90) Italijos valdžios institucijos taip pat teigia, kad papildoma 300 mln. EUR paskola ir 2017 m. spalio mėn. pratęstas 600 mln. EUR finansavimo grąžinimo terminas buvo būtini siekiant organizuoti konkursą ir užtikrinti bendrovės „Alitalia“ pardavimą geriausiomis rinkos sąlygomis. Jeigu konkursas būtų buvęs nesėkmingas, tai būtų turėję itin neigiamą poveikį bendrovės veiklos perspektyvoms ir visiems suinteresuotiesiems subjektams būtų buvusi padaryta didelė žala. Taigi abi valstybės paskolos buvo glaudžiai susijusios su tikslu užtikrinti ilgalaikį bendrovės gyvybingumą.

4.1.3. *Dėl sprendimo pradėti procedūrą*

(91) Dėl sprendimo pradėti procedūrą Italija teigia, kad bendrovės „Alitalia“ turto vertę ([43]) Komisija apskaičiavo dar iki pradėdama jai taikyti nepaprastąją administravimo procedūrą, todėl Italijos atsakymo pateikimo metu (2018 m. gegužės 25 d.) ji nebuvo aktuali. Šiuo atžvilgiu Italija tvirtina, kad dėl naujos bendrovės „Alitalia“ vadovybės įgyvendintų pokyčių buvo imtasi veiksmų, kuriais siekta apsaugoti pajamas, riboti išlaidas ir didinti veiksmingumą. Šiuo klausimu Italija pirmiausia teigia, kad nepaprastieji įgaliotiniai sprendė bendrovės „Alitalia“ finansines ir valdymo problemas, racionalizuodami veiklą ir iš naujo derėdamiesi dėl sutarčių, pvz., pasiekė, kad gerokai sumažėtų išperkamosios nuomos išlaidos (apskaičiuota, kad 2018 m. išperkamosios nuomos išlaidos sudarė [210–250] mln. EUR, palyginti su [260–340] mln. EUR 2017 m.). Italija pabrėžia, kad atsižvelgiant į šias sutaupytas lėšas ir į tai, kad buvo vykdoma pardavimo procedūra, bendrovės „Alitalia“ turtas buvo nepakankamai įvertintas.

(92) Be to, nepaprastieji įgaliotiniai, turėdami specialius teisės aktais jiems suteiktus įgaliojimus, galėjo, pavyzdžiui, imtis veiksmų, kad būtų susigrąžintos „Alitalia“ mokėtinos lėšos, ir derėtis su kitomis šalimis dėl reikalavimų patenkinimo. Todėl bendrovės „Alitalia“ turto vertė turėtų būti peržiūrėta atsižvelgiant į gautas pajamas ir nepaprastųjų įgaliotinių sumažintas išlaidas. Italija taip pat teigia, kad bendrovės „Lufthansa“ pateiktame neįpareigojančiame pranešime pateiktas vertinimas galėjo neatspindėti bendrovės „Alitalia“ turto vertės, nes pasiūlymas buvo pateiktas tik dėl dalies parduodamo turto ir galėjo atspindėti tam tikrus subjektyvius pasiūlymą pateikusios šalies interesus. Todėl dalies turto vertinimas negalėjo būti naudojamas kaip įvertis viso turto vertei nustatyti.

(93) Italija nesutinka su Komisijos teiginiu, kad buvo mažai įrodymų, patvirtinančių, jog Italija galėjo patirti daugiau nuostolių pagal priešingos padėties scenarijų, kai abi valstybės paskolos nebūtų suteiktos. Italija teigia, kad, kadangi bendrovei „Alitalia“ taikoma nemokumo procedūra, kuriai vadovauja Vyriausybės paskirti nepaprastieji įgaliotiniai, šie įgaliotiniai veikia siekdami viešųjų tikslų. Italija teigia, kad nors bendrovė „Alitalia“ nepriklauso valstybei, tačiau nepaprastieji įgaliotiniai veikia siekdami viešųjų tikslų, todėl Italija, spręsdama, ar įsikišti kaip rinkos skolintoja, galėjo atsižvelgti į nuostolius, kuriuos valstybė būtų patyrusi, jei bendrovė „Alitalia“ būtų nutraukusi veiklą ir likviduota.

(94) Italija taip pat nesutinka su sprendimo pradėti procedūrą 64 konstatuojamojoje dalyje pateikta Komisijos pastaba, kad valstybė buvo tik netiesioginė smulkioji akcininkė, todėl negalėjo gauti naudos iš geresnės pardavimo kainos tokiu pat mastu, kaip ir didieji akcininkai. Italija tvirtina, kad iš turto pardavimo gautos pajamos yra skirtos kreditoriams, todėl atitinkamai vertinant, ar abi valstybės paskolos buvo suteiktos rinkos sąlygomis, reikia atsižvelgti į platesnio suinteresuotųjų subjektų, pavyzdžiui, kreditorių, klientų, darbuotojų ir tiekėjų, rato interesus.

([43]) Sprendime pradėti procedūrą Komisija nepateikė savo nustatytos bendrovės „Alitalia“ vertės, bet nurodė bendrovės „Alitalia“ vertę, pagrįstą vertinimo ataskaita, kurią 2017 m. spalio mėn. užsakė nepaprastieji įgaliotiniai (ta ataskaita, vadinamoji bendrovės „Leonardo“ ataskaita, aprašyta 118–122 konstatuojamosiose dalyse; žr. sprendimo pradėti procedūrą 62 konstatuojamąją dalį).

4.1.4. *Dėl priešingos padėties scenarijaus, pagal kurį pagalba nebūtų buvusi suteikta*

(95) 2018 m. rugsėjo 25 d. pateiktose papildomose pastabose Italija išsamiau išdėstė pasekmes pagal priešingos padėties scenarijų, jei bendrovė „Alitalia“ būtų buvusi likviduota 2017 m. gruodžio 31 d., teigdama, kad:

a) valstybė veikė kaip rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, nes ji būtų patyrusi didelių nuostolių, jei bendrovė būtų buvusi parduota ir (arba) uždaryta 2017 m. gruodžio 31 d., kaip jau buvo numatyta pradinės paskolos suteikimo dieną. Šie nuostoliai būtų sudarę [daugiau nei milijardą] EUR, iš esmės dėl: i) su nedarbu susijusių išlaidų, kurias būtų padengusi valstybė; ii) nesumokėtų mokesčių; iii) keleiviams mokėtinų kompensacijų išlaidų; iv) neigiamo papildomo poveikio tiekėjams;

b) abi valstybės paskolos buvo skirtos skubiems bendrovės „Alitalia“ valdymo poreikiams tenkinti ir išvengti paslaugų teikimo nutraukimo, dėl kurio galėjo kilti didelių socialinių problemų ir sutrikimų;

c) abi valstybės paskolos atitiko Komunikate dėl orientacinių palūkanų normų nustatytą normą, taikomą įmonėms, kurių reitingas yra blogas ir kurių užstatas yra nedidelis. Be to, paskolai buvo teikiama pirmenybė visų kitų skolų atžvilgiu ir

d) pradinis pardavimo proceso užbaigimo terminas kėlė grėsmę teigiamam šio proceso rezultatui, todėl jis buvo pratęstas. Taigi buvo pratęstas ir pirminis pradinės paskolos grąžinimo terminas, o jos suma buvo padidinta suteikiant papildomą 300 mln. EUR paskolą.

(96) Italija teigė, kad jos argumentai visiškai atitinka Komisijos pranešimo dėl valstybės pagalbos sąvokos ([44]) 107 punktą, kuriame teigiama, kad „ *jeigu sunkumus patiriančiai valstybinei įmonei skiriama parama nuosavo kapitalo ar skolos priemonėmis, tikėtina tokios investicijos grąža turėtų būti palyginama su tikėtina grąža pagal priešingos padėties scenarijų, pagal kurį ta įmonė būtų likviduota. Jeigu tokio likvidavimo atveju būtų gautas didesnis pelnas ar patirti mažesni nuostoliai, apdairus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas pasirinktų tą galimybę*“.

(97) Italija teigė, kad jei 2017 m. gruodžio 31 d. bendrovė „Alitalia“ būtų buvusi uždaryta, jos darbuotojai būtų turėję teisę prašyti išmokų iš bendrojo nedarbo fondo ir specialaus oro transporto darbuotojų solidarumo fondo (toliau – FSTA). Italija tvirtina, kad apskaičiuotos nedarbo išmokų, kurias valstybė būtų turėjusi mokėti bendrovės darbuotojams jos uždarymo ir (arba) likvidavimo atveju, išlaidos būtų siekusios [350–800] mln. EUR, įskaitant FSTA, už laikotarpį iki 2018 m. gruodžio 31 d. ir [500–900] mln. EUR, jei FSTA būtų pratęstas iki 2019 m. gruodžio 31 d. Italija teigė, kad nedarbo išlaidos būtų buvusios panašios, jei bendrovė „Alitalia“ būtų buvusi uždaryta 2017 m. gegužės 1 d., t. y. dieną prieš tai, kai bendrovei buvo pradėta taikyti nepaprastoji administravimo procedūra.

(98) Italija taip pat nurodė, kad bendrovės „Alitalia“ likvidavimas būtų neigiamai paveikęs „Alitalia“ tiekėjus. Jie teikia įvairias paslaugas, pavyzdžiui, tvarkymo, klientų aptarnavimų ir (arba) skambučių centrų, valymo, apgyvendinimo viešbučiuose, logistikos ir maitinimo, kurių bendra vidutinė metinė vertė siekia [100–300] mln. EUR.

(99) Be to, Italija tvirtina, kad nepaprastieji įgaliotiniai veikė viešojo intereso labui, nes bendrovei „Alitalia“ yra taikoma nepaprastoji administravimo procedūra, taigi ji yra valdoma valdžios institucijos, kurios įgaliojimai yra atkurti, parduoti ar likviduoti turtą ir paskirstyti gautas lėšas kreditoriams; jų įgaliojimų vykdymas leidžia jiems ginti tik kreditorių, o ne akcininkų teises.

(100) Be to, Italija pripažįsta Teisingumo Teismo išvadą, padarytą sprendime *Land Burgenland*. To sprendimo 52 punkte Teisingumo Teismas nusprendė, kad „vertinant klausimą, ar ta pati priemonė įprastomis rinkos sąlygomis būtų taikoma privataus pardavėjo, kurio situacija labai panaši į valstybės, reikia atsižvelgti tik į naudą ir pareigas, susijusias su pastarosios, kaip akcininkės, padėtimi, išskyrus naudą ir pareigas, susijusias su jos, kaip viešosios valdžios subjekto, įgaliojimais“ ([45]).

([44]) Komisijos pranešimas dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos (C/2016/2946) (OL C 262, 2016 7 19, p. 1).

([45]) 2013 m. spalio 24 d. Sprendimas *Land Burgenland ir kt./Komisija*, C-214/12 P, C-215/12 P ir C-223/12 P, EU:C:2013:682.

(101) Tačiau Italija teigia, kad valstybės pagalbos taisyklės negali būti taikomos taip, kad valstybėms narėms būtų draudžiama imtis priemonių, kurios yra pigesnės už galimas alternatyvas, vien todėl, kad tokios priemonės gali būti neatsiejamos nuo valstybės naudojimosi viešąja prerogatyva. Toks požiūris būtų ekonomiškai neracionalus.

4.1.5. *Dėl pagalbos suderinamumo*

(102) Prieš priimant sprendimą pradėti procedūrą, Italijos valdžios institucijos teigė, kad, jei abi valstybės paskolos būtų laikomos valstybės pagalba, jos atitiktų visus sanavimo pagalbos suderinamumo reikalavimus. „Alitalia“ yra sunkumų patirianti įmonė, nes jai taikoma nepaprastoji administravimo procedūra (kuri atitinka kolektyvinę nemokumo procedūrą pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires). Sprendime pradėti procedūrą Komisija pažymėjo, kad pradinė paskola negali būti laikoma suderinama kaip sanavimo pagalba, nes ji nebuvo grąžinta praėjus šešiems mėnesiams po jos suteikimo, ir gali būti laikoma tik restruktūrizavimo pagalba. Tačiau Italija nepateikė jokių argumentų, kuriais remiantis būtų galima teigti, kad abi valstybės paskolos būtų suderinama restruktūrizavimo pagalba.

(103) Priėmus sprendimą pradėti procedūrą, Italija teigė, kad abi valstybės paskolos atitiko visus sanavimo pagalbos suderinamumo reikalavimus. Pirma, dėl tinkamumo kriterijaus (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 55 punktas) Italija teigė, kad pradinės paskolos negrąžinimas per šešis mėnesius nepažeidžia sanavimo pagalbos tinkamumo sąlygos, nes pagal tas gaires pagalba per šį laikotarpį gali būti negrąžinama, jei yra likvidavimo arba restruktūrizavimo planas. Be to, Italija teigė, kad pradinė paskola ir papildoma 300 mln. EUR paskola turi būti vertinamos kaip viena intervencija, o tai reiškia, kad šešių mėnesių laikotarpis pradedamas skaičiuoti tik nuo papildomos 300 mln. EUR paskolos išmokėjimo.

(104) Antra, dėl proporcingumo (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 60 punktas) Italija teigė, kad abi valstybės paskolos buvo proporcingos, nes jomis buvo siekiama padengti bendrovės „Alitalia“ finansinius poreikius iki pardavimo procedūros užbaigimo, o reikalinga suma atspindėjo nepaprastųjų įgaliotinių atsargų požiūrį siekiant užtikrinti, kad bendrovės „Alitalia“ turtas galėtų būti perleistas ir nebūtų pažeistos abiejų valstybės paskolų grąžinimo sąlygos. Italija taip pat pateikė atnaujintą likvidumo planą pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 60 punktą, kuris, jos nuomone, atspindėjo bendrovės „Alitalia“ likvidumo poreikius, atsižvelgiant į daugelį veiksnių, įskaitant bendrovės „Alitalia“ pinigų srautus iš veiklos, bendras grynąsias investicijas, veiklos ypatumus ir riziką, kylančią dėl bendrovei „Alitalia“ būdingų rinkos svyravimų.

(105) Pagaliau dėl neigiamo poveikio konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai kriterijaus (pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 3.6 skirsnį) Italija teigė, kad nuo tada, kai bendrovei „Alitalia“ buvo pradėta taikyti nepaprastoji administravimo procedūra, sumažėjo jos keleivių ir skrydžių skaičius, buvo nutrauktas tam tikrų nuostolingų tolimųjų maršrutų eksploatavimas, padidėjo orlaivių parko keleivių apkrovos koeficientas ir buvo sutaupyta daug darbo sąnaudų. Italija taip pat nurodo, kad, jei bendrovė „Alitalia“ staiga nutrauktų veiklą, tai turėtų neigiamų pasekmių, atsižvelgiant į esminį bendrovės „Alitalia“ vaidmenį Italijos oro transporto sektoriuje. Abi valstybės paskolos buvo ne didesnės nei minimumas, kurio reikia veiklos tęstinumui užtikrinti ir nebūtų leidžiama bendrovei „Alitalia“ plėstis daugiau, nei leidžiama pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires.

4.2. **Italijos pateiktos ataskaitos ir tyrimai, susiję su bendrove „Alitalia“**

(106) Nors Italija nepateikė jokio *ex ante* ekonominio abiejų valstybės paskolų vertinimo, kurį ji parengė prieš jas suteikdama, ji pateikė įvairius ekspertų ir kitų subjektų parengtus dokumentus, susijusius su bendrovės „Alitalia“ ekonomine padėtimi ir verslo veikla. Šiame skirsnyje aprašomi pagrindiniai Italijos pateikti su bendrove „Alitalia“ susiję dokumentai. Kai kurie dokumentai buvo parengti prieš pradedant bendrovei „Alitalia“ taikyti nepaprastąją administravimo procedūrą, taigi prieš suteikiant abi valstybės paskolas (*ex ante*), o kiti – vėliau (*ex post*).

4.2.1. *Ex ante tyrimai / dokumentai*

4.2.1.1. Pertvarkymo planas

(107) Pertvarkymo planas buvo parengtas 2016 m. gruodžio mėn. pagal Italijos bankroto įstatymo 67 straipsnio reikalavimus, kai bendrovei „Etihad“ buvo aišku, kad bendrovė „Alitalia“ atsidūrė ties bankroto riba. Į pertvarkymo planą buvo įtrauktas finansinis ir pramonės planas, apimantis 2017–2021 m., kaip reikalaujama pagal Italijos bankroto įstatymą. Juo buvo siekiama iki 2021 m. atkurti bendrovės „Alitalia“ gyvybingumą i) pertvarkant tinklą ir padidinant pajamas maždaug 900 mln. EUR per metus ([46]) (visų pirma didinant apkrovos koeficientą, plėtojant tolimųjų skrydžių srautus ir papildomas pajamas) ir ii) sumažinant bendrovės „Alitalia“ išlaidas maždaug 400 mln. EUR per metus (išlaidų veiksmingumo priemonės ir sumažinant bendrovės „Alitalia“ darbuotojų skaičių ([47]) [X XXX], o darbo užmokestį iki [20–40] proc.). Be išlaidų mažinimo priemonių, pertvarkymo plane apskaičiuota, kad reikės apie 1,4 mlrd. EUR nuosavo kapitalo įnašų, iš dalies iš nepiniginių pozicijų, pavyzdžiui, skolos konvertavimo, taip pat iš dalies iš naujo kapitalo didinimo, kad būtų galima restruktūrizuoti bendrovę „Alitalia“ ir įgyvendinti naują verslo planą. Pagal pertvarkymo planą, jei būtų buvę pasirinkti tokie veiksmai, bendrovė „Alitalia“ kreditingumą būtų pasiekusi nuo 2019 m.

(108) Plane buvo numatyta, kad bendrovės „Alitalia“ grynasis rezultatas padidės nuo – 458 mln. EUR 2016 m. (duomenys prieš uždarymą) iki + 168 mln. EUR 2021 m., o bendrovės „Alitalia“ EBITDA padidės nuo – 176 mln. EUR 2016 m. iki + 441 mln. EUR 2021 m.

(109) Planui įgyvendinti reikėjo profesinių sąjungų pritarimo dėl išlaidų mažinimo, turinčio įtakos darbo jėgai. Tačiau 2017 m. balandžio mėn. profesinės sąjungos referendume atmetė pertvarkymo planą, taip užkirsdamos kelią reikšmingam darbo sąnaudų mažinimui. Būtent dėl šio plano atmetimo 2017 m. gegužės mėn. bendrovei „Alitalia“ buvo pradėta taikyti nepaprastoji administravimo procedūra.

4.2.1.2. Bendrovių „Roland Berger“ ir KPMG parengta pertvarkos plano apžvalga

(110) 2017 m. pradžioje, prieš referendumą, du nepriklausomi verslo ekspertai – bendrovės „Roland Berger“ (2017 m. vasario 7 d.) ir KPMG (2017 m. kovo 15 d.) – parengė pertvarkymo plano apžvalgą, remdamiesi ankstesnių laikotarpių prekybos ir 2016 m. prognozių duomenimis. Šiuos ekspertus sutartos apimties darbams atlikti pasamdė bendrovė „Alitalia“, kad jie padėtų „Alitalia“ akcininkams ir vadovybei priimti sprendimus. Bendrovei „Roland Berger“ buvo pavesta parengti pramonės plano, įtraukto į pertvarkymo planą, apžvalgą, o bendrovei KPMG – finansinio plano apžvalgą.

(111) Abi bendrovės pertvarkymo planą apibūdino kaip „plataus užmojo <...>, atsižvelgiant į naujausią bendrovės „Alitalia“ istoriją“ ir nurodė, kad labai svarbu, jog visi suinteresuotieji subjektai, ypač profesinės sąjungos, visiškai pritartų šiam planui.

(112) Bendrovės KPMG parengtoje apžvalgoje pabrėžiama, kad kelis metus įgyvendinamam planui reikalingas didelis finansavimas, būtina visiškai pasikliauti prielaidų dėl išlaidų taupymo ir pajamų gavimo įgyvendinimu, o visi suinteresuotieji subjektai (įskaitant darbuotojus) turi būti įsipareigoję įgyvendinti planą. Be to, bendrovė KPMG pabrėžė plano jautrumą finansinei prielaidai, susijusiai su pajamų ir (arba) pinigų srautų, gautų pardavus iš anksto apmokėtus bilietus, pokyčiais.

4.2.1.3. Dr. Riccardo Ranalli parengta pertvarkos plano patvirtinimo ataskaita

(113) Pagal Italijos bankroto įstatymą bendrovės „Alitalia“ pateiktų duomenų tikrumą (patikimumą) ir pertvarkymo plano įgyvendinamumą turėjo patikrinti ir patvirtinti nepriklausomas ekspertas. Tokiu patikrinimu siekiama užtikrinti, kad įgyvendinus planą sumažės bendrovės „Alitalia“ skola ir dėl siūlomų finansinių priemonių pagerės jos finansinė padėtis. Šį patvirtinimą atliko atestuotasis apskaitininkas dr. Riccardo Ranalli ([48]).

([46]) 2017 m. kovo 15 d. bendrovės KPMG nepriklausoma bendrovės „Alitalia“ pertvarkymo plano verslo apžvalga.
([47]) Ten pat, bendrovės KPMG parengtos apžvalgos 58 puslapis.
([48]) https://www.ranallieassociati.it/dt_team/riccardo-ranalli/.

(114) Dr. R. Ranalli patvirtinimo ataskaitoje (toliau – patvirtinimo ataskaita) išvardytos bendrovės „Alitalia“ krizės priežastys, nurodytos pertvarkos plane ([49]):

a) bendrovės [„Alitalia“] nepriklausomumas tinklo vežėjų, kurie dėl kelių susijungimų pasiekė kritinę masę, užtikrinančią tinkamą konkurencijos lygį, atžvilgiu;

b) plataus masto pigių skrydžių bendrovių skverbimasis į vidaus rinką, palyginti su kitomis Europos šalimis (išorinė priežastis);

c) nedidelė tolimųjų skrydžių rinkos dalis, nepaisant nepatenkintos paklausos;

d) neefektyvi sąnaudų struktūra, dėl kurios vidutinė CASK ([50]) yra [X,XX] EUR (dėl nedidelės vidutinio nuotolio skrydžių CASK, sudarančios [X,XX] EUR, ir tolimųjų skrydžių CASK, sudarančios [X,XX] EUR), palyginti su vidutiniais tolimųjų reisų vežėjų ir tinklo vežėjų rodikliais, kurie atitinkamai sudaro 5,31 EUR ir 8,2 EUR (vidinė priežastis), ir

e) tolimųjų skrydžių veiklos plėtros suvaržymas dėl bendrosios įmonės susitarimų dėl Šiaurės Amerikos maršrutų (vidinė priežastis).

(115) Patvirtinimo ataskaitoje (2017 m. balandžio 28 d.) ir garantiniame rašte (2017 m. kovo 15 d.) buvo teigiamai įvertintas pertvarkymo planas.

4.2.1.4. Neveikimo susitarimas

(116) 2017 m. sausio mėn. bendrovė „Alitalia“, jos pagrindinė akcininkė bendrovė „Etihad Investment Holding Company LLC“ ir „Alitalia“ finansiniai kreditoriai susitarė dėl sąlyginio neveikimo susitarimo. Pagal tą susitarimą „kol bus baigtas rengti atnaujintas pramonės planas ir kol nepriklausomas ekspertas pagal Italijos bankroto įstatymo 76 straipsnio 3 dalies d punktą <...> atliks atitinkamą patvirtinimą, bendrovei [„Alitalia“] reikia laiko, be kita ko, nustatyti išsamią veiklą, kuri turi būti vykdoma pagal pramonės planą, kad būtų pagerinta jos nuosavo kapitalo, finansinė ir komercinė būklė, ir įgyvendinti pagrindines finansinio plano sąlygas“. Pagal neveikimo susitarimą, be kita ko, reikėjo, kad bendrovė „Etihad“ suteiktų 100 mln. EUR subordinuotąją akcininkų paskolą, kuri buvo išmokėta 2016 m. gruodžio 27 d.

(117) Baigdama rengti pertvarkymo planą, bendrovė „Alitalia“ kreipėsi į savo finansinius kreditorius ir paprašė paskelbti moratoriumą finansiniams įsipareigojimams įvykdyti pagal neveikimo susitarime nustatytas sąlygas. Neveikimo susitarimas galiojo iki 2017 m. kovo 31 d. – iki tos pačios datos galiojo ir į jį įtrauktas savaitinis likvidumo planas, o tai rodo, kad dėl neveikimo susitarimo ir jame numatytų veiksmų bendrovės „Alitalia“ likvidumas buvo užtikrintas iki 2017 m. kovo 31 d.

4.2.2. *Ex post tyrimai / dokumentai*

4.2.2.1. Bendrovės „Leonardo“ tyrimas

(118) Nepaprastieji įgaliotiniai pasamdė nepriklausomą konsultantą – bendrovę „Leonardo & Co“ – įvertinti tikėtiną 60 konstatuojamojoje dalyje aprašytų bendrovės „Alitalia“ veiklos vienetų pardavimo vertę. Jie paprašė šio įvertinimo, nes pagal teisės aktus nepaprastieji įgaliotiniai negali parduoti bendrovės „Alitalia“ mažesne nei rinkos kaina. Tyrimas buvo užsakytas 2017 m. rugsėjo 14 d. Bendrovė „Leonardo & Co“ savo tyrimo rezultatus 2017 m. spalio 16 d. išsiuntė trims nepaprastiesiems įgaliotiniams (toliau – bendrovės „Leonardo“ ataskaita).

(119) 2017 m. spalio 16 d. bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje siekta nustatyti bendrovės „Alitalia“ veiklos padalinių pardavimo vertę 2017 m. gegužės 1 d., t. y. pradėjus taikyti nepaprastąją administravimo procedūrą. Ataskaitoje nagrinėta trijų galimų dalių vertė: i) aviacijos verslo pardavimo („Lotto Aviation“), ii) antžeminių paslaugų verslo pardavimo („Lotto Handling“) ir iii) bendro abiejų dalių pardavimo („Lotto Unico“ arba „bendros dalies“). Bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje pardavimo vertės dydis apskaičiuotas atėmus su parduodamu turtu susijusius įsipareigojimus ir neįtraukus įsipareigojimų iki nepaprastosios administravimo procedūros. Pagal bendrovės „Leonardo & Co“ taikytą vertinimo metodiką bendrovės „Alitalia“ vertė apskaičiuota taikant mišrų metodą, pagal kurį turto metodas derinamas su pelno metodu. Bendrovė „Leonardo & Co“ mano, kad šis metodas yra tinkamiausias ekonominių sunkumų patiriančios bendrovės, tokios kaip „Alitalia“, vertei nustatyti.

([49]) 2017 m. kovo 15 d. dr. Riccardo Ranalli garantinis raštas.
([50]) Vieno keleivio kilometro kaina.

(120) Iš pradžių bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje nurodyta turto apskaitinė vertė yra apie 2,5 mlrd. EUR, o tai atitinka turto, kuris bus perduotas pardavus bendrą dalį, apskaitinę vertę, t. y. 2 552 mln. EUR pagal bendrovės „PriceWaterhouseCoopers“ (toliau – bendrovė „PwC“) ataskaitą. Tada šio turto vertė koreguojama atsižvelgiant į su turtu ir bendrovės „Alitalia“ veikla susijusius įsipareigojimus (daugiausia įsipareigojimus tiekėjams) ir pelno korekciją. Ši korekcija yra numatomo bendrovės pelningumo per pirmuosius dvejus verslo plano metus ir vidutinio panašių oro transporto bendrovių pelningumo skirtumas. Kadangi tikėtasi, kad bendrovė „Alitalia“ per pirmuosius dvejus veiklos metus patirs nuostolių, pelno korekcija yra neigiama, todėl dar labiau sumažėja apskaičiuota pardavimo vertė.

(121) Siekiant atsižvelgti į netikrumą dėl verslo plano įgyvendinimo, bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje nagrinėjami du scenarijai, pagal kuriuos nustatoma galima bendrovės „Alitalia“ veiklos padalinių pardavimo vertė. „Inercinis scenarijus“ parengtas remiantis inercija ir atsižvelgiant į bendrovės „Alitalia“ ekonominę ir finansinę padėtį 2017 m., taigi nesant augimo tikslų ir tipinių pramonės strategijų. „Atgimimo scenarijus“ grindžiamas verslo planu, parengtu atsižvelgiant į bendrovės „Alitalia“ padėties 2017 m. pasikeitimą, numatant rinkos dalių ir pelningumo atkūrimą trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu, siekiant, kad bendrovė vėl užimtų pagrindinį vaidmenį atitinkamoje rinkoje.

(122) Bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje apskaičiuota, kad pagal inercinį scenarijų bendros dalies pardavimo kaina svyruos nuo 280 iki 411 mln. EUR, o pagal atgimimo scenarijų – nuo 495 iki 626 mln. EUR. Didžiausio ir mažiausio įvertinimo vidurkis yra lygus 453 mln. EUR.

4.2.2.2. Bendrovės „PwC“ įvertinti parduodamų trijų veiklos dalių finansiniai duomenys

(123) 2017 m. gegužės 1 d. nepaprastieji įgaliotiniai sudarė sutartį su bendrove „PwC“ dėl „Alitalia“ grupės konsoliduotųjų finansinių ataskaitų ir atskirų aviacijos, antžeminių paslaugų ir bendros dalies balansų patikrinimo. Šiuose atskiruose balansuose buvo nustatytos turto, kuris bus perduotas bendrovės „Alitalia“ turto pardavimo atveju, ribos ir nustatyta, kurie balanso straipsniai po pardavimo liks bendrovei „Alitalia“.

(124) Tuos patikrintus finansinius duomenis, pateiktus 2017 m. rugsėjo 21 d. bendrovės „PwC“ parengtame patikrinimo ataskaitos projekte, vėliau bendrovė „Leonardo & Co“ panaudojo apskaičiuodama dalių pardavimo kainą ([51]).

(125) 2017 m. spalio 31 d. bendrovė „PwC“ užbaigė savo patikrinimo ataskaitą ir joje nurodė šią datą.

4.2.2.3. Bendrovių „Lufthansa“, „EasyJet“ ir „Airport Handling“ pasiūlymuose nurodytos kainos

(126) 2017 m. spalio 16 d. kelios konkurse dalyvavusios bendrovės, įskaitant bendroves „Airport Handling“, „EasyJet“ ir „Lufthansa“, pateikė pasiūlymus dėl dalies bendrovės „Alitalia“ veiklos (žr. 59 konstatuojamąją dalį). Šiame poskirsnyje apibendrinamos pagrindinės jų nuostatos.

(127) Bendrovė „Airport Handling“ pateikė įpareigojantį pasiūlymą dėl bendrovės „Alitalia“ antžeminių paslaugų, siūlydama [XX,X] mln. EUR su papildoma 6,5 mln. EUR suma, jei bus pasiekti tam tikri rodikliai.

(128) Bendrovė „EasyJet“ pateikė įpareigojantį pasiūlymą dėl dalies bendrovės „Alitalia“ aviacijos veiklos, išskyrus techninės priežiūros ir remonto paslaugas. Pasiūlyme tik trumpųjų skrydžių veikla įvertinta [XXX–XXX] mln. EUR. Bendrovė „EasyJet“ savo pasiūlyme nurodė, kad ji tolimųjų skrydžių veiklą, kurios perėmimas priklausė nuo nenustatyto konsorciumo partnerio, preliminariai įvertino [XXX] mln. EUR. Todėl bendra didžiausia bendrovės „EasyJet“ nurodyta vertė buvo [XXX] mln. EUR.

(129) Neįpareigojančiame pasiūlyme, kurį pateikė bendrovė „Lufthansa“, buvo įvertinta tik dalis aviacijos dalies (t. y. [XX] lėktuvų iš [XXX] ir tik […] darbuotojų), o jo suma siekė [XXX] mln. EUR (atėmus kapitalizuotą nuomą).

([51]) Žr. bendrovės „Leonardo“ ataskaitos 3 puslapį.

4.2.3. *Bendrovės „Alitalia“ finansinės ataskaitos*

(130) Naujausios paskelbtos „Alitalia“ grupės teisės aktų nustatytos finansinės ataskaitos yra 2015 m. gruodžio 31 d. Kadangi nepaprastoji administravimo procedūra buvo pradėta taikyti bendrovei „Alitalia“ prieš priimant ir paskelbiant 2016 m. teisės aktų nustatytas finansines ataskaitas, jos nebuvo parengtos. Tačiau buvo galima susipažinti su 2016 m. tarpinėmis ir išankstinėmis finansinėmis ataskaitomis, taip pat pagrindinių ekspertų, rengusių bendrovės „Alitalia“ *ex ante* arba *ex post* ataskaitas, t. y. KPMG, „Roland Berger“, dr. R. Ranalli ir „PwC“, ataskaitomis. Visi šie ekspertai, atlikdami analizę, rėmėsi 2016 m. duomenimis. Be to, bendrovė „Alitalia“ parengė 2017 m. vasario 28 d. finansinę ataskaitą, kaip reikalaujama pagal Italijos bankroto įstatymą.

(131) Taikant nepaprastąją administravimo procedūrą, teisės aktų nustatytos finansinės ataskaitos nebuvo skelbiamos. Tačiau bendrovės „Alitalia“ nepaprastųjų įgaliotinių svetainėje nereguliariai buvo skelbiami tam tikri finansiniai duomenys, daugiausia dėmesio skiriant veiklos EBITDA ir pinigų srautams (be balanso) ([52]).

(132) Nors atrodo, kad, išskyrus 2015 m., nė vienos iš šių finansinių ataskaitų auditas nebuvo atliktas, nėra jokių požymių, kad duomenys iš esmės neatitinka bendrovės „Alitalia“ finansinės padėties. Visų pirma, 2016 m. duomenis patvirtino dr. R. Ranalli, tikrindamas pertvarkymo planą.

5. **PAGALBOS VERTINIMAS**

5.1. **Pagalbos buvimas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį**

(133) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, „išskyrus tuos atvejus, kai Sutartys nustato kitaip, valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.

(134) Vadinasi tam, kad priemonė būtų pripažinta valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, turi būti įvykdyti visi šie kriterijai: i) ją turi suteikti valstybė arba ji turi būti suteikiama iš valstybinių išteklių; ii) ja turi būti suteikiamas pranašumas įmonei; iii) ji turi būti atrankioji, t. y. palanki tam tikroms įmonėms arba tam tikrų prekių gamybai, ir iv) ja turi būti iškraipoma konkurencija arba keliama jos iškraipymo grėsmė ir turi būti daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

5.1.1. *Įmonės sąvoka*

(135) Bendrovė „Alitalia“ yra Italijoje įsteigta privati oro transporto sektoriaus bendrovė. Ji yra įmonė pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, nes vykdo ekonominę veiklą siūlydama paslaugas rinkoje ([53]).

5.1.2. *Valstybės ištekliai ir priskirtinumas valstybei*

(136) Kaip nustatė Teisingumo Teismas ([54]), kad priemonės būtų laikomos valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, a) joms tiesiogiai arba netiesiogiai per bet kurį tarpininkaujantį subjektą, veikiantį pagal jam suteiktus įgaliojimus, turi būti naudojami valstybės ištekliai ir b) jos turi būti priskirtinos valstybei ([55]).

(137) Kadangi abi valstybės paskolos buvo suteiktos Italijos Vyriausybės ir parlamento aktais, akivaizdu, kad jos priskirtinos Italijos valstybei. Be to, abi valstybės paskolos buvo finansuojamos iš valstybės biudžeto, todėl akivaizdu, kad jos buvo suteiktos iš valstybės išteklių.

([52]) 2017 m. gegužės 2 d., 2017 m. gruodžio 31 d., 2018 m. kovo 31 d., 2018 m. birželio 30 d. ir 2018 m. rugsėjo 30 d. tam tikrą finansinę informaciją nepaprastieji įgaliotiniai paskelbė bendrovės „Alitalia“ nepaprastųjų įgaliotinių svetainėje. 2019 m. kovo 27 d. nepaprastieji įgaliotiniai paskelbė pristatymą, kuriame buvo pateikti kai kurie 2018 m. gruodžio 31 d. finansiniai duomenys.

([53]) 1987 m. birželio 16 d. Sprendimas *Komisija/Italija*, 118/85, EU:C:1987:283, 7 punktas.

([54]) 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimas *Prancūzija/Komisija (Stardust Marine)*, C-482/99, EU:C:2002:294.

([55]) 1987 m. spalio 14 d. Sprendimas *Vokietija/Komisija*, C-248/84, EU:C:1987:437, 17 punktas.

5.1.3. *Atrankumas*

(138) Priemonė laikoma valstybės pagalba, jeigu ji yra atrankioji tuo, kad ja remiamos tik tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamyba.

(139) Abi valstybės paskolos buvo suteiktos vienai bendrovei – „Alitalia“. Taigi jos buvo suteiktos *ad hoc* pagrindu vienai bendrovei ir jomis negalėjo pasinaudoti kitos Italijos oro transporto sektoriuje veikiančios bendrovės, kurių teisinė ir faktinė padėtis yra panaši, arba kitų sektorių bendrovės. Nė viena panaši bendrovė neatitiko priemonių, panašių į tas, kurios buvo suteiktos bendrovei „Alitalia“, reikalavimų, todėl nė vienai tokiai bendrovei nebuvo suteiktas panašus finansavimas. Todėl abi valstybės paskolos yra atrankiosios.

5.1.4. *Pranašumas*

(140) Kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, pranašumas – tai bet kokia ekonominė nauda, kurios įmonė nebūtų gavusi įprastomis rinkos sąlygomis, t. y. be valstybės intervencijos ([56]).

(141) Pagal Sąjungos teismų jurisprudenciją viešųjų įstaigų vykdomais ekonominiais sandoriais nesuteikiamas pranašumas kitai sandorio šaliai, todėl jie nėra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, jei jie vykdomi įprastomis rinkos sąlygomis ([57]). Siekdama nustatyti, ar sandoris buvo sudarytas tokiomis sąlygomis, Komisija taiko rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų. Šis kriterijus nustatytas atsižvelgiant į įvairius ekonominius sandorius. Pirmiausia Komisija išnagrinės, ar rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus yra taikytinas, ir, jei taip, tada jį taikys abiem valstybės paskoloms.

5.1.4.1. Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikomumas

(142) Šiuo atveju Komisija turi išnagrinėti, ar gali būti taikomas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus. Jei Komisija nustatytų, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus netaikytinas nė vienai iš valstybės paskolų, taikyti šio kriterijaus ji neprivalėtų. Tuomet Komisija gali tiesiog padaryti išvadą, kad bendrovė „Alitalia“ gavo ekonominės naudos, kurios nebūtų galėjusi gauti rinkos sąlygomis, taigi įgijo pranašumą pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(143) Tačiau prieš vertindama galimybę taikyti kriterijų, kadangi yra abi valstybės paskolos (pradinė paskola ir papildoma 300 mln. EUR paskola), Komisija turi įvertinti, ar šias paskolas galima atskirti vertinant galimybę taikyti kriterijų, ar jos sudaro vieną intervenciją. Jei jos yra atskiros, kiekviena paskola turėtų būti vertinama atskirai, visų pirma atsižvelgiant į rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymą. Jei, priešingai, būtų nustatyta, kad jos sudaro vieną priemonę, Komisija turėtų atlikti tik vieną bendrą abiejų valstybės paskolų vertinimą šiuo atžvilgiu.

5.1.4.1.1. Abi valstybės paskolos kaip viena priemonė

(144) Pagal Komisijos sprendimų priėmimo praktiką paskesnės valstybės intervencijos priemonės, kurios yra susijusios su ta pačia įmone ir įgyvendinamos per gana trumpą laiką, yra tarpusavyje susijusios arba buvo visos suplanuotos arba numatytos tuo metu, kai buvo įgyvendinta pirmoji intervencijos priemonė, gali būti vertinamos kaip viena intervencija. Kita vertus, jeigu paskesnė intervencija įvykdyta dėl nenumatytų įvykių įgyvendinant ankstesnę intervencijos priemonę, šios abi priemonės paprastai turėtų būti vertinamos atskirai ([58]).

([56]) 1996 m. liepos 11 d. Sprendimas *SFEI ir kt.*, C-39/94, EU:C:1996:285, 60 punktas; 1999 m. balandžio 29 d. Sprendimas *Ispanija/Komisija*, C-342/96, EU:C:1999:210, 41 punktas.

([57]) 1996 m. liepos 11 d. Sprendimas *SFEI ir kt.*, C-39/94, EU:C:1996:285, 60 ir 61 punktai.

([58]) 2012 m. gruodžio 19 d. Komisijos sprendimas byloje SA.35378 Berlyno Brandenburgo oro uosto finansavimas, Vokietija (OL C 36, 2013 2 8, p. 10), 14–33 konstatuojamosios dalys.

(145) Vertindama, ar abi valstybės paskolos yra viena intervencija, Komisija atsižvelgia į i) abiejų nagrinėjamų valstybės paskolų chronologiją, ii) jų tikslą ir iii) įmonės (finansinę ir rizikos) padėtį tuo metu, kai buvo priimtas sprendimas suteikti kiekvieną iš abiejų valstybės paskolų ([59]).

(146) Komisijos nuomone, vertinant taikymo galimybę, pradinė paskola ir papildoma 300 mln. EUR paskola turėtų būti laikomos viena priemone.

(147) Pirmiausia dėl nagrinėjamų paskolų chronologijos reikia pažymėti, kad abi paskolos buvo suteiktos greitai viena po kitos: pradinė paskola suteikta 2017 m. gegužės 2 d., o po mažiau nei šešių mėnesių, 2017 m. spalio 16 d., suteikta papildoma 300 mln. EUR paskola. Be to, Italija keitė šių paskolų grąžinimo terminus keliais trumpais pratęsimais (žr. 19 ir 30 konstatuojamąsias dalis), kol galiausiai juos suderino ir *de facto* sujungė į vieną priemonę (žr. 31 ir 32 konstatuojamąsias dalis).

(148) Antra, kaip matyti iš 17 ir 19 konstatuojamųjų dalių, abi valstybės paskolos buvo suteiktos siekiant konkretaus tikslo, t. y. užtikrinti, kad bendrovė „Alitalia“ nepertraukiamai teiktų oro transporto paslaugas, kol nepaprastieji įgaliotiniai užbaigs programą, kurią jiems pavedė įgyvendinti ekonominės plėtros ministras, t. y. bendrovės „Alitalia“ restruktūrizavimą arba jos turto pardavimą. Jas suteikė Italijos valstybė ir nebuvo bandoma ieškoti finansavimo iš kitų šaltinių.

(149) Dekrete įstatyme Nr. 148/2017 aiškiai nurodyta, kad papildoma 300 mln. EUR paskola turėjo būti suteikta kaip pradinės paskolos padidinimas (žr. 19 konstatuojamąją dalį). Be to, pranešime Komisijai Italijos valdžios institucijos finansavimą apibūdino kaip vieną priemonę, taip pat paaiškino, kad pagalba buvo išmokėta trimis dalimis ([60]). Šis apibūdinimas taip pat patvirtintas vėlesniuose Italijos valdžios institucijų pateiktuose paaiškinimuose ([61]).

(150) Šių abiejų valstybės paskolų sąlygos yra vienodos, išskyrus sumą ir pradinę trukmę; be to, dekrete dėl papildomos 300 mln. EUR paskolos suteikimo daroma nuoroda į dekretą dėl pradinės paskolos suteikimo, nurodant, kad „finansavimas yra didinamas“. Abi valstybės paskolos iš esmės buvo sujungtos į vieną priemonę, nes buvo suderintos jų grąžinimo datos (žr. 30, 31 ir 32 konstatuojamąsias dalis).

(151) Trečia, kalbant apie bendrovės „Alitalia“ finansinę padėtį ir rizikos profilį tuo metu, kai buvo priimtas sprendimas suteikti kiekvieną iš abiejų valstybės paskolų, jie iš esmės buvo tokie patys. Finansinės padėties ir rizikos profilio palyginimas išsamiai pateiktas 5.1.4.2 skirsnyje. Vis dėlto, kad informacija būtų išsami, Komisija pažymi, kad bendrovės „Alitalia“ finansinė padėtis ir rizikos pobūdis, kai buvo suteikiamos abi valstybės paskolos, buvo tokie:

a) bendrovė „Alitalia“ buvo nemoki ir jai buvo taikoma nepaprastoji administravimo procedūra. Atitinkamai teisinė tvarka, pagal kurią ji veikė, nepasikeitė;

b) abiejų valstybės paskolų sąlygos buvo vienodos, išskyrus paskolos sumą ir grąžinimo terminus. Tai rodo, kad Italijos požiūriu rizikos profilis iš esmės buvo toks pat;

c) nors suteikus papildomą 300 mln. EUR paskolą bendrovė „Alitalia“ turėjo 545 mln. EUR laisvų pinigų, tai daugiausia buvo pinigai, gauti suteikus pradinę paskolą, o ne bent kiek reikšmingai sutaupytos sąnaudos ar padidėjusios pajamos. Bendrovė „Alitalia“ negalėjo sukurti teigiamų pinigų srautų savo veiklai finansuoti ir buvo priklausoma nuo išorės finansavimo, kad galėtų finansuoti savo nuostolingą veiklą (žr. 228 konstatuojamąją dalį).

(152) Be to, suteikiant pradinę paskolą, atsižvelgiant į prognozuojamus bendrovės „Alitalia“ likvidumo poreikius, kai jai buvo pradėta taikyti nepaprastoji administravimo procedūra, buvo galima numatyti, kad reikės papildomo finansavimo, jei per šešis mėnesius nebus įvykdytas pardavimas arba restruktūrizavimas (žr. 246–248 konstatuojamąsias dalis).

([59]) 2013 m. kovo 19 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Bouygues ir Bouygues Télécom/Komisija ir kt.*, sujungtos bylos C-399/10 P ir C-401/10 P, EU:C:2013:175, 104 punktas; 2010 m. rugsėjo 13 d. Sprendimas *Graikija ir kt./Komisija*, sujungtos bylos T-415/05, T-416/05 ir T-423/05, EU:T:2010:386, 177 punktas; 1998 m. rugsėjo 15 d. Sprendimas *BP Chemicals/Komisija*, T-11/95, EU:T:1998:199, 170 ir 171 punktai.

([60]) Pranešimo formos 5.5 skirsnis.

([61]) Žr., be kita ko, 2018 m. sausio 24 d. Italijos Komisijai išsiųsto rašto 1 punkto b papunktį ir 2018 m. gegužės 25 d. rašto 6 punktą.

(153) Iš tiesų Komisija laikosi nuomonės, kad vienintelis Italijos tikslas buvo suteikti pakankamą finansavimą, kad bendrovė „Alitalia“ galėtų veikti tol, kol bus galima parduoti jos turtą. Ši nuomonė grindžiama šiais argumentais:

a) įvairių Vyriausybės ministrų pareiškimai (žr. 51 ir paskesnes konstatuojamąsias dalis);

b) Italijos argumentai, patvirtinantys, kad bendrovė „Alitalia“ buvo sistemiškai svarbi visam Italijos oro transporto sektoriui, todėl Vyriausybė ją laikė per didele, kad jai būtų leista žlugti;

c) beveik automatinis bendrovės „Alitalia“ pinigų poreikių patenkinimas ir automatinis abiejų valstybės paskolų grąžinimo terminų pratęsimas bei pardavimo procedūrų pratęsimas;

d) tai, kad nuo pat pradinės paskolos suteikimo Italija niekada nesiėmė aiškių veiksmų, kad susigrąžintų savo investicijas, ir net nesvarstė tokios galimybės;

e) Italija nesiekė, kad abi valstybės paskolos būtų grąžintos anksčiau laiko. Ji taip pat nepradėjo likvidavimo arba nesiekė bent jau nepratęsti abiejų valstybės paskolų grąžinimo termino, nesant jokio tyrimo, kuriame būtų įvertintas abiejų valstybės paskolų grąžinimo tikimybės pokytis, kai šios paskolos turėtų būti grąžintos;

f) palūkanos, mokėtinos už abi valstybės paskolas jų grąžinimo dieną, nebuvo sumokėtos dėl nuolatinio abiejų valstybės paskolų grąžinimo termino atidėjimo, o nuo 2019 m. gegužės 31 d. jos iš tiesų nustojo būti skaičiuojamos.

(154) Todėl šiame sprendime Komisija laikosi nuomonės, kad šios abi valstybės paskolos yra viena priemonė.

(155) Komisija nagrinės galimą taikymą abiem pagrindais, vertindama, i) ar Italija pateikė pakankamai *ex ante* įrodymų, kad ji veikė kaip ekonominės veiklos vykdytojas, ir ii) ar valstybė, suteikdama abi valstybės paskolas, veikė kaip valdžios institucija, o ne kaip ekonominės veiklos vykdytojas.

(156) Nepaisant pirmiau minėtos išvados, kad abiejų valstybės paskolų negalima atskirti, net jei abi valstybės paskolos būtų laikomos abiem atskiromis priemonėmis, toliau pateikta Komisijos galimo taikymo analizė būtų taikoma *mutatis mutandis*.

5.1.4.1.2. Italija veikė kaip valdžios institucija, o ne kaip rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas

(157) Komisija mano, kad šiuo atveju rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus netaikytinas. Iš tiesų, remiantis visais turimais įrodymais, Italija veikė tvirtai kaip valdžios institucija, kad išgelbėtų bendrovę „Alitalia“ nuo bankroto ir leistų jai tęsti veiklą.

(158) Iš pradžių Komisija primena, kad Teisingumo Teismas laikėsi nuomonės, jog rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymas galiausiai priklauso nuo to, ar valstybė, veikdama kaip akcininkė, o ne kaip valdžios institucija, suteikė ekonominį pranašumą tai valstybei priklausančiai įmonei ([62]). Valstybės intervencijos, kuriomis siekiama įvykdyti jos, kaip valdžios institucijos, įsipareigojimus, negalima lyginti su privataus investuotojo veiksmais rinkos ekonomikos sąlygomis ([63]).

(159) Siekdama nustatyti, ar abi valstybės suteiktos valstybės paskolos yra valstybės įgaliojimų vykdymas, ar jos yra įsipareigojimų, kuriuos valstybė turi prisiimti kaip akcininkė, pasekmė, Komisija išnagrinės ne tik šių paskolų formą, bet ir i) jų pobūdį ir dalyką, ii) aplinkybes, kuriomis jos buvo gautos, iii) tikslą, kurio buvo siekiama, ir iv) taisykles, kurios taikomos šioms abiem valstybės paskoloms.

(160) Jei valstybės intervencija, atsižvelgiant į jos pobūdį ir dalyką bei siekiamą tikslą, nėra investicija, kurią gali atlikti privatus investuotojas, tai būtų valstybės, kaip valdžios institucijos, intervencija, todėl rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus nebūtų taikomas ([64]).

([62]) 2012 m. birželio 5 d. Sprendimo *Komisija/EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 79–82 ir 87 punktai.
([63]) 2009 m. gruodžio 15 d. Sprendimo *EDF/Komisija*, T-156/04, EU:T:2009:505, 228 punktas.
([64]) Šiuo klausimu žr. 2012 m. birželio 5 d. Sprendimo *Komisija/EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 30, 86 ir 87 punktus.

Priemonės pobūdis ir dalykas

(161) Kaip aprašyta 2.1 skirsnyje, aptariamą priemonę sudarė abi valstybės paskolos, kurias Italija suteikė bendrovei „Alitalia“ atitinkamai 2017 m. gegužės 2 d. ir 2017 m. spalio 16 d.

Priemonės aplinkybės

(162) Nuo pat pradžių valstybė, siekdama išgelbėti bendrovę „Alitalia“ nuo likvidavimo, veikė nuosekliai ir aiškiai kaip valdžios institucija (šį faktą savo viešuose pareiškimuose pripažino ir įvairūs Vyriausybės ministrai (žr. 2.5 skirsnį)), o ne kaip akcininkė, investuojanti į bendrovę, ar kreditorė.

(163) Nuo 2008 m., kai bendrovę „Alitalia“ įsigijo bendrovė CAI, jos veikla nuolat buvo labai nuostolinga. Bendrovės „Alitalia“ akcininkų mėginimai atkurti bendrovės „Alitalia“ veiklą įgyvendinant pertvarkymo planą buvo nesėkmingi, nes 2017 m. balandžio 26 d. darbuotojai tą planą atmetė, todėl buvo pradėta taikyti nepaprastoji administravimo procedūra (žr. 41 ir paskesnes konstatuojamąsias dalis). Taikant nepaprastąją administravimo procedūrą, bendrovė „Alitalia“ ir toliau veikė nuostolingai.

(164) Nėra įrodymų, kad po to, kai buvo atmestas pertvarkymo planas, bet prieš pradedant taikyti nepaprastąją administravimo procedūrą, kuris nors investuotojas būtų norėjęs įsitraukti ir įsigyti bendrovę „Alitalia“ kaip veiklą tęsiančią įmonę, net už simbolinę kainą. Taip pat nėra jokių įrodymų, kad finansų įstaigos buvo pasirengusios suteikti dideles paskolas, kad įmonė būtų pakankamai likvidi ir galėtų tęsti veiklą.

(165) Kai buvo suteiktos abi valstybės paskolos, bendrovė „Alitalia“ buvo sunkumų patirianti įmonė, kaip apibrėžta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse, ir neturėjo didelių perspektyvų artimiausiu ir vidutinės trukmės laikotarpiu tapti pelninga (žr. 41, 66 ir 218–229 konstatuojamąsias dalis).

Siekiamas tikslas

(166) Aiškus nepaprastosios bendrovės „Alitalia“ administravimo procedūros taikymo tikslas buvo užtikrinti bendrovės „Alitalia“ teikiamų transporto paslaugų tęstinumą ir išsaugoti jos turto vertę.

(167) Būdama nemoki, bendrovė „Alitalia“ iš esmės buvo išstumta iš kredito rinkų, o dėl neatidėliotinų ir ilgalaikių likvidumo problemų buvo priklausoma nuo Italijos valstybės, kuri suteikė abi valstybės paskolas.

(168) Kaip išsamiai aprašyta 2 skirsnyje, pradinė paskola buvo suteikta iš esmės siekiant išvengti bendrovės „Alitalia“ teikiamų paslaugų nutraukimo, kad būtų galima toliau vykdyti vidaus ir tarptautinius skrydžius ir taip išvengti socialinių sunkumų ir didelių nepatogumų naudotojams. Italija taip pat teigė, kad toks nutraukimas, be kita ko, pažeistų Italijos Konstitucijos garantuojamą teisę į teritorinį tęstinumą Italijoje. Papildoma 300 mln. EUR paskola buvo suteikta dėl tos pačios priežasties, taip pat siekiant palengvinti bendrovės „Alitalia“ turto pardavimą. Atrodo, kad bendrovei „Alitalia“ taikytos nepaprastosios administravimo procedūros ir abiejų valstybės paskolų tikslai iš esmės nesiskiria.

(169) Šį vertinimą taip pat patvirtina ir vieši Vyriausybės ministrų pareiškimai, padaryti prieš suteikiant pradinę paskolą ir 300 mln. EUR paskolą (žr. 2.5 skirsnį), t. y. kad Vyriausybei labiausiai rūpėjo išvengti staigaus oro transporto paslaugų nutraukimo ir tiesioginių bei netiesioginių tokio nutraukimo pasekmių. Prie jų priskiriamas poveikis Italijos ekonomikai ir tariamas tikslas užkirsti kelią tolesniems mokesčių mokėtojų nuostoliams. Remiantis šiais pareiškimais, buvo siekiama suteikti nepaprastiesiems įgaliotiniams daugiau laiko rasti pirkėją. Šis tikslas atsispindi atitinkamuose teisės aktuose, kuriais buvo suteiktos abi valstybės paskolos, ir pačios Italijos paaiškinimuose (žr. 78 ir paskesnes konstatuojamąsias dalis), pagal kuriuos šios paskolos buvo reikalingos bendrovės „Alitalia“ valdymo poreikiams, kad būtų išvengta paslaugų teikimo nutraukimo ir su tuo susijusių socialinių sunkumų bei nepatogumų.

(170) Tuometiniai Italijos Vyriausybės narių pareiškimai (žr. 2.5 skirsnį) patvirtina nuomonę, kad pagrindai, kuriais remdamasi Italija suteikė abi valstybės paskolas, nebuvo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo pagrindai. Vietoje to, sprendimas suteikti abi valstybės paskolas buvo grindžiamas tuo, kad „*lėktuvų sustabdymas ant žemės yra neįsivaizduojamas, nes būtų pažeistas susisiekimas ir nukentėtų keleiviai*“ ([65]), kad „*negalime* [leisti jai] *žlugti pernakt, nes nebeturėtume susisiekimo iš vienos šalies dalies į kitą*“ ([66]) ir „*lėktuvų laikymas ant žemės nuo ryto iki vakaro Italijos mokesčių mokėtojams būtų kainavęs daug brangiau*“ ([67]).

(171) Kaip nurodyta 4.1 skirsnyje, Italija išsamiai paaiškino, kokius sutrikimus sukeltų bendrovės „Alitalia“ pasitraukimas iš rinkos, ir šiuo atžvilgiu nurodė bilietus užsakiusių keleivių skaičių ir išduotų bilietų skaičių.

(172) Išnagrinėjusi minėtus duomenis, Komisija mano, kad pagrindinis abiejų valstybės paskolų tikslas buvo užtikrinti, kad bendrovė „Alitalia“ toliau vykdytų veiklą dėl viešosios politikos, o ne dėl valstybės, kaip rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo, finansinių interesų. Todėl bet kokia perspektyva, kad valstybė gautų pelno, susijusio su abiem valstybės paskolomis, net ir ilguoju laikotarpiu, jei tai būtų galima įrodyti, buvo tik netiesioginis sprendimo suteikti abi valstybės paskolas rezultatas.

(173) Be to, Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad įmonės teikiamų transporto paslaugų tęstinumo užtikrinimas yra aplinkybė, į kurią privatus investuotojas neatsižvelgtų ([68]).

(174) Be to, abiejų valstybės paskolų grąžinimo terminai buvo reguliariai atidedami, o valstybė taip pat atidėjo bendrovės „Alitalia“ prievolę mokėti palūkanas iki šių naujų grąžinimo terminų. Priėmus dekretą įstatymą dėl augimo, palūkanos už abi valstybės paskolas nustotos skaičiuoti nuo 2019 m. gegužės 31 d. Be to, tai rodo, kad 6 mėnesių Euribor + 10 % palūkanų normos vertė, kuria, Italijos teigimu, buvo įrodyta, kad ji veikė kaip rinkos ekonomikos veiklos vykdytoja (žr. 95 konstatuojamąją dalį), yra tik dirbtinė, nes valstybė – kaip skolintoja – niekada negavo atlygio nei už savo likvidumo sąnaudas, nei už kredito riziką, susijusią su bendrove „Alitalia“, kurią būtų siekęs padengti rinkos ekonomikos skolintojas. Šis faktas ir tai, kad Italija nepateikė *ex ante* ataskaitos, kuri įrodytų, kad valstybė buvo finansiškai suinteresuota atlikti šiuos pratęsimus ir atleisti nuo palūkanų mokėjimo, o ne imtis priešingos padėties scenarijaus, rodo, kad bendrovės „Alitalia“ atžvilgiu valstybė veikė vykdydama savo, kaip valdžios institucijos, įgaliojimus. Toks elgesys, t. y. šie atidėjimai neatlikus konkretaus *ex ante* tyrimo, nereikalavimas sumokėti palūkanas, pagaliau šių palūkanų nebeskaičiavimas nuo 2019 m. gegužės 31 d., neatitinka rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo elgesio, o rodo valdžios institucijos suinteresuotumą išlaikyti bendrovės „Alitalia“ teikiamų transporto paslaugų tęstinumą.

Taisyklės, kurios taikomos priemonei

(175) Abi nagrinėjamos valstybės paskolos yra *sui generis* ir *ad hoc*. Buvo priimti specialūs dekretai įstatymai, kuriais buvo numatytas šių paskolų suteikimas ir vėlesnis jų pratęsimas bei faktinis sujungimas į vieną priemonę. Abi valstybės paskolos buvo finansuojamos iš ekonominės plėtros ministrui skirto biudžeto. Be to, šių paskolų išmokėjimas buvo numatytas specialiais ministrų dekretais.

(176) Lėšos šioms paskoloms atitinkamai buvo skirtos iš bendrojo valstybės biudžeto.

Išvada

(177) Apibendrinant reikia pažymėti, kad priemonė, atsižvelgiant į jos pobūdį ir dalyką, aplinkybes, kuriomis ji buvo priimta, jos tikslą ir taisykles, kurios jai taikomos, turi Italijos valdžios institucijos prerogatyvai priklausančio akto požymių. Todėl jai negali būti taikomas privataus investuotojo kriterijus.

5.1.4.1.3. Italija netaikė rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus

(178) Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad „privataus investuotojo principo taikymas galiausiai priklauso <...> nuo to, ar atitinkama valstybė narė, veikdama kaip akcininkė, bet ne kaip viešosios valdžios subjektas, suteikia ekonominę naudą jai priklausančiai įmonei“ ([69]).

([65]) Žr. 51 konstatuojamąją dalį.
([66]) Žr. 52 konstatuojamąją dalį.
([67]) Žr. 54 konstatuojamąją dalį.
([68]) 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimas *Arriva Italia ir kt.*, C-385/18, EU:C:2019:1121, 73 punktas.
([69]) 2012 m. birželio 5 d. Sprendimas *Komisija/EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 81 punktas.

(179) Jei vykstant administracinei procedūrai valstybė narė remiasi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijumi, tokia valstybė narė „privalo nedviprasmiškai ir remdamasi objektyvia bei patikrinama ir tuo metu turima informacija įrodyti, kad priemonės ėmėsi veikdama kaip akcininkė ir kad ši grindžiama reikalaujamais išankstiniais ekonominiais vertinimais“ ([70]). Šie įrodymai turi aiškiai rodyti, kad atitinkama valstybė narė priėmė sprendimą investuoti prieš suteikdama ekonominį pranašumą arba tuo pačiu metu, kai suteikė ekonominį pranašumą, remdamasi pagrįstu vertinimu, rodančiu rinkos grąžos normą dėl faktiškai įgyvendintos priemonės.

(180) Be to, „vertinant klausimą, ar ta pati priemonė įprastomis rinkos sąlygomis būtų taikoma privataus investuotojo, esančio kaip galima panašesnėje į valstybės situacijoje, reikia atsižvelgti tik į naudą ir pareigas, susijusias su pastarosios, kaip akcininkės, padėtimi, išskyrus naudą ir pareigas, susijusias su jos, kaip viešosios valdžios subjekto, įgaliojimais“ ([71]). Iš to matyti, kad valstybės, kaip įmonės akcininkės, ir valstybės, veikiančios kaip valdžios institucija, vaidmenys turi būti atskirti.

(181) Šiuo aspektu, be kita ko, gali būti reikalaujama informacijos, iš kurios paaiškėtų, kad šis sprendimas grindžiamas ekonominiais vertinimais, kurie šios bylos aplinkybėmis būtų panašūs į racionalaus privataus investuotojo, esančio kaip galima panašesnėje į minėtos valstybės narės padėtyje, vertinimus prieš atliekant minėtą investiciją, siekiant nustatyti tokios investicijos pelningumą ateityje.

(182) Kaip priminė Bendrasis Teismas ([72]), „nors Komisija privalo taikyti privataus investuotojo kriterijų ir prašyti atitinkamos valstybės narės jai pateikti visą reikšmingą informaciją, būtent ši valstybė narė arba <...> nagrinėjama valstybės įmonė privalo pateikti duomenis, iš kurių būtų matyti, kad ji atliko išankstinį ekonominį aptariamos priemonės pelningumo vertinimą, kurį galima palyginti su vertinimu, atliktu panašioje padėtyje esančio privataus investuotojo“.

(183) Teisingumo Teismas taip pat nusprendė, kad „ekonominių vertinimų, atliktų po minėtos naudos suteikimo, retrospektyvaus atitinkamos valstybės narės investicijos faktinio pelningumo konstatavimo ar vėlesnių pateisinimų dėl faktiškai atliktų veiksmų nepakanka siekiant nustatyti, kad ši valstybė narė prieš šios naudos suteikimą ar tuo pačiu metu priėmė tokį sprendimą veikdama kaip akcininkė“ ([73]).

(184) Italija neįvykdė minimalaus įrodymų standarto, kad įrodytų, jog šioje byloje gal;i būti taikomas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus.

(185) Kaip pažymėta 83 konstatuojamojoje dalyje, nepaisant pakartotinių Komisijos prašymų, Italija nepateikė jokių patvirtinamųjų dokumentų, kad prieš suteikdama abi valstybės paskolas ji atliko galimo šių paskolų investicijų grąžos vertinimą. Ji taip pat nepateikė savo vertinimo, kaip tikėtina, kad paskolos bus grąžintos kartu su susijusiomis palūkanomis iš nuosavų bendrovės „Alitalia“ išteklių arba iš pačios bendrovės „Alitalia“ pardavimo pajamų, ir kokia yra negrąžinimo rizika. Tai pasakytina ir apie pradinę paskolą, ir apie papildomą 300 mln. EUR paskolą.

(186) Nors, kaip nurodyta 4.2 skirsnyje, Italija pateikė įvairias ataskaitas ir informaciją apie bendrovę „Alitalia“, kurias turėjo iki abiejų valstybės paskolų suteikimo ir kurios buvo parengtos ne ekonominio vertinimo prieš suteikiant abi valstybės paskolas tikslais, šios ataskaitos ir informacija neparodo grąžinimo tikimybės ir neatitinka Sąjungos teismų nustatyto priimtino abiejų valstybės paskolų pelningumo *ex ante* vertinimo įrodymo standarto.

([70]) 2018 m. sausio 16 d. Sprendimas *EDF/Komisija*, T-747/15, EU:T:2018:6, 142 punktas ir 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimas *Arriva Italia ir kt.*, C-385/18, EU:C:2019:1121, 48 punktas.

([71]) 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimas *Arriva Italia ir kt.*, C-385/18, EU:C:2019:1121, 47 punktas ir 2012 m. birželio 5 d. Sprendimas *Komisija/EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 79 punktas ir jame nurodyta teismo praktika. Taip pat žr. 2020 m. gruodžio 10 d. Sprendimo *Comune di Milano/Komisija*, C-160/09 P, EU:C:2020:1012, 106 punktą.

([72]) 2015 m. birželio 25 d. Sprendimas *SACE ir Sace BT/Komisija*, T-305/13, EU:T:2015:435, 184 punktas.

([73]) 2012 m. birželio 5 d. Sprendimas *Komisija/EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 85 punktas.

(187) Be to, Italijos valdžios institucijos negalėjo įrodyti, kad yra dokumentas, parengtas prieš priimant sprendimą suteikti vieną iš paskolų arba tuo pačiu metu, kuris būtų laikomas verslo planu, pelningumo įvertinimu, kurį visų pirma sudarytų ekonominis įvertinimas, apimantis abiejų valstybės paskolų grąžinimo tikimybę ir įkainių tinkamumą. Nėra jokių požymių, kad Italijos administravimo institucijos, Vyriausybė ar parlamento nariai, prieš patvirtindami administracines ir teisines nuostatas dėl abiejų valstybės paskolų suteikimo, būtų išnagrinėję ir aptarę verslo planą arba abiejų valstybės paskolų pelningumą.

(188) Todėl Italija neįvykdė įrodinėjimo standarto, pagal kurį valstybė narė, remdamasi objektyviais ir patikrinamais įrodymais, nustatytais prieš priimant sprendimą suteikti ekonominį pranašumą arba tuo pačiu metu, kai buvo priimtas toks sprendimas, turi neabiprasmiškai įrodyti, kad priemonė priskiriama valstybei, veikiančiai kaip rinkos veiklos vykdytojas, ir taip įvykdyti jai tenkančią įrodinėjimo pareigą, kad abiejų valstybės paskolų atžvilgiu būtų galima taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų.

5.1.4.1.4. Galimybės taikyti kriterijų 300 mln. EUR paskolai vertinimas

(189) Kaip nurodyta 154 konstatuojamojoje dalyje, Komisija mano, kad abi valstybės paskolos yra viena bendra priemonė vertinant kriterijaus taikymo galimybę. Vis dėlto, jei papildoma 300 mln. EUR paskola būtų nagrinėjama atskirai, Komisijos nuomone, jai vis tiek nebūtų galima taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus.

(190) Papildoma 300 mln. EUR paskola buvo suteikta iš esmės tuo pačiu tikslu, kaip ir pradinė paskola, tačiau pagrindinis skirtumas buvo tas, kad iki to laiko Italijos valdžios institucijos nusprendė parduoti bendrovės „Alitalia“ turtą, o ne ją restruktūrizuoti (žr. 59 konstatuojamąją dalį).

(191) Italijos teigimu, ji buvo suteikta, be kita ko, tam, kad būtų galima sėkmingai užbaigti pardavimo procedūrą. Kaip nurodyta 20 konstatuojamojoje dalyje, reikėtų priminti, kad papildoma 300 mln. EUR paskola buvo suteikta siekiant užtikrinti transporto įsipareigojimų vykdymą, kol bus parduotas turtas. Atsižvelgiant į tai, iš tuometinių ministrų pareiškimų taip pat matyti, kad pagrindiniai Italijos interesai nebuvo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo interesai, nes tuometinis infrastruktūros ir transporto ministras pareiškė: „nenorime pigiai parduoti bendrovės „Alitalia“, bet ją parduodame. Žiūrime, kas nutiko bendrovei „Air Berlin“, kurią įsigijo bendrovė „Lufthansa“: buvo perpus sumažintas lėktuvų ir darbuotojų skaičius. Tačiau pagrindinės veiklos nutraukimas visada yra pralaimėjimas visiems“ ([74]). Kaip galima suprasti iš šio pareiškimo, rinkos sąlygomis įvykdyto pardavimo, t. y. kai bendrovė „Lufthansa“ įsigijo bendrovę „Air Berlin“, pasekmės turėjo neigiamų socialinių padarinių užimtumo srityje, į kuriuos neatsižvelgtų joks rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas. Todėl, nors 300 mln. EUR paskolos tikslas buvo sudaryti sąlygas užbaigti pardavimo procesą, Vyriausybės sprendimui įtakos turėjo su rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo veikla nesusijusios aplinkybės.

5.1.4.1.5. Italijos argumentai dėl rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymo ir Komisijos išvadų

(192) Iš to, kas išdėstyta pirmiau, galima daryti išvadą, kad pagrindinis abiejų valstybės paskolų tikslas buvo užtikrinti, kad bendrovė „Alitalia“ toliau veiktų dėl viešosios politikos, o ne dėl valstybės, kaip rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo, finansinių interesų. Todėl bet kokia perspektyva, kad valstybė gautų pelno, net ir ilguoju laikotarpiu, jei tai būtų galima įrodyti, buvo tik netiesioginis sprendimo suteikti abi valstybės paskolas rezultatas.

(193) Italija teigė, kad pradinė paskola buvo skirta skubiems bendrovės „Alitalia“ valdymo poreikiams tenkinti ir išvengti paslaugų teikimo nutraukimo, galinčio sukelti didelių socialinių problemų. Komisija mano, kad tai vėlgi yra veiksniai, į kuriuos nebūtų atsižvelgęs joks skolintojas.

(194) Šiuo atžvilgiu Italija teigia, kad bendrovės „Alitalia“ akcininkai neteko savo teisių, kai jai buvo pradėta taikyti ypatingoji administravimo procedūra ir ją pradėjo valdyti trys nepaprastieji įgaliotiniai, kurie, kaip valstybės pareigūnai, perėmė bendrovės „Alitalia“ kontrolę nepaprastosios administravimo procedūros metu. Todėl Italija teigia, kad jos suinteresuotumas bendrovės „Alitalia“ veiklos rezultatais prilygsta akcininko suinteresuotumui.

([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 negali sutikti su tuo argumentu. Pradėdama taikyti nepaprastąją administravimo procedūrą bendrovei „Alitalia“, Italija veikė naudodamasi savo reguliavimo instituciniais įgaliojimais, kad išsaugotų įmonės, kuriai gresia bankrotas, turto vertę, o ne kaip rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas. Tai darydama, Italija vienašališkai *sui generis* nuostata (žr. 18 konstatuojamąją dalį) pakeitė bendrovės „Alitalia“ kreditorių pirmumo eilę, o tai yra veiksmas, kurio negalima palyginti su veiksmais, kurių gali imtis privatūs asmenys. Pirmumo pakeitimas reiškė, kad paskolos grąžinimui buvo teikiama pirmenybė bet kurių kitų bendrovės „Alitalia“ skolų, susidariusių taikant nepaprastąją administravimo procedūrą, atžvilgiu. Tik valstybė turi įgaliojimus nustatyti naujų reikalavimų pirmenybę prieš esamus reikalavimus (įskaitant viršesnę skolą), o privatūs kreditoriai arba apskritai privatūs asmenys tokių įgaliojimų neturi. Šiuo atžvilgiu Italijos, kaip valdžios institucijos, veiksmai yra neatsiejami nuo jos, kaip paskolų davėjos, veiksmų. Italija pasinaudojo savo viešaisiais įgaliojimais, siekdama sukurti palankią investicinę padėtį iš karto po to, kai pasinaudojo šiais įgaliojimais, kuriais negalėtų pasinaudoti joks rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas ([75]).

(196) Antra, pati Italija patvirtina, kad interesai, į kuriuos pagal teisės aktus turi atsižvelgti nepaprastieji įgaliotiniai, apima platų suinteresuotųjų subjektų ratą, pavyzdžiui, kreditorius, klientus, darbuotojus ir tiekėjus, o ne tik akcininkus.

(197) Italija teigia, kad suteikdama abi valstybės paskolas ji veikė kaip rinkos investuotoja, nes jei ji nebūtų įsikišusi, valstybei būtų tekusi 1,3 mlrd. EUR atsakomybė dėl i) su nedarbu susijusių išlaidų, ii) dėl išlaidų, susijusių su bendrovės „Alitalia“ likvidavimu, įskaitant viešosios tvarkos užtikrinimo išlaidas, susijusias su ekstremalių situacijų valdymu oro uostuose, ir kompensacijas keleiviams, ir iii) neigiamo papildomo poveikio tiekėjams. Be to, valstybė būtų patyrusi nuostolių dėl nesumokėtų mokesčių.

(198) Tačiau šios aplinkybės įrodo, kad buvo priešingai nei teigia Italija, t. y. kad Italijos tikslas buvo išlaikyti bendrovės „Alitalia“ veiklą nepaisant to, kiek tai kainuos, visų pirma atsižvelgiant į veiksnius, į kuriuos neatsižvelgtų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas.

(199) Teisingumo Teismas yra nurodęs, kad vertinant klausimą, ar ta pati priemonė įprastomis rinkos sąlygomis būtų taikoma privataus veiklos vykdytojo, esančio kaip galima panašesnėje į valstybės situacijoje, reikia atsižvelgti tik į naudą ir pareigas, susijusias su pastarosios, kaip privataus veiklos vykdytojo, padėtimi, išskyrus naudą ir pareigas, susijusias su jos, kaip viešosios valdžios subjekto, įgaliojimais ([76]).

(200) Kalbant apie su nedarbu susijusias išlaidas, pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką išlaidos, kurias valstybė patiria dėl darbuotojų atleidimo, bedarbio pašalpų ir pagalbos pramonės infrastruktūrai restruktūrizuoti ([77]), neturėtų būti laikomos svarbiomis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojui.

(201) Nesumokėtų mokesčių atžvilgiu galioja tas pats principas: valstybė, nustatydama mokesčius, įgyvendina viešąją prerogatyvą. Šiuo atžvilgiu, siekiant nustatyti, ar priemonės, kurių ėmėsi valstybė, yra valstybės įgaliojimų vykdymas, ar jos yra įsipareigojimų, kuriuos valstybė turi prisiimti kaip akcininkė, pasekmė, svarbu vertinti ne šių priemonių formą, o jų pobūdį, dalyką ir taisykles, kurios joms taikomos, atsižvelgiant į siekiamą tikslą ([78]). Šiuo atveju nesumokėti mokesčiai būtų nuostoliai, kuriuos įprastomis aplinkybėmis Italija patirtų kaip valstybė, o ne kaip bendrovės „Alitalia“ akcininkė. Todėl nesumokėtų mokesčių išvengimas nebuvo aplinkybė, kurią valstybė galėjo įvertinti kaip bendrovės „Alitalia“ kreditorė ar akcininkė.

([75]) Žr. 2017 m. gruodžio 21 d. Komisijos sprendimo (ES) 2018/1498 dėl valstybės pagalbos ir priemonių SA.38613 (2016/C) (ex 2015/NN), kurias Italija skyrė pagal specialiąją administravimo procedūrą valdomai įmonei „Ilva S.p.A.“ (OL L 253, 2018 10 9, p. 45) 155 konstatuojamąją dalį.

([76]) 2018 m. kovo 6 d. Sprendimas *Komisija/FIH Holding ir FIH Erhversbank*, C-579/16 P, EU:C:2018:159, 56 punktas, 2012 m. birželio 5 d. Sprendimas *Komisija/EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, 79 punktas ir jame nurodyta teismo praktika ir 2013 m. spalio 24 d. Sprendimas *Land Burgenland ir kt./Komisija*, C-214/12 P, C-215/12 P ir C-223/12 P, EU:C:2013:682, 52 punktas.

([77]) 2018 m. kovo 6 d. Sprendimas *Komisija/FIH Holding ir FIH Erhversbank*, C-579/16 P, EU:C:2018:159, 56 punktas, 1994 m. rugsėjo 14 d. Sprendimas *Ispanija/Komisija*, C-278/92–C-280/92, EU:C:1994:325, 22 punktas ir 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimas *Arriva Italia ir kt.*, C-385/18, EU:C:2019:1121, 73 punktas.

([78]) Šiuo klausimu žr. 1994 m. sausio 19 d. Sprendimo *SAT Fluggesellschaft*, C-364/92, EU:C:1994:7, 30 punktą.

(202) Dėl išlaidų, susijusių su bendrovės „Alitalia“ likvidavimu, įskaitant viešosios tvarkos užtikrinimo išlaidas, susijusias su ekstremaliųjų situacijų valdymu oro uostuose, ir kompensacijų keleiviams, kurias, Italijos teigimu, turėtų padengti valstybė, tai yra išlaidos, kurias Italija prisiimtų kaip valdžios institucija, todėl, remiantis pirmiau minėta teismų praktika, į jas negalima atsižvelgti vertinant, ar galima taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų.

(203) Galiausiai nė vienas privatus investuotojas ar kreditorius neatsižvelgtų į neigiamą papildomą poveikį įmonės trečiųjų šalių tiekėjams, kai priimtų sprendimą suteikti finansavimą tai įmonei.

Išvada dėl rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymo

(204) Dėl šių priežasčių Komisija mano, kad abiejų valstybės paskolų atžvilgiu rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus netaikytinas, nes i) Italija, suteikdama abi valstybės paskolas bendrovei „Alitalia“, aiškiai veikė kaip valdžios institucija ir ii) bet kuriuo atveju Italija neįvykdė įrodinėjimo pareigos, nes ji neatliko abiejų valstybės paskolų tikėtino pelningumo *ex ante* vertinimo ir neįvertino, ar tikėtinas pelningumas atitiko rinkos sąlygas.

5.1.4.2. Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymas

(205) Nedarydama poveikio 5.1.4.1 skirsnyje pateiktam vertinimui, kuriame Komisija daro išvadą, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus netaikytinas, Komisija, remdamasi papildomais argumentais, mano, kad net jei rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus būtų taikomas, abiem valstybės paskolomis buvo suteiktas ekonominis pranašumas bendrovei „Alitalia“.

5.1.4.2.1 Informacijos šaltiniai

(206) Kaip pažymėta 106 konstatuojamojoje dalyje, nors Italija neatliko priemonių *ex ante* vertinimo, ji turėjo daug dokumentų ir ataskaitų, kuriais galėjo remtis vertindama rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus taikymą abiem bendrovei „Alitalia“ suteiktoms valstybės paskoloms.

(207) 4.2.1 skirsnyje išvardyti pagrindiniai Italijos pateikti *ex ante* informacijos šaltiniai, kurie, jos nuomone, buvo svarbūs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus vertinimui ir kuriais buvo galima pasinaudoti prieš suteikiant pradinę paskolą. Kaip jau paaiškinta 5.1.4.1 skirsnyje, nė vienas iš tų dokumentų nebuvo parengtas siekiant įvertinti pradinės paskolos ar vėlesnės 300 mln. EUR paskolos ekonominį pagrindimą (pelningumą ir su grąžinimu susijusią riziką). Todėl nė viename iš tų dokumentų neatliktas reikalaujamas *ex ante* rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus vertinimas, kurį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų atlikęs prieš suteikdamas paskolas (t. y. įvertinimas, ar abi valstybės paskolos ir jų sąlygos galėjo atitikti rinkos sąlygas ir rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų jas suteikęs). Tačiau tuose dokumentuose esančią informaciją Italija, suteikdama pradinę ir vėlesnę paskolą, galėjo panaudoti atlikdama *ex ante* rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus vertinimą. Komisija pasinaudos šiais dokumentais vertindama abi valstybės paskolas pagal rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų.

(208) Be to, Komisija, siekdama visiškai įvykdyti savo tyrimo pareigą, taip pat atsižvelgs ir įvertins kitą informaciją, kuria remiantis būtų galima patikrinti, ar abi valstybės paskolos suteikė pranašumą bendrovei „Alitalia“. Kita informacija, kurią ji panaudos šiam tikslui, yra ataskaitos, su kuriomis Italija galėjo susipažinti suteikusi pradinę paskolą (*ex post* ataskaitos, aprašytos 4.2.2 skirsnyje), informacija, kurią pateikė įvairios šalys, įstojusios į oficialaus tyrimo bylą, ir informacija, kurią Komisija surinko iš viešų šaltinių.

5.1.4.2.2. Abiem valstybės paskoloms taikomo rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus pagrindimas

(209) Norėdama įvertinti, ar abi valstybės paskolos suteikė bendrovei „Alitalia“ ekonominį pranašumą, Komisija turi patikrinti, ar hipotetinis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas (šiuo atveju „privatus skolintojas“) tokiomis pačiomis aplinkybėmis būtų suteikęs šias abi paskolas tokiomis pačiomis sąlygomis ([79]). Šis vertinimas atliekamas keliais etapais. Pirma, turi būti įvertintas bendrovės „Alitalia“ kreditingumas, t. y. bendrovės „Alitalia“ gebėjimas įvykdyti šį skolinį įsipareigojimą. Antra, jei laikoma, kad bendrovė „Alitalia“ yra kreditinga, vertinant reikia patikrinti, ar abiejų valstybės paskolų sąlygos atitinka panašių sandorių rinkoje sąlygas. Atliekant šį vertinimą abiejų valstybės paskolų sąlygos (palūkanų normos, užstatas, pirmumas, grąžinimo terminas, grąžinimo grafikas) būtų lyginamos su sąlygomis, kuriomis privatus skolintojas suteiktų panašias paskolas.

([79]) 2007 m. lapkričio 22 d. Sprendimas *Ispanija/Komisija*, C-525/04 P, EU:C:2007:698, 2013 m. sausio 24 d. Sprendimas *Frucona Košice/Komisija*, C-73/11 P, EU:C:2013:32, ir 1999 m. birželio 29 d. Sprendimas *DM Transport*, C-256/97, EU:C:1999:332.

(210) Be to, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo ekonominiai aspektai gali skirtis priklausomai nuo to, ar jis turi kokių nors esamų rizikos pozicijų, susijusių su besiskolinančia bendrove. Komisija įvertins ankstesnę Italijos valstybės rizikos poziciją, susijusią su bendrove „Alitalia“. Kaip bus parodyta (žr. 239 konstatuojamąją dalį), ši ankstesnė rizikos pozicija nebuvo svarbi atliekant abiejų valstybės paskolų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo vertinimą. Todėl Komisija mano, kad savarankiškas abiejų valstybės paskolų vertinimas yra toks, kokį būtų atlikęs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, t. y. skolintojas, būdamas Italijos valstybės vietoje.

(211) Apibūdinus bendrovės „Alitalia“ finansinę padėtį pradinės paskolos suteikimo metu, tolesniuose skirsniuose pateikiamas ir taikomas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus pagal tris skirtingus scenarijus, t. y. restruktūrizavimo scenarijų, pagal kurį bendrovė „Alitalia“ toliau vykdo veiklą, pardavimo scenarijų, pagal kurį bendrovė „Alitalia“ arba jos veiklos turtas parduodami trečiajai šaliai, ir, kiek įmanoma, likvidavimo scenarijų, kai turtas parduodamas vykdant likvidavimą.

(212) Atlikdama vertinimą pagal rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų, Komisija taip pat atsižvelgia į dvi galimybes: abi valstybės paskolos yra atskiros priemonės ir abi valstybės paskolos yra viena priemonė. Tai nedaro poveikio Komisijos išvadai, išdėstytai 5.1.4.1.1 skirsnyje, kad abi valstybės paskolos yra viena priemonė.

5.1.4.2.3. Pradinės paskolos vertinimas

Įvadas

(213) Rinkos ekonomikos skolintojas, suteikdamas pradinę paskolą, būtų palyginęs šias dvi sumas:

1. 630 mln. EUR skolos grąžinimą suėjus šešių mėnesių terminui, kurį sudaro pagrindinės paskolos sumos (600 mln. EUR) ir 10 % palūkanų už šešių mėnesių laikotarpį suma, ir

2. tikėtiną bendrovės „Alitalia“ turimą pinigų sumą suėjus paskolos grąžinimo terminui po šešių mėnesių.

(214) Būtina sąlyga, kad pradinė paskola atitiktų rinkos sąlygas, yra ta, kad pastaroji suma (nurodyta 2 papunktyje) būtų didesnė už pirmąją sumą (nurodytą 1 papunktyje). Kitaip tariant, reikėtų įvertinti, ar rinkos ekonomikos skolintojas tikėtųsi, kad bendrovė „Alitalia“ gaus pakankamai pinigų paskolai ir palūkanoms grąžinti po šešių mėnesių ([80]).

(215) Be to, rinkos ekonomikos skolintojas taip pat būtų įvertinęs pradinės paskolos rizikingumą, kuris priklauso nuo tokių ypatybių, kaip pirmumas, grąžinimo terminas ir įkeitimas, taip pat nuo bendrovės „Alitalia“ finansinės padėties. Remdamasis šiuo vertinimu, rinkos ekonomikos skolintojas būtų nustatęs paskolos palūkanų normą, atspindinčią paskolos rizikingumą. Todėl dar viena būtina sąlyga, kad paskola atitiktų rinkos sąlygas, yra ta, kad 10 % palūkanų norma turėtų atspindėti paskolos rizikingumą.

(216) Be to, 2017 m. gegužės 2 d. suteikiant pradinę paskolą, rinkos ekonomikos skolintojas būtų laikęsis nuomonės, kad nepaprastieji įgaliotiniai turėjo šias galimybes: 1) restruktūrizuoti bendrovę „Alitalia“ ar 2) parduoti bendrovę „Alitalia“ kaip veiklą tęsiančią įmonę arba parduoti jos turtą. Rinkos ekonomikos sąlygomis veikiantis skolintojas taip pat būtų įvertinęs šiuos su bendrovės „Alitalia“ finansine padėtimi susijusius rodiklius: ankstesnius finansinius rezultatus, turtą ir įsipareigojimus bei numatomus būsimus pinigų srautus.

(217) Tolesniuose poskyriuose Komisija atkuria vertinimą, kurį rinkos ekonomikos skolintojas būtų atlikęs prieš suteikdamas pradinę paskolą. Iš pradžių Komisija pristato bendrovės „Alitalia“ finansinę padėtį pradinės paskolos suteikimo metu, o paskui kiekvieno iš trijų 211 konstatuojamojoje dalyje aprašytų scenarijų atveju įvertina, ar pradinė paskola atitiko rinkos sąlygas, tikrindama, ar vykdomos 214–216 konstatuojamosiose dalyse aprašytos būtinos sąlygos.

([80]) Atsižvelgiant į tai, kad paskolos suteikimo metu paskolai buvo teikiama didžiausia pirmenybė ir dėl nepaprastosios administravimo procedūros buvo įšaldyta visa buvusi bendrovės „Alitalia“ skola, rinkos ekonomikos skolintojas turėjo pirmumo teisę į pardavimo pajamas. Komisija pažymi, kad pradinė paskola neteko didžiausios pirmenybės statuso po 2019 m. balandžio 30 d. dekretu įstatymu dėl augimo nustatytų pakeitimų.

5.1.4.2.3.1. Bendrovės „Alitalia“ finansinė padėtis pradinės paskolos suteikimo metu

(218) Bendrovės „Alitalia“ ankstesnių laikotarpių finansiniai rezultatai ir jos padėtis tuo metu, kai buvo pradėta taikyti nepaprastoji administravimo procedūra ir suteikta pradinė paskola, yra tinkamai aprašyti jos pačios akcininkų parengtame pertvarkymo plane (kuris aprašytas 4.2.1.1 skirsnyje) ir 2017 m. vasario 28 d. finansinėje ataskaitoje. Pertvarkymo planą 2016 m. gruodžio mėn. parengė bendrovės „Alitalia“ akcininkai, siekdami iliustruoti savo pasiūlymą dėl bendrovės vidaus restruktūrizavimo (žr. 107–109 konstatuojamąsias dalis), ir jame pateikta (be plano, pagal kurį bendrovės „Alitalia“ padėtis turėtų pasikeisti nuo 2016 m. gruodžio mėn. iki 2021 m.) išsami 2009–2015 m. laikotarpio bendrovės „Alitalia“ finansinių veiklos rezultatų analizė.

(219) Iš pertvarkymo plano matyti, kad 2009–2012 m. bendrovė „Alitalia“, valdoma CAI (konsorciumo, kuris 2008 m. nupirko bankrutavusios bendrovės „Alitalia Linee Aeree Italiane“ turtą), patyrė bendrų 800 mln. EUR nuostolių. Šie nuostoliai paskatino priimti naują trejų metų (2013–2016 m.) „strateginį planą“, kuriuo buvo siekiama atkurti pelningumą. Tačiau tas planas nepasiteisino ir 2013 m. bendrovė „Alitalia“ patyrė 569 mln. EUR, o 2014 m. – 578 mln. EUR nuostolių ([81]).

(220) Pertvarkymo plane nurodoma, kad 2009–2014 m. laikotarpiu bendrovė „Alitalia“ patyrė beveik [daugiau nei milijardo] EUR nuostolių, įskaitant sukauptą beveik [mažiau nei milijardo] EUR neigiamą veiklos pinigų srautą. Iš viso per tą laikotarpį bendrovei „Alitalia“ reikėjo 1,5 mlrd. EUR kapitalo injekcijos ir dar 1,2 mlrd. EUR skolos pasirašymo. Pažymėtina, kad pertvarkymo plane taip pat nurodyta, jog 2010–2013 m. oro transporto sektorius apskritai augo ir veikė pelningai ([82]). Todėl Komisija mano, kad šie neigiami bendrovės „Alitalia“ rezultatai yra būdingi tik šiai bendrovei ir nėra neigiamų makroekonominių pokyčių rezultatas.

(221) Pertvarkymo plane taip pat nurodoma, kad būtent ši netvari padėtis paskatino ieškoti naujo pramoninio ir finansinio partnerio, kuris atkurtų ilgalaikį bendrovės „Alitalia“ gyvybingumą. Tuo partneriu tapo bendrovė „Etihad“, kuri 2015 m. sausio mėn. įsigijo 49 % bendrovės „Alitalia“ akcijų. Nuo 2015 m. sausio mėn. veiklą pradėjo vykdyti nauja bendrovė – „Alitalia-SAI“.

(222) Tačiau tas bendrovės „Etihad“ bandymas stabilizuoti bendrovę „Alitalia“ nepavyko. 2016 m. gruodžio mėn. bendrovės „Alitalia-SAI“ akcininkai padarė išvadą, kad po bendrovės „Etihad“ atėjimo, nuo 2015 m. sausio mėn. iki 2016 m. gruodžio mėn. bendrovė per dvejus metus patyrė bendrą maždaug [500–800] mln. EUR grynąjį nuostolį ([83]). Šis bendras nuostolis atitinka [250–500] mln. EUR metinį nuostolį, t. y. vertę, atitinkančią 2009–2014 m. laikotarpiu deklaruotus metinius nuostolius. Tačiau, jei neatsižvelgiama į vienkartinius straipsnius (daugiausia vienkartines pajamas), nuostolis siekia [daugiau nei milijardą] EUR ([84]). Apskritai tokia didelė nuostolių suma taip pat rodo, kad 2015–2016 m. bendrovės „Alitalia-SAI“ veikla nebuvo sėkminga.

2 lentelė

Pasirinkti „Alitalia“ grupės duomenys

(…)

(223) Pasikartojantys ankstesni nesėkmingi bandymai restruktūrizuoti bendrovę „Alitalia“ taip pat apibendrinti pertvarkymo plano 3.1.3.B pav., kuris toliau pateikiamas kaip 1 diagrama.

(224) 1 diagramoje žalios linijos su apskritimu rodo įvairius strateginius planus, apie kuriuos buvo skelbiama 2009–2016 m. laikotarpiu siekiant restruktūrizuoti bendrovę „Alitalia“. Visuose šiuose planuose buvo numatytas staigus pajamų augimas. Tačiau raudona linija su kvadratais rodo faktines pajamas ir matyti, kaip strateginių planų prognozės gerokai skiriasi nuo faktinių rodiklių. Be to, iš faktinių rodiklių matyti, kad 2012–2016 m. laikotarpiu bendrovės „Alitalia“ pajamos vis mažėjo ir nebuvo jokių atsigavimo požymių.

([81]) Pertvarkymo planas, 24–25 puslapiai.
([82]) Pertvarkymo planas, 22 puslapis.
([83]) Pertvarkymo planas, 31 puslapis.
([84]) Žr. 2 lentelę, kurioje pateikti pagrindiniai „Alitalia“ grupės rodikliai. 1,2 mlrd. EUR nuostolis yra atitinkamai 468 mln. EUR ir 697 mln. EUR nuostolių, patirtų 2015 ir 2016 m., suma, suapvalinta į didesniąją pusę.

1 diagrama

Bendrovės „Alitalia“ grynojo pelno palyginimas pagal strateginius planus (žalia spalva) ir faktinį pelną (raudona spalva)

[...]

(225) Apskritai 1 diagramoje pateikti duomenys rodo, kad oro transporto bendrovė patiria didelių ir ilgalaikių sunkumų (bent jau nuo 2009 m.), nesugebėdama gauti teigiamos grąžos net ir bendro oro transporto sektoriaus augimo laikotarpiais. Šią užsitęsusią finansinių sunkumų padėtį taip pat patvirtina pakartotiniai nesėkmingi bandymai restruktūrizuoti bendrovę „Alitalia“.

(226) 2017 m. balandžio mėn. profesinių sąjungų atmestas restruktūrizavimo planas buvo paskutinis akcininkų bandymas restruktūrizuoti bendrovę, po kurio jai buvo pradėta nepaprastoji administravimo procedūra ir ji buvo paskelbta nemokia.

(227) Neįgyvendinus pertvarkymo plano, būtų buvę galima visai pagrįstai tikėtis, kad bendrovės „Alitalia“ veiklos rezultatai ir pelningumas iš esmės nepasikeis, o geriausiu atveju atspindės 2015 ir 2016 m. rezultatus. NET jei pertvarkymo planas būtų buvęs įgyvendintas, per trumpą šešių mėnesių laikotarpį, kuris buvo pradinės paskolos grąžinimo terminas, ar net per artimiausius 12 mėnesių nebūtų buvę galima tikėtis realių teigiamų bendrovės „Alitalia“ pelningumo ir gebėjimo kurti grynuosius pinigų srautus pokyčių.

(228) Iš 2 lentelės matyti, kad 2015 m. ir 2016 m. bendrovės „Alitalia“ laisvieji pinigų srautai buvo neigiami ir atitinkamai sudarė [240–350] mln. EUR ir [240–350] mln. EUR. Komisija pažymi, kad bendrovė „Alitalia“ nesugebėjo sukurti teigiamų pinigų srautų, kad galėtų finansuoti savo veiklą, įskaitant *a fortiori* skolos grąžinimą, ir jai reikėjo išorės finansavimo (bankų ir obligacijų finansavimo, padidėjusio iš anksto apmokėtų bilietų likučio ir trečiosioms šalims mokėtinų prekybos sumų), kad galėtų finansuoti nuostolingą veiklą. Be to, 2017 m. sausio ir vasario mėn., t. y. vos per du mėnesius, bendrovė „Alitalia“ pranešė apie [100–300] mln. EUR EBIT nuostolį ir turėjo [XXX] mln. EUR neigiamą laisvųjų pinigų srautą.

(229) Galiausiai 2017 m. gegužės mėn., kai bendrovė „Alitalia“ paprašė ją pripažinti nemokia, jos neigiamas nuosavas kapitalas buvo –[XXX] mln. EUR, o bendri įsipareigojimai sudarė [X,X] mlrd. EUR ([85]) (žr. 2 lentelę).

5.1.4.2.3.2. Ankstesnė rizikos pozicija

Kaip akcininkė

(230) Komisija patikrino, kad Italijos valstybė turėjo ankstesnę rizikos poziciją, susijusią su bendrove „Alitalia“, nes buvo jos netiesioginė akcininkė. Ši rizikos pozicija atsirado dėl to, kad Italijos valstybė kontroliavo bendrovę „Poste Italiane“ ([86]), kuri valdė 2 % bendrovės CAI, o ši savo ruožtu turėjo 51 % bendrovės „Alitalia“ akcijų. Taigi Italijos valstybė buvo netiesioginė bendrovė „Alitalia“ akcininkė ir valdė apie 1 % jos akcijų. 2017 m. gegužės mėn. Italijos valstybė taip pat buvo banko „Monte dei Paschi di Siena S.p.A.“, kuriam priklausė maždaug 10 % bendrovės CAI (taigi apie 5 % bendrovės „Alitalia“, nes bendrovei CAI priklausė 51 % bendrovės „Alitalia“ akcijų), akcininkė. Bendra Italijos valstybės, kaip akcininkės, rizikos pozicija, susijusi su bendrove „Alitalia“, sudarė apie 6 %.

(231) Komisija mano, kad netiesioginė ir palyginti nedidelė rizikos pozicija, susijusi su bendrove „Alitalia“, negalėjo pateisinti Italijos veiksmų tampant bendrovės „Alitalia“ skolintoja, kai ji nusprendė suteikti abi paskolas.

(232) Pirma, rizika, susijusi su pradinės paskolos grąžinimu (žr. 151 ir 214 konstatuojamąsias dalis), buvo labai didelė. Ta didelė rizika tik dar labiau padidintų valstybės rizikos poziciją, susijusią su bendrove „Alitalia“, dėl papildomos rizikingos skolos. Be to, atsižvelgiant į tai, kad finansinių skolų iki nemokumo suma viršijo [X] mlrd. EUR (žr. 2 lentelę), buvo mažai tikėtina, kad bendrovės „Alitalia“ akcininkai apskritai ką nors atgautų pardavus turtą.

([85]) 2017 m. spalio 12 d. bendrovės „PwC“ ataskaita, parengta nepaprastųjų įgaliotinių užsakymu.

([86]) Italijos valstybė iš viso kontroliuoja 65 % bendrovės „Poste Italiane“. Jai tiesiogiai priklauso maždaug 30 % (per Italijos ekonomikos ir finansų ministeriją), o netiesiogiai – dar 35 % (per Italijos Vyriausybės kontroliuojamą finansų įmonę „Cassa Depositi e Prestiti“) jos akcijų.

(233) Be to, Komisija pažymi, kad Italijos valdžios institucijos taip pat patvirtino, jog bendrovės „Alitalia“ akcininkai neteko savo teisių, kai bendrovei „Alitalia“ buvo pradėta taikyti nepaprastoji administravimo procedūra (žr. 194 konstatuojamąją dalį). Tuo remiantis akivaizdu, kad bet kokia ankstesnė rizikos pozicija šiuo konkrečiu atveju nebūtų svarbi, nes bet kokia ankstesnė rizikos pozicija akcijų paketo forma buvo panaikinta tuo metu, kai bendrovei „Alitalia“ buvo iškelta nemokumo byla.

(234) Šią išvadą patvirtina ir tai, kad po to, kai bendrovei „Alitalia“ buvo pradėta taikyti nepaprastoji administravimo procedūra, kiti tuometiniai bendrovės „Alitalia“ akcininkai, pavyzdžiui, bankai „Intesa“ ar „Unicredit“, arba pramonės subjektai, pavyzdžiui, bendrovės „Atlantia“, „Etihad“ ar „Air France-KLM“, jokių paskolų nesuteikė. Šie subjektai, net ir tie, kurie turėjo didesnes rizikos pozicijas, susijusias su bendrove „Alitalia“, nepaprastosios administravimo procedūros laikotarpiu bendrovės „Alitalia“ nefinansavo. Jei paskolos suteikimas ekonominiu požiūriu būtų buvęs geriausias veiksmas siekiant apsaugoti ankstesnę rizikos poziciją, Komisija tikėtųsi, kad bendrovė „Alitalia“ būtų gavusi ir privačios paramos. Tačiau, pradėjus taikyti nepaprastąją administravimo procedūrą, tik valstybė skolino bendrovei „Alitalia“.

Kaip kreditorius

(235) Tačiau Komisija taip pat pažymi, kad, remiantis 2016 m. neveikimo susitarimu, be netiesioginės rizikos pozicijos kaip „Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A.“ akcininkė, Italijos valstybė taip pat turėjo netiesioginę rizikos poziciją, susijusią su bendrove „Alitalia“, kaip kreditorė iki nemokumo. Taip yra todėl, kad valstybė buvo to banko akcininkė, kurios dalis padidėjo nuo 4,0 % 2016 m. gruodžio mėn. iki 52 % 2017 m. rugpjūčio mėn.

(236) Remiantis 2016 m. neveikimo susitarimo priedu, banko „Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A.“ rizikos pozicija, susijusi su bendrove „Alitalia“, sudarė [10–20] mln. EUR trumpalaikių įsipareigojimų ir [15–25] mln. EUR kredito linijų.

(237) Komisija mano, kad ši rizikos pozicija nėra labai svarbi, nes ji yra gana nedidelė, palyginti su bendrais oro transporto bendrovės įsipareigojimais pagal neveikimo susitarimą: bendrovė „Alitalia“ turėjo [120–160] mln. EUR trumpalaikių įsipareigojimų, [120–160] mln. EUR kredito linijų, [450–650] mln. EUR obligacijų, [X,X] mlrd. EUR veiklos nuomos, o bendra įsipareigojimų suma siekė [daugiau nei 2,5] mlrd. EUR. Be to, Italijos valstybės rizikos pozicija per banką „Banca Monte dei Paschi“ taip pat buvo gana nedidelė, palyginti su papildomu finansavimu, kurį Italijos valstybė suteikė skirdama pradinę paskolą ([87]).

(238) Komisija mano, kad tokia nedidelė rizikos pozicija nebūtų pakeitusi vertinimo, kurį būtų atlikęs rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, svarstydamas, ar finansuoti bendrovę „Alitalia“ 600 mln. EUR suma (pradinė paskola), vėliau – 300 mln. EUR papildoma paskola.

(239) Apibendrinant galima daryti išvadą, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, būdamas Italijos valstybės padėtyje, spręsdamas, ar suteikti paskolą bendrovei „Alitalia“, būtų neatsižvelgęs į savo netiesioginę rizikos poziciją dėl to, kad jis yra bendrovės „Alitalia“ kreditorius iki jai tampant nemokia, taip pat į savo netiesioginę rizikos poziciją kaip bendrovės „Alitalia“ smulkusis netiesioginis akcininkas.

5.1.4.2.3.3. Pradinės valstybės paskolos pagal restruktūrizavimo scenarijų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo vertinimas

(240) Pradinė paskola buvo suteikta 2017 m. gegužės 2 d., t. y. tą pačią dieną, kai bendrovei „Alitalia“ buvo pradėta taikyti nepaprastoji administravimo procedūra (žr. 16 konstatuojamąją dalį). Tuo metu dar nebuvo nuspręsta dėl nepaprastosios administravimo procedūros programos ir tuo metu viena iš galimybių buvo bendrovės „Alitalia“ restruktūrizavimas (žr. 58 ir 59 konstatuojamąsias dalis).

(241) Pagal tą scenarijų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas tada išnagrinėtų bendrovės „Alitalia“ gebėjimą gauti pajamų ir įvertintų, ar tikėtina, kad suėjus grąžinimo terminui bendrovė „Alitalia“ galėtų grąžinti paskolą ir susijusias palūkanas.

(242) Kadangi pradinės paskolos grąžinimo terminas buvo šeši mėnesiai, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, remdamasis prieš suteikiant pradinę paskolą 2017 m. gegužės mėn. turima informacija, būtų patikrinęs, kokia būtų buvusi tikėtina bendrovės „Alitalia“ pinigų pozicija 2017 m. spalio mėn. pabaigoje.

([87]) Darant prielaidą, kad valstybė turėjo 50 % banko „Banca Monte dei Paschi“ akcijų, jos rizikos pozicija, susijusi su bendrove „Alitalia“, būtų buvusi ne didesnė kaip 20 mln. EUR ([18 mln. EUR trumpalaikių įsipareigojimų + 20 mln. EUR kredito linijų] X 50 %).

(243) Italijos valdžios institucijos nepateikė jokių tyrimų ar vertinimų, atliktų prieš suteikiant pradinę paskolą, nors rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų parengęs tokį vertinimą. Vis dėlto, nors ir *ex post*, vis dar galima modeliuoti vertinimo, kurį Italija turėjo atlikti prieš suteikdama pradinę paskolą, jei būtų veikusi kaip rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, rezultatą, jei Italija būtų atlikusi tokį vertinimą naudodamasi *ex ante* turima informacija.

(244) Nors rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas yra kriterijus, kurį taikant remiamasi perspektyvine informacija, Italija galėjo išnagrinėti bendrovės „Alitalia“ ankstesnių laikotarpių finansinius duomenis ir atkreipti dėmesį, kad bendrovės „Alitalia“ laisvų pinigų srautai 2015–2016 m. laikotarpiu sumažėjo. Kaip nurodyta 228 konstatuojamojoje dalyje, tiek 2015 m., tiek 2016 m. bendrovė „Alitalia“ užregistravo neigiamą laisvų pinigų srautą, o 2017 m. sausio ir vasario mėn. netenkamų pinigų srautas buvo proporcingai dar didesnis. Be to, atsižvelgiant į tai, kad bendrovei „Alitalia“ buvo pradėta taikyti nepaprastoji administravimo procedūra, buvo galima prognozuoti, kad bendrovės „Alitalia“ pinigų srautai bus dar blogesni dėl 247 konstatuojamojoje dalyje nurodytos numatomos rizikos ir netikrumo. Šie duomenys Italijos valdžios institucijoms būtų leidę manyti, kad net ir nesant restruktūrizavimo išlaidų, 2017 m. gegužės–spalio mėn. bendrovė „Alitalia“ greičiausiai būtų panaudojusi pradinę paskolą savo veiklos išlaidoms finansuoti ir vargu ar būtų galėjusi 2017 m. spalio mėn. grąžinti pradinės paskolos pagrindinę sumą ir palūkanas.

(245) Kitas būdas įvertinti tikėtiną bendrovės „Alitalia“ pinigų poziciją 2017 m. spalio mėn. pabaigoje būtų buvęs gauti bendrovės „Alitalia“ pinigų srautų prognozę. 2017 m. gegužės 4 d. nepaprastieji įgaliotiniai pateikė paraišką pradinei paskolai gauti (toliau – pradinės paskolos paraiška). Toje paraiškoje buvo pateikta likvidumo prognozė iki 2019 m. spalio pabaigos, t. y. maždaug iki pradinės paskolos grąžinimo termino pabaigos.

(246) Remiantis likvidumo planu, buvo prognozuojama, kad per pirmuosius šešis nepaprastosios administravimo procedūros mėnesius, t. y. nuo 2017 m. gegužės mėn. iki spalio mėn., pinigų poreikis sudarys 671 mln. EUR. Tame likvidumo plane buvo daroma prielaida, kad pradinis pinigų likutis 2017 m. gegužės 2 d. bus 74 mln. EUR, o galutinis pinigų likutis 2017 m. spalio mėn. pabaigoje bus −597 mln. EUR, jei nebus suteikta valstybės parama. Išsami prognozė pateikta 3 lentelėje, kurioje matyti mėnesio pinigų srautų prognozė.

3 lentelė

Pinigų prognozės iki 2017 m. spalio 31 d.

Last day	5-May	12-May	19-May	26-May	2-Jun	9-Jun	16-Jun	23-Jun	30-Jun
OPENING CASH (*)	74	93	-93	-82	-104	-145	-137	-156	-88
total collections	76	48	75	46	47	55	81	51	62
operating expenses	-15	-148	-58	-64	-80	-42	-90	-52	-143
impact from fuel prepayment risk									
outstations cash flow	1								
cash flow from operating activities	*62*	*-100*	*17*	*-18*	*-34*	*14*	*-9*	*-1*	*-81*
other inflows	4					3		75	
MRO capex expenses		-9	-3	0	-4	-6	-3	-2	-3
other capex									
Maintenance reserves		-5	-3	-3		-3	-3	-3	-3
cash flow from investing and non recurring activities	*4*	*-14*	*-6*	*-3*	*-4*	*-5*	*-6*	*71*	*-6*
capital repayments		0			-3		-3	0	-1
interests		0		-1	-1		-1	-2	0
new financing									
credit lines & deposits	-47	-71							
cash flow from financing	*-47*	*-71*		*-1*	*-3*		*-4*	*-2*	*-1*
TOTAL CASH FLOW	19	-186	11	-22	-41	9	-19	68	-88
CLOSING CASH before credit lines	93	-93	-82	-104	-145	-137	-156	-88	-176
RCF drawdowns									
Factoring net drawdowns	-30								
Total credit lines drawdown (**)	-30								
CLOSING CASH after credit lines	63	-123	-112	-135	-175	-167	-186	-118	-206
Drawn Lines of Credit	47	47	47	47	47	47	47	47	47
Undrawn Lines of Credit	75	75	75	75	75	75	75	75	75
April & May AMEX/BSP collections retained and offset by Factor (***)	30								
Sensitivity									
Drop in collections (cumulative)	-3	-8	-14	-19	-23	-25	-28	-30	-32
CLOSING CASH after Sensitivity as of 4/5	60	-131	-126	-154	-198	-192	-214	-148	-238
CLOSING CASH PROJECTION as of 28/4	-109	-149	-197	-197	-225	-192	-230	-165	-219

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

Šaltinis: 2017 m. gegužės 4 d. paraiškos pradinei paskolai gauti priedas.

(247) Remiantis paraiška pradinei paskolai gauti, likvidumo prognozė buvo parengta esant labai nestabiliai situacijai: buvo galima tikėtis tolesnių streikų bendrovėje „Alitalia“, taip pat buvo rizika, kad kredito kortelių bendrovės gali vienašališkai atšaukti iš anksto apmokėtus bilietus, o tiekėjai gali atsisakyti teikti paslaugas. Be to, nebuvo žinoma apie degalų kainų svyravimus. Plane taip pat nebuvo numatyta jokių restruktūrizavimo išlaidų, susijusių su darbuotojų skaičiaus mažinimu, ir buvo numatyta, kad verslo planas bus įgyvendintas tik iš dalies.

(248) Nepaisant to, paraiškoje pradinei paskolai gauti aiškiai matyti situacija, kad nesitikėta, jog bendrovės „Alitalia“ pinigų srautų pakaks pradinei paskolai grąžinti. Iš prognozių matyti, kad nepaprastieji įgaliotiniai tikėjosi visiškai panaudoti pradinės paskolos sumą (atsižvelgiant į tai, kad 2017 m. spalio mėn. pabaigoje pinigų pozicija turėjo būti minus 597 mln. EUR). Todėl, remiantis bendrovės „Alitalia“ pinigų srautais, nebuvo galima tikėtis, kad bus grąžinta pradinės paskolos pagrindinė suma ar susijusios palūkanos.

(249) Galima daryti išvadą, kad pagal restruktūrizavimo scenarijų Italijos valstybės padėtyje esantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, atlikdamas vertinimą, būtų atsižvelgęs į 2017 m. gegužės mėn. žinomas bendrovės „Alitalia“ ankstesnes ir būsimas pinigų srautų pozicijas. Remdamasi ta informacija, jis būtų padaręs išvadą, kad 2017 m. gegužės–spalio mėn. numatomų bendrovės „Alitalia“ pinigų srautų galėjo nepakakti pradinės paskolos pagrindinei sumai ir galimoms palūkanoms grąžinti. Todėl rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas nebūtų suteikęs tokios paskolos bendrovei „Alitalia“. Atsižvelgiant į tai, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas apskritai nebūtų suteikęs „Alitalia“ tokios paskolos, nebūtina laikytis pozicijos dėl Italijos nustatytos pradinės paskolos palūkanų normos.

(250) Kitame skirsnyje Komisija vertina, ar pradinė paskola pagal pardavimo scenarijų galėjo būti laikoma atitinkančia rinkos sąlygas, o 332 konstatuojamojoje dalyje parodo, kaip šis vertinimas papildomai pagrindžia išvadą dėl restruktūrizavimo scenarijaus.

5.1.4.2.3.4. Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo vertinimas pagal pardavimo scenarijų

(251) Pardavimo scenarijaus atveju rinkos ekonomikos skolintojas tikėtųsi, kad suėjus pradinės paskolos grąžinimo terminui turimų pinigų suma priklausys nuo šių veiksnių:

1. pinigų, kuriuos bendrovė „Alitalia“ gauna arba praranda nuo tada, kai gauna pradinę paskolą, iki jos pardavimo, t. y. pinigų likučio pokyčio;

2. pardavimo proceso užbaigimo laiko ir

3. pardavimo pajamų.

(252) Prieš suteikdamas pradinę paskolą, rinkos ekonomikos skolintojas būtų įvertinęs šiuos tris veiksnius ir suformavęs lūkesčius kiekvieno iš jų atžvilgiu. Remdamasis šiais lūkesčiais, rinkos ekonomikos skolintojas nuspręstų, ar suteikti paskolą. Kadangi Italijos valstybė nepateikė jokių įrodymų apie tokį sprendimų priėmimo procesą, Komisija atkūrė tokį procesą ir įvertino atitinkamus veiksnius, remdamasi informacija, kuri buvo žinoma iki pradinės paskolos suteikimo dienos.

5.1.4.2.3.4.1. Pinigų likučio pokytis

(253) Kaip nurodyta 246 konstatuojamojoje dalyje, nepaprastieji įgaliotiniai tikėjosi, kad nuo 2017 m. gegužės 5 d. iki spalio 30 d. bendrovė „Alitalia“ panaudos 671 mln. EUR. Be pradinės paskolos bendrovės „Alitalia“ pinigų likutis būtų buvęs minus 597 mln. EUR.

(254) Todėl pradinės paskolos grąžinimo dieną (2017 m. lapkričio 5 d.) iš pradinės paskolos turėjo būti likę ne daugiau kaip 3 mln. EUR.

(255) Remdamasis ankstesnių laikotarpių pinigų srautais ir paraiškoje pradinei paskolai gauti pateiktomis finansinėmis prognozėmis, rinkos ekonomikos skolintojas būtų padaręs išvadą, kad pradinės paskolos grąžinimas suėjus terminui priklausė nuo to, ar iki 2017 m. lapkričio 5 d. bendrovė „Alitalia“ bus parduota už pakankamai didelę kainą. Tiksliau, pardavimo kaina turėjo būti ne mažesnė kaip 627 mln. EUR, t. y. 630 mln. EUR skolos grąžinimas, atėmus numatomą 3 mln. EUR pinigų likutį suėjus grąžinimo terminui.

5.1.4.2.3.4.2. Paskolos grąžinimo terminas ir pardavimo trukmė

(256) Atsižvelgdama į 255 konstatuojamojoje dalyje pateiktą išvadą, Komisija įvertins, ar rinkos ekonomikos skolintojas, remdamasis paskolos suteikimo metu turimais įrodymais, būtų manęs, kad pardavimo procesas baigsis per šešis mėnesius.

(257) Komisija mano, kad būtų buvę nerealu tikėtis, jog bendrovės „Alitalia“ pardavimas konkurso būdu galėtų būti įgyvendintas ir užbaigtas per numatomą pradinio suteiktos paskolos grąžinimo termino laikotarpį (t. y. šešis mėnesius). Visų pirma, Komisija mano, kad vidutiniškai bendrovių, kurioms taikoma nepaprastoji administravimo procedūra, pardavimui reikia ilgesnio laikotarpio, atsižvelgiant į dalyko sudėtingumą ir susijusių suinteresuotųjų subjektų bei interesų skaičių. Ši nuomonė atitinka Tarptautinio valiutos fondo neseniai atlikto tyrimo ataskaitą, kurioje apskaičiuota, kiek vidutiniškai laiko reikia pardavimo programai įvykdyti pagal Italijos nepaprastosios administravimo procedūros sistemą ([88]). Toje ataskaitoje apskaičiuota, kad pardavimo programa paprastai užbaigiama vidutiniškai per dvejus metus, kai nepaprastoji administravimo procedūra taikoma pagal Prodi-bis įstatymą, ir trejus metus pagal Marzano įstatymą (pastarasis įstatymas taikomas bendrovei „Alitalia“).

(258) Komisija atkreipia dėmesį į Italijos valdžios institucijų argumentą, kad 2008 m. bendrovės „Alitalia – Linee Aeree Italiane“ pardavimo programa pagal tuometinę nepaprastąją administravimo procedūrą buvo baigta per šešis mėnesius. Tačiau Komisija mano, kad šis precedentas nėra svarbus šioje byloje. Pirma, įvykių seka iki bendrovės „Alitalia – Linee Aeree Italiane“ turto pardavimo CAI grupei 2008 m. buvo didesnio masto Italijos valstybės bandymo parduoti jai priklausiusį 49,9 % bendrovės „Alitalia – Linee Aeree Italiane“ akcijų paketą dalis. Kaip aprašyta 2008 m. lapkričio 12 d. Komisijos sprendimo C(2008) 6745 15 konstatuojamojoje dalyje, pirmą kartą bandyta parduoti dar 2006 m. spalio mėn. Vadinasi 2008 m. užbaigto pardavimo proceso trukmės negalima aiškiai nustatyti, tačiau tikėtina, kad jis buvo daug ilgesnis nei Italijos valdžios institucijų nurodyti šeši mėnesiai. Antra, Komisija mano, kad jei ir reikėtų ko nors pasimokyti iš ankstesnių bandymų parduoti bendrovę „Alitalia – Linee Aeree Italiane“ 2006–2008 m., kaip aprašyta to sprendimo 3.1 skirsnyje, tai būtų sudėtingas tokios didelės įmonės, kuri jau daugelį metų patiria sunkumų, pardavimas.

([88]) Tarptautinis valiutos fondas, „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) Trečia, Komisija taip pat mano, kad 2008–2017 m. įvykiai, kai bendrovė priklausė CAI, o vėliau – CAI ir „Etihad“ partnerystei, tik sumažintų investicijų į bendrovę „Alitalia“ patrauklumą, taigi padidintų jos pardavimo sudėtingumą ir pailgintų tokio pardavimo trukmę. Taip yra todėl, kad ne kartą nepavyko (žr. 218–229 konstatuojamąsias dalis) pagerinti bendrovės „Alitalia“ finansinio gyvybingumo.

(260) Ketvirta, Komisija mano, kad investicijos į veikiančią bendrovę „Alitalia“ buvo mažai patrauklios ir greičiausiai būtų reikėję visiškai ir sudėtingai restruktūrizuoti bendrovę, o tai neišvengiamai būtų pailginę jos pardavimo trukmę. Visų pirma, Komisija pažymi, kad nepaprastosios administravimo procedūros programoje taip pat atsižvelgiama į aspektus, susijusius su bendrovės dydžiu, pavyzdžiui, dėl darbo vietų išsaugojimo. Dėl šios priežasties būtų galima tikėtis, kad pardavimo procesas užtruktų ilgiau nei numatyti šeši mėnesiai. Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad rinkos ekonomikos skolintojas nebūtų laikęs tikėtina, kad 2017 m. bendrovės „Alitalia“ pardavimas galėtų būti užbaigtas per šešis mėnesius.

5.1.4.2.3.4.3. Pajamos, gautos pardavus bendrovę „Alitalia“

(261) Prieš įvertindama galimas pajamas, gautas pardavus bendrovę „Alitalia“, Komisija trumpai primins „Alitalia“ turto ir galimų susijusių įsipareigojimų padėtį 2017 m. gegužės 1 d.

(262) 2017 m. gegužės 1 d. „Alitalia“ grupė iš viso naudojo 123 lėktuvus (25 tolimiesiems, 78 vidutinio nuotolio ir 20 regioniniams skrydžiams). Bendrovei „Alitalia“ nuosavybės teise priklausė 41 iš šių lėktuvų (7 tolimųjų ir 34 vidutinio nuotolio skrydžių), o 77 lėktuvai buvo nuomojami ir įkeisti nuomotojų naudai. Bendrovė „Alitalia“ neturi nekilnojamojo turto, bet nuomojasi patalpas oro uostuose, kuriuose vykdo veiklą. Be to, bendrovė „Alitalia“ turi nemažai nematerialiojo turto, susijusio su „Alitalia“ prekės ženklu, licencijomis ir prestižu. Reikšmingos sumos, kurios balanse rodomos kaip ilgalaikio ir trumpalaikio turto dalis, yra susijusios su nuomojamais lėktuvais (pvz., kapitalizuotos techninės priežiūros išlaidos).

(263) 2017 m. gegužės 1 d. bendra bendrovės „Alitalia“ ilgalaikio turto apskaitinė vertė, nurodyta 2 lentelėje, buvo [daugiau nei du] mlrd. EUR, o trumpalaikio turto vertė buvo [mažiau nei vienas] mlrd. EUR ([89]), taigi viso turto apskaitinė vertė buvo [daugiau nei trys] mlrd. EUR. Tą viso turto apskaitinę vertę reikėtų vertinti kartu su didele bendrovės „Alitalia“ skola jos balanse ([daugiau nei trys] mlrd. EUR) ir jos neapibrėžtaisiais įsipareigojimais (būsimomis įmokomis), susijusiais su lėktuvų nuoma ([X,X] mlrd. EUR). Kaip pažymėta 264 konstatuojamosios dalies b punkte, iš balanso negalima nustatyti, kokio dydžio įsipareigojimai yra susiję su veiklos turtu ir kokia yra parduodamo veiklos turto grynoji apskaitinė vertė. Taip yra todėl, kad didžiausios vertės turtas yra lėktuvai, o 77 lėktuvai yra nuomojami.

(264) Suteikiant pradinę paskolą, pajamos iš bendrovės „Alitalia“ pardavimo buvo neaiškios ir sunkiai prognozuojamos dėl šių priežasčių:

a) parduodamos bendrovės perimetras vis dar nebuvo apibrėžtas, nes nepaprastieji įgaliotiniai įgaliojimus parduoti bendrovę „Alitalia“ gavo tik 2017 m. rugpjūčio 1 d. (žr. 58 ir 59 konstatuojamąsias dalis). Todėl suteikiant pradinę paskolą potencialus pirkėjas negalėjo žinoti, kurios bendrovės „Alitalia“ dalys bus parduodamos (žr. 262 ir 263 konstatuojamąsias dalis). Todėl rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas nebūtų tiksliai žinojęs, kokia būtų pasiūlymo, kurį būtų pateikęs pirkėjas, apimtis;

b) įsipareigojimų suma, kuri liktų bendrovei „Alitalia“ taikant nepaprastąją administravimo procedūrą, vis dar nebuvo apibrėžta. Šie įsipareigojimai yra susiję su prievolėmis, kurias, nors jos ir atsirado iki nepaprastosios administravimo procedūros pradžios, bendrovė „Alitalia“ turi įvykdyti nepaprastosios administravimo procedūros metu, nes jos yra būtinos bendrovės „Alitalia“ veiklai (pvz., finansinė nuoma). Komisija pažymi, kad, atsižvelgiant į didelę bendrovės „Alitalia“ skolą (3,7 mlrd. EUR, žr. 2 lentelę), žinojimas, kokia šios skolos dalis liktų bendrovei „Alitalia“ taikant nepaprastąją administravimo procedūrą, yra labai svarbus potencialiam pirkėjui, kad jis galėtų parengti savo pasiūlymą;

([89]) Trumpalaikį turtą sudaro: [XX] mln. EUR atsargos, [XXX] mln. EUR iš pirkėjų gautinos sumos, [XXX] mln. EUR kitų gautinų sumų ir [XX] mln. EUR pinigų.

c) pardavimo pajamos priklauso nuo to, kokio dydžio bendrovės turtą pirkėjas ketina įsigyti ir kokią vertę jis gali iš jo gauti. Abu šie veiksniai priklauso nuo konkretaus pirkėjo, todėl pardavėjui juos labai sunku numatyti iš anksto.

(265) Atsižvelgdama į šiuos netikrumus ir sunkumus, Komisija, remdamasi Italijos pateiktais įrodymais (4.2 skirsnis) ir kita pradinės paskolos suteikimo metu viešai skelbiama informacija, apskaičiuos galimą bendrovės „Alitalia“ pardavimo kainos intervalą.

(266) Be to, Komisija taip pat išnagrinės *ex post* informaciją: 2017 m. spalio 16 d. bendrovės „Leonardo & Co“ atliktą vertinimo tyrimą, kuris bent iš dalies grindžiamas informacija, turėta suteikiant pradinę paskolą (4.2.2.1 skirsnis), ir pasiūlymus, kuriuos nepaprastieji įgaliotiniai gavo paskelbus konkursą dėl bendrovės „Alitalia“ turto (2.6 skirsnis). Nors rinkos ekonomikos skolintojas, atlikdamas vertinimą, negalėtų remtis *ex post* įrodymais, šie pasiūlymai yra *ex ante* įrodymų *ex post* lyginamasis rodiklis.

5.1.4.2.3.4.3.1. *Ex ante* įrodymai

5.1.4.2.3.4.3.1.1. Dr. R. Ranalli patvirtinimo ataskaita (toliau – patvirtinimo ataskaita)

(267) Italija teigia ([90]), kad ji nusprendė suteikti pradinę paskolą remdamasi pertvarkymo planu. Šį verslo planą iš pradžių parengė bendrovės vadovybė prieš pradedant nepaprastąją administravimo procedūrą, o vėliau jį peržiūrėjo bendrovės KPMG, „Roland Berger“ ir dr. R. Ranalli (4.2.1.2 skirsnis).

(268) Patvirtinimo ataskaitoje nurodyta bendrovės „Alitalia“ vertė, apskaičiuota taikant diskontuoto pinigų srauto modelį patikslintam pertvarkymo planui. Vienas iš ataskaitos tikslų – įrodyti, kad 2016 m. gruodžio 31 d. „Alitalia“ įmonės vertė buvo didesnė už investuotą kapitalą. Tiek „Alitalia“ įmonės vertė, tiek investuotas kapitalas yra bendrovės „Alitalia“ skolų ir nuosavo kapitalo vertės suma. Tačiau pirmoji (įmonės vertė) apskaičiuojama pagal skolų ir nuosavo kapitalo rinkos vertes, o pastarasis (investuotas kapitalas) – naudojant apskaitines vertes. Todėl, įrodžius, kad įmonės vertė yra didesnė už bendrovės „Alitalia“ investuotą kapitalą, patvirtinimo ataskaitoje daroma išvada, kad bendrovės „Alitalia“ skolų ir nuosavo kapitalo apskaitinė vertė nėra per didelė.

(269) Patvirtinimo ataskaitoje nurodyta, kad 2016 m. gruodžio mėn. bendrovės „Alitalia“ [X XXX] ([91]) mln. EUR grynosios skolos apskaitinė vertė ir [XXX,X] mln. EUR nuosavo kapitalo apskaitinė vertė teisingai atspindi jų atitinkamas rinkos vertes. Todėl 2016 m. gruodžio 31 d. „Alitalia“ įmonės vertė buvo ne mažesnė kaip [X XXX,X] mln. EUR, o tai atitinka investuoto kapitalo apskaitinę vertę ([92]).

(270) Galiausiai Komisija pažymi, kad patvirtinimo ataskaitoje apskaičiuota, jog dėl pertvarkymo plane numatyto restruktūrizavimo iki 2019 m. gruodžio 31 d. „Alitalia“ įmonės vertė galėtų būti [X XXX] mln. EUR.

(271) Komisija pažymi, kad patvirtinimo ataskaitoje pateikti skaičiavimai yra susiję su įmonės verte, kuri dėl kelių priežasčių nesutampa su tuo, kiek potencialus pirkėjas ar investuotojas į nuosavą kapitalą būtų pasirengęs mokėti už bendrovę „Alitalia“. Pirma, į įmonės vertę įtraukta skola, kuri turėtų būti sumokėta kreditoriams. Antra, nustatant įmonės vertę buvo daroma prielaida, kad bendrovės „Alitalia“ veikla nenutrūks ir bus tęsiama, o taip nebuvo, kai bendrovei „Alitalia“ buvo pradėta taikyti nepaprastoji administravimo procedūra. Norint apskaičiuoti vertę, kurią mokėtų pirkėjas, iš įmonės vertės reikia atimti su parduodamu turtu susijusius įsipareigojimus.

(272) Komisija taip pat pažymi, kad iš patvirtinimo ataskaitos rinkos ekonomikos skolintojas galėtų daryti išvadą, kad [100–150] mln. EUR apskaitinė nuosavo kapitalo vertė galėtų teisingai atspindėti bendrovės „Alitalia“ nuosavo kapitalo rinkos vertę. Todėl toks skolintojas galėtų laikyti nuosavo kapitalo apskaitinę vertę bendrovės „Alitalia“ pardavimo kainos 2016 m. gruodžio 31 d. įverčiu. Komisija mano, kad pastaroji vertė būtų nepatikimas įvertis pradinės paskolos suteikimo metu, nes dauguma bendrovės „Alitalia“ įsipareigojimų, nurodytų patvirtinimo ataskaitoje, buvo įšaldyti ir todėl nebebuvo svarbūs bendrovės „Alitalia“ pardavimui vykdant nepaprastąją administravimo procedūrą. Taigi bendrovės „Alitalia“ nuosavo kapitalo vertė nepaprastosios administravimo procedūros metu galėjo būti didesnė nei bendrovės „Alitalia“ vertė prieš nepaprastąją administravimo procedūrą.

([90]) 2019 m. kovo 25 d. Italijos pateikta informacija.

([91]) Žr. patvirtinimo ataskaitos 101 puslapį.

([92]) Investuoto kapitalo apskaitinė vertė yra nuosavo kapitalo apskaitinės vertės (129,8 mln. EUR) ir grynosios skolos apskaitinės vertės (1 165 mln. EUR) suma.

(273) Tačiau tuo metu, kai buvo suteikta pradinė paskola, rinkos ekonomikos skolintojas nebūtų žinojęs su parduodama įmone susijusių įsipareigojimų dydžio, nes jie dar nebuvo apibrėžti. Tai yra esminis netikrumo veiksnys, nes [100–150] mln. EUR pardavimo kaina, apskaičiuota remiantis bendrovės „Alitalia“ nuosavo kapitalo verte iki nepaprastosios administravimo procedūros, yra gerokai mažesnė nei 627 mln. EUR, kurių reikia paskolai grąžinti (255 konstatuojamoji dalis).

(274) Komisija mano, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų turėjęs papildomų abejonių dėl patvirtinimo ataskaitoje pateikto vertinimo, nes tyrimas ir jo prielaidos nebuvo pakartojamos. Kalbant apie pakartojamumą, patvirtinimo ataskaitoje nepateiktas tikslus „Alitalia“ įmonės ir nuosavo kapitalo vertės 2016 m. įvertis. Šios vertės negalima apskaičiuoti remiantis ataskaitoje pateiktais duomenimis, nes nepateikti kai kurie būtini parametrai, visų pirma diskonto norma (VSKK, t. y. vidutinė svertinė kapitalo kaina).

(275) Komisija paprašė Italijos valdžios institucijų paaiškinti įmonės vertės apskaičiavimą, visų pirma 2016 m. pabaigoje, tačiau Italija negalėjo pateikti jokių paaiškinimų. Italija taip pat įsipareigojo prašyti paties dr. R. Ranalli paaiškinimų dėl įverčių ([93]), tačiau Komisija taip ir negavo atsakymo į šį klausimą.

(276) Kalbant apie prielaidas, patvirtinimo ataskaitoje pateiktas vertinimas grindžiamas patikslintu pertvarkymo planu, kurį bendrovės „Alitalia“ vadovybė iš pradžių parengė prieš pradėdama nepaprastąją administravimo procedūrą. Yra keletas priežasčių, dėl kurių šiuo verslo planu negalima remtis nustatant bendrovės „Alitalia“, kuriai taikoma nepaprastoji administravimo procedūra, vertę.

(277) Pirma, pertvarkymo plane buvo numatytos plataus užmojo išlaidų taupymo ir pajamų gavimo priemonės, dėl kurių, remiantis Komisijos skaičiavimais, 2021 m., t. y. paskutiniais pertvarkymo plano metais, bendrovės „Alitalia“ investuoto kapitalo grąža turėtų siekti 23,71 % ([94]). Ši kapitalo grąža gerokai viršija 6 % sektoriaus vidurkį, nurodytą pertvarkymo plano 121 puslapyje. Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas tikėtųsi, kad potencialus pirkėjas arba kapitalo investuotojas skeptiškai vertintų šį pelningumo rodiklį, nes bendrovei „Alitalia“ ne kartą nepasisekė pasiekti ankstesnių planų rodiklių (žr. 221–225 konstatuojamąsias dalis). Be to, tokio plataus užmojo pelno rodiklio pasiekimas priklauso nuo sėkmingo bendrovės „Alitalia“ restruktūrizavimo, kurio rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas nelaikytų savaime suprantamu dalyku, atsižvelgiant į tai, kad paskolos suteikimo metu bendrovė patyrė sunkumų, ir į tai, kad praeityje ne kartą nepavyko įgyvendinti perspektyvaus bendrovės restruktūrizavimo.

(278) Antra, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų vertinęs bendrovės „Alitalia“ vertę ir pagal alternatyvius, ne tokius optimistinius pelningumo scenarijus. Komisija atliko jautrumo analizę pagal scenarijų, kad 2021 m. bendrovės „Alitalia“ investuoto kapitalo grąža pasiektų 6 %, t. y. vidutinį oro transporto sektoriaus pelningumą, kaip nurodyta pertvarkymo plane (žr. 277 konstatuojamąją dalį). Remdamasi šia prielaida dėl pelningumo, Komisija tada apskaičiavo numatomus bendrovės pinigų srautus naudodama kitus patvirtinimo ataskaitoje nurodytus parametrus ir prielaidas.

(279) Be 2021 m. pelningumo, pagrindinės patvirtinimo ataskaitoje pateikto verslo plano prielaidos yra susijusios su bendrovės „Alitalia“ pelningumu planavimo laikotarpio pradžioje, galutine verte planavimo laikotarpio pabaigoje, t. y. 2021 m., ir VSKK, t. y. diskonto norma. Kalbant apie pelningumo prielaidą, pirmaisiais plano metais daroma prielaida, kad pelningumas bus toks pat (EBIT lygios minus 336,7 mln. EUR), kaip ir bendrovės „Alitalia“ pelningumas iki 2016 m., kai buvo pradėta taikyti nepaprastoji administravimo procedūra. Kalbant apie prielaidą dėl galutinės vertės, patvirtinimo ataskaitoje galutinė vertė apskaičiuota pagal Gordono augimo formulę. Taikant šį metodą daroma prielaida, kad įmonės pinigų srautai, į kuriuos atsižvelgiama paskutiniaisiais plano metais, augs pastoviai ir nuolat. Patvirtinimo ataskaitoje daroma prielaida, kad augimo greitis yra 1 % Be to, joje atlikti šie paskutinių plano metų pinigų srautų koregavimai: grynojo apyvartinio kapitalo pokytis lygus nuliui, o kapitalo išlaidos lygios nusidėvėjimui.

([93]) 2019 m. vasario 26 d. prašymas pateikti informaciją.

([94]) Investuoto kapitalo grąža – tai grynojo veiklos pelno po apmokestinimo ir investuoto kapitalo santykis. Komisija grynąjį pelną po apmokestinimo apskaičiavo 24 % Italijos pelno mokesčio tarifą padauginusi iš veiklos pelno (EBIT), nurodyto patvirtinimo ataskaitos 101 puslapyje. Investuotas kapitalas taip pat nurodytas patvirtinimo ataskaitos 101 puslapyje. Kadangi bendrovė „Alitalia“ veikė nuostolingai ir galėjo nuostolius perkelti į kitą laikotarpį, mokesčių apskaičiavimui taikyti teisės aktais nustatytą mokesčių tarifą yra konservatyvu, nes taip nepakankamai įvertinamas grynasis pelnas, taigi ir investuoto kapitalo grąža.

(280) Kalbant apie prielaidą dėl diskonto normos, Komisija pažymi, kad patvirtinimo ataskaitoje nenurodytas VSKK dydis, t. y. norma, kuria diskontuojami būsimieji pinigų srautai, siekiant apskaičiuoti „Alitalia“ įmonės vertę. Todėl Komisija turėjo atlikti atvirkštinį VSKK vertinimą. Šiuo tikslu Komisija rėmėsi vertinimo prielaidomis ir parametrais, pateiktais ataskaitoje ([95]), ir atsargia prielaida dėl pastovaus investicijų dydžio ([96]). Remiantis šiomis prielaidomis ir įmonės vertės 2019 m. gruodžio 31 d. įverčiu, kuris yra [X XXX] mln. EUR (žr. 270 konstatuojamąją dalį), galima nustatyti vienintelį likusį nežinomą parametrą, t. y. VSKK. Taikant šį metodą buvo nustatyta 9,61 % VSKK. Ši vertė atrodo tikėtina, nes ji yra šiek tiek mažesnė už 10,8 %, taikytą bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje (žr. 284 ir paskesnes konstatuojamąsias dalis) ir pačios Komisijos vertinime (žr. 303 ir paskesnes konstatuojamąsias dalis).

(281) Komisija, diskontuodama patikslintus bendrovės „Alitalia“ pinigų srautus, taikė 9,61 % VSKK ir nustatė, kad įmonės vertė 2016 m. gruodžio 31 d. buvo [XXX] mln. EUR. Komisija taip pat įvertino šio įverčio jautrumą toliau nurodytoms dviem alternatyvioms prielaidoms. Pirma, darant prielaidą, kad ilgalaikis augimo tempas yra ne 1 %, o 1,7 % ([97]), įmonės vertė tampa [XXX,X] mln. EUR. Antra, diskontuojant pinigų srautus ir taikant ne 9,61 %, o 10,8 % VSKK, apskaičiuota įmonės vertė yra [XXX,X] mln. EUR. Nors ši vertė gali būti netikslus „Alitalia“ įmonės vertės įvertis, nes ji apskaičiuota atlikus jautrumo analizę, o ne parengus išsamų verslo planą, ji yra gerokai mažesnė už įvertį, kuris, kaip galima spręsti iš patvirtinimo ataskaitos (žr. 269 konstatuojamąją dalį), yra bent [X XXX,X] mln. EUR.

(282) Dėl visų šių priežasčių ir atsižvelgdama į tai, kad tam tikra įsipareigojimų dalis būtų perkelta bendrovei, kuriai taikoma nepaprastoji administravimo procedūra (todėl nuosavo kapitalo vertė būtų mažesnė), Komisija mano, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų įvertinęs bendrovę „Alitalia“ gerokai mažiau nei 627 mln. EUR, kurių reikėjo pradinei paskolai grąžinti (255 konstatuojamoji dalis).

(283) Pagaliau Komisija taip pat pažymi, kad 2017 m. balandžio mėn. „Alitalia“ darbuotojų referendume buvo atmestas pertvarkymo planas, į kurį buvo įtrauktas svarbus darbo užmokesčio išlaidų mažinimas (žr. 40 konstatuojamąją dalį). Dėl šios priežasties būtų labai mažai tikėtina, kad bendrovės „Alitalia“ vertės nustatymas galėtų būti grindžiamas planu, kuris ką tik buvo atmestas ir dėl kurio atmetimo bendrovei „Alitalia“ buvo pradėta nepaprastoji administravimo procedūra.

5.1.4.2.3.4.3.2. *Ex post* įrodymai

5.1.4.2.3.4.3.2.1. Bendrovės „Leonardo & Co“ ataskaita

(284) Bendrovės „Leonardo“ ataskaita parengta 2017 m. spalio 16 d., t. y. po pradinės paskolos suteikimo dienos. Nepaisant to, kad ji parengta po pradinės paskolos suteikimo, Komisija mano, kad yra daugybė priežasčių, dėl kurių bendrovės „Leonardo“ ataskaitą reikėtų laikyti papildomu argumentu atliekant rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo vertinimą.

(285) Pirma, bendrovės „Leonardo“ ataskaita siekiama tiksliai nustatyti tikėtiną bendrovės „Alitalia“ pardavimo vertę, t. y. vertę, kurios reikia norint taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų, kaip aprašyta 251 konstatuojamojoje dalyje. Tos ataskaitos paprašė nepaprastieji įgaliotiniai būtent todėl, kad pagal Italijos teisinę sistemą nepaprastieji įgaliotiniai negali parduoti jų administruojamos bendrovės už mažesnę nei rinkos vertę.

([95]) T. y. 2020 ir 2021 m. įmonės laisvais pinigų srautais, 1 % ilgalaikio augimo greičiu, normalizavimo prielaidomis galutinei vertei apskaičiuoti (t. y. grynojo apyvartinio kapitalo pokyčiai lygūs nuliui, o kapitalo išlaidos – nusidėvėjimui).

([96]) Dr. R. Ranalli daro prielaidą, kad paskutiniaisiais plano įgyvendinimo metais kapitalo išlaidos bus stabilios ir lygios nusidėvėjimui. Kadangi ši vertė ataskaitoje nebuvo nurodyta, Komisija kaip galimas alternatyvas svarstė pertvarkymo plane nurodytą nusidėvėjimo vertę bei EBITDA ir EBIT skirtumą, kuris lygus nusidėvėjimui ir amortizacijai. Atlikdama vertinimą, Komisija naudojo pirmąjį rodiklį (EBITDA), nes pagal jį gaunama didesnė įmonės vertė. Kadangi ta vertė reiškia, kad nėra taikomas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus (žr. 281 konstatuojamąją dalį), Komisijos taikyta prielaida yra konservatyvesnė.

([97]) 1,7 % yra skrydžių augimas nuo 2019 m., kurį numatė Eurokontrolė 2017 m. vasario mėn. atliktame tyrime „Septynerių metų prognozė“.

(286) Antra, kadangi nepaprastieji įgaliotiniai įgaliojimą parduoti bendrovę gavo 2017 m. rugpjūčio 1 d., tikėtina, kad bendrovės „Leonardo“ ataskaita buvo parengta nuo 2017 m. rugpjūčio 1 d. iki 2017 m. spalio 16 d. Todėl laikotarpis nuo pradinės paskolos suteikimo iki to laiko, kai buvo galima susipažinti su bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje pateiktais vertinimo rezultatais, yra tik nuo trijų iki šešių mėnesių. Komisija mano, kad ši trukmė yra priimtina, nes per šį laikotarpį bendrovės „Alitalia“ vertė negalėjo iš esmės pasikeisti.

(287) Trečia, bendrovės „Leonardo & Co“ vertinimas susijęs su svarbiausia parduodamos bendrovės „Alitalia“ dalimi (ar dalimis). Tame vertinime nurodyta apskaitinė įsipareigojimų vertė, kurią pirkėjas atimtų iš įmonės vertės, kad nustatytų galimą pardavimo kainą. Kaip Komisija pažymėjo 264 konstatuojamojoje dalyje, šios informacijos, pagrįstos *ex ante* įrodymais, nebuvo, todėl nebuvo aišku, kiek potencialus pirkėjas ar kapitalo investuotojas būtų pasirengęs mokėti už bendrovę „Alitalia“. Tačiau investuotojas galėjo apskaičiuoti šią informaciją.

(288) Ketvirta, nors pardavimo vertė ir pardavimo perimetras nustatomi *ex post*, vertinamas turtas ir įsipareigojimai, kurie 2017 m. gegužės 1 d., t. y. prieš suteikiant pradinę paskolą, buvo įtraukti į bendrovės „Alitalia“ apskaitą.

(289) Galiausiai bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje nustatytas vertinimo perimetras, apibrėžtas pagal grynąjį investuotą bendrovės „Alitalia“ bendros dalies kapitalą ([X XXX] mln. EUR), yra artimas dr. R. Ranalli patvirtinimo ataskaitoje nustatytam perimetrui ([X XXX,X] mln. EUR 2016 m. gruodžio 31 d.). Taigi patvirtinimo ataskaitoje ir bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje pateikti vertinimai susiję su panašaus dydžio perimetru dviem artimais laiko momentais, todėl juos galima palyginti.

(290) Bendrovės „Leonardo & Co“ vertinimas grindžiamas dviem 2017–2022 m. verslo planais: vienas iš jų parengtas pagal inercinį scenarijų, kitas – pagal atgimimo scenarijų. Pirmasis yra pesimistinis scenarijus, pagal kurį numatomi bendrovės „Alitalia“ veiklos rezultatai atitinka ankstesnes tendencijas. Priešingai, pagal atgimimo scenarijų numatomas pelningumo didėjimas ir bendrovės rinkos dalies augimas. Nors nepaprastosios administravimo procedūros metu bendrovės „Alitalia“ vadovybė užsakė parengti šiuos du verslo planus po to, kai buvo suteikta pradinė paskola, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas galėjo atlikti panašias prognozes *ex ante*. Be to, abiejuose verslo planuose kaip atskaitos taškas naudojama 2017 m. gegužės 1 d. buvusi bendrovės „Alitalia“ finansinė padėtis. Todėl Komisija mano, kad bendrovės „Leonardo“ ataskaitą galima laikyti *ex-post* bendrovės „Alitalia“ vertės atkūrimu remiantis *ex ante* informacija.

(291) Bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje bendrovės „Alitalia“ vertė apskaičiuota taikant mišrų metodą, apimantį ir turto, ir pelno komponentus.

(292) Bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje šis metodas pasirinktas dar ir todėl, kad jis jau buvo taikytas vertinant bendrovę „Alitalia“ per ankstesnes nepaprastąsias operacijas ir todėl, kad šis metodas paprastai taikomas Italijos nepaprastojo administravimo įstatymo teisinėje sistemoje ([98]). Tuo remdamasi Komisija mano, kad 2017 m. gegužės mėn. rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas galėjo taikyti panašų metodą numatomai bendrovės „Alitalia“ pardavimo vertei nustatyti.

(293) Pagal bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje taikytą metodą įmonės vertė pradedama skaičiuoti nuo turto komponento, t. y. grynojo investuoto kapitalo, ir tada pridedamas pelno komponentas, t. y. prestižas (neigiamas prestižas), kad būtų galima apskaičiuoti įmonės vertę. Prestižo komponentą sudaro bendrovės „Alitalia“ ir panašių bendrovių grynųjų veiklos pajamų, apskaičiuotų pagal bet kurio iš dviejų verslo planų pirmuosius dvejus metus, skirtumas.

(294) Bendrovės „Leonardo“ ataskaitos vertinimo metodika plačiai taikoma nustatant ekonominių sunkumų patiriančių bendrovių, kokia yra „Alitalia“, vertę ([99]). Taip pat verta pažymėti, kad pagal šią metodiką atliekama neigiama pelno korekcija, nes numatoma, kad bendrovės „Alitalia“ rezultatai per pirmuosius dvejus verslo plano įgyvendinimo metus bus prastesni nei panašių bendrovių. Tuomet bendrovės „Alitalia“ pirkėjas į tokius nuostolius atsižvelgtų savo pasiūlyme, nes jis tokių nuostolių nepatirtų, jei investuotų į kai kitus panašius rinkos dalyvius. Kadangi toks scenarijus yra tikėtinas sunkumų patiriančių bendrovių atveju, Komisija mano, kad bendrovės „Leonardo“ ataskaitos metodika yra patikima.

([98]) Bendrovės „Leonardo“ ataskaita, 75 puslapis.

([99]) Žr., pavyzdžiui, „Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili“ „Linee guida per la valuazione di aziende in crisi“.

(295) Be to, Komisija pažymi, kad bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje diskontuojami tik pirmieji dveji prastesnių rezultatų metai, nors tiek pagal inercinį, tiek pagal atgimimo scenarijų numatoma, kad tokie prastesni rezultatai tęsis ilgiau. Jei į tai būtų atsižvelgta, apskaičiuota bendrovės „Alitalia“ pardavimo vertė būtų dar mažesnė.

(296) Bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje apskaičiuota bendrovės „Alitalia“ bendros dalies pardavimo kaina, t. y. jos įmonės vertė, atėmus finansinius įsipareigojimus, svyruoja nuo [XXX] iki [XXX] mln. EUR pagal inercinį scenarijų ir nuo [XXX] iki [XXX] mln. EUR pagal atgimimo scenarijų. Didžiausios ir mažiausios nustatytos vertės vidurkis yra lygus [XXX] mln. EUR. Komisija mano, kad vertinimai, viršijantys [XXX] mln. EUR vidurkį, nėra realūs, nes jie priklauso nuo verslo plano, kuris yra optimistiškesnis nei patikslintas pertvarkymo planas, kuris, Komisijos nuomone, nėra realus (žr. 276–278 konstatuojamąsias dalis) ([100]).

(297) Nors bendrovės „Leonardo“ ataskaita parengta 2017 m. spalio 16 d., rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas, remdamasis tais pačiais verslo planais ir informacija, žinoma iki pradinės paskolos suteikimo, galėjo atlikti panašų vertinimą. Taigi rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų supratęs, kad galima bendrovės „Alitalia“ pardavimo kaina buvo mažesnė už minimalią pardavimo kainą, reikalingą paskolai grąžinti, t. y. 627 mln. EUR (255 konstatuojamoji dalis).

5.1.4.2.3.4.3.2.2. Bendrovių „Easyjet“ ir „Lufthansa“ pasiūlymai

(298) Komisija išnagrinėjo 2017 m. spalio 16 d. bendrovių „Lufthansa“ ir „EasyJet“ pateiktus pasiūlymus dėl bendrovės „Alitalia“ dalių įsigijimo (žr. 4.2.2.3 skirsnį, skirtą pasiūlymams). NET jeigu jie yra *ex post* įrodymai, šie pasiūlymai galėtų būti bendrovės „Alitalia“ *ex ante* vertinimo lyginamasis rodiklis.

(299) Bendrovės „Lufthansa“ pasiūlymas buvo neįpareigojantis ir susijęs tik su tam tikromis aviacijos dalies dalimis ([XX] lėktuvų iš [XXX] ir […] darbuotojų). Bendrovės „Lufthansa“ vertinimu, 25 lėktuvai, kuriuos pagal nuomos sutartį įsigijo bendrovės „Alitalia“ Airijos įmonė „Challey Ltd“, buvo verti 167 mln. EUR, o likusi veiklos dalis (įskaitant laiko tarpsnius ir kitus 46 lėktuvus, iš kurių 38 buvo nuomojami) – 1 EUR.

(300) Bendrovė „EasyJet“ savo neįpareigojančiame pasiūlyme trumpųjų skrydžių veiklą (iš Romos ir Milano) įvertino [XXX]–[XXX] mln. EUR, o tolimųjų skrydžių – iki [XXX] mln. EUR. Abu pasiūlymai buvo pateikti su sąlyga, kad bendrovės suras vieną ar kelis partnerius, su kuriais sudarys konsorciumą. Todėl bendrovės „EasyJet“ pasiūlymas buvo ne tik neįpareigojantis, bet ir nebaigtas rengti, nes galutinis vertinimas priklausė nuo dar nežinomo partnerio. Komisija taip pat pažymi, kad bendrovės „Easyjet“ pasiūlyme buvo daroma prielaida, kad įsigyjama be skolų ir pinigų, todėl, jei būtų atsižvelgta į su turtu susijusius įsipareigojimus, atitinkamas pasiūlymas pinigais būtų buvęs gerokai mažesnis.

(301) Taip pat buvo gautas vienas bendrovės „Airport Handling“ įpareigojantis pasiūlymas dėl antžeminių paslaugų dalies. Tame pasiūlyme antžeminės paslaugos buvo įvertintos [XX,X] mln. EUR pinigais, o ši suma galėjo būti padidinta dar [X,X] mln. EUR, jei praėjus trejiems metams po sandorio sudarymo būtų pasiekti tam tikri teigiami tiksliniai rezultatai.

(302) Apskritai pasiūlymai pirkti bendrovės „Alitalia“ aviacijos ir antžeminių paslaugų veiklą kaip veikiantį verslą svyruoja nuo [XXX,X] mln. EUR, t. y. vertės pagal scenarijų, kai bendrovė „EasyJet“ įsigyja tik trumpųjų skrydžių veiklą už [XXX] mln. EUR, o bendrovė „Airport Handling“ įsigyja antžeminių paslaugų dalį už 301 konstatuojamojoje dalyje nurodytą mažiausią kainą, iki [XXX,X] mln. EUR, t. y. geriausio scenarijaus, pagal kurį bendrovės „EasyJet“ ir „Airport Handling“ už visą bendrovės „Alitalia“ aviacijos veiklą (t. y. ir trumpuosius, ir ilguosius skrydžius) ir antžeminių paslaugų dalį atitinkamai sumoka [XXX] mln. EUR ir [XX,X] mln. EUR. Nors rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus negali būti taikomas remiantis *ex post* įrodymais, o šie pasiūlymai buvo preliminarūs ir neįpareigojantys (išskyrus dėl antžeminių paslaugų dalies), Komisija pažymi, kad šio vertinimo intervalo mediana, t. y. [XXX,XX] EUR, atitinka bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje nustatytą vertę ir pačios Komisijos 303–321 konstatuojamosiose dalyse atliktą vertinimą.

([100]) Lyginant pirmuosius dvejus patikslinto pertvarkymo plano ir atgimimo scenarijaus metus, kurie pagal bendrovės „Leonardo“ ataskaitos metodiką yra svarbus laikotarpis, pagal pastarąjį numatomi mažesni nuostoliai (vidutinė EBITDA sudaro 45 mln. EUR, palyginti su –[XXX,X] mln. EUR pagal pertvarkymo planą) ir didesnės pajamos (vidutinė EBITDA – 3 265 mln. EUR, palyginti su [X XXX] mln. EUR pagal pertvarkymo planą). Be to, pagal atgimimo scenarijų nuo pirmųjų iki antrųjų metų pajamos padidėja 21,66 % (10,49 % patikslintame pertvarkymo plane).

5.1.4.2.3.4.3.3. Komisijos nepriklausomas vertinimas

(303) Komisija ne tik įvertino Italijos pateiktus dokumentus, bet ir atliko nepriklausomą bendrovės „Alitalia“ vertės nustatymą, kad galėtų apskaičiuoti galimas bendrovės „Alitalia“ pardavimo kaip veikiančios įmonės pajamas ([101]). Komisijos vertinimas atliktas iš *ex ante* perspektyvos ir grindžiamas informacija arba prielaidomis, kurias Italijos valdžios institucijos galėjo taikyti 2017 m. gegužės mėn. tuo metu, kai buvo suteikta pradinė paskola.

(304) Komisijos atliktas vertinimas – tai „kartotinių metodo“ taikymas. Pagrindinė šio metodo prielaida yra ta, kad panašios bendrovės turėtų būti vertinamos panašiai. Tuo remiantis, jei galima stebėti bendrovių, kurios yra panašios į tiriamą bendrovę, vertę, tuomet galima nustatyti pastarosios bendrovės vertę. Paprastai panašios bendrovės yra į biržinės bendrovės, kurių įmonės vertę (toliau – ĮV) galima nustatyti. Konkrečiai oro transporto bendrovių atveju ĮV apskaičiuojama kaip jų nuosavo kapitalo (nuosavo kapitalo rinkos vertė, nustatyta pagal akcijų rinkos kapitalizaciją) ir įsipareigojimų (įskaitant balansinius ir nebalansinius straipsnius, pavyzdžiui, lėktuvų nuomos mokestį) suma Tokia ĮV, dar vadinama pakoreguota ĮV, vėliau perskaičiuojama pagal pajamų rodiklį, kad būtų galima apskaičiuoti daugiklį. Tada daugiklis taikomas vertinamos įmonės pajamų dydžiui, kad būtų gautas įmonės vertės įvertis, kurį vėliau reikėtų koreguoti pašalinant balansinius ir nebalansinius įsipareigojimus, kad būtų gautas nuosavo kapitalo įvertis ([102]).

(305) Aviacijos sektoriuje naudojamas pajamų rodiklis paprastai yra EBITDAR (pajamos neatskaičius palūkanų, mokesčių, nusidėvėjimo, amortizacijos ir nuomos). Kadangi oro linijų bendrovės gali nuspręsti nuomotis didelę dalį savo orlaivių parko, EBITDAR laikomas geresniu rodikliu oro linijų bendrovių pajamų potencialui įvertinti; be to, jis yra neutralus kapitalo struktūros pasirinkimo atžvilgiu ([103]).

(306) Taikydama kartotinių metodą, Komisija atsižvelgė į EBITDAR kartotinius, apskaičiuotus bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje ([104]) septynioms tradicinėms oro transporto bendrovėms 2017–2019 m. laikotarpiu. Bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje apskaičiuota ĮV/EBITDAR mediana, kuri 2017 m. lygi 4x, 2018 m. – 4,2x, o 2019 m. – 3,6x. Komisija naudojo šių trijų verčių vidurkį (3,93x) kaip ĮV/EBITDA kartotinį, kuris bus naudojamas šioje byloje ([105]).

(307) Dėl bendrovės „Alitalia“ EBITDAR Komisija apsvarstė keturis galimus scenarijus. Pagal pirmąjį scenarijų atsižvelgiama į vidutinį istorinį EBITDAR, kurį bendrovė „Alitalia“ pasiekė 2013–2016 m. laikotarpiu. Ši vertė sudaro [XXX] mln. EUR. Pagal antrąjį scenarijų remiamasi bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje pateiktomis inercinio scenarijaus prognozėmis ir nurodoma, kad 2022 m. EBITDAR suma bus [XXX] mln. EUR. Pagal trečiąjį scenarijų EBITDAR vertė 2022 m. sudaro [XXX] mln. EUR ir yra paimta iš bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje nagrinėto atgimimo scenarijaus prognozių. Galiausiai pagal ketvirtąjį scenarijų svarstoma EBITDAR prielaida yra prognozė (2021 m.), parengta pagal 2016 m. pabaigos pertvarkymo planą, ir yra lygi [XXX] mln. EUR.

([101]) Šiuo atveju taikoma veiklos tęstinumo prielaida, nes panašios bendrovės taip pat yra veikiančios įmonės, todėl reikėtų vertinti visą bendrovę, o ne tik jos turtą.

([102]) Formulėse tai būtų:
Daugiklis = lyginamųjų bendrovių vidurkis (ĮV/EBITDAR)
Tiriamosios bendrovės apskaičiuota ĮV = daugiklis X tiriamosios bendrovės EBITDAR.

([103]) Pavyzdžiui, jei būtų naudojamas EBITDA rodiklis, santykinai didesnės pajamos būtų nepagrįstai priskiriamos bendrovėms, kurios turi nuosavą orlaivių parką (nes nuosavo parko dydis greičiausiai atsispindėtų EBITDA palūkanų (I) ir nusidėvėjimo (amortizacijos) (DA) straipsniuose). Priešingai, oro transporto bendrovių, kurios didžiąją dalį savo orlaivių parko nuomojasi, EBITDA rodiklis būtų santykinai mažesnis, nes apskaičiuojant EBITDA jau būtų atimtas orlaivių nuomos mokestis. Naudojant EBITDAR siekiama, kad būtų galima palyginti oro transporto bendroves, turinčias skirtingus orlaivių nuosavybės modelius. EBITDAR naudojamas ne tik oro transporto, bet ir kituose sektoriuose, kuriuose daug investuojama į ilgalaikį turtą, kuris gali būti tiek nuosavas, tiek nuomojamas (pavyzdžiui, EBITDAR taip pat naudojamas viešbučių sektoriuje, siekiant palyginti skirtingų įmonių pelningumą, kai viešbučių įmonės gali turėti nuosavus pastatus arba juos nuomotis).

([104]) Bendrovės „Leonardo“ ataskaita aprašyta 118 ir paskesnėse konstatuojamosiose dalyse.

([105]) Apskaičiuodama šį kartotinį, Komisija remiasi bendrovės „Leonardo“ ataskaitos 108 puslapyje pateiktu septynių lyginamųjų tradicinių aviacijos bendrovių vertės nustatymu. Komisija mano, kad Italijos valdžios institucijos panašią vertę galėjo apskaičiuoti ir 2017 m. gegužės mėn. atsižvelgiant į tai, kad ta pati informacija buvo žinoma ir 2017 m. gegužės mėn., o ši metodika taip pat yra standartinė verslo vertinimo metodika, ypač oro transporto sektoriuje. MEDIAnos vertės pasirinkimas yra pateisinamas, nes siekiama konservatyvaus įverčio, ypač atsižvelgiant į didelį netikrumą, susijusį su bendrovės „Alitalia“ gyvybingumu ateityje. Šis netikrumas ir prasti bendrovės „Alitalia“ ankstesnių laikotarpių veiklos rezultatai iš tikrųjų neleidžia taikyti kartotinių, viršijančių medianos vertę.

(308) Remiantis 3,93x ĮV/EBITDAR kartotiniais ir 307 konstatuojamojoje dalyje pateiktomis prielaidomis dėl EBITDAR, galima apskaičiuoti bendrovės „Alitalia“, kaip veikiančios įmonės, ĮV. Ši vertė svyruoja nuo [XXX] mln. EUR iki [X XXX] mln. EUR (žr. 4 lentelę).

(309) Apskaičiuota įmonės vertė apima ir balansinius, ir nebalansinius įsipareigojimus, susijusius su nuomos mokesčiais. Todėl, norint įvertinti nuosavo kapitalo vertę, t. y. vertę, kuri yra svarbi vertinant galimus pinigus, gautinus pardavus bendrovę „Alitalia“ kaip veikiančią įmonę, ĮV turi būti koreguojama pašalinant ir nebalansinius, ir balansinius įsipareigojimus ([106]).

(310) Pirmąjį koregavimą sudaro nebalansinių įsipareigojimų, susijusių su orlaivių nuoma, pašalinimas. Tai koregavimas, būdingas tiems sektoriams, kuriuose nuomos mokesčio vertė yra didelė, o išnuomotas turtas yra labai svarbus nustatant įmonės pajamų potencialą (tipiniai sektoriai yra viešbučių, oro transporto bendrovių, komercinių krovinių ir laivybos vežėjų sektoriai). Kapitalizuota bendrovės „Alitalia“ lėktuvų nuomos vertė apskaičiuojama metinį lėktuvų nuomos mokestį padauginus iš koeficiento 7. ([107]) Tai apytikriai atitinka kapitalizuotų būsimų nuomos įmokų, kurias bendrovė turės sumokėti, kad galėtų disponuoti orlaivių parku, kuriuo grindžiamas EBITDAR dydis, vidurkį.

(311) Atsižvelgiant į nuomos mokesčio dydį, atspindintį didelę bendrovės „Alitalia“ priklausomybę nuo nuomojamų orlaivių, kad galėtų įgyvendinti savo verslo planą, ši korekcija reiškia mažinimą, kuris svyruoja nuo [X XXX] mln. EUR iki [X XXX] mln. EUR, priklausomai nuo konkrečių verslo plano prielaidų, susijusių su nuomojamų orlaivių parku ([108]).

(312) Antrasis koregavimas susijęs su balansiniais finansiniais įsipareigojimais. Atsižvelgiant į konkrečią bendrovės „Alitalia“, kuriai taikoma nepaprastoji administravimo procedūra, padėtį, šie įsipareigojimai apsiriboja tik 2017 m. gegužės mėn. balanse nurodytomis finansinės nuomos sutartimis, kurių suma bendrovės „PwC“ ataskaitoje ([109]) įvertinta [XXX] mln. EUR.

(313) Remdamasi šiomis dviem korekcijomis, Komisija mano, kad bendrovės „Alitalia“ nuosavo kapitalo vertė būtų labai neigiama pagal du konservatyvesnius scenarijus (t. y. scenarijus, pagal kuriuos daroma prielaida, kad EBITDAR bus lygus 2013–2016 m. vertėms arba 2022 m. EBITDAR, kaip nurodyta bendrovės „Leonardo“ ataskaitos inerciniame scenarijuje (4 lentelės 3 ir 4 stulpeliai). Pagal šiuos scenarijus apskaičiuotos neigiamos nuosavo kapitalo vertės buvo galima tikėtis, nes abiem atvejais bendrovė „Alitalia“ moka palyginti didelius metinius orlaivių nuomos mokesčius, kurie viršija metinį numatomą EBITDAR. Taigi pagal tuos scenarijus veiklos pajamų (EBITDAR) nepakanka net orlaivių parko nuomos išlaidoms padengti, todėl viso verslo vertė galiausiai tampa neigiama.

([106]) (Taip yra todėl, kad įmonės vertė apima visos įmonės vertę, įskaitant įsipareigojimus, o nuosavo kapitalo vertė apima tik nuosavo kapitalo vertę, taigi į ją įsipareigojimai neįskaičiuojami.) Šis metodas atitinka bendrovės „Leonardo“ ataskaitos 107 puslapyje pavaizduotą metodą, taip pat atitinka vertinimo metodą, aprašytą 2019 m. kovo 22 d. bendrovės „Morgan Stanley Research“ parengto pristatymo „Transportation European Airlines – 4Q16 Review“, kurį Italija 2019 m. kovo 25 d. pateikė kaip 6 priedą, 56 puslapyje.

([107]) 7x koeficientas paprastai taikomas vertinant oro transporto sektoriaus įmones, pavyzdžiui, žr. bendrovės „Deloitte“ 2017 m. gruodžio mėn. ataskaitos „Balancing the books, IFRS 16 and aviation finance“ 21 puslapį, https://cdn.euromoney.psdops.com/9e/4a/6119aed8408db267585cb6f42868/balancing-the-books-ifrs-16-and-aviation-finance-report-dec2017-5.pdf. Toks pats koeficientas naudojamas ir bendrovės „Leonardo“ ataskaitos 107 puslapyje aprašant EBITDAR metodą.

([108]) Koregavimai, atspindintys nuomos mokesčių sumą, paimti iš atitinkamų planų, svarstomų pagal kiekvieną scenarijų. Konkretūs šaltiniai pateikti 1 lentelėje.

([109]) Nors šį dydį bendrovė „PwC“ apskaičiavo *ex post*, Komisija mano, kad Italijos valdžios institucijos tą pačią arba panašią vertę galėjo apskaičiuoti 2017 m. gegužės mėn. Bet kuriuo atveju bendrovės „PwC“ įvertis susijęs su bendrovės „Alitalia“ padėtimi 2017 m. gegužės mėn. ir todėl laikomas atitinkančiu pradinio sprendimo dėl paskolos priėmimo laiką.

4 lentelė

EBITDAR kartotinių vertinimas

		ankstesnių laikotarpių (2013–2016 m.) duomenys	inercinis scenarijus (2022 m.)	atgimimo scenarijus (2022 m.)	Pertvarkymo planas (2021 m.)
A	EBITDAR	[XXX,XX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
B	EBITDAR kartotiniai	[X,XX]x	[X,XX]x	[X,XX]x	[X,XX]x
C (A*B)	ĮV	[XXX]	[XXX]	[X XXX]	[X XXX]
D	Veiklos nuomos numatomos skolos kartotinis	[X]	[X]	[X]	[X]
E	Veiklos nuoma (vertės nustatymo metu)	[XXX,XX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
F (D*E)	Kapitalizuotos veiklos nuomos koregavimas	[XXXX,XX]	[XXXX]	[XXXX]	[XXXX]
G	Finansinė nuoma	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
H (C-F-G)	**nuosavo kapitalo vertė**	**([X XXX])**	**([X XXX])**	**[XXX]**	**[XXX]**

Šaltiniai:
Ankstesnių laikotarpių EBITDAR ir 2013–2016 m. veiklos nuoma, bendrovės „Leonardo“ atskaitos 24 puslapis
EBITDAR ir veiklos nuoma – inercinis scenarijus, bendrovės „Leonardo“ atskaitos 63 puslapis
EBITDAR ir veiklos nuoma – atgimimo scenarijus, bendrovės „Leonardo“ atskaitos 66 puslapis
EBITDAR ir veiklos nuoma – pertvarkymo planas, atsakymo į 2018 m. rugsėjo 17 d. prašymą 5a priedo 9 puslapis
Veiklos nuomos numatomos skolos kartotinis, bendrovės „Leonardo“ atskaitos 107 puslapis
EBITDAR kartotiniai, bendrovės „Leonardo“ atskaitos 108 puslapis, 2017–2019 m. tradicinių vežėjų medianos verčių vidurkis
Finansinė nuoma, bendrovės „PwC“ ataskaita dėl bendrovės „Alitalia“ finansinės būklės 2017 m. gegužės mėn.

(314) Priešingai, nuosavo kapitalo vertė yra teigiama pagal atgimimo scenarijaus prielaidą dėl EBITDAR ([XXX] mln. EUR) ir pagal pertvarkymo plano prielaidą dėl EBITDAR ([XXX] mln. EUR).

(315) Šios dvi pastarosios apskaičiuotos nuosavo kapitalo vertės gali būti laikomos viršutine kainos pinigais, kurią investuotojas galėjo pasiūlyti už bendrovės „Alitalia“ įsigijimą, riba ([110]). Todėl, jei Italijos valdžios institucijos būtų atlikusios 304–315 konstatuojamosiose dalyse aprašytą analizę, jos būtų galėjusios tikėtis, kad nepaprastieji įgaliotiniai būtų galėję parduoti bendrovę „Alitalia“ kaip veikiančią įmonę ne daugiau kaip už [XXX]–[XXX] mln. EUR, atsiskaitant pinigais.

([110]) Kaip nurodyta 4.2.1.2 skirsnyje, bendrovės KPMG parengtoje nepriklausomoje apžvalgoje pertvarkymo planas taip pat buvo pripažintas „plataus užmojo <...>, atsižvelgiant į naujausią bendrovės „Alitalia“ istoriją“. Todėl šis scenarijus, užuot buvęs konservatyvus ar vidutinis, turėtų būti laikomas viršutine riba. Atgimimo scenarijui būdingi panašūs bruožai kaip ir pertvarkymo planui, todėl jis taip pat gali būti laikomas viršutine riba.

(316) Tuo remdamosi Italijos valdžios institucijos galėjo patikrinti, kad net tikėtino didžiausio [XXX]–[XXX] mln. EUR piniginio pasiūlymo būtų nepakakę pradinės paskolos pagrindinei sumai ir palūkanoms grąžinti. Kaip aprašyta 255 ir 323 konstatuojamosiose dalyse, norint grąžinti pradinės paskolos pagrindinę sumą ir palūkanas, pardavus bendrovę „Alitalia“ turėjo būti gauta bent [XXX] mln. EUR.

(317) Komisija pažymi, kad [XXX] mln. EUR įvertis gali būti tik viršutinė galimo piniginio pasiūlymo riba. Be to, šie teigiami nuosavo kapitalo vertinimai pasiekiami tik 2021 m. arba 2022 m., atitinkamai pertvarkymo plano ir atgimimo scenarijaus atveju. Tai reiškia, kad, jei galimas bendrovės „Alitalia“ pirkėjas vertintų kainą pinigais, kurią jis būtų pasirengęs mokėti 2017 m., jis būtinai diskontuotų šią būsimą vertę (t. y. imtų dabartinę vertę) 2017 m. ir taip pat atsižvelgtų į numatomus tarpinius nuostolius (nes pelnas nebuvo tikėtinas) 2017–2022 m. laikotarpiu. 2017 m. bendrovės „Alitalia“ atskaitos taškas buvo netvarus verslo modelis, kai EBITDAR nepakako net orlaivių nuomos mokesčiui sumokėti. Bet koks vertinimas, atliktas atsižvelgiant į 2017 m. faktines bendrovės „Alitalia“ vertes, neišvengiamai būtų buvęs neigiamas. Tuomet potencialus bendrovės „Alitalia“ pirkėjas savo įsigijimą būtų vertinęs atsižvelgdamas į galimą pajamų gavimą po restruktūrizavimo etapo. Dėl šios priežasties atliekant vertinimą būtų atsižvelgiama į pajamų rodiklį (EBITDAR), pasiektą restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje pagal skirtingus scenarijus, tačiau šią vertę reikėtų koreguoti atsižvelgiant į tikėtinus tarpinius nuostolius iki restruktūrizavimo pabaigos. Be to, reikėtų atsižvelgti ir į restruktūrizavimui įvykdyti reikalingą laikotarpį.

(318) Konservatyviai vertinant, tikėtiną pelną arba nuostolius galima apytiksliai prilyginti tikėtinam EBIT rodikliui ([111]). Todėl vertinant tikėtiną piniginį pasiūlymą įsigyti bendrovę „Alitalia“ 2017 m. gegužės mėn. būtų atsižvelgta į tikėtiną būsimą EBIT rodiklį nuo 2018 m. iki 2022 m. atgimimo scenarijaus atveju ir nuo 2017 m. iki 2021 m. pertvarkymo plano atveju ([112]). Darant prielaidą, kad diskonto koeficientas lygus 11,80 % ([113]), galima diskontuoti tuos EBIT srautus ir teigiamą nuosavo kapitalo vertę, kuri galėtų būti pasiekta 2021 m. arba 2022 m., priklausomai nuo konkretaus scenarijaus.

(319) 5 lentelėjepateikiama šių skaičiavimų apžvalga:

a) atgimimo scenarijaus atveju skaičiavimai rodo, kad potencialiam investuotojui atsižvelgus į laiką, reikalingą stabiliam pelningumui pasiekti (penkerių metų laikotarpis nuo 2018 m. iki 2022 m.), gautos nuosavo kapitalo vertės GDV sumažėja nuo [XXX] mln. EUR iki [XXX] mln. EUR;

b) pertvarkymo plano atveju šis koregavimas reiškia nuosavo kapitalo vertės sumažėjimą nuo [XXX] mln. EUR iki [XXX] mln. EUR.

5 lentelė

Perėjimas prie pelningumo pagal atgimimo scenarijų ir pertvarkymo planą

Atgimimo scenarijus	2017 m.	2018 m.	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.
EBITDAR (mln. €)		[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
EBIT (mln. €)		([XXX])	([XXX])	[XX]	[XXX]	[XXX]

([111]) Naudoti EBIT grynajam rezultatui apskaičiuoti yra konservatyvu, nes nustatant EBIT rodiklį neatsižvelgiama į skolos palūkanų ir mokesčių poveikį. Be to, ne visi grynieji rezultatai būtinai grįžtų investuotojui kaip dividendai. Todėl, naudojant visą EBIT rodiklį, būtinai pasiekiama viršutinė riba.

([112]) Atgimimo scenarijus ir pertvarkymo planas apima skirtingą laikotarpį, nes atgimimo buvo parengtas metais vėliau. Tačiau abiejuose planuose numatytas penkerių metų laikotarpis, per kurį bendrovė „Alitalia“ galėtų iš nemokios tapti stabiliai pelninga. Todėl šie du planai yra labai panašūs ir taip pat galima daryti prielaidą, kad pertvarkymo plano įgyvendinimas galėtų būti suderintas su atgimimo scenarijumi.

([113]) Kaip apskaičiuota bendrovės „Leonardo“ ataskaitos 99 puslapyje. Tinkamas diskonto koeficientas, į kurį reikia atsižvelgti, yra bendrovės „Alitalia“ VSKK nuosavo kapitalo komponento kaina, nes į šią vidutinę kapitalo kainą atsižvelgtų investuotojai. Piniginis pasiūlymas pirkti bendrovę „Alitalia“ apskaičiuojamas remiantis tikėtina nuosavo kapitalo verte, kurią būtų galima gauti po restruktūrizavimo.

nuosavo kapitalo vertė (mln. €)						[XXX]
EBIT + nuosavo kapitalo vertė (mln. €)		([XXX])	([XXX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
GDV (mln. €)	**[XXX]**					

Pertvarkymo planas	2017 m.	2018 m.	2019 m.	2020 m.	2021 m.
EBITDAR (mln. €)	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
EBIT (mln. €)	([XXX])	([XX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
nuosavo kapitalo vertė (mln. €)					[XXX]
EBIT + nuosavo kapitalo vertė (mln. €)	([XXX])	([XX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
GDV (mln. €)	**[XXX]**				
Nuosavo kapitalo kaina	[XX,XX] %				

Šaltinis
Nuosavo kapitalo kaina, bendrovės „Leonardo“ ataskaitos 99 puslapis
EBITDAR ir EBIT – pertvarkymo planas, atsakymo į 2018 m. rugsėjo 17 d. prašymą 5a priedo 9 puslapis
EBITDAR ir EBIT nuoma – atgimimo scenarijus, bendrovės „Leonardo“ atskaitos 66 puslapis

(320) Abiem atvejais nuosavo kapitalo vertės sumažėjimą lemia laiko tarpas, kurio reikia stabiliam pelningumui, kuriuo grindžiama teigiama nuosavo kapitalo vertė paskutiniais – 2022 – metais, pasiekti, ir neigiamų EBIT, būtinų pirmiesiems veiklos metams finansuoti, laikotarpiai.

(321) Iš šių koregavimų matyti, kad, remiantis galimais bendrovės „Alitalia“ scenarijais ir atsižvelgiant į restruktūrizavimo laikotarpį, būtiną bendrovės „Alitalia“ pelningumui atkurti, būtų buvę galima tikėtis, kad už bendrovę „Alitalia“ bus pasiūlyta ne daugiau kaip [XXX]–[XXX] mln. EUR. Šis intervalas yra gerokai mažesnis už ribą, reikalingą pradinei paskolai ir palūkanoms grąžinti, t. y. [XXX] mln. EUR (255 konstatuojamoji dalis). Remdamasis tokiu galimo pinigų pasiūlymo už bendrovės „Alitalia“ pardavimą vertinimu, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas nebūtų suteikęs pradinės paskolos, nes nebuvo jokių perspektyvų, kad pradinė paskola bus reikšmingai grąžinta.

5.1.4.2.3.4.3.4. Išvados, ar pradinė paskola pardavimo scenarijaus atveju būtų atitikusi rinkos sąlygas

(322) Būtina sąlyga, kad pradinė paskola atitiktų rinkos sąlygas pardavimo scenarijaus atveju, yra ta, kad bendrovės „Alitalia“ turimų pinigų suėjus šešių mėnesių grąžinimo terminui būtų daugiau nei 630 mln. EUR skolos grąžinimas, kuris yra 600 mln. EUR paskolos ir 10 % palūkanų suėjus šešių mėnesių grąžinimo terminui suma (18 konstatuojamoji dalis).

(323) Remdamiesi pradinės paskolos paraiškoje pateiktais įrodymais, nepaprastieji įgaliotiniai tikėjosi, kad bendrovė „Alitalia“ panaudos didžiąją dalį pradinės paskolos ir, suėjus šešių mėnesių grąžinimo terminui, turės 3 mln. EUR pinigų (žr. 246–248 konstatuojamąsias dalis). Taigi, kad pradinė paskola atitiktų rinkos sąlygas, numatoma bendrovės „Alitalia“ pardavimo kaina turi būti didesnė nei 627 mln. EUR, t. y. 630 mln. EUR skolos grąžinimo suma, atėmus numatomus turimus pinigus suėjus šešių mėnesių grąžinimo terminui.

(324) Komisija, remdamasi turimais Italijos pateiktais įrodymais ir savo atliktu vertinimu, atkūrė galimas bendrovės „Alitalia“ pardavimo kaip veikiančios įmonės pajamas. Komisija, atlikdama atkūrimą, rėmėsi informacija, kurią rinkos ekonomikos skolintojas būtų turėjęs pradinės paskolos suteikimo metu (*ex ante* įrodymai), taip pat *ex post* įrodymais kaip lyginamuoju kriterijumi.

(325) Iš Italijos pateiktų *ex ante* įrodymų, t. y. patvirtinimo ataskaitos, Komisija nustatė, kad 2016 m. gruodžio 31 d. „Alitalia“ įmonės vertė buvo ne mažesnė kaip [X XXX,X] mln. EUR. Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas nebūtų laikęs šios įmonės vertės galima pardavimo kaina, nes buvo su parduodamu turtu susijusių įsipareigojimų ir jų dydis pradinės paskolos suteikimo metu buvo neaiškus. Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas taip pat būtų įvertinęs bendrovę „Alitalia“ pagal realesnius pelningumo lūkesčius, nei numatyta pertvarkymo plane. Tiksliau, pagal scenarijų, pagal kurį bendrovė „Alitalia“ iki 2021 m. galėtų tapti tokia pat pelninga, kaip ir jos konkurentai, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų įvertinęs bendrovę „Alitalia“ ne daugiau kaip [XXX,X] mln. EUR (žr. 281 konstatuojamąją dalį). Be to, rinkos ekonomikos skolintojas būtų atsižvelgęs į tai, kad iš šios įmonės vertės reikėtų atimti kai kuriuos įsipareigojimus, t. y. tuos, kurie pereitų bendrovei „Alitalia“, kuriai taikoma nepaprastoji administravimo procedūra.

(326) Remdamasi papildomais *ex ante* įrodymais, t. y. 303–321 konstatuojamosiose dalyse pateiktu vertinimu pagal viešai skelbiamus *ex ante* duomenis, Komisija apskaičiavo, kad bendrovės „Alitalia“ pardavimo kaina yra ne didesnė kaip [XXX] mln. EUR. Šis vertinimas grindžiamas realistiškesnėmis pelningumo prognozėmis nei patvirtinimo ataskaitoje, jame taikomi aviacijos pramonėje įprasti vertinimo metodai ir atsižvelgiama į su bendrovės „Alitalia“ turtu susijusius įsipareigojimus.

(327) Šį įvertį patvirtina ir bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje pateiktas vertinimas (284–297 konstatuojamosios dalys) bei pasiūlymai pirkti bendrovės „Alitalia“ dalis (298–302 konstatuojamosios dalys).

(328) Apskritai, remiantis *ex ante* įrodymais, bendrovės „Alitalia“, kaip veikiančios įmonės, pardavimo kaina yra gerokai mažesnė už 627 mln. EUR vertę, kuri būtų reikalinga, kad pradinė paskola būtų suteikta laikantis rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo principo (255 konstatuojamoji dalis).

(329) Komisija taip pat pažymi, kad *ex ante* vertinimuose ir bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje atitinkamai nurodoma visa bendrovė „Alitalia“ iki nepaprastosios administravimo procedūros ir didžiausia parduodama dalis (t. y. bendra dalis). Tačiau privatų investuotoją gali dominti mažesnis turto perimetras, todėl pardavimo pajamos gali būti dar mažesnės nei tos, kurios gaunamos įvertinus visą veiklą.

(330) Be kiekybinių bendrovės „Alitalia“ pardavimo kainos įverčių, Komisija pastebi, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas tikriausiai būtų paskolinęs mažiau nei 100 % prognozuojamos pardavimo kainos, atsižvelgiant į didelį netikrumą dėl pardavimo ar reorganizavimo pajamų ir atitinkamų procedūrų užbaigimo laiko. Remiantis turimais įrodymais, pardavimo arba reorganizavimo užbaigimas per šešis mėnesius iki paskolos grąžinimo termino pabaigos būtų buvęs labai plataus užmojo tikslas. Rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas būtų atsižvelgęs į tai, kad, nepasiekus šio tikslo, paskolos grąžinimas būtų atidėtas, būtų skaičiuojamos papildomos palūkanos ir galėtų prireikti papildomos paskolos, atsižvelgiant į tai, kad bendrovė „Alitalia“ ir toliau patirtų nuostolių (žr. 218 ir paskesnes konstatuojamąsias dalis). Komisija pastebi, kad pastarasis scenarijus iš tikrųjų išsipildė, kai Italija suteikė antrąją 300 mln. EUR paskolą, kaip paaiškinta šio sprendimo 1.2 ir 2 skirsniuose.

(331) Remdamasi šiais įrodymais, Komisija daro išvadą, kad pradinė paskola neatitinka rinkos sąlygų, nes tikėtinos pardavimo pajamos pradinės paskolos suteikimo metu kartu su tikėtinomis turimomis piniginėmis lėšomis buvo mažesnės nei 630 mln. EUR, t. y. pagrindinę sumą ir palūkanas. Dėl šios priežasties Komisija taip pat mano, kad nebūtina vertinti, ar 10 % palūkanų norma atitinka rinkos sąlygas, nes rinkos ekonomikos skolintojas apskritai nebūtų suteikęs pradinės paskolos. Todėl Komisija daro išvadą, kad visa pradinės paskolos suma suteikė pranašumą bendrovei „Alitalia“.

(332) Galiausiai Komisija pažymi, kad pardavimo scenarijaus išvados atitinka restruktūrizavimo scenarijaus išvadas ir jas dar labiau patvirtina. Tiksliau, pirmaisiais verslo planų metais, kuriais grindžiami patvirtinimo ataskaitoje (4.2.1.3 skirsnis) ir bendrovės „Leonardo“ ataskaitoje (4.2.2.1 skirsnis) pateikti įmonės vertės įverčiai, bendrovės pinigų srautai yra neigiami. Taigi, net jei nepaprastieji įgaliotiniai būtų galėję restruktūrizuoti bendrovę „Alitalia“ pagal tuos verslo planus, pradinė paskola būtų padengusi numatomus nuostolius pirmaisiais planavimo laikotarpio metais. Todėl pradinės paskolos grąžinimo dieną (t. y. 2017 m. lapkričio 5 d.) bendrovė „Alitalia“ nebūtų turėjusi pakankamai pinigų pradinei paskolai grąžinti su palūkanoms.

5.1.4.2.3.4.3.5. Bendrovės „Alitalia“ vertės likvidavimo scenarijaus atveju įrodymai

(333) Tarp įvairių bendrovės „Alitalia“ situacijos sprendimo variantų „Alitalia“ vadovybė 2016 m. gruodžio mėn., prieš pateikdama prašymą pradėti nepaprastąją administravimo procedūrą, svarstė bendrovės likvidavimą ne bankroto procedūros metu kaip alternatyvą pertvarkymo planui ([114]). Pagal šį scenarijų apskaičiuotoji turto vertė būtų buvusi [mažiau nei du] mlrd. EUR, o įsipareigojimų vertė – [daugiau nei trys] mlrd. EUR, taigi grynoji vertė būtų buvusi maždaug minus [1–2] mlrd. EUR. Be to, vadovybė apskaičiavo, kad pridėjus neapibrėžtuosius įsipareigojimus, susijusius su išperkamosios nuomos sutartimis ir darbuotojų atleidimu, bendrovės „Alitalia“ likvidavimo išlaidos būtų padidėjusios iki [daugiau nei 4] mlrd. EUR.

(334) Vadovybės apskaičiuota [1–2] mlrd. EUR turto vertė, kuri pertvarkymo plane apibūdinta kaip likvidavimo scenarijus, apskaičiuota dalimis parduodant kiekvieną bendrovės „Alitalia“ balanse esantį turto vienetą, darant prielaidą, kad bus nustatyta konkretaus turto vieneto kaina. Pavyzdžiui, turimas orlaivių parkas vertinamas pagal dabartinę pusėjimo rinkos vertę, dar 20 % sumažinant su juo susijusias techninės priežiūros ir kapitalinio remonto išlaidas. Apskaičiuota nuomojamo orlaivių parko vertė lygi nuliui, kaip ir nematerialiojo turto, nuosavybės dalių ir kito specifinio turto (pvz., atidėtųjų mokesčių kreditų, apribotų pinigų ir pan.) vertė.

(335) Komisija mano, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas nebūtų suteikęs pradinės paskolos remdamasis turto verte likvidavimo scenarijaus atveju.

(336) Pirma, bendrovės „Alitalia“ vadovybė nurodė, kad šis vertinimas yra preliminarus ir jį reikės patvirtinti atliekant vertinimą. Antra, nors taikant nepaprastąją administravimo procedūrą įšaldomi bendrovės finansiniai įsipareigojimai, neaišku, kiek liktų iš [daugiau kaip trijų] mlrd. EUR įsipareigojimų ir papildomų nenumatytų reikalavimų. Trečia, pajamos, gautos iš turto pardavimo dalimis pagal likvidavimo scenarijų, būtų realizuojamos palaipsniui ir per ilgą laikotarpį, ypač atsižvelgiant į ribotas kreditorių teises įgyvendinti savo reikalavimus bendrovei, kuriai taikoma nepaprastoji administravimo procedūra (žr. 47 konstatuojamąją dalį).

(337) Italijos valdžios institucijos taip pat užsakė tyrimą, kad būtų įvertinta bendrovės „Alitalia“ likvidacinė vertė nepaprastosios administravimo procedūros metu. To tyrimo ataskaita turėjo būti padalyta į dvi dalis. Pirmoje dalyje, kuri buvo baigta ir pateikta Komisijai, buvo tik kokybiniai elementai, o antroje dalyje, kurios Komisija negavo, buvo pateiktas kiekybinis likvidacinės vertės įvertinimas. Likvidavimo ataskaitos pirmosios dalies paskutiniame skirsnyje lyginamos pajamos, gautos pardavus bendrovę „Alitalia“ pagal likvidavimo ir veiklos tęstinumo scenarijų. Šis palyginimas yra kokybinio pobūdžio, tačiau aiškiai rodo, kad likvidavimo atveju pajamos iš bendrovės „Alitalia“ pardavimo būtų mažesnės nei veiklos tęstinumo atveju.

(338) Be to, Komisija įvertino, ar pagal nepaprastąją administravimo procedūrą reglamentuojančius teisės aktus rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas galėtų išieškoti mokėjimą, pavyzdžiui, priverdamas likviduoti bendrovę „Alitalia“. 2019 m. birželio 3 d. rašte Italijos valdžios institucijos nurodė, kad pagal Italijos teisės aktus kreditoriams neleidžiama reikalauti, kad nepaprastoji administravimo procedūra būtų pakeista į bankroto procedūrą. Pagal Įstatymo dekreto Nr. 270/99 69 ir 70 straipsnius sprendimą dėl nepaprastosios administravimo procedūros pakeitimo į bankroto procedūrą gali priimti kompetentingas teismas savo iniciatyva arba nepaprastųjų įgaliotinių prašymu. Nors šis teismas gali veikti savo iniciatyva, Italijos teisės aktuose nenumatyta galimybė kreditoriui inicijuoti bendrovės „Alitalia“ likvidavimą.

(339) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, taip pat į tai, kad tikėtinos pajamos iš pardavimo pagal veikiančios įmonės scenarijų neatitiktų rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus, Komisija mano, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus nebūtų tenkinamas ir pagal bendrovės likvidavimo dalimis hipotezę.

([114]) Likvidavimo scenarijus pateikiamas tame pačiame dokumente, kuriame aprašomas pertvarkymo planas.

5.1.4.2.4. Papildomos 300 mln. EUR paskolos vertinimas

(340) Nepažeisdama 189–191 konstatuojamosiose dalyse pateikto vertinimo, šiame skirsnyje Komisija taikys rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų antrajai paskolai atskirai, t. y. kaip savarankiškai ir nuo pradinės paskolos nepriklausomai priemonei ([115]). Taikydama šį rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijų, Komisija pripažįsta, kad 2017 m. spalio 16 d., t. y. antrosios paskolos suteikimo metu, palyginti su faktais, kurie buvo žinomi suteikiant pradinę paskolą, rinkos ekonomikos veiklos vykdytojui būtų žinomi šie papildomi faktai:

a) nepaprastieji įgaliotiniai jau buvo nusprendę parduoti bendrovę „Alitalia“, o ne ją restruktūrizuoti;

b) nepaprastieji įgaliotiniai gavo pasiūlymų dėl parduodamų bendrovės „Alitalia“ dalių (4.2.2.3 skirsnis), pagal kuriuos bendrovė iš tikrųjų nebuvo parduota;

c) nepaprastieji įgaliotiniai galėjo susipažinti su bendrovės „Leonardo“ ataskaita ir jame pateiktu bendrovės „Alitalia“ vertinimu (4.2.2.3 skirsnis);

d) pardavimo procedūros užbaigimo terminas, kuris iš pradžių buvo 2017 m. lapkričio 5 d., t. y. ta pati diena, kaip ir pradinės paskolos grąžinimo terminas, buvo pratęstas iki 2018 m. balandžio 30 d.;

e) bendrovė „Alitalia“ negrąžino nei pradinės paskolos, nei susikaupusių palūkanų;

f) 2017 m. rugsėjo 30 d. bendrovė „Alitalia“ turėjo [180–220] mln. piniginių lėšų, be to, iš 600 mln. EUR pradinės paskolos galėjo panaudoti [300–400] mln. EUR.

(341) Remiantis Sąjungos teismo jurisprudencija ([116]), Komisijos vertinime neatsižvelgiama į naudą ir įsipareigojimus, kylančius iš pradinės paskolos. Kadangi pradinė paskola yra pagalba, atitinkama nauda ir įsipareigojimai yra susiję su valstybe kaip valdžios institucija, o ne kaip rinkos ekonomikos veiklos vykdytoju.

(342) Todėl Komisija svarsto, kokia būtų buvusi bendrovės „Alitalia“ finansinė padėtis, jei nebūtų buvusi suteikta pradinė 600 mln. EUR paskola. Pagal tokį scenarijų 2017 m. rugsėjo 30 d. bendrovės „Alitalia“ pinigų pozicija būtų buvusi neigiama ir siektų [30–50] mln. EUR ([117]). Tikėtina, kad 2017 m. spalio 16 d. bendrovės „Alitalia“ pinigų pozicija būtų buvusi dar blogesnė, nes bendrovė veikė nuostolingai ([118]). Kadangi bendrovė gali vykdyti veiklą tik tuo atveju, jei gauna daugiau pinigų nei išleidžia, Komisija mano, kad bendrovės „Alitalia“ bankrotas be pradinės paskolos yra pagrįstas scenarijus.

(343) Kadangi be pradinės paskolos bendrovė „Alitalia“ būtų bankrutavusi, antrosios paskolos suteikimo metu ji nebebūtų veikianti įmonė, todėl joks rinkos ekonomikos skolintojas tuo metu nebūtų svarstęs, ar suteikti antrąją paskolą. Todėl Komisija daro išvadą, kad antrajai paskolai negalima atskirai taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus. Kitame skirsnyje Komisija pateikia abiejų paskolų, kaip vienos ir tarpusavyje susijusios priemonės, vertinimą.

5.1.4.2.5 Bendras abiejų valstybės paskolų bendrovei „Alitalia“ sąveikos vertinimas

(344) Šiame skirsnyje Komisija atlieka bendrą abiejų valstybės paskolų sąveikos vertinimą. Iš toliau pateiktų faktų matyti, kad abi valstybės paskolos yra neatsiejamai susijusios ir todėl yra tos pačios priemonės dalis:

a) abiejų valstybės paskolų davėjo tapatybė (Italijos valstybė);

b) Italijos valstybė nesiėmė aktyvių veiksmų, t. y. nebuvo atliktas joks ekonominis vertinimas siekiant suteikti abi valstybės paskolas, nebuvo svarstoma jokia kredito apsaugos priemonė po to, kai bendrovė „Alitalia“ negrąžino abiejų valstybės paskolų suėjus jų grąžinimo terminui ir nemokėjo jokių palūkanų (pvz., likvidavimas);

([115]) Žr., pavyzdžiui, 1998 m. rugsėjo 15 d. Sprendimą *BP Chemicals/Komisija*, T-11/95, EU:T:1998:199, ir 2015 m. sausio 15 d. Sprendimą *Prancūzija/Komisija*, T-1/12, EU:T:2015:17.

([116]) Žr., pavyzdžiui, 2013 m. spalio 24 d. Sprendimą *Land Burgenland ir kt./Komisija*, C-214/12 P, C-215/12 P ir C-223/12 P, EU:C:2013:682.

([117]) [XX] mln. EUR pinigų pozicija yra rezultatas, gautas iš visų 2017 m. rugsėjo 30 d. turimų pinigų atėmus [XXX] mln. EUR pradinės paskolos sumą, t. y. [XXX] mln. EUR ([XXX] mln. EUR pinigų ir [XXX] mln. EUR nepanaudotos pradinės paskolos suma).

([118]) Kaip *ex post* lyginamąjį rodiklį, Komisija nurodo, kad 2017 m. rugsėjo ir spalio mėn. bendrovė „Alitalia“ faktiškai prarado [XX] mln. EUR ir [XX] mln. EUR.

c) abiejų aptariamų valstybės paskolų, kurių suteikimo datos skiriasi mažiau nei šešiais mėnesiais, chronologija;

d) tikslas, kurio siekiama dvejomis valstybės paskolomis, kurios yra dalis strategijos, skirtos paremti ir išlaikyti bendrovę „Alitalia“ rinkoje, kol bus parduotas jos turtas, užtikrinti jos veiklą ir darbo vietas, beveik automatiškai patenkinant pinigų poreikius, neatsižvelgiant į paskolų grąžinimo tikimybę. Ši strategija taip pat išdėstyta keliuose politiniuose pareiškimuose (žr. 5.1.4.1 skirsnį);

e) bendrovės „Alitalia“ finansinė ir rizikos padėtis tuo metu, kai buvo priimti sprendimai dėl kiekvienos iš valstybės paskolų ([119]).

(345) 340–343 konstatuojamosiose dalyse pateikta Komisijos analizė dar kartą patvirtina argumentą, kad antroji paskola yra neatsiejamai susijusi su pradine paskola. Todėl antrajai paskolai negalima atskirai taikyti rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijaus, nes rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas nebūtų atsidūręs Italijos valstybės padėtyje, jei nebūtų buvę pradinės paskolos. Todėl antroji paskola yra tos pačios priemonės dalis, kaip ir pradinė paskola, nes pirmosios nebūtų buvę be pastarosios.

(346) Atsižvelgdama į tai, kad šios abi valstybės paskolos yra tos pačios priemonės dalis, Komisija daro išvadą, kad, jei pradine paskola suteiktas pranašumas bendrovei „Alitalia“, tai ir papildoma 300 mln. EUR paskola suteiktas pranašumas bendrovei „Alitalia“.

Išvada dėl pranašumo buvimo

(347) Apibendrindama Komisija daro išvadą, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus visų pirma netaikytinas abiem bendrovei „Alitalia“ suteiktoms valstybės paskoloms. Antra, net jei šis kriterijus būtų taikomas, Komisija mano, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus negali būti taikomas nei abiem valstybės paskoloms kartu, nei kiekvienai iš šių valstybės paskolų atskirai. Todėl Komisija daro išvadą, kad, atsižvelgiant į tai, kad nebuvo perspektyvų grąžinti paskolas, nė vienas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas nebūtų suteikęs pradinės ir papildomos 300 mln. EUR paskolos.

(348) Komisija taip pat pažymi, kad abiejų valstybės paskolų sąlygos, pavyzdžiui, pagrindinės sumos grąžinimo terminas ir palūkanų mokėjimas, buvo nuolat atidedamos, o pagrindinis Italijos valdžios institucijų tikslas buvo suteikti bendrovei „Alitalia“ naujų likvidžių lėšų, neatsižvelgiant į susijusias sąlygas. Todėl Komisija daro išvadą, kad šios abi valstybės paskolos laikytinos Italijos Vyriausybės suteiktomis dotacijomis, skirtomis tolesnei bendrovės „Alitalia“ veiklai remti.

(349) Apskritai, kadangi Komisija mano, kad abiejų valstybės paskolų atveju rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus netaikytinas, o net jei šis kriterijus būtų taikomas, jis nebūtų įvykdytas, nes nė vienas rinkos ekonomikos veiklos vykdytojas nebūtų suteikęs šių paskolų bendrovei „Alitalia“, Komisija daro išvadą, kad Italijos valstybė suteikė bendrovei „Alitalia“ pranašumą, lygų nominaliai šių abiejų paskolų sumai, t. y. 900 mln. EUR.

5.1.5. *Konkurencijos iškraipymas ir poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai*

(350) Remiantis SESV 107 straipsnio 1 dalimi, kad priemonė būtų laikoma valstybės pagalba, ja turi arba gali būti iškraipyta konkurencija ir turi būti daromas poveikis Sąjungos vidaus prekybai ([120]).

(351) Valstybės suteikta priemonė laikoma iškraipančia konkurenciją arba galinčia ją iškraipyti, jeigu dėl jos gavėjo konkurencinė padėtis gali pagerėti, palyginti su kitomis įmonėmis, su kuriomis jis konkuruoja. Todėl pakanka to, kad naudodamasis pagalba jos gavėjas gali išsaugoti stipresnę konkurencinę padėtį, palyginti su gavėjo konkurencine padėtimi tuo atveju, jeigu pagalba nebūtų buvusi suteikta.

(352) Pagal nepaprastosios administravimo procedūros programą „Alitalia“ grupė yra pagrindinė Italijos oro transporto bendrovė. Konkrečiai bendrovei „Alitalia“ teko 12,6 % viso keleivių srauto iš Italijos ir į Italiją rinkos dalies (32,6 % atsižvelgiant tik į srautą nacionaliniame tinkle) ir per pirmuosius dešimt 2017 m. mėnesių ji pervežė apie 18,5 mln. keleivių (16,3 mln. keleivių pervežė bendrovė „Alitalia“ ir 2,2 mln. – bendrovė „Cityliner“), iš jų 55 % vietos

([119]) Žr., pavyzdžiui, 1998 m. rugsėjo 15 d. Bendrojo Teismo sprendimo *BP Chemicals/Komisija*, T-11/95, EU:T:1998:199, 170 ir 171 punktus ir 2013 m. kovo 19 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Bouygues ir Bouygues Télécom/Komisija ir kt.*, sujungtos bylos C-399/10 P ir C-401/10 P, ECLI:EU:C:2013:175, 103 ir 104 punktus.

([120]) 1998 m. balandžio 30 d. Sprendimas *Het Vlaamse Gewest/Komisija*, T-214/95, EU:T:1998:77.

maršrutais, 32 % tarptautiniais maršrutais ir 13 % tarpžemyniniais maršrutais. Per pirmuosius 10 2017 m. mėnesių bendrovė „Alitalia“ skraidino 94 kryptimis, iš jų 26 Italijoje ir 68 kitose pasaulio šalyse, iš viso daugiau nei 4 200 skrydžių per savaitę. Remiantis 2018 m. rugsėjo mėn. paskelbta nepaprastojo įgaliotinio ketvirčio ataskaita ([121]), Italijos keleivių vežimo oro transportu rinka yra labai konkurencinga, jai, be kita ko, būdinga didelė pigių skrydžių bendrovių skvarba vidaus (didžiausia Europoje) ir Europos rinkoje.

(353) Todėl Komisija mano, kad šios abi valstybės paskolos daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai, nes jos yra skirtos „Alitalia“, t. y. bendrovei, kurios transporto veikla dėl jos pobūdžio yra tiesiogiai susijusi su prekyba ir apima kelias valstybes nares, kaip nurodyta pirmiau. Jomis taip pat iškraipoma arba gali būti iškraipoma konkurencija vidaus rinkoje, nes jos skirtos tik vienai bendrovei, kuri konkuruoja su kitomis oro transporto bendrovėmis Europos tinkle.

Išvada dėl pagalbos buvimo

(354) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad šios abi valstybės paskolos yra pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, todėl vertins jos teisėtumą ir suderinamumą su vidaus rinka. Tiesioginis pagalbos gavėjas yra bendrovė „Alitalia“ ir ta „Alitalia“ grupės dalis, kuri sudaro ekonominį vienetą taikant valstybės pagalbos taisykles. Tokiu atveju šis ekonominis vienetas laikomas atitinkama bendrove, kuriai taikoma pagalbos priemonė. Siekdami nustatyti, ar keli subjektai sudaro vieną ekonominį vienetą, Sąjungos teismai nagrinėja, ar yra kontrolinis akcijų paketas arba palaikomi struktūriniai, ekonominiai ar funkciniai ryšiai.

5.2. **Pagalbos teisėtumas**

(355) Komisija pažymi, kad abi valstybės paskolos bendrovei „Alitalia“ buvo suteiktos prieš pateikiant pranešimą Komisijai. Taigi abi valstybės paskolos buvo suteiktos pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį ir joje nustatytas neveikimo pareigas.

(356) Todėl, kadangi nustatyta, kad šios abi valstybės paskolos yra pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, Komisija daro išvadą, kad jos yra neteisėta valstybės pagalba.

6. **PAGALBOS SUDERINAMUMAS**

(357) Tiek, kiek abi valstybės paskolos yra valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, Komisija turi įvertinti, ar ta pagalba gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka.

(358) Valstybės pagalba laikoma suderinama su vidaus rinka, jei ji atitinka bet kurį iš Sutarties 107 straipsnio 2 dalyje išvardytų pagrindų, ir gali būti laikoma suderinama, jei Komisija nustato, kad ji atitinka bet kurį iš Sutarties 107 straipsnio 3 dalyje išvardytų pagrindų.

(359) Tačiau suteiktos valstybės pagalbos suderinamumą su vidaus rinka turi įrodyti pagalbą suteikusi valstybė narė ([122]).

6.1. **Vertinimas pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, ypač pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires**

6.1.1. *Tinkamumas finansuoti pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą ir Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires*

(360) Italijos teigimu, jei šios abi valstybės paskolos būtų laikomos valstybės pagalba, jos turėtų būti vertinamos kaip sanavimo pagalba pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires, nes bendrovė „Alitalia“ yra sunkumų patirianti įmonė, ir pagal tas gaires jos būtų suderinamos su vidaus rinka. Tose gairėse nustatytos taisyklės ir sąlygos, kuriomis remiantis vertinamas sanavimo ir restruktūrizavimo pagalbos suderinamumas su bendrąja rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

([121]) http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.com/pdf/alitalia/doc-3-relazione-az-trim–1-luglio–30-settembre-2018-omissis.pdf
([122]) 2007 m. rugsėjo 12 d. Sprendimo *Olympiaki Aeroporia Ypiresies/Komisija*, T-68/03, EU:T:2007:253, 34 punktas.

(361) Remdamasi SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu, Komisija gali laikyti, kad su vidaus rinka yra suderinama pagalba, skirta tam tikrų rūšių ekonominės veiklos Europos Sąjungoje plėtrai skatinti, jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui.

(362) Šiuo atveju Komisija įvertino priemonės suderinamumą pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, visų pirma pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires.

(363) Komisija mano, kad bendrovė „Alitalia“ gali būti laikoma sunkumų patiriančia įmone pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 20 punkto c papunktį, nes analizei svarbiu metu ji buvo paskelbta nemokia (41 konstatuojamoji dalis). Todėl vienintelis pagrindas vertinti pagalbos suderinamumą yra sanavimo ir restruktūrizavimo pagalba pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires.

(364) Šiuo atveju svarbios abi šiose gairėse apibrėžtos pagalbos rūšys, t. y. sanavimo pagalba ir restruktūrizavimo pagalba.

(365) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 26 punktą sanavimo pagalba iš esmės yra skubi ir laikina pagalba. Jos pirminis tikslas yra išlaikyti sunkumų patiriančią įmonę gyvybingą trumpą laikotarpį, reikalingą restruktūrizavimo arba likvidavimo planui parengti.

(366) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 27 punktą restruktūrizavimo pagalba dažnai yra ilgesnio laikotarpio pagalba ir turi atkurti ilgalaikį gavėjo gyvybingumą pagal įvykdomą, nuoseklų ir visapusišką restruktūrizavimo planą, taip pat sudaryti sąlygas tinkamam nuosavam įnašui ir naštos pasidalijimui ir sumažinti galimus konkurencijos iškraipymus.

(367) Nors Italija teigė, kad šios abi valstybės paskolos gali būti sanavimo pagalba (jei tai apskritai yra pagalba), ji netvirtino, kad jos gali būti restruktūrizavimo pagalba. Italija taip pat nepateikė jokių duomenų, įrodančių, kad tos paskolos atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytus restruktūrizavimo pagalbos kriterijus.

(368) Kad sanavimo arba restruktūrizavimo pagalba būtų laikoma suderinama su Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėmis, ji turi atitikti šių gairių 3 skirsnyje nustatytų kriterijų visumą.

6.1.2. *Sanavimo pagalbos suderinamumas*

(369) Sanavimo pagalbos atžvilgiu Komisija sprendime pradėti procedūrą padarė preliminarią išvadą, kad šios abi valstybės paskolos buvo nesuderinamos, nes neatitiko trijų sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytų kriterijų: i) tinkamumo (38 punkto c papunktis ir 55 punkto d papunktis), ii) proporcingumo (38 punkto e papunktis), iii) poveikio konkurencijai ir prekybai (38 punkto f papunktis).

(370) Dėl tinkamumo sprendime pradėti procedūrą Komisija pažymėjo, kad pradinė paskola nebuvo grąžinta per šešis mėnesius nuo pirmosios dalies išmokėjimo bendrovei „Alitalia“, t. y. iki 2017 m. lapkričio 4 d., grąžinimo terminas buvo pratęstas daugiau nei metams ir buvo suteikta papildoma 300 mln. EUR paskola.

(371) Komisija pažymi, kad tinkamumo kriterijus, pagal kurį šios abi valstybės paskolos būtų laikomos sanavimo pagalba, nėra taikomas, nes nebuvo įvykdytos Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 55 punkte nustatytos sąlygos: a) šios abi valstybės paskolos nebuvo grąžintos per šešis mėnesius nuo jų suteikimo, b) nebuvo restruktūrizavimo plano pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 3.1.2 skirsnį, c) nebuvo likvidavimo plano pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 55 punkto d papunkčio iii įtrauką. Konkrečiau:

a) šio sprendimo priėmimo dieną nebuvo grąžinta nei 2017 m. gegužės 2 d. suteikta pradinė paskola, nei 2017 m. spalio 16 d. suteikta papildoma 300 mln. EUR paskola;

b) Italijos valdžios institucijos oficialiai nepateikė Komisijai jokio restruktūrizavimo plano, kuriuo būtų siekiama atkurti ilgalaikį bendrovės „Alitalia“ gyvybingumą, kaip reikalaujama pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 55 punkto d papunkčio ii įtrauką, ir

c) Italijos valdžios institucijos oficialiai nepateikė Komisijai jokio bendrovės „Alitalia“ likvidavimo plano per pagrįstą laikotarpį (likvidavimo plano), kaip reikalaujama pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 55 punkto d papunkčio iii įtrauką. Šiuo atžvilgiu nepaprastosios administravimo procedūros programa nėra likvidavimo planas dėl joje numatytų terminų ir konkurso dalyviui paliktos didelės laisvės pasirinkti perkamo turto perimetrą.

(372) Kadangi sanavimo pagalbos sąlygos turi būti vykdomos visos kartu, Komisija, nenagrinėdama kitų kriterijų, daro išvadą, kad abi valstybės paskolos nelaikytinos sanavimo pagalba pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires. Todėl šios abi valstybės paskolos negali būti laikomos suderinamomis su vidaus rinka pagal tose gairėse nustatytas sanavimo pagalbos taisykles.

6.1.3. *Restruktūrizavimo pagalbos suderinamumas*

(373) Kalbant apie restruktūrizavimo pagalbą, kaip nurodyta 371 konstatuojamosios dalies b punkte, Italijos valdžios institucijos nepateikė Komisijai jokio restruktūrizavimo plano, kuriuo būtų siekiama atkurti ilgalaikį gyvybingumą, arba jokio likvidavimo plano, pagal kurį būtų parduodamas bendrovės „Alitalia“ turtas, o vėliau bendrovė būtų likviduojama per pagrįstą laikotarpį, kaip reikalaujama pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 55 punkto d papunkčio ii ir iii įtraukas.

(374) Nepaisant to, Komisija nagrinės, ar kuris nors iš Italijos pateiktų dokumentų galėtų būti laikomas restruktūrizavimo planu. Vienintelis dokumentas, kuris galėtų būti laikomas tokiu planu, yra nepaprastosios administravimo procedūros programa (žr. 43 konstatuojamąją dalį).

(375) Italija pareiškė, kad reglamente dėl nepaprastosios administravimo procedūros nereikalaujama, kad nepaprastieji įgaliotiniai parengtų restruktūrizavimo planą, nors bendrovės „Alitalia“ pirkėjas gali parengti pramonės planą baigiantis pardavimo procesui.

(376) Komisija mano, kad nepaprastosios administravimo procedūros programa negali būti laikoma įgyvendinamu, nuosekliu ir plataus masto restruktūrizavimo planu, kuriuo siekiama atkurti ilgalaikį bendrovės „Alitalia“ gyvybingumą pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 3.1.2 skirsnį, nes tai tėra programa, kuria siekiama tęsti bendrovės „Alitalia“ veiklą, kol bus baigtas jos naudojamo turto pardavimas. Joje nepateikiama jokių bendrovės „Alitalia“ veiklos reorganizavimo ar racionalizavimo gairių ir nenustatomas būdas, kaip atkurti jos gyvybingumą ir konkurencingumą.

(377) Pačioje programoje pagrindinis dėmesys skiriamas tik bendrovės „Alitalia“ gamybos turto išsaugojimui, tęsiant jos verslo veiklą, kol bus baigtas pardavimo procesas ([123]). Atsižvelgiant į tai, kad nepaprastoji administravimo procedūra buvo tik pradiniame etape, ir į bendrą makroekonominę programos sistemą ([124]), programoje nepateikta net (galutinė ir kiekybinė) bendrovės „Alitalia“ skolų padengimo prognozė, grindžiama tikėtinais nepaprastosios administravimo procedūros rezultatais.

(378) Kalbant apie restruktūrizavimo pagalbos proporcingumą, kaip nustatyta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 61 punkte, restruktūrizavimo pagalbos suma ir intensyvumas negali viršyti visiško minimumo, būtino restruktūrizavimui įvykdyti, atsižvelgiant į gavėjo, jo akcininkų ar verslo grupės, kuriai jis priklauso, finansinius išteklius. Visų pirma, privaloma užtikrinti pakankamą nuosavo įnašo restruktūrizavimo išlaidoms padengti ir naštos pasidalijimo lygį.

(379) Italija nepateikė jokių įrodymų, kad kuris nors investuotojas ar investuotojų grupė norėtų skirti kokį nors naują „nuosavą įnašą“, kuris turėtų būti lygus pagalbos sumai (bent jau abiejų valstybės paskolų pagrindinei sumai), kaip reikalaujama pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 3.5.2.1 skirsnį.

(380) Galiausiai, remiantis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 76 punktu, kai teikiama restruktūrizavimo pagalba, būtina imtis konkurencijos iškraipymų ribojimo priemonių, kad neigiamas poveikis prekybos sąlygoms būtų kuo labiau sumažintas ir teigiamas poveikis nusvertų neigiamą poveikį.

([123]) Žr. nepaprastosios administravimo procedūros programos 6 puslapį.
([124]) Žr. nepaprastosios administravimo procedūros programos 145 puslapį.

(381) Italijos valdžios institucijos nepasiūlė jokių priemonių, kad būtų išvengta nepagrįsto konkurencijos iškraipymo (kompensacinių priemonių), pavyzdžiui, sumažintas turimų keleivio kilometrų pajėgumas arba oro uosto laiko tarpsnių skaičius, kaip reikalaujama Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 3.6.2 skirsnyje.

(382) Kadangi restruktūrizavimo pagalbos sąlygos turi būti vykdomos visos kartu, Komisija, nenagrinėdama kitų restruktūrizavimo pagalbos kriterijų, daro išvadą, kad abi valstybės paskolos nelaikytinos restruktūrizavimo pagalba pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires, nes nėra jokių įrodymų, kad:

a) bet kuris Italijos pateiktas dokumentas yra restruktūrizavimo planas, kuriuo siekiama atkurti ilgalaikį bendrovės „Alitalia“ gyvybingumą, kaip reikalaujama Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 3.1.2 skirsnyje;

b) investuotojas nori įnešti nuosavą įnašą, kaip reikalaujama Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 3.5.2.1 skirsnyje, ir

c) bus įgyvendintos kompensacinės priemonės, kaip numatyta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 3.6.2 skirsnyje.

(383) Apibendrindama Komisija daro išvadą, kad abi valstybės paskolos negali būti laikomos suderinama sanavimo ar restruktūrizavimo pagalba. Atsižvelgdama į tai, kad Italija nepateikė jokių duomenų, susijusių su kitais suderinamumo pagrindais, Komisija daro išvadą, kad abi valstybės paskolos yra nesuderinamos su vidaus rinka.

7. **IŠVADA**

(384) Komisija mano, kad priemonė, kurią sudaro 600 mln. EUR paskola ir 300 mln. EUR paskola, suteiktos bendrovei „Alitalia“, yra nesuderinama pagalba. Italija neteisėtai įgyvendino pagalbos priemonę, pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį.

8. **SUSIGRĄŽINIMAS**

(385) Reglamento (ES) 2015/1589 16 straipsnio 1 dalyje, kuri atitinka nusistovėjusią Sąjungos teismų jurisprudenciją, nustatyta, kad „[j]eigu esant neteisėtai pagalbai priimami neigiami sprendimai, Komisija nusprendžia, kad suinteresuotoji valstybė narė turi imtis visų priemonių, kurios būtinos, kad pagalba būtų išieškota iš gavėjo“.

(386) Taigi, kadangi aptariamos abi valstybės paskolos suteiktos pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį ir laikytinos neteisėta ir nesuderinama pagalba, pagalbos sumą reikėtų susigrąžinti, kad būtų atkurta vidaus rinkoje iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis. Susigrąžinimas turėtų apimti laikotarpį nuo dienos, kurią pagalba buvo suteikta gavėjui, iki faktinio susigrąžinimo dienos. Į susigrąžintiną sumą įskaičiuojamos palūkanos, susidariusios iki faktinio susigrąžinimo dienos.

(387) Kaip nustatyta 349 konstatuojamojoje dalyje, visa abiejų valstybės paskolų suma yra laikoma Italijos bendrovei „Alitalia“ suteiktu pranašumu. Todėl šiame etape jau galima nustatyti, kad pagrindinė pagalbos suma yra lygi 900 mln. EUR. Italija turės apskaičiuoti susigrąžinimo palūkanas, skaičiuojamas nuo tos dienos, kai pagalba buvo išmokėta bendrovei „Alitalia“, iki visiško pagrindinės pagalbos sumos grąžinimo. Palūkanos turėtų būti skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir susikaupusių palūkanų pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 ([125]) V skyrių.

(388) Prievolė grąžinti pagalbą ir taikytinas susigrąžinimo palūkanas, apskaičiuotas pagal 387 konstatuojamojoje dalyje aprašytą metodiką, atsiranda neatsižvelgiant į bet kokias papildomas palūkanas, kurių Italija gali reikalauti iš bendrovės „Alitalia“ pagal nacionalinę teisę arba bendrovės „Alitalia“ ir Italijos sutartis. Tačiau Italija negali remtis jokia nacionalinėje teisėje ar su pagalbos gavėju sudarytose sutartyse įtvirtinta sąlyga ar nuostata, kad atidėtų pagalbos susigrąžinimą ilgiau nei keturiems mėnesiams nuo pranešimo apie šį sprendimą arba sumažinti susigrąžintiną sumą, kurią turi sudaryti 900 mln. EUR pagrindinė pagalbos suma ir taikytinos susigrąžinimo palūkanos.

([125]) 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 140, 2004 4 30, p. 1).

(389) Galiausiai Komisija pažymi, kad bendrovė „Alitalia“ (tiesioginė pagrindinės pagalbos sumos gavėja, kaip nustatyta) gali sudaryti ekonominį vienetą su kitomis „Alitalia“ grupės įmonėmis dėl galimos bendrovės „Alitalia“ vykdomos kontrolės valstybės pagalbos taisyklių taikymo tikslais (žr. 354 konstatuojamąją dalį). Komisija mano, kad Italija visų pirma turėtų susigrąžinti neteisėtą ir nesuderinamą pagalbą, suteiktą „Alitalia“ grupei, iš bendrovės „Alitalia“. Jei visos pagalbos sumos iš bendrovės „Alitalia“ susigrąžinti neįmanoma, Italija turėtų susigrąžinti visą likusią sumą iš bet kurio kito atskiro juridinio asmens, kuris priklauso „Alitalia“ grupei ir sudaro vieną ekonominį vienetą su bendrove „Alitalia“, siekiant užtikrinti, kad suteiktas pranašumas būtų panaikintas, o susigrąžinus pagalbą būtų atkurta anksčiau rinkoje buvusi padėtis,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

600 mln. EUR paskola ir 300 mln. EUR paskola, kurias Italija suteikė bendrovei „Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria“ atitinkamai 2017 m. gegužės 2 d. ir 2017 m. spalio 16 d., yra valstybės pagalba pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalį. Italija neteisėtai teikė šią pagalbą, pažeisdama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 3 dalį.

2 straipsnis

Valstybės pagalba, skirta bendrovei „Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria“ suteikus 600 mln. EUR ir 300 mln. EUR paskolas atitinkamai 2017 m. gegužės 2 d. ir 2017 m. spalio 16 d., yra nesuderinama su vidaus rinka.

3 straipsnis

1. Italija susigrąžina iš pagalbos gavėjo 1 straipsnio 2 dalyje nurodytą nesuderinamą pagalbą.

2. Susigrąžinamoms sumoms taikomos palūkanos, skaičiuojamos nuo sumų išmokėjimo pagalbos gavėjui dienos iki jų faktinio susigrąžinimo dienos.

3. 2 straipsnio dalyje nurodytos palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir susikaupusių palūkanų pagal Reglamento (EB) Nr. 794/2004 V skyrių.

4 straipsnis

1. 1 straipsnio 2 dalyje nurodyta pagalba susigrąžinama nedelsiant ir veiksmingai.

2. Italija užtikrina, kad šis sprendimas būtų įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie jį dienos.

5 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos Italija pateikia šią informaciją:

a) visą iš pagalbos gavėjo susigrąžintiną sumą (pagrindinę sumą ir palūkanas);

b) išsamų priemonių, kurių jau buvo imtasi ar kurios numatomos, kad būtų pradėta laikytis šio sprendimo, aprašymą ir

c) dokumentus, įrodančius, kad pagalbos gavėjui buvo nurodyta grąžinti pagalbą.

2. Italija informuoja Komisiją apie nacionalinių priemonių, kurių ji ėmėsi šiam sprendimui įgyvendinti, taikymo eigą tol, kol bus susigrąžinta 1 straipsnio 2 dalyje nurodyta pagalba. Komisijai paprašius, ji nedelsdama pateikia informaciją apie priemones, kurių jau imtasi arba kurių planuojama imtis, kad būtų įvykdytas šis sprendimas. Ji taip pat pateikia išsamią informaciją apie iš pagalbos gavėjo jau susigrąžintas pagalbos sumas ir susigrąžinimo palūkanas.

6 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2021 m. rugsėjo 10 d.

Komisijos vardu
Margrethe VESTAGER
Komisijos narė