YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO
(laajennettu viides jaosto)

9 päivänä heinäkuuta 2008 *

Asiassa T-301/01,

Alitalia – Linee aeree italiane SpA, kotipaikka Rooma (Italia), edustajinaan asianajajat M. Siragusa, G. M. Roberti, G. Scassellati Sforzolini, F. Moretti ja F. Sciaudone,

kantajana,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään V. Di Bucci, avustajinaan asianajajat A. Abate ja G. Conte,

vastaajana,

jossa on kyse Alitalia-yhtiön pääomapohjan vahvistamisesta 18.7.2001 tehdyn komission päätöksen 2001/723/EY (EYVL L 271, s. 28) kumoamista koskevasta vaatimuksesta,

* Oikeudenkäyntikieli: italia.

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN
(laajennettu viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. Vilaras sekä tuomarit E. Martins Ribeiro, F. Dehousse, D. Šváby ja K. Jürimäe,

kirjaaja: hallintovirkamies C. Kantza,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 24.10.2006 pidetyssä istunnossa esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Asian tausta

1 Alitalia – Linee aeree italiane SpA (jäljempänä Alitalia tai kantaja) on lentoyhtiö, jonka pääomasta Italian valtion holdingyhtiö Istituto per la Ricostruzione Industriale SpA (jäljempänä IRI) omisti 1.7.1996 90 prosenttia ja loppuosan yksityiset sijoittajat.

2 Alitalian pääoma ei 90-luvun alussa ollut riittävä. Se joutui tuolloin kohtaamaan vaikeuksia, jotka liittyivät Persianlahden sotaan, vuosien 1992 ja 1993 laskukauteen ilmailualalla ja lentoliikenteen markkinoiden vapautumisesta johtuvaan kasvavaan kilpailuun. Näiden tapahtumien seurauksena Alitalia ryhtyi vähentämään kustannuksiaan ja lisäämään tuottavuuttaan, mutta pyrkimyksistään huolimatta Alitalia ei ole kyennyt muuttumaan jälleen kannattavaksi.

3 Tämän tilanteen vuoksi Alitalia hyväksyi heinäkuussa 1996 rakenneuudistussuunnitelman ajanjaksoksi 1996–2000. Tämä suunnitelma, jonka Italian viranomaiset antoivat komissiolle tiedoksi 29.7.1996 päivätyllä kirjeellä, sisälsi tervehdyttämisvaiheen ja kehittämisvaiheen. Rahoituksen osalta suunnitelmassa esitettiin, että IRI korottaisi yhtiön pääomaa yhteensä 2 750 miljardilla Italian liiralla (ITL), jotka maksettaisiin kolmessa erässä, joista toinen suoritettaisiin toukokuussa 1998 ja kolmas toukokuussa 1999.

4 Komissio päätti 9.10.1996 aloittaa EY 88 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn suunniteltujen pääoman korotusten osalta (EYVL C 346, s. 13). Komissio pyysi menettelyn eri vaiheissa itsenäisten konsulttien (jäljempänä komission konsultit) mielipidettä.

5 Alkuperäistä suunnitelmaa muutettiin useilta osin menettelyn aikana. Italian viranomaiset toimittivat suunnitelman viimeisen version komissiolle 26.6.1997.

6 Komissio teki 15.7.1997 päätöksen 97/789/EY Alitalia-yhtiön pääomapohjan vahvistamisesta (EYVL L 322, s. 44; jäljempänä vuoden 1997 päätös). Komissio arvioi, että IRI:

n Alitalialle suorittama pääoman lisäys merkitsee yhteismarkkinoille soveltuvaa valtiontukea sillä edellytyksellä, että Italian viranomaiset noudattavat vuoden 1997 päätöksen 1 artiklassa lueteltua kymmentä sitoumusta.

7 Komissio otti huomioon Italian viranomaisten antamat uudet sitoumukset sen jälkeen, kun vuoden 1997 päätöksessä asetettuja ehtoja ei ollut noudatettu, mikä oli havaittu kuuden kuukauden kuluessa kyseisen päätöksen tekemisestä, eikä 3.6.1998 tekemässään päätöksessä vastustanut sitä, että IRI suorittaa pääoman lisäyksen kolmannen erän.

8 Alitalia nosti ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 26.11.1997 toimitetulla kannekirjelmällä kanteen vuoden 1997 päätöksestä. Asiassa T-296/97, Alitalia vastaan komissio, 12.12.2000 antamassaan tuomiossa (Kok. 2000, s. II-3871; jäljempänä Alitalia I -tuomio) ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hyväksyi Alitalian vuoden 1997 päätöstä vastaan esittämän kumoamisvaatimuksen ottaen huomioon sen, ettei komissio perustellut sitä, että se käytti samaa vähimmäistuottoprosenttia kuin se, jonka se oli määrittänyt Iberia-yhtiön uuden pääoman lisäyksestä 31.1.1996 tekemässään päätöksessä 96/278/EY (EYVL L 104, s. 25; jäljempänä Iberia-päätös), ja ilmeiset arviointivirheet, jotka liittyivät yhtäältä siihen, ettei sisäisen tuottoprosentin laskennassa otettu huomioon maksukyvyttömyydestä aiheutuvia kustannuksia, jotka rasittaisivat IRI:tä, jos Alitalia menisi konkurssiin, ja toisaalta siihen, ettei rakenneuudistussuunnitelmaan kesäkuussa 1997 tehtyjä muutoksia otettu huomioon.

9 Komission konsultit toimittivat komission pyynnöstä 1.6.2001 kertomuksen, jossa saatettiin ajan tasalle heidän aiempi analyysinsä, joka oli laadittu sen menettelyn yhteydessä, joka johti vuoden 1997 päätöksen tekemiseen, rakenneuudistussuunnitelman viimeisimmän version huomioon ottamiseksi vähimmäistuottoprosentin ja sisäisen tuottoprosentin laskennassa.

10 Komissio teki 18.7.2001 päätöksen 2001/723/EY Alitalia-yhtiön pääomapohjan vahvistamisesta (EYVL L 271, s. 28, jäljempänä riidanalainen päätös).

Riidanalainen päätös

11 Todettuaan oikeudellisessa arvioinnissaan, että EY 233 ei velvoittanut sitä aloittamaan tässä asiassa uudelleen vuoden 1997 päätökseen johtanutta tutkimusmenettelyä eikä käymään uudelleen läpi kaikkia uuden päätöksen tekemiseen johtavia menettelyn vaiheita, komissio käytti 20 perustelukappaletta (riidanalaisen päätöksen 15–34 perustelukappale) yksityisen sijoittajan kriteerin analysointiin.

12 Toimenpiteen sisäisen tuottoprosentin määrittämisen osalta komissio ottaa huomioon velvoitteen sisällyttää odotettavissa olevaa tuottoa koskevaan laskelmaan maksukyvyttömyydestä aiheutuvat kustannukset, jotka rasittaisivat IRI:tä, jos Alitalia asetettaisiin selvitystilaan. Komissio toteaa analyysinsä päätteeksi, että Alitalian pääomaan tehdyn, 2 750 miljardin ITL:n suuruisen sijoituksen sisäinen tuottoprosentti oli vuonna 1997 IRI:n osalta 25,2 prosenttia tai 26,1 prosenttia verotukseen liittyvistä oletuksista riippuen (riidanalaisen päätöksen 23 perustelukappale).

13 Määrittäessään vähimmäistuottoprosenttia, jonka markkinataloudessa toimiva yksityinen sijoittaja vaatisi, komissio katsoo käytettävissään olevien tietojen ja erityisesti konsulttiensa laatiman kertomuksen perusteella, että vähimmäistuottoprosentin on oltava lähellä 30:tä prosenttia, kun huomioon otetaan kyseisen rahamäärän suuruus ja ennen kaikkea toimenpiteeseen liittyvät riskit, jotka ovat suuret suunnitelmaan kesäkuussa 1997 tehdyistä parannuksista huolimatta. Komissio toteaa tältä osin, että Alitalian heinäkuussa 1997 saamaan pääomanlisäykseen liittyvät riskit ovat vähintään yhtä suuret kuin Iberian tammikuussa 1996 saamaan pääomansiirtoon liittyvät riskit.

Komissio selvittää riidanalaisen päätöksen 30 ja 31 perustelukappaleessa, miltä osin näiden kahden yhtiön tilanteet ovat verrannollisia, vaikka niissä onkin tiettyjä eroja.

14 Riidanalaisen päätöksen 33 perustelukappaleessa komissio toteaa, että vuotuinen vähimmäistuottoprosentti, jonka markkinataloudessa toimiva yksityinen sijoittaja vaatisi toteuttaakseen 2 750 miljardin ITL:n pääomanlisäyksen Alitalialle, on käsiteltävänä olevan asian olosuhteissa suurempi kuin toimenpiteen sisäinen tuottoprosentti.

15 Yhteenvetona (riidanalaisen päätöksen 35–37 perustelukappale) komissio katsoo korjanneensa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa mainitsemat kaksi arviointivirhettä ja perustelujen puuttumisen. Riidanalaisen päätöksen muiden perustelujen osalta komissio viittaa vuoden 1997 päätöksen perustelukappaleisiin, joiden on sen mukaan katsottava kuuluvan olennaisena osana riidanalaiseen päätökseen ilman, että niitä olisi tarpeen toistaa (riidanalaisen päätöksen 36 perustelukappale).

16 Näiden perustelukappaleiden pohjalta komissio teki riidanalaisen päätöksen, jonka määräysosa on seuraava:

”1 artikla

Italian [tasavallan Alitalialle] pääoman lisäyksenä myöntämä yhteissummaltaan 2 750 miljardin [ITL:n] suuruinen tuki, joka maksetaan kolmena eränä ja jonka tarkoituksena on varmistaa yhtiön rakenneuudistus komissiolle 29 päivänä heinäkuuta 1996

ilmoitetun ja 26 päivänä kesäkuuta 1997 mukautetun suunnitelman mukaisesti, soveltuu yhteismarkkinoille ja on [Euroopan talousalueesta tehdyn] sopimuksen mukaista [EY] 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja [Euroopan talousalueesta tehdyn] sopimuksen 61 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla edellyttäen, että noudatetaan velvollisuuksia ja ehtoja, jotka on asetettu [vuoden 1997] päätöksen 1, 2 ja 3 artiklassa, jotka on toistettu tämän päätöksen johdanto-osan 1 kappaleessa.

2 artikla

Komissio ei vastusta – – Alitalialle myönnetyn pääoman lisäyksen toisen erän maksamista.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.”

17 Riidanalaisen päätöksen 1 artiklassa tarkoitetut kymmenen ehtoa, jotka mainitaan päätöksen 1 perustelukappaleessa, ovat seuraavat: ”Italian viranomaiset noudattavat sitoumuksiaan:

1) käyttäytyä Alitaliaan nähden normaalin osakkeenomistajan tavoin, sallia Alitalian johtaminen yksinomaan kaupallisten periaatteiden mukaisesti ja olla puuttumatta sen johtamiseen muista kuin tiukasti Italian valtion asemaan osakkeenomistajana liittyvistä syistä;

2) olla enää myöntämättä Alitalialle uusia pääoman lisäyksiä tai muuta tukea missä muodossa tahansa, mukaan lukien lainojen takaukset;

3) joiden mukaan 31 päivään joulukuuta 2000 saakka Alitalia käyttää tukea yksinomaan yhtiön rakenneuudistussuunnitelman mukaisiin tarkoituksiin eikä uusien osuuksien hankkimiseen muista lentoyhtiöistä;

4) olla suosimatta millään tavalla Alitaliaa suhteessa muihin yhteisön yhtiöihin, erityisesti liikennöintioikeuksien jakamisen (mukaan lukien kolmansiin maihin ja Euroopan talousalueelle suuntautuvat oikeudet), lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen, maahuolintapalvelujen ja lentoaseman laitteistojen käyttömahdollisuuden osalta, sikäli kuin erityiskohtelu olisi ristiriidassa yhteisön oikeuden kanssa. Italian viranomaiset vahvistavat erityisesti, etteivät ne sovella mitään yhteisön oikeuden vastaisia säännöksiä ja takaavat, että:

   a) 16 päivänä huhtikuuta 1992 annetulla asetuksella hyväksytyn 15 päivänä huhtikuuta 1992 tehdyn sopimuksen n:o 4372 tarkistusmenettely aloitetaan välittömästi ja saatetaan päätökseen viimeistään ennen 31 päivää joulukuuta 1998, jotta tämä sopimus saatettaisiin yhdenmukaiseksi yhteisön sääntelyn kanssa erityisesti etuoikeutta, hallituksen asioihin puuttumista, lentoliikenteen vapauttamista koskevien sääntöjen mukaisuutta ja lentoaseman erioikeuksia koskevilta osin;

   b) sopimuksen tosiasiallinen tarkistaminen on jo tapahtunut edellä mainittujen seikkojen suhteen Alitalian kanssa käydyn kirjeenvaihdon seurauksena sopimuksen 50 artiklan perusteella, jonka mukaan sopimusta sovelletaan vain sikäli kuin se on yhdenmukainen yhteisön oikeuden kanssa;

c) Alitalia luopuu edellä mainitun sopimuksen 3 artiklan mukaisesta etuoikeudesta;

d) koordinoiduille ja täysin koordinoiduille Italian lentoasemille nimetään koordinaattori, jolla ei ole mitään sidoksia Alitaliaan ja joka toimii siihen nähden täysin itsenäisesti;

5) jos Alitalian tai muiden liikenteenharjoittajien ilma-aluksia käytetään siten, että siihen sisältyy kaupallisia riskejä Alitalialle (wet-leasing-, block-space-, joint venture -sopimukset jne.), tarjotut kapasiteetit eivät saa ylittää seuraavia rajoja 31. joulukuuta 2000 mennessä:

a) käytettävissä olevien matkustajapaikkojen lukumäärä ei saa ylittää 28 985:tä, joista 26 350 on Alitalian oman lentokaluston paikkoja;

b) tarjottujen matkustajapaikkakilometrien lisäys kutakin kalenterivuotta kohti

— Euroopan talousalueella Italiaa lukuun ottamatta ja

— Italiassa

ei saa ylittää 2,7:ää prosenttia, ja kasvua ei sallita ollenkaan, jos vastaavien markkinoiden kasvu on alle 2,7 prosenttia. Jos vastaavien markkinoiden kasvuprosentti kuitenkin ylittää 5 prosenttia, tarjontaa voidaan lisätä vielä 2,7 prosentin lisäksi 5 prosentin ylittävällä prosenttimäärällä;

6) Alitalia suorittaa kustannuslaskentaa, jonka ansiosta voidaan määrittää nopeasti jokaisen reitin osalta kannattavuusprosentti, joka on kaikkien reittiin liittyvien tulojen ja kustannusten suhde (kokonaiskustannukset on sama kuin muuttuvien ja kiinteiden kustannusten summa);

7) Alitalia pidättyy 31. joulukuuta 2000 saakka tarjoamasta alempia hintoja kuin sen kilpailijat tarjoavat vastaavassa tapauksessa reiteillä, joilla se liikennöi;

8) Alitalia luopuu osuudestaan Maleviin viimeistään – –;

9) Alitalia jatkaa 29. heinäkuuta 1996 komissiolle ilmoitetun ja 26. kesäkuuta 1997 mukautetun rakenneuudistussuunnitelman täysimääräistä täytäntöönpanoa, erityisesti tuottavuutta, kannattavuutta ja taloudellista tervehdyttämistä koskevien tavoitteiden täyttämisen osalta;

10) komissiolle esitetään vuosina 1998, 1999, 2000 ja 2001 ennen maaliskuun loppua vuosikertomus rakenneuudistussuunnitelman edistymisestä, Alitalian taloudellisesta ja rahoitustilanteesta ja tässä mainittujen ehtojen noudattamisesta. Kertomukseen sisältyy kuvaus (sopimuskumppanien tyypit ja henkilöllisyys) Alitalian tekemistä kaupallisista tai toimintasopimuksista kunkin tilivuoden aikana. Komissio tarkastuttaa tarvittaessa komission yhdessä Italian hallituksen kanssa valitsemalla riippumattomalla konsultilla kuhunkin kertomukseen sisältyvät tiedot.”

Oikeudenkäyntimenettely

18 Alitalia nosti käsiteltävänä olevan kanteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 30.11.2001 toimittamallaan kannekirjelmällä.

19 Lisäksi Alitalia nosti 13.2.2002 vahingonkorvauskanteen saadakseen korvauksen vahingosta, joka sille on väitteen mukaan aiheutunut vuoden 1997 päätöksen ja riidanalaisen päätöksen tekemisestä. Se kuitenkin peruutti tämän kanteen ja asia on poistettu rekisteristä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kolmannen jaoston puheenjohtajan asiassa T-35/02, Alitalia vastaan komissio 8.4.2003 antamalla määräyksellä (ei julkaistu oikeustapauskokoelmassa).

20 Komissio ilmoitti 19.6.2002 päivätyllä kirjeellä Italian tasavallalle päätöksestään, joka liittyy viitteillä C 54/96 ja N 318/02 kirjattuihin valtiontukiin, joista ensimmäinen

koskee Alitalialle myönnettävän rakenneuudistustuen kolmatta erää, jonka komissio hyväksyi 18.7.2001, ja toinen 1 432 miljoonan euron suuruista uutta pääomanlisäystä (jäljempänä 19.6.2002 tehty päätös). Päätöstä, joka oli tehty 19.6.2002, oikaistiin 27.8.2002 tehdyllä päätöksellä C(2002) 3151 lopullinen ja siitä julkaistiin tiedonanto

Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä 4.10.2002 (EYVL C 239, s. 2). Italialainen lentoyhtiö Air One SpA vaati ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 21.11.2002 toimittamallaan kannekirjelmällä 19.6.2002 tehdyn päätöksen kumoamista (asia T-344/02). Alitalia esiintyi kyseisessä asiassa väliintulijana tukien komission vaatimuksia.

21 Asianosaiset pyysivät 5.9.2002 päivätyllä yhteisellä hakemuksella tämän oikeudenkäyntimenettelyn keskeyttämistä. Oikeudenkäyntimenettely keskeytettiin 30.11.2002 saakka ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen 19.9.2002 antamalla määräyksellä.

22 Riidanalaisen päätöksen oikaisu julkaistiin Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä 8.4.2003 (EUVL L 90, s. 54). Ensinnäkin riidanalaisen päätöksen 20 perustelukappaleen viimeinen lause, jonka mukaan Alitalia hyväksyi selvitystilasta aiheutuvien kustannusten kokonaismääräksi 750 miljardia ITL, poistettiin. Toiseksi riidanalaisen päätöksen 22 perustelukappaleen viimeisessä lauseessa muutettiin tietoja, jotka liittyvät IRI:n Alitaliaan sijoittaman pääoman määrään 31.12.2000.

23 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin pyysi 10.3.2004 päivätyllä kirjeellä ottamaan kantaa komission 24.4.2003 toimittamassa vastauskirjelmässä esittämään väitteeseen, jonka mukaan Alitalialla ei ole enää oikeussuojaintressiä jatkaa kanteen ajamista. Alitalia vastasi tähän pyyntöön 1.4.2004 päivätyllä kirjeellä.

24 Esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätti aloittaa suullisen käsittelyn ja esitti ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 64 artiklan mukaisena prosessinjohtotoimenpiteenä Alitalialle ja komissiolle kirjallisia kysymyksiä. Asianosaiset vastasivat näihin kysymyksiin asetetussa määräajassa.

25 Asianosaisten lausumat ja vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin suullisiin kysymyksiin kuultiin 24.10.2006 pidetyssä istunnossa.

Asianosaisten vaatimukset

26 Kantaja vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— kumoaa riidanalaisen päätöksen kokonaisuudessaan

— toissijaisesti kumoaa riidanalaisen päätöksen 1 artiklan sen osan, jossa komissio asettaa riidanalaisen pääoman lisäyksen edellytykseksi vuoden 1997 päätöksessä asetettujen ehtojen noudattamisen

— velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

27 Komissio vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— hylkää kanteen

— velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Tutkittavaksi ottaminen

A *Asianosaisten lausumat*

28 Komissio väittää vastauskirjelmässään, ettei Alitalialla ole enää minkäänlaista oikeussuojan tarvetta.

29 Ensiksi komissio väittää, että Alitalian pääomanlisäys on kokonaisuudessaan hyväksytty ja toteutettu, koska se ei 19.6.2002 tehdyssä päätöksessä vastustanut tuen kolmannen ja viimeisen erän maksamista. Alitalia ei näin ollen komission mukaan hyödy mitenkään riidanalaisen päätöksen kumoamisesta. Päinvastoin tämän kumoamisen vuoksi 19.6.2002 tehdyllä päätöksellä ei olisi enää oikeudellista perustaa.

30 Toiseksi komissio huomauttaa, että käsiteltävänä oleva kanne ei voi helpottaa vahingonkorvauskanteen ajamista, koska Alitalia peruutti kanteen asiassa T-35/02, vaikka se oli nostanut kanteen saadakseen vahingonkorvauksen.

31 Lopuksi komissio korostaa, että Air One on nostanut viitteellä T-344/02 rekisteröidyn ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa yhä vireillä olevan kanteen 19.6.2002 tehdystä päätöksestä, ja huomauttaa, että Alitalia esiintyi kyseisessä asiassa väliintulijana tukeakseen komission vaatimuksia. Komissio katsoo tämän vuoksi, että jos Alitalia haluaa pysyttää 19.6.2002 tehdyn päätöksen, sen on tehtävä tästä johtopäätökset käsiteltävänä olevan kanteen suhteen.

32 Alitalia väittää 1.4.2004 päivätyssä vastauksessaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kysymyksiin, jotka liittyvät komission väitteisiin, joiden mukaan Alitalialla ei ole enää oikeussuojan tarvetta, että sellaisen tuomion perusteella, jossa todettaisiin, ettei riidanalainen pääoman lisäys ollut valtiontukea, se voisi saada tulevaisuudessa tällaista tukea. Sen sijaan riidanalaisessa päätöksessä tämä mahdollisuus suljetaan pois, koska sille ei lähtökohtaisesti voida enää myöntää mitään muuta tukea. Lisäksi tällaisen tuomion seurauksena riidanalaisen pääoman lisäyksen kolmannen erän maksamiselle ei olisi tarvinnut saada etukäteen komission hyväksyntää.

33 Lisäksi Alitalian mukaan tuomio, jonka ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin antaa käsiteltävänä olevassa asiassa, vaikuttaa asiaan T-344/02. Sen mukaan useat Air Onen kanneperusteet olisi hylättävä, jos riidanalaista pääoman lisäystä ei enää pidettäisi valtiontukena.

34 Lopuksi Alitalia väittää, että kanteen peruuttaminen asiassa T-35/02 ei estä sitä, että se nostaisi uuden vahingonkorvauskanteen, koska tällaisen kanteen vanhentumisaika ei ole päättynyt. Joka tapauksessa kumoamistuomio käsiteltävänä olevassa asiassa vahvistaisi sen asemaa mahdollisessa uudessa vahingonkorvauskanteessa, jonka se nostaisi saadakseen korvauksen riidanalaisesta päätöksestä johtuvista vahingoista.

B *Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta*

35 Käsiteltävänä olevan kanteen tutkittavaksi ottamisen edellytyksiä tutkittaessa on huomautettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön nostama kumoamiskanne voidaan tutkia vain siltä osin kuin kantajalla on intressi saada riidanalainen toimi kumotuksi. Tämän intressin on oltava jo syntynyt ja edelleen olemassa (ks. asia T-141/03, Sniace v. komissio, tuomio 14.4.2005, Kok. 2005, s. II-1197, 25 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

36 Tällainen intressi edellyttää, että toimen kumoamisella on itsessään oikeusvaikutuksia, tai toisen muotoilun mukaan, että kanne on omiaan mahdollisesti tuottamaan sen nostajalle jotakin hyötyä (asia T-310/00, MCI v. komissio, tuomio 28.9.2004, Kok. 2004, s. II-3253, 44 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

37 Tältä osin on muistettava, että kanteen tutkittavaksi ottamisen edellytykset liittyvät – paitsi sen erillisen kysymyksen osalta, onko oikeussuojan tarve päättynyt – kanteen nostamishetkeen (ks. asia T-131/99, Shaw ja Falla v. komissio, tuomio 21.3.2002, Kok. 2002, s. II-2023, 29 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Hyvän oikeudenhoidon vuoksi tämän toteamuksen, joka liittyy kanteen tutkittavaksi ottamisen hetkeen arviointiajankohtana, ei tulisi kuitenkaan estää ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta katsomasta, että kanteesta ei ole tarpeen lausua enää silloin, kun kantaja, jolla aluksi oli oikeussuojan tarve, on menettänyt kokonaan henkilökohtaisen intressin riidanalaisen päätöksen kumoamiseen kyseisen kanteen nostamisen jälkeen tapahtuneen seikan vuoksi. Jotta kantaja nimittäin voisi ajaa kannetta, jolla pyritään päätöksen kumoamiseen, hänellä täytyy olla henkilökohtainen intressi saada riidanalainen päätös kumotuksi (ks. asia T-28/02, First Data ym. v. komissio, määräys 17.10.2005, Kok. 2005, s. II-4119, 36 ja 37 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

38 On todettava, ettei komissio ole kiistänyt Alitalian oikeussuojan tarvetta 25.3.2002 päivätyssä vastineessa. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi lisäksi edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa (74 kohta) seuraavaa:

”– – se, että komissio on [vuoden 1997] päätöksessä luokitellut IRI:n sijoituksen kantajaan valtiontueksi, on selvästi kantajan etujen vastaista. Tämä luokittelu on

nimittäin mahdollistanut sen, että komissio on [vuoden 1997] päätöksessä tarkastellut toimenpiteen soveltuvuutta yhteismarkkinoille ja asettanut edellytyksiä, jotka haittaavat välittömästi kantajan toimintaa."

39 Komissio vetosi 24.4.2003 päivätyssä vastauskirjelmässä siihen, ettei Alitalialla ole enää oikeussuojan tarvetta sittemmin tapahtuneiden tosiseikkojen vuoksi. Kyse on yhtäältä 19.6.2002 tehdystä päätöksestä, jossa komissio päätti olla vastustamatta tuen kolmannen osan maksamista Alitalialle, ja toisaalta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen edellä 19 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia vastaan komissio 8.4.2003 antamasta määräyksestä, jossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kolmannen jaoston puheenjohtaja totesi, että asia T-35/02 poistetaan rekisteristä sen jälkeen, kun Alitalia oli peruuttanut kanteen.

40 On totta, että komissio päätti 19.6.2002 tehdyssä päätöksessä "todeta [Alitalialle] myönnetyn ja vuoden 1997 päätöksellä, joka on vahvistettu vuonna 2001, hyväksytyn tuen toisen osan maksamisen ja olla vastustamatta kolmannen osan maksamista." Alitalialle maksettiin näin ollen kyseinen tuki kokonaisuudessaan. Sille ei ole myöskään enää asetettu ehtoja tai sitoumuksia, joita sen pitäisi noudattaa suunnitelman soveltamisaikana.

41 Koska riidanalaisessa päätöksessä riidanalaista pääomanlisäystä pidetään edelleen valtiontukena, riidanalaisen päätöksen seurauksena oli se, että tuen kolmannen erän maksamiselle oli saatava komission hyväksyntä. Riidanalainen päätös on siten 19.6.2002 tehdyn päätöksen oikeusperusta siltä osin kuin komissio ei siinä vastusta tämän kolmannen erän maksamista.

42 Näin ollen jos ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumoaisi riidanalaisen päätöksen siltä osin kuin riidanalaista pääomanlisäystä pidetään siinä valtiontukena, tällä kumoamisella olisi oikeusvaikutuksia 19.6.2002 tehtyyn päätökseen nähden, jolla ei olisi enää oikeusperustaa.

43 Asianosaiset ovat eri mieltä siitä, millaisia nämä oikeusvaikutukset tarkkaan ottaen ovat.

44 Alitalian mukaan on niin, että jos riidanalainen päätös kumottaisiin, 19.6.2002 tehty päätös jäisi sisällöttömäksi kyseessä olevan tuen toisen ja kolmannen erän maksamisen osalta ja Air Onen kanneperusteet, jotka se esitti asiassa T-344/02 19.6.2002 tehdystä päätöksestä nostamansa kanteen yhteydessä, tulisivat tehottomiksi. Air One ei voisi näin ollen enää riitauttaa näitä maksuja.

45 Komissio puolestaan väittää, että sen pitäisi riidanalaisen päätöksen kumoamistilanteessa tutkia uudelleen vuoden 2002 uusi pääomanlisäystä Alitalialle koskeva toimi määrittääkseen, merkitseekö se valtiontukea.

46 On kuitenkin todettava, että kummassakaan tapauksessa Air Onen kanne 19.6.2002 tehdystä päätöksestä siltä osin kuin se koskee kyseessä olevan tuen maksamista, ei voi enää menestyä oikeusperustan puuttumisen vuoksi.

47 Alitalialla on näin ollen edelleen oikeusturvan tarve ilman, että olisi tarpeen tutkia muita tältä osin esitettyjä väitteitä.

Aineellinen kysymys

48 Alitalia vetoaa aineellisen kysymyksen osalta kuuteen kanneperusteeseen. Ensimmäinen kanneperuste koskee menettelyvirheitä, toinen puolustautumisoikeuksien loukkaamista, kolmas EY 233 artiklan rikkomista, koska riidanalainen päätös ei ole edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetun tuomion mukainen, neljäs EY 87 ja EY 88 artiklan rikkomista ja virheellistä soveltamista yksityisen sijoittajan kriteeriä käytettäessä, viides EY 87 artiklan 3 kohdan rikkomista tuen ehtoja vahvistettaessa ja kuudes EY 253 artiklan rikkomista. Ensin on käsiteltävä kuudes kanneperuste, jonka mukaan perusteluvelvollisuutta on laiminlyöty.

A *Kuudes kanneperuste, jonka mukaan perusteluvelvollisuutta on laiminlyöty*

49 Tämä kanneperuste jakautuu kahteen osaan, joista ensimmäinen koskee riidanalaisessa päätöksessä esitettyjen toteamusten perusteluja ja toinen päätöksessä määrättyjen ehtojen perusteluja.

1. *Riidanalaisessa päätöksessä esitettyjen toteamusten perustelujen riittämättömyys*

a) Asianosaisten lausumat

50 Palautettuaan mieliin oikeuskäytännön, joka koskee yhteisön toimielinten velvollisuutta perustella toimenpiteensä erityisesti valtiontukien alalla, Alitalia väittää, että riidanalaisessa päätöksessä ei voida tukeutua vuoden 1997 päätökseen, sillä ensim-

mäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi viimeksi mainitun päätöksen, mikä aiheuttaa takautuvan vaikutuksen. Tämän vuoksi riidanalaisen päätöksen laillisuuden on perustuttava siihen itseensä.

51 Alitalian mukaan se, miten komissio sovelsi markkinataloudessa toimivan yksityisen sijoittajan kriteeriä, ei missään tapauksessa ilmene selvästi riidanalaisesta päätöksestä. Vähimmäistuottoprosentin osalta komissio ainoastaan suorittaa vertailun Iberia-päätöksessä kyseessä olleeseen tilanteeseen. Riidanalaisessa päätöksessä ei viitata lainkaan sijoittajien konsultointiin rakenneuudistussuunnitelman viimeisen version osalta. Alitalian mukaan suunnitelman lopullista sisältöä ei otettu huomioon. Alitalia viittaa erityisesti Alitalia Team SpA:ta (halpalentoyhtiö) koskevan suunnitelman nopeuttamiseen, maapalvelusopimuksiin (handling), kampanjahintoja koskevan hankkeen toteuttamiseen ja henkilöstövähennyksiin, joiden vaikutuksia voitiin sen mukaan arvioida, sillä kuusi kuukautta oli kulunut siitä, kun suunnitelmaa oli alettu toteuttaa.

52 Sisäisen tuottoprosentin osalta Alitalia väittää, että riidanalainen päätös on niin läpinäkymätön, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen pitää turvautua muihin seikkoihin voidakseen tutkia päätöksen pätevyyden. Alitalian mukaan päätöksessä on annettu liian vähän tietoja niiden laskelmien arvioimiseksi, jotka koskevat Alitalian arvoa ja niitä maksukyvyttömyydestä aiheutuvia kustannuksia, jotka rasittaisivat IRI:tä, jos Alitalia asetettaisiin selvitystilaan.

53 Alitalia väittää, että komissio olisi voinut liittää konsulttiensa kesäkuussa 2001 laatiman kertomuksen riidanalaiseen päätökseen tai sisällyttää tämän kertomuksen olennaiset osat riidanalaisen päätöksen perusteluosaan.

54 Alitalia päättelee tämän perusteella, että riidanalaista päätöstä rasittaa vakava perusteluvelvollisuuden laiminlyönti ja että se on näin ollen EY 253 artiklan vastainen.

55 Komissio kiistää kaikissa kirjelmissään riidanalaisen päätöksen perusteluiden puutteellisuuden. Se toteaa lisäksi, että Alitalian kanneperusteet ja väitteet osoittavat, että perustelut ovat täyttäneet täysimääräisesti tarkoituksensa eli sen, että ne, joita asia koskee, voivat ymmärtää, millä tavalla toimielin on soveltanut perustamissopimusta, ja mahdollisesti puolustaa oikeuksiaan ja että yhteisöjen tuomioistuimet voivat valvoa toimien laillisuutta.

b) Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

56 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kysymys siitä, täyttävätkö päätöksen perustelut EY 253 artiklassa määrätyt edellytykset, on ratkaistava päätöksen sanamuodon lisäksi sen asiayhteyden sekä kaikkien kyseessä olevaa asiaa koskevien oikeussääntöjen perusteella. Vaikka komissiolla ei olekaan velvollisuutta ottaa päätöksensä perusteluissa kantaa kaikkiin niihin tosiseikkoihin ja oikeudellisiin seikkoihin, joihin asianomaiset ovat vedonneet hallinnollisessa menettelyssä, komission on kuitenkin otettava huomioon kaikki asian kannalta merkitykselliset olosuhteet ja seikat, jotta yhteisöjen tuomioistuimet voivat valvoa toimien laillisuutta ja jotta sekä jäsenvaltiot että niiden kansalaiset, joita asia koskee, saavat tietää, millä tavalla komissio on soveltanut perustamissopimusta (ks. yhdistetyt asiat T-371/94 ja T-394/94, British Airways ym. ja British Midland Airways v. komissio, tuomio 25.6.1998, Kok. 1998, s. II-2405, 94 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

57 Se, täyttääkö yhteisön säädös, päätös tai toimenpide EY 253 artiklassa määrätyn perusteluvelvollisuuden, riippuu toimen luonteesta ja siitä asiayhteydestä, jossa se on annettu. Jos näin ollen asianomainen on ollut läheisesti mukana riidanalaisen toimen hyväksymiseen johtavassa prosessissa ja tämän vuoksi tuntee ne syyt, joiden vuoksi hallinto on katsonut, ettei asianomaisen vaatimusta voida hyväksyä, perusteluvelvollisuuden laajuus riippuu tällaisen mukanaolon aikaansaamasta tilanteesta. Tällaisessa

tapauksessa perusteluja koskevan oikeuskäytännön asettamat vaatimukset ovat huomattavasti lievemmät (ks. asia T-504/93, Tiercé Ladbroke v. komissio, tuomio 12.6.1997, Kok. 1997, s. II-923, 52 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

58 Perusteluvelvollisuuden tarkastelemiseksi tässä yhteydessä on täsmennettävä, että valtiontukien valvontamenettely on tuen myöntämisestä vastuussa olevaa jäsenvaltiota vastaan aloitettu menettely ja että EY 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut osapuolet, joita asia koskee, – joihin tuensaaja kuuluu – eivät voi itse vaatia, että komission olisi kuultava niitä samalla kontradiktorisella tavalla kuin sen on kuultava kyseessä olevaa jäsenvaltiota (asia T-198/01, Technische Glaswerke Ilmenau v. komissio, tuomio 8.7.2004, Kok. 2004, s. II-2717, 61 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

59 Näiden periaatteiden valossa on arvioitava, täyttävätkö riidanalaisen päätöksen perustelut EY 253 artiklan edellytykset.

60 Tältä osin on todettava, että riidanalaisesta päätöksestä ilmenevät siihen olennaisesti vaikuttaneet tosiseikat ja perusteet, joiden perusteella on mahdollista tuntea ne olosuhteet, joissa komissio on soveltanut uudelleen markkinataloudessa toimivan yksityisen sijoittajan kriteeriä sen jälkeen, kun ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi vuoden 1997 päätöksen (ks. vastaavasti yhdistetyt asiat T-374/94, T-375/94, T-384/94 ja T-388/94, European Night Services ym. v. komissio, tuomio 15.9.1998, Kok. 1998, s. II-3141, 95 kohta).

61 Vähimmäistuottoprosentin määrittämisen perustelujen osalta on viitattava aluksi riidanalaisen päätöksen 24–29 perustelukappaleeseen, joissa mainitaan Alitalian erityistilanteeseen liittyvät perustelut, joilla perustellaan vähimmäistuottoprosentin

vahvistaminen 30 prosentiksi. Ennen kuin riidanalaisen päätöksen 25 perustelukappaleessa mainitaan yrityksen erityiset riskit, siinä todetaan seuraavaa:

”Käsiteltävänä olevassa tapauksessa komissio katsoo käytettävissään olevien tietojen ja erityisesti [konsulttiensa] laatiman kertomuksen perusteella, että vähimmäistuottoprosentin on oltava lähellä 30:tä prosenttia ottaen huomioon kyseisen rahamäärän suuruusluokan ja ennen muuta itse toimenpiteeseen liittyvät riskit. Tuottoprosentin ollessa vähintään 30 prosenttia siinä otetaan huomioon mahdollisuus, ettei rakenneuudistussuunnitelman toteuttaminen suju odotusten mukaan ja että sijoituksen todellinen tuotto jää lopulta huomattavasti ennakoitua vähäisemmäksi. Sitä paitsi tuottoprosentti voi olla oman pääoman kustannuksia korkeampi vain jos kyseisissä kustannuksissa ei oteta huomioon kaikkia yhtiön toimintaan liittyviä riskejä. Vaikka rakenneuudistussuunnitelmaan tehtiin helmi- ja kesäkuussa 1997 useita parannuksia, joista ilmoitettiin komissiolle 26 päivänä kesäkuuta 1997, Alitalian riskit ovat edelleen hyvin suuret. – –”

62 Riidanalaisen päätöksen 30 ja 31 perustelukappaleessa komissio perustelee lisäksi käsiteltävänä olevassa asiassa vahvistettua vähimmäistuottoprosenttia vertailemalla sitä Iberia-päätöksessä käytettyyn vähimmäistuottoprosenttiin (ks. jäljempänä 109–111 kohta).

63 Lisäksi riidanalaisessa päätöksessä perustellaan nimenomaisesti sitä, että vähimmäistuottoprosentin arvioinnissa on otettu huomioon rakenneuudistussuunnitelman viimeinen versio.

64 Riidanalaisen päätöksen 27 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”Italian viranomaisten rakenneuudistussuunnitelmaan kesäkuussa 1997 tekemät viimeiset muutokset, jotka ilmoitettiin komissiolle virallisesti 26 päivänä kesäkuuta 1997, eivät vaikuta vähimmäistuottoprosentin laskemiseen. Sen lisäksi, että Italian viranomaiset päättivät antaa henkilöstön varhaiseläkkeistä aiheutuvat kustannukset Alitalian maksettavaksi, rakenneuudistussuunnitelman muutoksiin kuului yhtiön

menojen supistaminen suunniteltua nopeammin siirtämällä henkilöstöä aiottua nopeammassa tahdissa Alitaliasta Alitalia Teamin palvelukseen, pääomansiirron kokonaismäärän alentaminen 2 800 miljardista [ITL:]sta 2 750 miljardiin [ITL:]aan sekä Alitalian luopuminen osakkuuksistaan unkarilaisessa Malev-yhtiössä ja kuudessa Italian alueellisessa lentoasemassa. Vaikka nämä rakenneuudistussuunnitelman muutokset epäilemättä vähentävätkin toimintaan liittyviä riskejä ja lisäävät pääomansiirron tuottavuutta, ne ovat kuitenkin varsin marginaalisia ja selvästi vaatimattomampia kuin Italian viranomaisten helmikuussa 1997 tekemät ensimmäiset muutokset. Kesäkuussa 1997 tehtyjen muutosten vaikutus suunnitelman keskeisiin tuloksiin ja osakkeenomistajien odottamiin osinkoihin jää siten suppeaksi. – –”

65 Riidanalainen päätös sisältää tätä tapahtumaa arvioivan taulukon. Riidanalainen päätös sisältää siis perustelut myös tältä osin.

66 Sisäisen tuottoprosentin määrittelyn perustelut esitetään riidanalaisen päätöksen 19–23 perustelukappaleessa, jossa mainitaan seikat, joihin komissio tukeutui laskelmassaan, ja erityisesti 20 perustelukappaleessa maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten osalta ja 22 perustelukappaleessa Alitalian arvon osalta.

67 Lisäksi on korostettava, että Alitalia osallistui erittäin tiiviisti menettelyyn, jonka päätteeksi tehtiin vuoden 1997 päätös ja jota ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei kumonnut (ks. jäljempänä 96–101 kohta). Alitalia sai erityisesti tutustua komission konsulttien toiseen ja kolmanteen kertomukseen, jotka se on liittänyt käsiteltävänä olevassa asiassa toimittamaansa kannekirjelmään.

68 Alitalian väite, jonka mukaan komissio olisi voinut liittää riidanalaiseen päätökseen konsulttiensa 1.6.2001 laatiman kertomuksen, ei ole merkityksellinen käsiteltävänä olevassa asiassa tukemassa väitettä perustelujen puutteellisuudesta. Siltä osin kuin siinä vedotaan puolustautumisoikeuksien loukkaamiseen, se tutkitaan jäljempänä 164–177 kohdassa.

69 Lisäksi on otettava huomioon se, että riidanalainen päätös on tehty vuoden 1997 päätöksen jälkeen ja sen jälkeen, kun ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi vuoden 1997 päätöksen edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamallaan tuomiolla (ks. vastaavasti asia C-56/93, Belgia v. komissio, tuomio 29.2.1996, Kok. 1996, s. I-723, 87 kohta). Edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetussa tuomiossa kuvataan riita-asian taustalla olevat tosiseikat (1–12 kohta), hallinnollinen menettely, jonka päätteeksi tehtiin vuoden 1997 päätös, (13–35 kohta) ja vuoden 1997 päätöksen sisältö (36–48 kohta). Riidanalainen päätös tehtiin siis kantajan hyvin tuntemaa taustaa vasten (ks. vastaavasti asia T-17/02, Olsen v. komissio, tuomio 15.6.2005, Kok. 2005, s. II-2031, 97 kohta).

70 Tämän vuoksi Alitalian tässä ensimmäisessä osassa mainitsemien seikkojen osalta eli vähimmäistuottoprosentin ja sisäisen tuottoprosentin määrittämisen sekä varmasti markkinataloudessa toimivan yksityisen sijoittajan kriteerin käyttämisen osalta on todettava, että riidanalaisen päätöksen perustelut ovat riittävät.

71 Siltä osin kuin Alitalia riitauttaa vähimmäistuottoprosentin ja sisäisen tuottoprosentin määrittämisen perustelujen pätevyyden, on viitattava jäljempänä 178–370 kohtaan.

2. *Riidanalaisen päätöksen perustelujen puutteellisuus vuoden 1997 päätöksessä asetettujen ehtojen osalta*

a) Asianosaisten lausumat

72 Alitalia väittää, ettei riidanalaisessa päätöksessä perustella niitä ehtoja, jotka on asetettu edellytykseksi sille, että riidanalainen pääomanlisäys soveltuu yhteismarkkinoille. Se lisää, ettei komissio voi väittää, että vuonna 1997 käytetyt perustelut olivat yhä päteviä

vuonna 2001, koska vähimmäistuottoprosentin ja sisäisen tuottoprosentin ero ei ollut enää 10 prosenttia vaan ainoastaan 3,9 prosenttia. Tätä ei arvioida lainkaan riidanalaisessa päätöksessä. Alitalia täsmentää, ettei se riitauta vuoden 1997 päätöksessä asetettuja ehtoja vaan väittää, ettei komissio voi asettaa samoja ehtoja uudelleen riidanalaisessa päätöksessä perustelematta tätä asianmukaisesti.

73 Komissio vastaa esittäneensä perustelut viittaustekniikalla, kuten riidanalaisen päätöksen 1 ja 36 perustelukappaleesta ilmenee. Lisäksi ehdot ovat tosiasiallisesti Italian viranomaisten sitoumuksia eivätkä ne ole komission vastuulla, minkä vuoksi tältä osin ei edellytetä minkäänlaisia perusteluja. Komissio lisää, että riidanalaisen päätöksen perustelut, vaikka ne on esitetty viittaustekniikalla, eivät ole estäneet Alitaliaa ymmärtämästä riidanalaisen päätöksen perustaa.

b) Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

74 Ehdot, jotka täyttämällä riidanalainen pääomanlisäys soveltuu yhteismarkkinoille ja jotka esitettiin vuoden 1997 päätöksessä, toistetaan riidanalaisen päätöksen 1 perustelukappaleessa. Lisäksi riidanalaisen päätöksen 36 perustelukappaleessa komissio viittaa perustelujen osalta nimenomaisesti ”vuoden 1997 päätöksen asianomaisiin kohtiin”.

75 Tältä osin on korostettava, että Alitalia täsmentää, ettei se selvästikään riitauta vuoden 1997 päätöksessä asetettuja ehtoja vaan väittää, ettei komissio voi asettaa samoja ehtoja uudelleen riidanalaisessa päätöksessä perustelematta tätä asianmukaisesti.

76 Näin ollen on todettava, ettei tämän, Alitalian yleisesti esittämän kanneperusteen toinen osa koske muotoseikkoja, joita se ei riitauta, vaan niiden perustelujen sisältöä, jotka koskevat samojen ehtojen asettamista riidanalaisessa päätöksessä kuin ne, jotka oli asetettu vuoden 1997 päätöksessä. Se on näin ollen tutkittava jäljempänä 399–418 kohdan yhteydessä. Täsmennyksiä tehdään mahdollisesti myös tutkittaessa kutakin näistä ehdoista vastauksena Alitalian tämän kanneperusteen ulkopuolella esittämään tiettyjen yksittäisten perustelujen arvosteluun.

77 Alitalia ei ole näin ollen tämän yleisen kanneperusteen yhteydessä osoittanut, että riidanalaisen päätöksen perustelut olisivat puutteelliset, joten tämä kanneperuste on hylättävä kokonaisuudessaan.

B *Kanneperuste, jonka mukaan EY 233 artiklaa on rikottu*

78 Alitalia vetoaa EY 233 artiklan rikkomiseen sekä ensimmäisen kanneperusteensa ensimmäisen osan yhteydessä siltä osin, että uutta tutkintamenettelyä ei aloitettu, että kolmannen kanneperusteensa yhteydessä. Ne on tutkittava yhdessä.

1. *Asianosaisten lausumat*

79 Alitalia väittää, että kumoamistuomion vuoksi vastaajana olevan toimielimen on EY 233 artiklan nojalla toteutettava tarvittavat toimenpiteet todettujen lainvastaisten

vaikutusten poistamiseksi, mikä jo täytäntöönpannun toimen osalta voi merkitä kantajan saattamista siihen asemaan, jossa se oli ennen toimea.

80 Alitalian mukaan vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että EY 233 artiklassa toimielin velvoitetaan noudattamaan kumoamistuomiota ottamalla huomioon sekä tuomion tuomiolauselman että sen perustelut ja arvioimalla huolellisesti kumoamistuomion vaikutuksia menettelyn edeltäneisiin vaiheisiin. Sen mukaan toimielin ei voi jatkaa menettelyä siitä vaiheesta lähtien, jolloin tuomioistuimen moittima virhe tapahtui, olipa kyseessä muotovirhe tai menettelyvirhe. Alitalian mukaan toimielimen on aloitettava menettely alusta, jos sillä ei ole tarvittavaa tutkinta-aineistoa, jotta se voisi arvioida tapauksen uudelleen.

81 Käsiteltävänä olevassa asiassa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassa tuomiossa moittimat virheet ovat Alitalian mukaan merkittäviä, joten komissiolla on velvollisuus aloittaa uusi tutkintamenettely.

82 Tämän kantansa tueksi Alitalia väittää ensiksi, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin moitti komission aineellisia arviointeja kahden olennaisen kysymyksen osalta eli yhtäältä sen osalta, ettei huomioon otettu maksukyvyttömyydestä aiheutuvia kustannuksia, ja toisaalta sen osalta, ettei huomioon otettu kesäkuussa 1997 esitettyä rakenneuudistussuunnitelman viimeistä versiota.

83 Lisäksi komission pitäisi Alitalian mukaan joka tapauksessa aloittaa uudelleen EY 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu muodollinen tutkintamenettely, koska sillä ei ollut kattavaa ja riidatonta tutkinta-aineistoa ja koska tuen yhteismarkkinoille soveltuvuuden arvioinnissa oli vakavia vaikeuksia, joita ei ollut voitettu alustavan vaiheen aikana. Alitalia arvioi erityisesti, että uusi kysely institutionaalisten sijoittajien keskuudessa oli tarpeellinen vähimmäistuottoprosentin määrittämiseksi. Tarve kerätä

uutta arviointiaineistoa merkitsee sen mukaan myös sitä, että komission oli saatava uusia teknisiä asiantuntijalausuntoja takaamalla Alitalian ja Italian viranomaisten välinen vuoropuhelu.

84 Alitalian mukaan komissio rikkoi EY 233 artiklaa myös, kun se selvästi ymmärsi väärin edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetun tuomion sisällön, jota riidanalainen päätös ei noudattanut.

85 Riidanalaisessa päätöksessä maksukyvyttömyydestä aiheutuviksi kustannuksiksi arvioitiin 750 miljardia ITL, kun taas edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetun tuomion mukaan ne olisivat 1 140 miljardia ITL. Tästä 750 miljardin ITL:n määrästä ei ole keskusteltu, sitä ei mainittu vuoden 1997 päätöksessä eikä Alitalia ole hyväksynyt sitä.

86 Rakenneuudistussuunnitelman viimeisen version osalta Alitalia väittää, että edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetun tuomion noudattamiseksi komissiolla oli velvollisuus tehdessään uusia laskelmia suunnitelman tämän version huomioon ottamiseksi lähteä siitä kiistattomasta lähtökohdasta, että tämä parantaa riidanalaisen toimenpiteen kannattavuutta ja vähentää sen riskejä. Alitalia väittää, että sisäistä tuottoprosenttia pitäisi tämän vuoksi korottaa ja vähimmäistuottoprosenttia alentaa. Komissio ei Alitalian mielestä voinut siis todeta, että viimeisten muutosten vaikutus edellä mainittuihin tekijöihin ”jää siten suppeaksi”, ja jättää laskelmia ennalleen.

87 Alitalian mukaan komissio ei varsinkaan ole arvioinut rakenneuudistussuunnitelmaan tehtyjen viimeisten muutosten vaikutuksia riskeihin. Näin ollen vähimmäistuottoprosentti jäi ennalleen. Komissio ei myöskään käynyt uudelleen läpi vaiheita, joiden päätteeksi se vahvisti vähimmäistuottoprosentiksi alun perin 30 prosenttia. Se ei

muuttanut arviointiaan Alitalian ja Iberian tilanteiden vastaavuuden osalta eikä pyytänyt yhtään uutta konsultin lausuntoa.

88 Sisäisen tuottoprosentin osalta Alitalia huomauttaa, että riidanalaisen päätöksen 23 perustelukappaleessa esiintyvä 26,1 prosentin prosenttiluku on sama kuin sen laskelman, jonka komissio liitti vastauskirjelmäänsä asiassa T-296/97, päätteeksi saatu prosenttiluku. Alitalian mukaan tämä laskelma oli siis yksinkertaisesti ”kierrätetty” riidanalaiseen päätökseen eikä siinä oteta huomioon rakenneuudistussuunnitelman viimeisen version kaikkia yksityiskohtia.

89 Lisäksi Alitalian mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen toteamukset perustelujen puutteellisuudesta siltä osin, että Iberia-päätöksessä käytettyä vähimmäistuottoprosenttia on sovellettu Alitaliaan vuoden 1997 päätöksessä, kyseenalaistavat komission päättelyn perustan. Alitalian mukaan edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei ainoastaan moittinut vuoden 1997 päätöstä perustelujen puutteellisuuden vuoksi. Se arvosteli sitäkin, että Alitaliaa ja Iberiaa oli verrattu keskenään. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin paljasti varsinaisen ristiriidan yhtäältä sen, että komissio käytti Alitalian osalta Iberia-päätöksessä sovellettua vähimmäistuottoprosenttia, ja toisaalta komission ja sen konsulttien niiden arvioiden välillä, joiden mukaan Alitalian rakenneuudistussuunnitelman riskit olivat pienemmät kuin Iberian rakenneuudistussuunnitelman riskit. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi tämän vuoksi, ettei ollut perusteltua vahvistaa Alitaliaan sovellettavaksi vähimmäistuottoprosentiksi 30:tä prosenttia viitaten Iberian osalta käytettyyn vähimmäistuottoprosenttiin. Alitalian mukaan riidanalainen päätös on näin ollen implisiittisesti ristiriidassa edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetun tuomion kanssa sen sijaan, että päätöksessä noudatettaisiin tätä tuomiota, kuten EY 233 artiklassa edellytetään. Laatimalla uudet perustelut tämän kohtuuttoman vähimmäistuottoprosentin tueksi komissio luo myös uusia perusteluja, joita se ei ole esittänyt hallinnollisen menettelyn aikana ja jotka ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on näin ollen hylättävä.

90 Komissio katsoo, että Alitalian väitteet perustuvat edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetun tuomion sisällön ja vaikutusten sekä komissiolle EY 233 artiklasta johtuvien velvollisuuksien virheelliseen tulkintaan. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen julistama kumoaminen koskee komission mukaan yksinomaan komission lopullista arviointia eikä vuoden 1997 päätöksen tekemiseen johtanutta

tutkintamenettelyä. Vuoden 1997 päätöksen lainvastaisuus ei näin ollen ulotu valmisteleviin toimiin siten, että komissio voisi tai sen jopa pitäisi aloittaa tutkintamenettely uudelleen täsmälleen siitä vaiheesta lähtien, jossa lainvastaisuus tapahtui, eli vuoden 1997 päätöksen lopullisesta tekemisestä lähtien.

91 Erityisesti komission mukaan edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ainoastaan moitti perusteluvirhettä kiistämättä sitä, että Alitalian ja Iberian tilanteita voitiin verrata keskenään. Lisäksi se, että riidanalaisessa päätöksessä käytettiin edelleen 30 prosentin vähimmäistuottoprosenttia, perustui komission mukaan Alitalian omaan tilanteeseen eikä seurannut pelkästä yksinkertaisesta viittaamisesta Iberian tilanteeseen.

92 Riidanalaisen päätöksen 20 perustelukappaleesta ilmenee komission mukaan, että maksukyvyttömyydestä aiheutuvat kustannukset on sisällytetty sisäisen tuottoprosentin laskelmaan. Komissio huomauttaa, että jo sen asian T-296/97 yhteydessä laatimasta taulukosta, jonka Alitalia liitti kanteeseen käsiteltävänä olevassa asiassa, ilmeni, että nämä kustannukset on sisällytetty sisäisen tuottoprosentin laskelmaan. Komissio selittää, että se uskoi voivansa päätellä, että Alitalia hyväksyi 750 miljardin ITL:n määrän, siitä, ettei tämä riitauttanut sitä asian T-296/97 yhteydessä, vaikka komissio mainitsi tämän kirjelmissään. Komissio huomaa, että näin ei ole, todeten samalla, ettei tällä seikalla ole merkitystä käsiteltävänä olevassa asiassa, koska sillä ei voida perustella riidanalaisessa päätöksessä esitettyä päättelyä. Komissio toteaa lisäksi, että perusteet, joilla se on vahvistanut näiden kustannusten määräksi 750 miljardia ITL, ilmenevät riidanalaisen päätöksen 20 perustelukappaleesta ja ne oli esitetty sen konsulttien 21.2. ja 18.6.1997 päivätyissä kertomuksissa, jotka Alitalia on liittänyt kanteeseen.

93 Komissio väittää tutkineensa uudelleen sisäisen tuottoprosentin ja vähimmäistuottoprosentin rakenneuudistussuunnitelman viimeisen version sisältämien muutosten valossa. Komissio huomauttaa, että sisäiseksi tuottoprosentiksi, joka vuoden 1997

päätöksessä oli 20 prosenttia, vahvistettiin riidanalaisessa päätöksessä 26,1 prosenttia sen jälkeen, kun se lisäsi laskelmaansa maksukyvyttömyydestä aiheutuvat kustannukset. Riidanalaisen päätöksen 19–23 perustelukappaleessa komissio mainitsi omien sanojensa mukaan laskelman kannalta olennaiset seikat.

94 Komissio korostaa tämän jälkeen, että vähimmäistuottoprosentin määrittäminen riippuu erityisesti subjektiivisista seikoista, kuten sijoittajan suhtautumisesta riskiin, joten jälkeenpäin toteutettua uutta konsultointia olisi vääristänyt tietoisuus alan kehityksestä yleensä ja kyseessä olevan yrityksen kehityksestä erityisesti. Komission mukaan sen konsultit ottivat kuitenkin tosiasiallisesti huomioon rakenneuudistussuunnitelman viimeisen version sisältämät muutokset ja arvioivat, että niiden taloudelliset ja rahoitukselliset vaikutukset eivät olleet omiaan muuttamaan vähimmäistuottoprosenttia, jonka määräksi vahvistettiin alun perin 30 prosenttia.

95 Komissio huomauttaa vielä, että sellaisen vähimmäistuottoprosentin vahvistaminen, jota yksityinen sijoittaja vaatisi, edellyttää ennustamista eikä tilanteen arvioimista jälkikäteen. Tästä seuraa sen mukaan, että vuoden 1997 tuloksia ei voida ottaa huomioon.

96 Joka tapauksessa komissio väittää, että vaikka kumotussa toimessa olisi aineellinen virhe, uusi päätös voi perustua aiemmin toteutettuun tutkintamenettelyyn, kun arvioitavat tosiseikat ovat täysin samat kuin se, jotka on jo tutkittu alkuperäisessä päätöksessä. Komissio väittää tältä osin, että olisi ollut epärealistista toteuttaa vuonna 2001 uusi kysely institutionaalisten sijoittajien parissa sellaisen vähimmäistuottoprosentin määrittämiseksi taannehtivasti, jota ne olisivat pitäneet asianmukaisena, jos ne olisivat lausuneet siitä vuonna 1997 rakenneuudistussuunnitelman viimeisten muutosten valossa.

2. *Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta*

97 EY 233 artiklan mukaisesti toimielimen, jonka säädös on kumottu, on toteutettava kumoamistuomion täytäntöön panemiseksi tarvittavat toimenpiteet.

98 Säädöksen kumoamista koskevan tuomion noudattamiseksi ja tuomion täytäntöön panemiseksi kokonaisuudessaan toimielimen on noudatettava paitsi tuomion tuomiolauselmaa, myös sen antamiseen johtaneita perusteluja, jotka ovat tuomiolauselmalle tarvittava tuki, koska ne ovat välttämättömät määritettäessä tuomiolauselman täsmällistä sisältöä. Nämä perustelut nimittäin yksilöivät, mikä säännös tai määräys täsmällisesti ottaen on katsottu lainvastaiseksi, ja toisaalta ne osoittavat, mitkä ovat täsmällisesti ottaen tuomiolauselmassa todetun lainvastaisuuden syyt, ja asianomaisen toimielimen on otettava nämä perustelut huomioon korvatessaan kumotun toimen toisella toimenpiteellä (yhdistetyt asiat 97/86, 193/86, 99/86 ja 215/86, Asteris ym. v. komissio, tuomio 26.4.1988, Kok. 1988, s. 2181, 27 kohta).

99 Tällaisen toimen korvaamiseen tähtäävää menettelyä voidaan siis jatkaa juuri siitä ajankohdasta, jolloin lainvastaisuus tapahtui (asia C-458/98 P, Industrie des poudres sphériques v. neuvosto, tuomio 3.10.2000, Kok. 2000, s. I-8147, 82 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

100 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yhteisön toimen kumoaminen ei välttämättä vaikuta valmisteleviin toimiin (asia C-415/96, Espanja v. komissio, tuomio 12.11.1998, Kok. 1998, s. I-6993, 32 kohta; ks. vastaavasti myös asia C-331/88, Fedesa ym., tuomio 13.11.1990, Kok. 1990, s. I-4023, 34 kohta). Sellaisen säädöksen kumoaminen, jolla päätetään useita vaiheita käsittävä hallinnollinen menettely, ei välttämättä johda riidanalaisen säädöksen antamista edeltävän koko menettelyn pätemättömäksi

toteamiseen, riippumatta kumoamistuomion aineellisista tai menettelyä koskevista perusteluista (ks. asia T-2/95, Industrie des poudres sphériques v. neuvosto, tuomio 15.10.1998, Kok. 1998, s. II-3939, 91 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

101 Vaikka selvittämistoimien perusteella voidaan arvioida tyhjentävästi tuen soveltuvuus, jos komission tekemä arvio on puutteellinen ja johtaa siten päätöksen lainvastaisuuteen, tämän päätöksen korvaamiseen tähtäävä menettely voidaan aloittaa tuosta ajankohdasta alkaen uudelleen arvioimalla uudelleen selvittämistoimia (ks. vastaavasti edellä 100 kohdassa mainittu asia Espanja v. komissio, tuomion 34 kohta).

102 Koska edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetun tuomion tuomiolauselmassa määrätään päätöksen kumoamisesta, näiden oikeuskäytännössä esitettyjen periaatteiden valossa on tarkastettava, onko komissio riidanalaisessa päätöksessä toteuttanut tämän tuomion täytäntöön panemiseksi tarvittavat toimenpiteet, ja tässä yhteydessä erityisesti tutkittava, velvoitettiinko tämän tuomion perusteluissa komissio aloittamaan koko menettely alusta vai ei.

103 Tältä osin on aluksi korostettava, että toisin kuin Alitalia väittää, oikeuskäytännössä sen mahdollisuuden, ettei toimen korvaamiseksi tehdyn toisen toimen tekemistä edeltävää menettelyä tarvitse aloittaa alusta, edellytykseksi ei ole asetettu sitä, että ensin mainittu toimi olisi kumottu menettelyvirheiden vuoksi (edellä 100 kohdassa mainittu asia Industrie des poudres sphériques v. neuvosto, tuomio 15.10.1998, 91 kohta).

104 Edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetussa tuomiossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin korosti selvästi, että ”itse menetelmää, jota komissio sovelsi [vuoden 1997] päätöksessä, ei voida arvostella” (99 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kuitenkin kumosi vuoden 1997 päätöksen sillä perusteella, että viimeksi mainittu on ”perusteltu puutteellisesti, koska IRI:n sijoitukseen sovelletaan samaa vähimmäistuottoprosenttia kuin Iberia-päätöksessä” (137 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi vuoden 1997 päätöksen myös sillä perusteella, että komissio teki kaksi ilmeistä arviointivirhettä, kun se katsoi ensinnäkin ”[vuoden 1997] päätöksessä esitettyjen syiden perusteella, ettei maksukyvyttömyydestä aiheutuvia kustannuksia Cofirin [joka on IRI-konserniin kuuluva yritys] myöntämien lainojen osalta ollut otettava huomioon sisäistä tuottoprosenttia laskettaessa”

(150 kohta) ja toiseksi ”ettei rakenneuudistussuunnitelmaan kesäkuussa 1997 tehdyillä muutoksilla – jotka komission itsensäkin mukaan vähensivät kyseiseen suunnitelmaan liittyviä riskejä ja paransivat yrityksen kannattavuutta – ollut mitään vaikutusta vähimmäistuottoprosentin ja sisäisen tuottoprosentin laskemiseen eikä tämän vuoksi myöskään sen arvioimiseen, oliko IRI:n sijoitus yksityisen sijoittajan toimintaan perustuvan arviointiperusteen mukainen” (169 kohta).

105 On tutkittava perusteita, joilla ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätyi toteamaan näin asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa.

106 Ensiksi perustelujen puutteellisuudesta vähimmäistuottoprosentin vahvistamisen osalta on todettava, että ennen kantajan esittämän tämän kanneperusteen tutkimista ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin arvioi kantajan väitteitä, jotka liittyivät seikkoihin, joihin komission ja sen konsultit tukeutuivat vähimmäistuottoprosenttia vahvistaessaan, ja hylkäsi nämä väitteet. Erityisesti ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin korosti, että ”yksikään kantajan esittämistä seikoista ei kuitenkaan herätä epäilystä siitä, ettei [komission konsulttien] haastattelemilla asiantuntijoilla olisi ollut tarpeellisia tietoja vähimmäistuottoprosentin arvioimiseksi tässä tapauksessa” (121 kohta).

107 Tutkiessaan perustelujen puutteellisuutta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ensin mainitsi ne perusteet, joilla komissio vahvisti Iberia-päätöksessä vähimmäistuottoprosentiksi 30 prosenttia (128 kohta), ja tämän jälkeen korosti, että kantaja oli koko hallinnollisen menettelyn ajan väittänyt, että sen tilanne ei ollut verrattavissa Iberian tilanteeseen, ja erityisesti korostanut, että niitä epävarmuustekijöitä, jotka olivat ominaisia Iberia-tapaukselle, ei esiinny sen tapauksessa (131 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi kuitenkin, että ”komissio ei nimittäin ole [vuoden 1997] päätöksessä selittänyt, miksi se katsoi tarpeelliseksi soveltaa IRI:n sijoitukseen samaa 30 prosentin suuruista vähimmäistuottoprosenttia, jota se oli käyttänyt Iberia-päätöksessä, vaikka useat [vuoden 1997] päätökseen sisältyvät toteamukset antavat aihetta olettaa muun muassa, että useat niistä riskitekijöistä, jotka saivat komission

Iberia-päätöksessä vahvistamaan vähimmäistuottoprosentin ’hyvin korkeaksi ja paljon markkinoilla todettuja tuottoasteita suuremmaksi’, eivät esiintyneet Alitalia-tapauksessa lainkaan tai niitä esiintyi siinä ainoastaan vähäisemmässä määrin” (136 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätteli tämän perusteella, että vuoden 1997 päätöksen perustelut olivat puutteelliset.

108 Tämän ensimmäisen kumoamisperusteen tarkastelusta ilmenee, ettei se kyseenalaista tutkintamenettelyä, jonka päätteeksi vähimmäistuottoprosentiksi vahvistettiin 30 prosenttia. Toisin kuin Alitalia väittää, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei ole myöskään katsonut, ettei vähimmäistuottoprosentiksi voitaisi vahvistaa 30:tä prosenttia, eikä todennut Iberian ja Alitalian vertailua pätemättömäksi. Tästä seuraa, että tämä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen ensimmäinen peruste vuoden 1997 päätöksen kumoamiselle ei estä päätöksen tekemistä uudelleen käytettävissä olevien tietojen perusteella, kunhan päätöstä perustellaan yksityiskohtaisemmin.

109 Riidanalaisessa päätöksessä komissio kuvasi ensin 25–29 perustelukappaleessa pitkästi Alitalian erityistilanteeseen perustuvia perusteita sille, että vähimmäistuottoprosentiksi vahvistettiin 30 prosenttia, ja totesi 30 perustelukappaleessa, että tämä vähimmäistuottoprosentti on yhtä suuri kuin se, jota komissio käytti Iberia-päätöksessä, minkä jälkeen se selvitti, miksi se katsoi, että ”Alitalian heinäkuussa 1997 saamaan pääomansiirtoon liittyvät riskit ovat vähintään yhtä suuret kuin Iberian pääomansiirron riskit tammikuussa 1996”. Komissio jatkoi vertailua riidanalaisen päätöksen 31 perustelukappaleessa.

110 Komissio totesi lisäksi, että ”sijoittajan kannalta yhtiöitä yhdistävä tekijä” on myös niiden työtekijöitä koskeva tilanne, jonka ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ottaa esiin edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa. Komissio korosti, että ”sijoittaja saattaisi huomauttaa, että työmarkkinaosapuolet ovat kummassakin tapauksessa sitoutuneet hyväksymään joitakin tuottavuuden parantamiseen ja tuotantokustannusten supistamiseen tähtääviä toimia, mutta kiinnittäisi huomiota ennen muuta lentoyhtiöissä pääomansiirtojen toteuttamista edeltävinä vuosina esiintyneeseen sosiaaliseen liikehdintään sekä siihen, että kumpikin yhtiö on

joutunut muuttamaan yrityskulttuuriaan ja mukautumaan markkinatalouden ehtoihin oltuaan pitkään monopoliasemassa oleva julkinen yhtiö" (riidanalaisen päätöksen 31 perustelukappale).

111 Alitalian rakenneuudistussuunnitelman realistisuudesta siihen epävarmuuteen nähden, joka oli ominaista Iberialle annetulle pääomanlisäykselle, mihin eroavaisuuteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin myös viittaa edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa, komissio totesi riidanalaisen päätöksen 31 perustelukappaleessa, että "Iberian tilanteeseen liittyvät riskit ovat kuitenkin mahdollisen sijoittajan kannalta lievemmät siksi, että Alitalian tilanteeseen vaikuttavat kahtalaiset epävarmuustekijät, jotka liittyvät sen kehitysnäkymiin Malpensassa (rakenneuudistussuunnitelman keskeinen osa) ja Italian siivili-ilmailun sisämarkkinoiden vapautumisen vaikutuksiin". Komissio huomautti tältä osin, että "Espanjassa siviili-ilmailun sisämarkkinat nimittäin vapautuivat monta vuotta aiemmin kuin Italiassa, ja vuonna 1996 oli jo mahdollista arvioida, miten se vaikuttaisi Iberian tilanteeseen, kun taas Italian markkinoiden avautumisen vaikutuksia Alitalian tilanteeseen oli hyvin vaikea arvioida vielä vuonna 1997". Komissio lisäsi, että "Iberialla on merkittävä asema Euroopan ja Latinalaisen Amerikan välisten reittien markkinoilla, kun taas Alitalialta tällainen etu puuttuu".

112 Edellä esitetyn perusteella on katsottava, että komissio on perustellut riidanalaista päätöstä tältä osin EY 233 artiklan mukaisesti.

113 Toiseksi kahden ilmeisen arviointivirheen osalta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi aluksi edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa, "että komissio on [vuoden 1997] päätöksessä vahvistanut, ettei se ole sisäistä tuottoprosenttia laskiessaan ottanut huomioon maksukyvyttömyydestä aiheutuvia kustannuksia" (142 kohta). Tämän jälkeen se esitti ne syyt, joiden perusteella komissio ei ottanut huomioon kyseisiä kustannuksia (144 kohta), minkä jälkeen se hylkäsi ne ja lisäsi, että komissio tekee maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten osalta kehäpäätelmän (146–149 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi tämän perusteella, että "komissio on tässä tapauksessa tehnyt ilmeisen arviointivirheen katsoessaan [vuoden 1997] päätöksessä esitettyjen syiden perusteella, ettei maksukyvyttömyydestä aiheutuvia kustannuksia Cofirin myöntämien lainojen osalta ollut otettava huomioon sisäistä tuottoprosenttia laskettaessa" (150 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hylkäsi tämän jälkeen kantajan väitteen, jonka mukaan sisäinen tuottoprosentti on laskettu virheellisesti sen vuoksi, että komissio on

pakottanut sen ottamaan vastattavakseen ne kustannukset, jotka aiheutuivat 700 työntekijän siirtymisestä varhaiseläkkeelle (152–156 kohta).

114 On todettava, ettei ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ole kyseenalaistanut tutkintamenettelyä eikä sen aikana kerättyjen perustietojen, ja erityisesti maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten paikkansapitävyyttä, vaan se on edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa moittinut sitä, ettei näitä maksukyvyttömyydestä aiheutuvia kustannuksia ole otettu huomioon sisäistä tuottoprosenttia laskettaessa.

115 Tämä virhe käytettävissä olevien tietojen valinnassa ja lopullisessa käsittelyssä voitiin korjata lisäämällä nämä kustannukset sisäisen tuottoprosentin laskelmaan. Komissio totesi näin ollen riidanalaisen päätöksen 20 perustelukappaleessa oikeutetusti, että käsiteltävänä olevassa asiassa on tehtävä tällainen lisäys.

116 Komissio arvioi maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten kokonaismääräksi 750 miljardia ITL, jonka osalta Alitalia ei voi väittää, että se olisi nähnyt sen riidanalaisessa päätöksessä ilman, että se olisi voinut esittää siitä huomautuksensa. Komission konsultit totesivat nimittäin 21.2.1997 päivätyn kertomuksen laatimisesta lähtien (jonka Alitalia liitti kannekirjelmään ja jonka ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi kuuluvan olennaisena osana vuoden 1997 päätöksen perusteluihin) maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten analyysiä koskevana johtopäätöksenään, että niiden määrä ei voi ylittää 750:tä miljardia ITL eikä niiden määrä voi olla 1 140:tä miljardia ITL, kuten Alitalia väittää.

117 Tältä osin on todettava, että kuten Alitalia myöntää, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa lausunut tämän 750 miljardin ITL:n määrän pätevyydestä. Se ei kuitenkaan tukenut myöskään 1 140 miljardin ITL:n määrää, johon Alitalia vetosi ensimmäisen kanteensa tueksi (138 kohta). Edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetusta tuomiosta

ei näin ollen voida päätellä, että sen perustelujen noudattamiseksi komission pitäisi ottaa huomioon tietty määrä maksukyvyttömyydestä aiheutuvina kustannuksina.

118 Lisäksi riidanalaisen päätöksen 20 perustelukappaleeseen sisältyvä väite, jonka mukaan Alitalia oli hyväksynyt 750 miljardin ITL:n määrän, poistettiin riidanalaisesta päätöksestä oikaisulla (ks. edellä 22 kohta).

119 Lisäksi on huomautettava, että edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa (150 kohta) ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi ilmeisen arviointivirheen ”[vuoden 1997] päätöksessä esitettyjen syiden perusteella”. Toisin sanoen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei sulkenut pois sitä mahdollisuutta, että komissio voisi esittää pätevämmät perustelut.

120 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin huomautti myös, että sen ”asiana ei ole toimenpiteen kumoamista koskevassa oikeudenkäynnissä arvioida uudelleen sijoituksen sisäistä tuottoprosenttia tai tutkia sitä, jäisikö kyseinen tuottoprosentti siinä tilanteessa, että maksukyvyttömyydestä aiheutuvat kustannukset olisi otettu huomioon sitä laskettaessa, pienemmäksi kuin vähimmäistuottoprosentti” (151 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei siis myöskään sulkenut pois sitä mahdollisuutta, että sisäinen tuottoprosentti jäisi pienemmäksi kuin vähimmäistuottoprosentti.

121 Edellä esitetyn perusteella komissio on näin ollen noudattanut riidanalaisessa päätöksessä EY 233 artiklaa, kun se ei ole aloittanut tutkintamenettelyä alusta vaan se on lisännyt maksukyvyttömyydestä aiheutuvat kustannukset sisäisen tuottoprosentin laskelmaan.

122 Lopuksi rakenneuudistussuunnitelmaan kesäkuussa 1997 tehtyjen viimeisten muutosten huomioon ottamisen osalta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tutki edellä 7 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa ensin tapahtumien kulkua (158–161 kohta). Tämän jälkeen se mainitsi komission väitteet, joiden mukaan rakenneuudistussuunnitelmaan tehdyillä viimeisillä muutoksilla ei voinut olla ratkaisevaa vaikutusta (163 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hylkäsi nämä väitteet sillä perusteella, että ne koskivat vuoden 1997 päätöksen tekemisen jälkeisiä tapahtumia (164 kohta). Lopuksi ensimmäisen oikeusasteen

tuomioistuin totesi, että kuten komissio kuvaili, vähimmäistuottoprosentti oli suorassa suhteessa sijoitukseen liittyvään riskiin ja sisäinen tuottoprosentti ilmensi toimenpiteen perustavanlaatuista kannattavuutta. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin lisäsi kuitenkin, että ”komissio on [vuoden 1997] päätöksessä itse todennut, että rakenneuudistussuunnitelmaan kesäkuussa 1997 tehdyt viimeiset parannukset ’vähentävät rakenneuudistussuunnitelmaan liittyviä riskejä ja lisäävät edelleen pääomasijoituksen kannattavuutta’”. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin korosti, että ”kyseiset viimeiset muutokset ovat siis omiaan kasvattamaan sisäistä tuottoprosenttia (lisääntynyt tuottavuus) ja laskemaan vähimmäistuottoprosenttia (vähentyneet riskit)”. Näissä olosuhteissa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi, että komission olisi pitänyt arvioida vähimmäistuottoprosentti ja sisäinen tuottoprosentti uudelleen rakenneuudistussuunnitelman viimeisen version perusteella, jotta se olisi voinut arvioida asianmukaisesti, oliko IRI:n investointi yksityisen sijoittajan toimintaan perustuvan arviointiperusteen mukainen (168 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi tämän perusteella, että ”komissio on tehnyt ilmeisen arviointivirheen katsoessaan, ettei rakenneuudistussuunnitelmaan kesäkuussa 1997 tehdyillä muutoksilla – jotka komission itsensäkin mukaan vähensivät kyseiseen suunnitelmaan liittyviä riskejä ja paransivat yrityksen kannattavuutta – ollut mitään vaikutusta vähimmäistuottoprosentin ja sisäisen tuottoprosentin laskemiseen eikä tämän vuoksi myöskään sen arvioimiseen, oliko IRI:n sijoitus yksityisen sijoittajan toimintaan perustuvan arviointiperusteen mukainen” (169 kohta).

123 Edellä esitetystä ilmenee, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa toteama arviointivirhe tapahtui päätöksenteon loppuvaiheessa sen jälkeen, kun rakenneuudistussuunnitelmaan oli tehty viimeiset korjaukset. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei kyseenalaista tutkintamenettelyä varsinkaan näihin korjauksiin liittyvien tietojen keräämisen ja niihin tutustumisen osalta. Se ei myöskään lausu vähimmäistuottoprosentista tai sisäisestä tuottoprosentista, jotka on laskettu komission konsulttien edellisissä kertomuksissa. Toisin kuin Alitalia väittää, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei esitä mitään viitteitä näiden tuottoprosenttien suuruudesta. Päinvastoin se toteaa, ettei ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen asiana ole kumoamiskanteen yhteydessä ”arvioida uudelleen sijoituksen vähimmäistuottoprosenttia ja sisäistä tuottoprosenttia eikä lausua siitä, olisiko yksityinen sijoittaja saattanut tehdä sen sijoituksen, jonka IRI oli valmis tekemään [vuoden 1997] päätöksen tekemishetkellä” (170 kohta).

124 Komissiolle edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetussa tuomiossa asetettu velvoite koski näin ollen rakenneuudistussuunnitelman viimeisen version huomioon ottamista vähimmäistuottoprosentin ja sisäisen tuottoprosentin laskennassa. Näin ollen on tarkistettava, noudattiko komissio tätä velvoitetta.

125 Vähimmäistuottoprosentin vahvistamisen osalta riidanalaisen päätöksen 27 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio otti tässä yhteydessä huomioon suunnitelman muutokset, joiden mukaan Alitalia otti vastuulleen varhaiseläkeohjelman kustannukset, henkilöstökulujen vähentämistä nopeutettiin siirtämällä henkilökuntaa nopeammin Alitaliasta Alitalia Teamiin, pääomanlisäystä pienennettiin 2 800 miljardista 2 750 miljardiin ITL:aan sekä Alitalia luovuttaa osuutensa unkarilaisessa Malev-yhtiössä ja kuudessa italialaisessa alueellisessa lentokentässä.

126 Riidanalaisen päätöksen 27 perustelukappaleessa komissio arvioi näiden muutosten vaikutukset myös lukumääräisesti.

127 Riidanalaisen päätöksen 25–28 perustelukappaleessa komissio kuitenkin vetosi useisiin olosuhteisiin, jotka sen mukaan lisäävät toimenpiteen riskiä ja näin ollen neutralisoivat kyseessä olevien muutosten vaikutuksia.

128 Sisäisen tuottoprosentin vahvistamisen osalta Alitalia antaa ymmärtää, että riidanalaisen päätöksen 23 perustelukappaleessa esitetty 26,1 prosentin prosenttiluku on pelkästään komission jo aiemmin vahvistaman tuottoprosentin toistoa. Alitalian mukaan komissio ei siis ole arvioinut tätä tuottoprosenttia uudelleen rakenneuudistussuunnitelman viimeisen version perusteella, kuten edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetussa tuomiossa kuitenkin edellytetään.

129 On todettava, että vuoden 1997 päätöksessä (VII kohdan kahdeksas alakohta) komissio vahvisti sisäiseksi tuottoprosentiksi 20:tä prosenttia lähellä olevan prosenttiluvun. Tuottoprosentti, jonka suuruus on 26,1 prosenttia, ei näin ollen ole ensimmäisen menettelyn, joka päättyi edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annettuun tuomioon, yhteydessä huomioon otetun tuottoprosentin toistoa.

130 Edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetusta tuomiosta ilmenee, että komissio totesi ”vastauskirjelmässään, että kyseinen prosentti, joka on laskettu uudelleen suunnitelman viimeisen version perusteella, on korkeintaan 26,1 prosenttia maksukyvyttömyydestä aiheutuvat kustannukset mukaan lukienkin” (163 kohta). Tähän vastauskirjelmään oli liitetty taulukko. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei ole ottanut tätä prosenttilukua huomioon pelkästään sillä perusteella, että oikeuskäytännön mukaan ”ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ottaa riidanalaisen päätöksen lainmukaisuutta arvioidessaan huomioon ainoastaan ne seikat, jotka olivat komission tiedossa sen tehdessä riidanalaisen päätöksen” ja että ”kaikki komission väitteet, jotka koskevat [vuoden 1997] päätöksen tekemisen jälkeisiä tapahtumia, on siten hylättävä” (164 kohta).

131 Tästä seuraa, että komissio oli siinä vaiheessa, kun se toimitti vastauskirjelmän asiassa T-296/97, jo laskenut uudelleen tämän prosenttiosuuden suunnitelman viimeisen version perusteella ja määrittänyt sen lukuarvoksi 26,1 prosenttia, mutta että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin oli sitä tutkimatta sulkenut pois mahdollisuuden ottaa sitä huomioon, koska se ei esiintynyt vuoden 1997 päätöksessä. Edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetusta tuomiosta ei voida päätellä, että tässä 26,1 prosentin prosenttiluvussa ei otettaisi huomioon rakenneuudistussuunnitelman viimeistä versiota.

132 Mikään ei näin ollen estänyt komissiota tukeutumasta tältä osin taulukkoon, jonka se laati edeltävän, asiassa T-296/97 nostetun kanteen yhteydessä ja jonka Alitalia liitti kannekirjelmään käsiteltävänä olevassa asiassa. Komissio katsoi kuitenkin tarpeelliseksi ottaa yhteyttä konsultteihin, joita se oli käyttänyt jo ennen vuoden 1997 päätöksen tekemistä, pyytäen heitä laskemaan ”pääomanlisäyksen sisäisen tuottoprosentin tai arvioi[maan] vaaditun vähimmäistuottoprosentin siten, että niissä otettaisiin huomioon [edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetun] tuomion perustelut” (riidanalaisen päätöksen 10 perustelukappale).

133 Komission konsultit toteavat 1.6.2001 laatimassaan kertomuksessa, joka on vastineen liitteenä, että asiaan T-296/97 liittyvän vastauskirjelmän liitteessä mainitut kassavirrat vastaavat niitä tietoja, jotka Alitalia esitti suunnitelman viimeisessä versiossa kesäkuulta 1997, muilta osin kuin yhtiön arvon osalta vuoden 2000 lopussa, mikä johtui syistä, jotka liittyvät yhtiön kasvuprosenttiin tämän vuoden jälkeen ja vuoden 2000 ”normalisoidulle” kassavirralle annettuun eri arvoon. Lisäksi negatiiviset kassavirrat, jotka johtuvat pääomanlisäyksistä, joita suunniteltiin kesäkuulle 1997 (1 000 miljardia ITL), maaliskuulle 1998 (500 miljardia ITL) ja maaliskuulle 1999 (250 miljardia ITL), on aktualisoitu käyttämällä riskitöntä tuottoprosenttia (risk free rate). Lisäksi IRI:n pääomansijoituksen määrän osalta on esitetty kaksi olettamaa, eli 79 prosenttia tai 86 prosenttia.

134 Komissio selittää riidanalaisen päätöksen 19–23 perustelukappaleessa myös, miten se päätyi sisäiseen tuottoprosenttiin, joka on 25,2 prosenttia tai 26,1 prosenttia käytetystä olettamasta riippuen. Se täsmentää 22 perustelukappaleessa erityisesti, miten se määritti Alitalian arvon vuoden 2000 lopussa.

135 Tästä seuraa, etteivät komission konsultit eikä komissio ole pelkästään toistaneet aiempia laskelmiaan.

136 Lisäksi 1.6.2001 laaditusta kertomuksesta ilmenee, että komission konsultit ovat ottaneet huomioon pääomanlisäyksen vähentämisen, muiden osuuksien luovutuksen, Alitalian rakenneuudistuksen nopeuttamisen ja sen, että Alitalia otti vastuulleen varhaiseläkejärjestelmän kustannukset. He esittivät lukuina näiden uusien seikkojen vaikutukset suunnitelman pääasiallisiin taloudellisiin tietoihin.

137 Muutoin komissio ei voinut ottaa huomioon seikkoja, joista se ei ollut tietoinen vuoden 1997 päätöstä tehdessään (ks. vastaavasti asia C-482/99, Ranska v. komissio, tuomio 16.5.2002, Kok. 2002, s. I-4397, 71 kohta). Sen ei näin ollen pitänyt ottaa huomioon

vuoden 1997 päätöksen ja riidanalaisen päätöksen välistä suunnitelman toteuttamisvaihetta.

138 Johtopäätöksenä on todettava, että komissio on noudattanut EY 233 artiklaa myös tämän edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetussa tuomiossa esitetyn viimeisen kumoamisperusteen osalta.

139 Koska arvioitavat tosiseikat ovat samat kuin ne, joita tutkittiin vuoden 1997 päätöksessä, ja koska ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei ole kumonnut tutkintamenettelyä, komissio saattoi edellä 98–101 ja 137 perustelukappaleessa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti jatkaa menettelyä siitä vaiheesta alkaen, jossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen toteamat perustelujen puutteellisuus ja arviointivirheet tapahtuivat. Jotta komissio noudattaisi EY 233 artiklaa ja edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetun tuomion tuomiolauselmaa ja perusteluja, on riittävää, että se perustelee saman vähimmäistuottoprosentin valintaa kuin Iberia-päätöksessä, sisällyttää maksukyvyttömyydestä aiheutuvat kustannukset sisäisen tuottoprosentin laskelmaan ja ottaa huomioon rakenneuudistussuunnitelman viimeisen version laskiessaan vähimmäistuottoprosenttia ja sisäistä tuottoprosenttia.

140 Mikään Alitalian esittämistä väitteistä ei kyseenalaista tätä toteamusta.

141 Aluksi väitteestä, jonka mukaan komission piti aloittaa uudelleen muodollinen tutkintamenettely, koska sillä ei ollut hallussaan täydellisiä ja kiistattomia tietoja, on korostettava, että komissio oli aloittanut EY 88 artiklan 2 kohdan mukaisen muodollisen tutkintamenettelyn 9.10.1996 ja että tämä menettely päätettiin vuoden 1997 päätöksellä.

142 Koska ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi vuoden 1997 päätöksen, tällaisen toimen korvaamiseen tähtäävää menettelyä voidaan siis jatkaa juuri siitä ajankohdasta, jolloin lainvastaisuus tapahtui. Sen vuoksi, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi vuoden 1997 päätöksen, komission ei tarvinnut uusia

menettelyä ennen juuri sitä ajankohtaa, jolloin todettu lainvastaisuus tapahtui (ks. edellä 99 kohta). Käsiteltävänä olevassa asiassa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen toteamat lainvastaisuudet eivät tapahtuneet menettelyn aloittamisen aikaan.

143 Tämän jälkeen väitteestä, jonka mukaan rakenneuudistussuunnitelmaan 26.6.1997 päivätyllä versiolla tehtyjen muutosten jälkeen on välttämätöntä julkaista tiedonanto Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä ja aloittaa uudelleen muodollinen tutkintamenettely sijoittajien ja asiantuntijoiden konsultoimiseksi uudelleen, on huomautettava, ettei [EY 88] artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22.3.1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 (EYVL L 83, s. 1) missään säännöksessä säädetä menettelyn aloittamisesta uudelleen, kun alkuperäiseen suunnitelmaan on tehty muutoksia muodollisen tutkintamenettelyn aikana, vaikka tällaiset muutokset mainitaan asetuksen N:o 659/1999 7 artiklan 2 ja 3 kohdassa.

144 Lisäksi edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetusta tuomiosta, ja erityisesti sen 123, 133, 143 ja 163–167 kohdasta ilmenee, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin arvosteli komissiota siitä, ettei se perustellut tai ottanut huomioon hallussaan ja tiedossaan olleita seikkoja. Koska komissiolla oli hallussaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen edellyttämän uuden analyysin kannalta tarvittavat tiedot, ja erityisesti rakenneuudistussuunnitelmaan kesäkuussa 1997 tehdyt viimeiset parannukset (167 kohta), komissio ei ollut velvollinen aloittamaan uudelleen asian tutkintaa eikä edes täydentämään sitä sijoittajien ja asiantuntijoiden uudella konsultoinnilla tai uudella teknisellä asiantuntijalausunnolla.

145 Toisin kuin Alitalia väittää, komission ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen pyynnöstä toimittamasta asiakirjasta, jossa määritetään sen konsulteille vuoden 1997 päätöksen kumoamisen jälkeen annettu työtehtävä, ilmenee, ettei komissio antanut heidän tehtäväkseen kerätä uusia tietoja vaan täydentää heidän edeltävää kertomustaan ja saattaa se ajan tasalle sisällyttämällä maksukyvyttömyydestä aiheutuvat kustannukset sisäisen tuottoprosentin laskelmaan ja ottamalla huomioon suunnitelmaan kesäkuun 2007 viimeisessä versiossa tehtyjen muutosten mahdolliset vaikutukset sisäisen tuottoprosentin ja vähimmäistuottoprosentin laskelmaan. Komission konsul-

teille annetun työtehtävän kuvauksessa täsmennetään myös, että nämä konsultit olivat jo tehneet suurimman osan työstä, kun he olivat osallistuneet komission asiassa T-296/97 13.7.1999 toimittaman vastauskirjelmän laatimiseen.

146 Lisäksi joka tapauksessa olisi oikeuskäytännön vastaista velvoittaa komissio aloittamaan menettely uudelleen vuoden 1997 päätöksen tekemisen jälkeisten seikkojen tutkimiseksi. Sen tutkimiseksi, toimiko valtio markkinataloudessa toimivan valistuneen sijoittajan tavoin, on asetuttava sen ajankohdan tilanteeseen, jossa rahoitukselliset tukitoimet on toteutettu, valtion toiminnan taloudellisen järkevyyden arvioimiseksi ja näin ollen pidätyttävä arvioinnista, joka perustuu myöhempään tilanteeseen (ks. edellä 137 kohta).

147 Tästä seuraa, että ensimmäisen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee menettelyvirheitä, ja kolmas kanneperuste, jonka mukaan riidanalainen päätös ei ole edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetun tuomion mukainen, eivät ole perusteltuja.

C *Kanneperuste, jonka mukaan velvoitetta tehdä päätös asetuksen N:o 659/1999 4 artiklan 5 kohdassa tarkoitetussa kahden kuukauden määräajassa on laiminlyöty*

1. *Asianosaisten lausumat*

148 Alitalia väittää ensimmäisen kanneperusteensa toisessa osassa, että edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetussa tuomiossa toteutetun kumoamisen jälkeen komissiolla oli kaksi kuukautta aikaa tehdä päätös asetuksen N:o 659/1999 4 artiklan 5 kohdan mukaisesti. Komissio ei kuitenkaan noudattanut tätä velvoitetta.

149 Alitalia lisää, että oikeusvarmuuden periaatetta loukataan, jos toimielimen annetaan valita vapaasti määräaika, jonka kuluessa se panee täytäntöön tuomion, jolla kumotaan päätös valtiontukiasiassa. Tämä pätee varsinkin, kun – koska komissio ei käyttänyt oikeutta valittaa edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetusta tuomiosta – tämä tuomio oli saanut lainvoiman, jolloin Alitalia saattoi katsoa, että oikeudellinen asema oli lopullisesti selvitetty.

150 Alitalian mukaan se, ettei komissio toiminut edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetun tuomion tiedoksiantamisen ja riidanalaisen päätöksen tekemisen välisenä aikana, merkitsi lisäksi implisiittistä päätöstä riidanalaisen tuen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille asetuksen N:o 659/1999 4 artiklan 6 kohdan mukaisesti.

151 Vastauskirjelmässään Alitalia lisää, että jos oletetaan, ettei komissiolla ollut velvollisuutta aloittaa uudelleen riidanalaisen toimenpiteen muodollista tutkintamenettelyä ja että näin ollen sovellettiin asetuksen N:o 659/1999 7 artiklan 6 kohtaa, menettely kesti joka tapauksessa kokonaisuutena liian kauan. Komissiolta kesti nimittäin lähes 19 kuukautta tukisuunnitelman ilmoittamisesta lukien päätyä käsiteltävänä olevassa asiassa lopulliseen päätökseen. Vähän yli seitsemän kuukautta kului myös edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetun tuomion antamisen ja riidanalaisen päätöksen tekemisen välillä. Tällainen viivästys ei ole perusteltavissa, sillä komissio ainoastaan arvioi uudelleen tutkintamenettelyn tulokset eikä se toiminut lainkaan neljän ensimmäisen kuukauden aikana.

152 Komission mukaan lähtökohta, johon ensimmäisen kanneperusteen toinen osa perustuu, on ilmeisen virheellinen. Edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annettu tuomio ei saattanut menettelyä takaisin alustavaan vaiheeseen vaan muodollisen tutkintamenettelyn päätösvaiheeseen. Tästä seuraa komission mukaan, ettei sitä koske asetuksen N:o 659/1999 4 artiklan 5 kohdassa tarkoitettu kahden kuukauden määräaika, vaan 7 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu kahdeksantoista kuukauden määräaika, joka ei ole sitova. Käsiteltävänä olevassa asiassa vähän yli kuudentoista kuukauden kokonaiskesto, joka oli tarpeen riidanalaisen päätöksen tekemiseksi, ei ylitä viimeksi mainittua määräaikaa.

153 Lisäksi oikeuskäytännössä myönnetään toimielimelle, jonka toimi on kumottu, kohtuullinen aika kumoamistuomion panemiseksi täytäntöön. Määräaikaa, joka komissiolla oli käsiteltävänä olevassa asiassa, ei komission mukaan voida näin ollen johtaa automaattisesti asetuksen N:o 659/1999 7 artiklan 6 kohdasta. Päinvastoin on otettava huomioon uuden päätöksen tekemiseksi tarvittavien toimenpiteiden luonne ja laajuus.

154 Komission mukaan peruste, jonka Alitalia esittää vastauskirjelmässä ”kohtuullisen ajan” ylittymisestä, on uusi peruste. Koska se on esitetty liian myöhään, sitä ei komission mukaan voida tutkia, ja se on lisäksi perusteeton.

2. *Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta*

155 Yhteisöjen toimielimen velvollisuus panna täytäntöön yhteisöjen tuomioistuimen tai yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen antama kumoamistuomio perustuu EY 233 artiklaan. Yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että tämä täytäntöönpano edellyttää tiettyä määrää hallinnollisia toimenpiteitä, että se tavallisesti ei voi tapahtua välittömästi ja että toimielimellä on käytössään kohtuullinen aika, jonka kuluessa sen on pantava täytäntöön tuomio, jolla jokin sen päätöksistä on kumottu. Se, onko täytäntöönpano tapahtunut kohtuullisessa ajassa vai ei, riippuu toteutettavien toimenpiteiden laadusta sekä tapauksen satunnaisista olosuhteista (ks. asia T-73/95, Oliveira v. komissio, tuomio 19.3.1997, Kok. 1997, s. II-381, 41 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

156 Käsiteltävänä olevassa asiassa vähän yli seitsemän kuukautta kului edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetun tuomion antamisen ja riidanalaisen päätöksen tekemisen välillä. Tätä aikaa ei voida pitää liiallisena käytännön toimenpiteiden toteuttamiseksi edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetun tuomion vuoksi, mikä tapahtuu erityisesti soveltamalla saatavilla olevien tietojen perusteella uudelleen

markkinataloudessa toimivan yksityisen sijoittajan kriteeriä – mikä edellyttää syvällistä taloudellista analyysiä.

157 Jäsenvaltioiden suunnittelemien uusien tukien valvomiseksi EY 88 artiklassa erotetaan toisistaan alustava tutkintavaihe ja muodollinen tutkintavaihe. EY 88 artiklan 3 kohdan mukaisen tukien alustavan tutkintavaiheen tarkoituksena on ainoastaan antaa komissiolle riittävä pohdinta- ja tutkinta-aika, jotta se voisi muodostaa alustavan käsityksen sille ilmoitetuista tukisuunnitelmista ja ilman, että syvällisempi tutkimus olisi tarpeen, päätellä, että tukisuunnitelmat soveltuvat yhteen perustamissopimuksen kanssa tai että on päinvastoin todettava, että niiden sisällön perusteella tätä yhteensoveltuvuutta on pidettävä kyseenalaisena (asia 120/73, Lorenz, tuomio 11.12.1973, Kok. 1973, s. 1471, Kok. Ep. II, s. 177, 3 kohta ja asia C-204/97, Portugali v. komissio, tuomio 3.5.2001, Kok. 2001, s. I-3175, 34 kohta). Kun otetaan huomioon jäsenvaltion intressi saada nopea ratkaisu, alustavaa tutkintaa on lähtökohtaisesti pidettävä kiireellisenä ja sille on tämän vuoksi asetettu kahden kuukauden ehdoton määräaika siitä, kun komissio on saanut täydellisen ilmoituksen (em. asia Lorenz, tuomion 4 kohta ja asia C-334/99, Saksa v. komissio, tuomio 28.1.2003, Kok. 2003, s. I-1139, 49 ja 50 kohta).

158 EY 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu muodollinen tutkintamenettely on puolestaan välttämätön, jos komissio ei ole alustavan tutkinnan vaiheen päättyessä vakuuttunut siitä, että suunnitelmassa ei ole kysymys tuesta tai että suunnitelma soveltuu yhteismarkkinoille, vaikka siinä olisikin kyse tuesta. Muodollisen tutkintamenettelyn tarkoituksena on siis yhtäältä mahdollistaa se, että komissio saa kattavat tiedot asiaan liittyvistä seikoista hankkimalla – kuten sen velvollisuuksiin kuuluu – kaikki tarpeelliset selvitykset ennen lopullisen päätöksen tekemistä, ja toisaalta suojella sellaisten kolmansien tahojen oikeuksia, joita asia mahdollisesti koskee, antamalla niille mahdollisuus tulla kuulluksi (asia T-171/02, Regione autonoma della Sardegna v. komissio, tuomio 15.6.2005, Kok. 2005, s. II-2123, 32 kohta).

159 Käsiteltävänä olevassa asiassa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, ettei komission tarvinnut aloittaa koko menettelyä alusta ja mennä sitä vaihetta, jossa todettu lainvastaisuus tapahtui, eli muodollisen tutkintamenettelyn loppuvaihetta pidemmälle (ks. edellä 97–144 kohta).

160 Muodollista tutkintamenettelyä on asetuksen N:o 659/1999 voimaantulosta 16.4.1999 lähtien koskenut ohjeellinen 18 kuukauden määräaika, joka alkaa kyseisen menettelyn alkamisesta. Koska tämä asetuksen N:o 659/1999 7 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika on ainoastaan ohjeellinen, käsiteltävänä olevassa asiassa on tutkittava, ilmeneekö muodollisen tutkintamenettelyn kulusta, ettei komissio ole noudattanut kohtuullista määräaikaa tai että se on toiminut liian myöhään (ks. vastaavasti edellä 158 kohdassa mainittu asia Regione autonoma della Sardegna v. komissio, tuomion 56 ja 57 kohta).

161 Komissio päätti kuitenkin aloittaa EY 88 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn 9.10.1996 ja teki vuoden 1997 päätöksen 15.7.1997. Sen jälkeen, kun ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin oli kumonnut vuoden 1997 päätöksen edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I 12.12.2000 antamallaan tuomiolla, komissio teki riidanalaisen päätöksen 18.7.2001. Tästä ilmenee, että muodollinen tutkinta kesti vähän yli yhdeksän kuukautta ennen kumoamistuomiota ja vähän yli seitsemän kuukautta kumoamistuomion jälkeen. Näin ollen muodollisen tutkinnan kokonaiskesto ei ylitä asetuksessa N:o 659/1999 asetettua määräaikaa.

162 Alitalia ei voi myöskään päätellä, että luottamuksensuojan periaatetta olisi loukattu, pelkästään sen perusteella, ettei edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetusta tuomiosta ole valitettu. Tässä tuomiossa ei nimittäin suljettu pois mahdollisuutta tehdä riidanalaista päätöstä uudelleen. Lisäksi aika, jonka kuluessa komission piti toteuttaa tämän tuomion edellyttämät käytännön toimenpiteet, oli pidempi kuin kaksi kuukautta, jossa sen piti valittaa kyseisestä tuomiosta.

163 Tämän vuoksi on todettava, että myös ensimmäisen kanneperusteen toinen osa, joka koskee menettelyvirheitä, on hylättävä.

D *Kanneperuste, jonka mukaan puolustautumisoikeuksia on loukattu*

1. *Asianosaisten lausumat*

164 Alitalia väittää, että riidanalainen päätös on lainvastainen, koska komissio loukkasi vakavasti sen puolustautumisoikeuksia. Puolustautumisoikeuksien tärkeyden valtiontukiasioissa on vahvistanut nimenomaisesti yhteisöjen tuomioistuin, joka on erityisesti myöntänyt, että valtiontuen saajat voivat vedota puolustautumisoikeuksien suojaan.

165 Alitalia väittää, että joka tapauksessa tuensaajalla on oltava oikeus esittää huomautuksia.

166 Huolimatta tätä koskevista pyynnöistä Alitalialle ei sen omien sanojen mukaan annettu lainkaan mahdollisuutta ilmaista kantaansa siitä, oliko tarkoituksenmukaista tehdä uusi päätös vuoden 1997 päätöksen kumoamisen jälkeen, tai tällaisen päätöksen sisällöstä. Italian viranomaisten ja Alitalian välillä ei ollut vuoropuhelua komission konsulttien kertomuksen osalta. Kaikkien menettelyllisten takeiden noudattaminen

olisi kuitenkin edellyttänyt sitä, ettei komissio olisi ollut velvollinen toistamaan vuoden 1997 päätöksessä esittämäänsä kantaa.

167 Komissio lähti siitä toteamuksesta, että hallinnollinen menettely valtiontukiasiassa on avoinna ainoastaan kyseessä olevaa jäsenvaltiota vastaan, ja päätteli sen perusteella, että ainoastaan jäsenvaltio saattoi vedota varsinaisiin puolustautumisoikeuksiin.

168 Joka tapauksessa Alitalian oikeus esittää huomautuksia taattiin vuodesta 1996 lähtien julkaisemalla päätös aloittaa muodollinen tutkintamenettely. Komission mukaan tämän julkaisemisen jälkeen Alitalia tosiasiallisesti esitti kantansa. Se saattoi puolustaa väitteitään myös vuoden 1997 päätöksestä nostamassaan kumoamiskanteessa. Koska tutkintamenettelyn kohde oli edelleen sama edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetun tuomion jälkeen ja koska tosiseikat, joihin komissio tukeutuu riidanalaisessa päätöksessä, ovat täysin samat kuin vuoden 1997 päätöksen sisältämät tosiseikat, komissio katsoo, ettei ollut tarpeen pyytää Alitaliaa esittämään huomautuksiaan uudelleen.

2. *Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta*

169 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan puolustautumisoikeuksien kunnioittaminen missä tahansa menettelyssä, jota käydään tiettyä henkilöä vastaan ja joka saattaa päättyä tälle vastaiseen päätökseen, on yhteisön oikeuden perustavanlaatuinen periaate, jota on noudatettava nimenomaisten säännösten tai määräysten puuttumisesta huolimatta. Tämä periaate edellyttää, että yritykselle, jota asia koskee, on annettava jo hallinnollisen menettelyn aikana mahdollisuus esittää näkemyksensä komission esittämien tosiseik-

kojen, väitteiden ja olosuhteiden paikkansapitävyydestä ja merkityksestä (ks. yhdistetyt asiat T-228/99 ja T-233/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale ja Land Nordrhein-Westfalen v. komissio, tuomio 6.3.2003, Kok. 2003, s. II-435, 121 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

170 Valtiontukia koskeva hallinnollinen menettely aloitetaan kuitenkin ainoastaan kyseistä jäsenvaltiota vastaan. Tuensaajana olevaa yritystä ja tukia myöntäviä alueellisia yksiköitä sekä tuensaajien kilpailijoita pidetään tässä menettelyssä ainoastaan henkilöinä, joita asia koskee (ks. edellä 169 kohdassa mainitut yhdistetyt asiat Westdeutsche Landesbank Girozentrale ja Land Nordrhein-Westfalen v. komissio, tuomion 122 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

171 Lisäksi vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komission on EY 88 artiklan 2 kohdan mukaisessa tutkimisvaiheessa varattava niille, joita asia koskee, tilaisuus esittää huomautuksensa. Tämän velvollisuuden osalta yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että ilmoituksen julkaiseminen Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä on asianmukainen keino ilmoittaa menettelyn aloittamisesta kaikille niille, joita asia koskee; yhteisöjen tuomioistuin on kuitenkin täsmentänyt, että tiedonannolla pyritään ainoastaan saamaan niiltä, joita asia koskee, kaikki sellaiset tiedot, jotka voivat auttaa komissiota sen tulevassa tehtävässä (ks. edellä 169 kohdassa mainitut yhdistetyt asiat Westdeutsche Landesbank Girozentrale ja Land Nordrhein-Westfalen v. komissio, tuomion 123 ja 124 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

172 Tämän oikeuskäytännön mukaan niiden, joita asia koskee, tehtävänä on pääasiallisesti toimia komission tiedonlähteenä EY 88 artiklan 2 kohdan nojalla aloitetussa hallinnollisessa menettelyssä. Näin ollen niillä, joita asia koskee, on ainoastaan oikeus osallistua hallinnolliseen menettelyyn siinä määrin kuin yksittäistapaukseen liittyvissä olosuhteissa on tarkoituksenmukaista, eivätkä ne suinkaan voi vaatia sellaisia puolustautumisoikeuksia, jotka on myönnetty niille henkilöille, joita vastaan menettelyä käydään (ks. edellä 169 kohdassa mainitut yhdistetyt asiat Westdeutsche Landesbank Girozentrale ja Land Nordrhein-Westfalen v. komissio, tuomion 125 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

173 Koska Alitalia ei voi vedota sellaisiin puolustautumisoikeuksiin, jotka on myönnetty niille henkilöille, joita vastaan menettelyä käydään, tämän oikeuskäytännön perusteella on tutkittava, onko se saanut osallistua hallinnolliseen menettelyyn siinä määrin kuin käsiteltävänä olevaan asiaan liittyvissä olosuhteissa on tarkoituksenmukaista.

174 Tältä osin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa (22–31 kohta) esittämistä toteamuksista ilmenee, että Italian viranomaiset ja Alitalia ovat osallistuneet tiiviisti riidanalaisen tuen tutkintaan ennen vuoden 1997 päätöksen tekemistä, jonka riidanalainen päätös korvaa sen jälkeen, kun vuoden 1997 päätös on kumottu. Lisäksi komission piti perustaa uuden analyysinsä yksinomaan tietoihin, jotka sillä oli hallussaan aiemmin (ks. edellä 137 kohta) ja joihin sekä Italian tasavalta että Alitalia olivat jo ottaneet kantaa, joten niitä ei ollut tarpeen kuulla uudestaan. Kolmansien osapuolten, joita asia koskee, oikeus esittää huomautuksensa taattiin julkaisemalla tiedonanto 16.11.1996 päivätyssä Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä (EYVL C 346, s. 13), eikä asetuksen N:o 659/1999 mikään säännös velvoita tarjoamaan niille tätä mahdollisuutta uudelleen, kun alkuperäistä toimenpidettä muutetaan tutkinnan aikana.

175 Erityisesti väitteestä, joka koskee komission konsulttien 1.6.2001 laatimaa kertomusta, on todettava, että vaikka käsiteltävänä olevan asian olosuhteissa olisi katsottava, että Italian viranomaisia olisi pitänyt kuulla tämän kertomuksen osalta, edellä 169 kohdassa mainituissa yhdistetyissä asioissa Westdeutsche Landesbank Girozentrale ja Land Nordrhein-Westfalen vastaan komissio annetun tuomion mukaisesti tästä ei voida päätellä, että sama velvoite olisi ulotettava koskemaan kolmansia osapuolia, joita asia koskee. Viimeksi mainittujen tehtävänä on pääasiallisesti toimia tiedonlähteenä, eivätkä ne voi vedota sellaisiin puolustautumisoikeuksiin, jotka on myönnetty niille henkilöille, joita vastaan menettelyä käydään (ks. edellä 172 kohta).

176 Kuten edellä 145 kohdasta ilmenee, komission konsulteilleen antama hyvin rajoitettu työtehtävä, joka muodostui ainoastaan heidän edeltävän kertomuksensa saattamisesta ajan tasalle ottaen huomioon edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetun tuomion perustelut, oli ”[antaa] komissiolle ainoastaan teknistä apua” (riidanalaisen päätöksen kymmenes perustelukappale) sen analysoidessa ja arvioidessa jo hallussaan

olleita tietoja, minkä myös komission jokin yksikkö olisi voinut tehdä. Riidanalaisen päätöksen perustelukappaleissa, joissa arvioidaan riidanalaista pääomanlisäystä oikeudellisesti, ei viitata nimenomaisesti 1.6.2001 päivättyyn kertomukseen. Tätä kertomusta ei näin ollen voida pitää riidanalaisen päätöksen perustelujen olennaisena osana.

177 Edellä esitetyn perusteella toinen kanneperuste on hylättävä.

E *Kanneperuste, jonka mukaan EY 87 ja EY 88 artiklaa on rikottu ja sovellettu väärin*

178 Alitalia väittää, että komission riidanalaisessa päätöksessä tekemät virheet koskevat suurelta osin juuri niiden virheiden korjaamista, jotka ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin yksilöi edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa. Esitettyään muutamia alustavia huomioita yksityisen sijoittajan kriteeristä Alitalia riitauttaa yhtäältä vähimmäistuottoprosentin ja toisaalta sisäisen tuottoprosentin määrittämisen.

1. *Vähimmäistuottoprosentin määrittäminen*

179 Tältä osin Alitalia riitauttaa sen, että siihen on sovellettu Iberia-päätöksessä käytettyä vähimmäistuottoprosenttia, sen, ettei rakenneuudistussuunnitelman viimeistä versiota ole otettu huomioon, ja turvautumisen virheellisiin olettamiin.

a) Se, että Alitaliaan on sovellettu Iberia-päätöksessä käytettyä vähimmäistuottoprosenttia

Asianosaisten lausumat

180 Alitalia arvostelee komissiota siitä, ettei se vertaillut Alitalian tilannetta huolellisesti Iberian tilanteeseen, johon se viittaa perustellakseen 30 prosentin vähimmäistuottoprosentin. Alitalian mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hylkäsi komission riidanalaisen päätöksen 30 ja 31 perustelukappaleessa esittämät perustelut jo edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa.

181 Alitalia väittää lisäksi, että nämä perustelut ovat virheellisiä. Alitalia ja Iberia eivät ole kooltaan toisiinsa verrattavissa olevia yhtiöitä. Pääomanlisäykset ovat näissä tapauksissa huomattavan samankaltaisia ainoastaan siksi, että komissio ei ottanut huomioon erästä espanjalaisen yhtiön saamaa pääomanlisäystä. Alitalian mukaan on ilmeisen virheellistä väittää, että mitä suurempi pääomanlisäys on, sitä suurempi on riski. Toteamuksessa, jonka mukaan molemmat yhtiöt toimivat markkinoilla, jotka eivät ole maantieteellisesti keskellä Eurooppaa, ei oteta huomioon Pohjois- ja Keski-Italian maantieteellistä asemaa. Iberia ei saanut aikaan varsinaista työehtosopimusta yksikkökohtaisten kustannusten alentamiseksi, vaan hyötyi ainoastaan rajoitetusta ja lyhytaikeisesta järjestelystä, kun taas Alitalia teki kekseliään ja pitkäaikaisen sopimuksen, jossa sovittiin myös työtekijöiden osakeomistuksesta heidän laajemman osallistumisensa takaamiseksi. Espanjan siviili-ilmailualan vapauttaminen merkitsi Iberialle uhkaa, koska sen muille yhtiöille tarjoamat maapalvelut oli vapautettu, kun taas Italian siviili-ilmailualan vapauttaminen tarjosi Alitalialle mahdollisuuden kehittää tämän toiminta-alan hanketta omaan lukuunsa (self handling). Malpensan (Italia) lentokenttää koskevat hankkeet eivät muodosta riidanalaisen suunnitelman taloudellisten ja rahoituksellisten näkymien olennaista osaa. Alitalia ei myöskään ymmärrä, miten se, ettei se ole etuoikeutetussa asemassa tiettyjen yhteyksien osalta, olisi riskitekijä, joka voi vaikuttaa vähimmäistuottoprosenttiin. Iberian suhteet työntekijöihinsä, jotka olivat jatkuvasti lakossa, olivat erilaiset kuin Alitalian suhteet työntekijöihinsä. Italian siviili-ilmailualan vapauttamisen vaikutukset oli otettu riidanalaisessa

suunnitelmassa huomioon asianmukaisesti ja ilman liiallista optimismia. Alitalian mukaan ei ole totuudenmukaista väittää, että Espanjan markkinoiden vapauttamisen vaikutuksia Iberian markkinaosuuksiin oli mahdollista arvioida täysimääräisesti jo silloin, kun komissio teki Iberia-päätöksen.

182 Lopuksi riidanalaisen päätöksen 32 perustelukappaleessa tehty viittaus Continental Airlinesiin, Air Partnersiin ja Air Canadaan on Alitalian mukaan täysin asiaan liittymätön.

183 Komissio puolestaan katsoo, että Iberiaa ja Alitaliaa voidaan verrata toisiinsa siltä osin kuin ne ovat molemmat keskisuuria yrityksiä ja arvoltaan samankaltaisia. Alitalia kärsii erityisesti siitä heikkoudesta, ettei sillä ole millään markkinoilla vastaavaa erityisasemaa kuin Iberialla on Latinalaisen Amerikan markkinoilla. Lisäksi työntekijöiden tyytyväisyyden näkökulmasta Alitalian tilanne on komission mukaan Iberian tilannetta hankalampi. Alitalian tapauksessa on lisäksi otettava huomioon vuonna 1997 tapahtuneen Italian markkinoiden vapauttamisen läheisyyden aiheuttama epävarmuus.

184 Lopuksi komissio väittää, että Alitalia käytti harhaanjohtavasti hyväkseen tapausta, jossa Air Canada ja Air Partners sijoittivat Continental Airlinesiin.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

185 Ensiksi on muistutettava, että kun komissio arvioi sitä, onko sijoitus yksityisen sijoittajan toimintaan perustuvan arviointiperusteen mukainen, kyseessä on monitahoinen taloudellinen arviointi. Komissiolla on toteuttaessaan toimen, joka merkitsee

näin monitahoista taloudellista arviointia, laaja harkintavalta, ja vaikka kyseisen toimen tuomioistuinvalvonta on lähtökohtaisesti kokonaisvaltaista sen osalta, kuuluuko tietty toimenpide perustamissopimuksen 92 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, tämä valvonta kohdistuu ainoastaan siihen, että menettelyä ja perustelemista koskevia sääntöjä on noudatettu, että riidanalaisen ratkaisun perustana olevat tosiseikat pitävät asiallisestikin paikkansa, että tällaisten seikkojen arvioinnissa ei ole tapahtunut ilmeistä arviointivirhettä ja että harkintavaltaa ei ole käytetty väärin. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tehtävänä ei missään tapauksessa ole korvata päätöksen tekijän taloudellista arviointia omalla arvioinnillaan (ks. edellä 8 kohdassa mainittu asia Alitalia I, tuomion 105 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

186 Toiseksi on huomautettava, että edellä 106–112 kohdassa esitetystä analyysistä seuraa, että edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetussa tuomiossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei ole kyseenalaistanut Alitalian ja Iberian välistä vertailua periaatteellisella tasolla. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ainoastaan totesi perustelujen olevan tältä osin puutteelliset. Alitalia väittää näin ollen virheellisesti, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin olisi jo hylännyt riidanalaisen päätöksen 30 ja 31 perustelukappaleessa esitetyt vertailua koskevat seikat.

187 Asianosaisten käsiteltävänä olevassa asiassa esittämiä väitteitä on arvioitava näiden seikkojen valossa.

188 Riidanalaisen päätöksen 30 perustelukappaleessa komissio esittää useita Iberialle ja Alitalialle yhteisiä piirteitä. Molempien yhtiöiden liikevaihto on noin 4 miljardia euroa, ne toimivat samalla liiketoiminnan alalla, joka yhteisön vaikutuksesta on vapautumassa kilpailulle, niiden kansalliset markkinat eivät sijaitse maantieteellisesti keskellä Eurooppaa ja ne ovat säännöllisesti kirjanneet tappioita pääomanlisäystä, jonka molemmat ovat saaneet, edeltäneinä vuosina. Lisäksi pääomanlisäyksen ajankohtana ne olivat molemmat erittäin vaikeassa taloudellisessa tilanteessa, jolle oli ominaista suuri velkaantumisaste ja omien varojen kutistuminen käytännössä olemattomiin.

Riidanalaisen päätöksen 31 perustelukappaleessa komissio toteaa lisäksi, että sijoittajan näkökulmasta molempien yritysten suhteet työntekijöihinsä saattoivat vaikuttaa hyvin samankaltaisilta.

189 Alitalia kiistää kuitenkin monet näistä seikoista.

190 Ensiksi siitä, ettei tiettyjä Alitalian esittämiä numerotietoja voida vertailla, on todettava, että Iberia ja Alitalia ovat, kuten Alitalia myöntääkin, keskisuuria lentoyhtiöitä verrattuna suuriin ja pieniin lentoyhtiöihin. Vastauksessaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tältä osin esittämään kirjalliseen kysymyksen komissio esitti useita eurooppalaisten lentoyhtiöiden yhdistyksen, Association of European Airlinesin (AEA), taulukoita. Niistä ilmenee, että liikevaihdon, tarjottujen matkustajapaikkakilometrien ja myytyjen matkustajakilometrien osalta Alitalia ja Iberia sijoittuvat samaan keskihaarukkaan.

191 Istunnossa asianosaiset eivät riitauttaneet komission esittämiä Alitalian ja Iberian konsolidoituja liikevaihtoja ja vahvistivat, että nämä tiedot ovat verrattavissa keskenään, mikä on mainittu istuntopöytäkirjassa.

192 Toiseksi sen osalta, että Alitalia kiistää, että molemmat yhtiöt toimisivat markkinoilla, jotka eivät sijaitse maantieteellisesti keskellä Eurooppaa, on huomautettava, että tämä väite perustuu lähinnä toteamukseen, jonka mukaan Italian keski- ja pohjoisosien ei voida katsoa sijaitsevan muualla kuin keskellä Eurooppaa. Italian kansalliset markkinat kattavat kuitenkin Italian koko alueen eikä pelkästään maan pohjoisosaa, joten vertailua ei voida tehdä vertailemalla maantieteellisesti Pohjois-Italiaa ja Espanjan koko aluetta.

193 On lisäksi kiistatonta, että Espanjan ja Italian maantieteellinen sijainti Euroopassa on toisiinsa verrattava, koska niiden kansalliset markkinat eivät sijaitse keskellä Eurooppaa.

194 Kolmanneksi sen riitauttaminen, että molempien yritysten suhteet työntekijöihinsä ovat samankaltaiset, ei ole perusteltua. Yhtäältä Alitalia ei kiistä ”lentoyhtiöissä pääomansiirtojen toteuttamista edeltävinä vuosina esiintyn[yttä] sosiaalis[ta] liikehdintää” (riidanalaisen päätöksen 31 perustelukappale). Molempien yhtiöiden historiat olivat siis tältä osin verrattavissa keskenään ja saattoivat vaikuttaa sijoittajaan, kuten komissio huomautti riidanalaisessa päätöksessä. Toisaalta kun kyse on tulevaisuudesta, vaikka Alitalia tuo esiin pitkäaikaisen työehtosopimuksensa, se tekee näin vertaillakseen sitä, ei Iberian toimimattomuuteen vaan sen ”rajalliseen ja lyhytaikaiseen toimeen”. Tämä eroavaisuus, joka johtui siis lähinnä tulevaisuuden osalta toteutettujen toimien kestosta, ei voi merkitä sitä, että olisi ilmeisen virheellisestä katsoa, että ”sijoittajan kannalta yhtiöitä yhdistävä tekijä on myös niiden sosiaalinen tilanne”.

195 Toiseksi riidanalaisen päätöksen 30 ja 31 perustelukappaleessa komissio tuo esiin myös seikkoja, joiden osalta yhtiöiden riskit ovat erilaiset, mutta toteaa, että jotkut niistä tulevat kompensoiduiksi.

196 Yhtäältä riidanalaisen päätöksen 30 perustelukappaleesta ilmenee, että kyseessä olevat pääomanlisäykset ovat selvästi erisuuruiset, eli Alitalian osalta 1,42 miljardia euroa ja Iberian osalta 0,522 miljardia euroa, mikä komission mukaan lisää Alitalian pääomanlisäykseen liittyviä riskejä.

197 Vaikka tältä osin on kiistatonta, kuten Alitalia toteaa, että Iberia on saanut kaksi pääomanlisäystä, yhden vuonna 1992 ja toisen vuonna 1995, komissio lausui Iberia-päätöksessä ainoastaan toisesta, 0,522 miljardin euron suuruisesta pääomanlisäyksestä,

ja vahvisti vähimmäistuottoprosentiksi 30 prosenttia tämän toimen osalta. Käsiteltävänä olevassa asiassa toimi koskee 1,42:ta miljardia euroa. Näin ollen ei voida pitää ilmeisen virheellisenä todeta, että Alitalian tapauksessa toimen riskit sijoittajalle olivat lähtökohtaisesti suuremmat.

198 Toisaalta riidanalaisen päätöksen 31 perustelukappaleesta ilmenee, että Iberian tuottavuus on alempi kuin Alitalian ja että espanjalaisyhtiö kärsii tietyistä Espanjan maahuolintapalvelujen vapautumiseen liittyvistä epävarmuustekijöistä. Iberialla on kuitenkin merkittävä asema Euroopan ja Latinalaisen Amerikan välisten reittien markkinoilla. Alitalian tilanteeseen vaikuttavat puolestaan kahtalaiset epävarmuustekijät, jotka liittyvät sen kehitysnäkymiin Malpensassa ja Italian siivili-ilmailun sisämarkkinoiden vapautumisen vaikutuksiin.

199 Alitalia toteaa kuitenkin, ettei se ymmärrä, miten se, ettei sillä ole erityisasemaa tietyillä reiteillä, voi muodostaa riskitekijän.

200 Tältä osin on todettava yhtäältä, ettei tällaisella väitteellä, joka sitä paitsi ei ole komission riidanalaisessa päätöksessä esittämien toteamusten mukainen, voida perustella ilmeistä arviointivirhettä. Alitalia ei ole kiistänyt sitä, ettei se ole erityisasemassa tietyillä reiteillä, eikä kiistänyt Iberian erityisasemaa kyseessä olevilla reiteillä. Toisaalta komissio selittää kirjelmissään, että Iberia toimi Latinalaisen Amerikan osalta markkinoilla, joilla sillä oli vakaa kaupallinen strategia, joten sen tulevaisuus oli vähemmän epävarma, eli sen osalta riski oli pienempi. Näkemys, jonka mukaan lentoyhtiön erityisasema tietyillä reiteillä voi tuottaa etua, joka pienentää sitä koskevaa riskitekijää, ei ole ilmeisen virheellinen.

201 Espanjan maahuolintapalvelujen markkinoiden vapautumisen vaikutusten osalta on todettava, ettei komissio kiistä näitä, mutta se korostaa, että maahuolintapalvelut muodostavat kuitenkin vain 13 prosenttia Iberian liikevaihdosta ja tätäkin pienemmän osuuden koko yhtymän liikevaihdosta (riidanalaisen päätöksen 31 perustelukappale). Alitalia ei riitauta tätä prosenttiosuutta. Näin ollen tältä osin ei voida todeta ilmeistä arviointivirhettä.

202 Italian siviili-ilmailumarkkinoiden vapauttamisen osalta on huomautettava, ettei Alitalia kiistä sen vaikutuksia, mutta se toteaa ottaneensa ne huomioon suunnitelmassaan. Pelkästään tämä seikka ei voi poistaa tämän vapauttamisen aiheuttamaa riskiä sijoittajan näkökulmasta eikä näin ollen myöskään kieltää sen huomioon ottamista määritettäessä vähimmäistuottoprosenttia. On myös todettava, että Espanjan siviili-ilmailumarkkinoiden vapauttaminen oli aloitettu ennen Italian markkinoiden vapauttamista. Näin ollen komissio on oikeutetusti katsonut, että se saattoi jo arvioida tämän vapauttamisen vaikutuksia Iberiaan, kun taas Italian kansallisten markkinoiden avaaminen oli vuonna 1997 vielä erittäin satunnaista.

203 Malpensan lentokenttää koskevien väitteiden osalta Alitalia myönsi vastauskirjelmässään, kiistettyään sen ensin kanteessa, että vaihtoyhteyksiin käytettävä Malpensan lentokenttä oli yhtiön kehityksen kannalta olennainen strateginen tekijä.

204 Lisäksi edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetusta tuomiosta ilmenee, että ”kehittämisvaihe puolestaan perustui pääasiassa Malpensan jatkoyhteysalueen käyttöönottoon vuodesta 1998 alkaen” (12 kohta). Vaihtoyhteyksiin käytettävä Malpensan lentokenttä on myös yksi ”avainseikoista”, jotka mainitaan Alitalian asiakirjassa, johon samassa tuomiossa viitataan (120 kohta).

205 Näin ollen ei voida kiistää, että vaihtoyhteyksiin käytettävän Malpensan lentokentän kehittäminen oli olennainen osa Alitalian rakenneuudistussuunnitelmaa. Se, että Alitalia saattoi ottaa laskelmissaan huomioon tämän vaihtoyhteyksiin käytettävän lentokentän (hub) kehittämisen positiiviset vaikutukset ainoastaan suunnitelman kahden viimeisen vuoden osalta, ei voi poistaa sijoittajien mielistä tämän toimenpiteen sisältämää riskiä eikä siis kieltää sen huomioon ottamista vähimmäistuottoprosenttia määritettäessä. Myöskään ei voida kiistää sitä, että tämä riski koski ainoastaan Alitaliaa eikä Iberiaa.

206 Yhteenvetona on todettava, ettei tämä tutkinta ole paljastanut komission tehneen ilmeistä arviointivirhettä, kun se vertasi Alitalian tilannetta Iberian tilanteeseen. Näiden lentoyhtiöiden tilanteiden samankaltaisuudesta seuraa, että komissio saattoi tekemättä ilmeistä virhettä käyttää käsiteltävänä olevassa asiassa 30 prosentin suuruista vähimmäistuottoprosenttia, joka on sama kuin se, jota se käytti Iberia-tapauksessa. Joka tapauksessa on korostettava, että näiden yhtiöiden vertailu toteutetaan ainoastaan lisäyksenä niihin perusteluihin, joilla vähimmäistuottoprosentiksi määritetään 30 prosenttia, tai näiden perustelujen vahvistuksena.

207 Vastauksena siihen, että Alitalia riitauttaa komission riidanalaisen päätöksen 32 perustelukappaleessa tekemän viittauksen Continental Airlinesiin, on vielä lisättävä, että verratessaan Alitalian tilannetta tämän amerikkalaisen yhtiön tilanteeseen komissio ottaa huomioon ajanjakson, joka ulottuu marraskuuhun 1998 saakka. Kyse on näin ollen seikoista, joista se ei ollut tietoinen tehdessään vuoden 1997 päätöstä. Komissio ei kuitenkaan voi perustaa arviointiaan myöhempään tilanteeseen (ks. edellä 137 kohta).

208 Näin ollen on katsottava, ettei riidanalaisen päätöksen 32 perustelukappaleessa tehdyllä viittauksella amerikkalaiseen Continental Airlines -yhtiöön ole merkitystä, ilman, että olisi tarpeen tutkia tähän liittyviä Alitalian väitteitä. Se, ettei tällä ylimääräisellä ja puhtaasti vahvistavalla maininnalla ole merkitystä, ei voi kuitenkaan vaikuttaa komission perusteluihin eikä riidanalaisen päätöksen laillisuuteen.

b) Se, ettei suunnitelman viimeisen version vaikutusta vähimmäistuottoprosentin laskentaan otettu kunnolla huomioon

Asianosaisten lausumat

209 Alitalia huomauttaa, että komissio myöntää riidanalaisen päätöksen 27 perustelukappaleessa, että rakenneuudistussuunnitelmaan kesäkuussa 1997 tehdyt viimeiset muutokset ”vähentävät – – toimintaan liittyviä riskejä”. Alitalian mukaan komission olisi tämän toteamuksen vuoksi pitänyt vahvistaa alempi vähimmäistuottoprosentti kuin se, joka oli vahvistettu aiemmin.

210 Alitalia lisää, että yritykseen tehtävän sijoituksen riskin ja siitä seuraavan vähimmäistuottoprosentin arvioimiseksi analysoijat ottavat huomioon yrityksen rahoitustilanteen sen omiin varoihin nähden. Tämän tekijän muuttamiseksi rahoituksellisen riskin tehokkaaksi tunnusluvuksi on kuitenkin välttämätöntä verrata sen velkojen ja omien varojen suhdetta (gearing) verrattavissa olevien yritysten keskimääräiseen velkaantumisasteeseen. Koska Alitalian gearing oli verrattavissa sen tärkeimpien kilpailijoiden gearingiin, se ei Alitalian mukaan voi, toisin kuin komissio katsoi riidanalaisen päätöksen 28 perustelukappaleessa, olla yksi niistä seikoista, jotka voivat mahdollisesti edellyttää suurempaa vähimmäistuottoprosenttia kuin se, jota tavallisesti sovelletaan alan sijoituksiin.

211 Komissio väittää, ettei ole asianmukaista verrata Alitalian gearing-arvoa rakenneuudistussuunnitelman päättyessä vuonna 2000 muiden yhtiöiden gearing-arvoon, kuten Alitalia tekee.

212 Komissio väittää, että riidanalaisen päätöksen 28 perustelukappaleessa se tuo esiin sen, etteivät suunnitelmaan tehdyt viimeiset muutokset vaikuta gearing-arvoon ja sen merkitykseen niiden seikkojen kokonaisuudessa, joita yksityinen sijoittaja arvioi tehdessään sijoituspäätöstään.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

213 Komissio toteaa riidanalaisen päätöksen 27 perustelukappaleessa, että Alitalian rakenneuudistussuunnitelman viimeinen versio vähentää toimenpiteeseen liittyviä riskejä ja lisää pääomanlisäyksen kannattavuutta. Se katsoo kuitenkin, että suunnitelman sisältämät muutokset ”ovat kuitenkin varsin marginaalisia ja selvästi vaatimattomampia kuin Italian viranomaisten helmikuussa 1997 tekemät ensimmäiset muutokset”.

214 On huomautettava (ks. edellä 125–136 kohta sekä riidanalaisen päätöksen 10 ja 27 perustelukappale), että komissio arvioi näiden muutosten vaikutusta lukumääräisesti ja käytti tässä yhteydessä laskelmia, jotka sen konsultit toteuttivat 1.6.2001 päivätyssä kertomuksessaan, joka on vastineen liitteenä. Alitalia ei esitä näiden laskelmien osalta yhtään täsmällistä aineellista väitettä.

215 Riidanalaisen päätöksen 28 perustelukappaleessa komissio toteaa seuraavaa:

”Sen enempää Alitalian velkaantuneisuusaste kuin velkojen ja omien varojen suhdekaan (omavaraisuusaste) eivät vuonna 2000 muuttuneet merkittävästi. Sijoittajan kannalta juuri viimeksi mainitut tiedot ovat olennaisia arvioitaessa mahdolliseen rahoitustoimeen liittyviä riskejä. Rakenneuudistussuunnitelmaan kesäkuussa 1997 tehdyt muutokset eivät siis ole vaikuttaneet juuri millään tavoin pelkästään

taloudellisten arviointiperusteiden mukaan toimivan sijoittajan arvioihin, koska edellä kuvatut toimintaan liittyvät riskit ovat säilyneet ennallaan.”

216 Asianosaisten ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjallisiin kysymyksiin antamista vastauksista ilmenee, ettei Alitalia kiistä sitä, että suunnitelman viimeisessä versiossa gearing ei ollut muuttunut merkittävästi, vaan väittää, ettei tällainen muuttuminen ollut tarpeen, sillä sen gearing oli alan keskiarvon mukainen.

217 Komissio ei näin ollen tehnyt ilmeistä arviointivirhettä, kun se totesi, että vuoden 2000 osalta gearing ei ollut muuttunut merkittävästi. Se, että Alitalian gearing saattoi olla, kuten se väittää, alan keskiarvon mukainen, ei muuta tätä toteamusta.

218 Tämän vuoksi Alitalia ei ole osoittanut, ettei komissio olisi ottanut vakavasti huomioon rakenneuudistussuunnitelman viimeisen version vaikutusta vähimmäistuottoprosentin määrittämiseen.

c) Virheellisten lähtökohtien huomioon ottaminen vähimmäistuottoprosenttia laskettaessa

Asianosaisten lausumat

219 Alitalia katsoo, että vähimmäistuottoprosentti on vahvistettava yrityksen oman pääoman kustannusten suhteen, eli sen tuoton suhteen, jota odotetaan riskipääoman

sijoittamisesta tähän yritykseen. Tämä tuotto määritetään Alitalian mukaan kaavalla, joka heijastelee sijoittamisen riskiä yleensä ja tiettyyn yritykseen sijoittamisen riskiä erityisesti.

220 Alitalia ei ymmärrä, miten komissio voi yhtäältä arvioida oman pääoman kustannuksiksi 14 prosenttia ja toisaalta vahvistaa vähimmäistuottoprosentiksi 30 prosenttia. Alitalia katsoo, että 14 prosentin suuruisissa oman pääoman kustannuksissa, jotka on arvioitu käyttöomaisuuden hinnoittelumallin (Capital Asset Pricing Model) mukaisesti, otetaan jo huomioon lentoliikennealan riskitekijät sekä Alitalian erityinen riskikerroin. Komission konsulttien 18.6.1997 päivätystä kertomuksesta ilmenee Alitalian mukaan, että he päätyivät tähän prosenttilukuun erityisen korkean eli 1,23 suuruisen ”β-kertoimen” perusteella, joka ilmentää markkinatuoton vaihtelun ja kyseessä olevan pörssiyhtiön tuoton vaihtelun välistä suhdetta, mikä merkitsee jo riidanalaisen sijoituksen riskin arviointia.

221 Alitalia arvostelee tältä osin komission riidanalaisen päätöksen 25 ja 26 perustelukappaleessa luettelemia eri riskitekijöitä.

222 Alitalia väittää tämän jälkeen, että se on kirjannut suunnitelmaa edeltäneellä kaudella positiivisia liiketoiminnan tuloksia mutta muutaman vuoden ajan se ei ole saanut positiivisia nettotuloksia sen oman pääoman ja vieraan pääoman epätasapainon vuoksi, joka oli tarkoitus korjata rakenneuudistussuunnitelmalla. Lisäksi Alitalia kirjasi omien sanojensa mukaan vuoden 1997 ensimmäisellä puoliskolla liiketoiminnan tuloksen, joka oli parempi kuin se, jota suunnitelmassa oli ennakoitu. IRI oli erityisessä asemassa yhtiön osakkeita jo omistaneena holdingyhtiönä, minkä vuoksi sillä oli sijoituksen arvioimiseksi enemmän tietoa ja parempi ymmärryskyky.

223 Komission sen analyysin osalta, jonka mukaan suunnitelma perustuu optimistisiin arvioihin yhtiön tuottavuuden, toimintakustannusten, täyttöasteen ja yksikkökohtaisten tulojen kehityksestä, Alitalia arvostelee sitä, että komission konsultit ovat hyväksyneet yhtiön suunnitelmassa esitettyjä ennusteita tuomatta esiin muita lähteitä, jotka voisivat kumota ne. Komissio myönsi jopa, että tammikuun 1997 jälkeen parannettu ja muutettu suunnitelma oli realistinen.

224 Malpensan päälentokentän roolista odotetussa muutoksessa Alitalia väittää, että tällä tekijällä on suunnitelmassa erittäin rajoitettu rooli, vaikka kyseisellä hankkeella on epäilyksettä huomattava merkitys yhtiölle. Alitalia korostaa tältä osin, että tämän vaihtoyhteyksiin käytettävän päälentokentän käyttöönoton vaikutukset alkavat tuntua vasta vuoden 2000 jälkeen eikä sitä varovaisuussyistä otettu mukaan Alitalian arvon laskennassa. Malpensan etäisyydestä Milanoon (Italia) Alitalia toteaa, että se on verrattavissa muiden eurooppalaisten lentokenttien etäisyyteen niihin kaupunkeihin, joita ne palvelevat, kuten Gatwickiin tai Stansteadiin (Yhdistynyt kuningaskunta), Müncheniin (Saksa) ja Osloon (Norja). Sama koskee matkustusaikaa Milanosta Malpensan lentokentälle.

225 Italian markkinoiden vapauttamisesta Alitalia toteaa, että suunnitelmassa otettiin asianmukaisesti huomioon se, että Alitalia menetti enemmän markkinaosuuksia kuin muut eurooppalaiset lentoyhtiöt, kun siinä arvioitiin keskimääräisen yksikkökohtaisen tuoton (yield) laskevan 23 prosenttia. Lisäksi Alitalia väittää, ettei komission ole asianmukaista väittää, että Italian markkinat on tosiasiallisesti vapautettu vasta vuoden 1995 lopussa ja että siitä, kuinka Alitalia kykenee vastaamaan kilpailuun, vallitsee suuri epävarmuus.

226 Yksikkökohtaisten muuttuvien kustannusten Alitalia katsoo vastaavan pääasiallisten kilpailijoidensa kustannuksia. Sen mukaan komission kanta riidanalaisessa päätöksessä

on eri kuin sen kanta tältä osin vuoden 1997 päätöksessä, koska se tutki yhtiön tuloksen kehitystä jälkikäteen.

227 Sen osalta, että Alitalialla oli vuosina 1995 ja 1996 vakavia vaikeuksia työntekijöiden kanssa, Alitalia korostaa, että yrityksen kulttuurissa tapahtunut muutos ilmeni konkreettisesti vuonna 1996 allekirjoitetuissa työehtosopimuksissa. Tutkintavaiheen aikana ei toteutettu yhtään lakkoa.

228 Komissio puolestaan väittää, että vähimmäistuottoprosentin määrittämisen pitää käsiteltävänä olevassa asiassa tapahtua tietyssä historiallisessa asiayhteydessä ja tulevaisuutta koskevan arvioinnin perusteella siten, että huomioon otetaan se, kuinka paljon psykologisesti ja subjektiivisesti riskiä liioitellaan tai vähätellään lentoliikenteen kaltaisella erityisellä alalla, jolla yhtiöt ovat niin riippuvaisia toisistaan. Komission mukaan vähimmäistuottoprosentin laskennassa on otettava huomioon kyseessä olevalle suunnitelmalle ominaiset riskit.

229 Oman pääoman kustannukset, joiden määräksi on käyttöomaisuuden hinnoittelumallin mukaisesti arvioitu 14 prosenttia, eivät komission mukaan vaikuta vähimmäistuottoprosenttiin mutta otetaan sen sijaan huomioon sisäisen tuottoprosentin laskennassa. Komission mukaan β-kerrointa käytettiin yksinomaan laskettaessa IRI:n kokonaissijoitusta Alitaliaan 31.12.2000. Tämä kerroin ilmaisee yrityksen erityisen riskin pörssissä eikä ole merkityksellinen, kun otetaan huomioon se, ettei Alitalian pörssiarvo ollut riittävä.

230 Komission mukaan Alitalian tuloksella vuoden 1997 alkupuoliskolla ei ole merkitystä, sillä se ei ollut tiedossa vuoden 1997 päätöstä tehtäessä.

231 Alitalian perustelut, joilla pyritään osoittamaan vaihtoyhteyksiin käytettävän Malpensan päälentokentän rajallinen vaikutus, ovat komission mukaan täysin ristiriidassa niiden odotusten kanssa, jotka tämä yhtiö on ilmaissut rakenneuudistussuunnitelmassa sen ensimmäisestä versiosta lähtien. Komissio kiistää myös perustelut, jotka koskevat Malpensan päälentokentän vertailua Gatwickin, Stansteadin, Münchenin ja Oslon lentokenttiin.

232 Komission mukaan Italian markkinoiden vapauttamisella on erittäin suuri merkitys Alitalialle, sillä Italian tasavalta on yhteisön ainoa suuri jäsenvaltio, joka on käyttänyt täysimääräisesti kaikki yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23.7.1992 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2408/92 (EYVL L 240, s. 8) tarjotut mahdollisuudet suojata markkinoitaan kansallisen yhtiönsä yksinomaiseksi eduksi. Tämän vuoksi vuonna 1997 markkinoita vapautettaessa ja monopoliaseman päättyessä Alitalialle aiheutuvien vakavien seurausten vaaraa ei komission mukaan voitu sulkea pois. Lisäksi Alitalian mainitseman kolmen esimerkin joukosta ainoastaan Espanjan kuningaskunnan tapaus on merkityksellinen, sillä Yhdistynyt kuningaskunta ja Saksan liittotasavalta olivat vapauttaneet markkinansa aivan eri ajankohtana kuin Alitalian valitsemana viiteajanjaksona eli vuosina 1992–1995.

233 Yksikkökohtaisten muuttuvien kustannusten osalta komissio korostaa, että riidanalaisen päätöksen 26 perustelukappaleen neljännessä luetelmakohdassa ne liittyvät vuosiin 1996 ja 1997 eikä vuoteen 2000, johon suunnitelma päättyi. Tässä tilanteessa komissio vahvistaa, että Alitalian yksikkökohtaiset kustannukset olivat kiistatta 12 prosenttia suuremmat kuin sen eurooppalaisilla kilpailijoilla keskimäärin.

234 Lakkojen puuttuminen ei komission mukaan ole ratkaisevaa. Vähimmäistuottoprosentti olisi ollut suurempi kuin 30 prosenttia, jos tutkintamenettelyn aikana olisi lakkoiltu.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

235 Alitalia esittää yhtäältä tiettyjä kanneperusteita, jotka liittyvät vähimmäistuottoprosentin laskentaan, ja toisaalta riitauttaa sen, mitä riskejä komissio on ottanut huomioon määrittäessään vähimmäistuottoprosenttia.

– Vähimmäistuottoprosentin laskentamenetelmä

236 Edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetussa tuomiossa (98 ja 99 kohta) ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, että arvioidessaan sitä, täyttikö IRI:n sijoitus yksityisen sijoittajan kriteerin, ja näin ollen sitä, sisälsikö tämä sijoitus EY 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtion tukea, komissio sovelsi periaatteita, jotka se mainitsi [EY 87] ja [EY 88] artiklan ja Euroopan talousalueesta (ETA) tehdyn sopimuksen 61 artiklan soveltamista valtiontukiin ilmailualalla koskevassa tiedonannossaan (EYVL 1994, C 350, s. 5; jäljempänä ilmailualaa koskeva tiedonanto). Komissio vertaili nimittäin vuoden päätöksessä (VII kohta) IRI:n sijoituksen määrää muutetun suunnitelman odotettavissa olevien tulevien kassavirtojen arvoon sellaisen vähimmäistuottoprosentin avulla, jota yksityinen sijoittaja vaatisi. Komissio totesi, että käsiteltävänä olevassa asiassa sisäinen tuottoprosentti oli vähimmäistuottoprosenttia pienempi ja tämän vuoksi sijoitus ei täyttänyt yksityisen sijoittajan kriteeriä. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin lisäsi, että komission vuoden 1997 päätöksessä käyttämää menetelmää sellaisenaan ei voida arvostella.

237 Riidanalaisen päätöksen 25 perustelukappaleessa komissio totesi, että ”käsiteltävänä olevassa tapauksessa komissio katsoo käytettävissään olevien tietojen ja erityisesti konsultin laatiman kertomuksen perusteella, että vähimmäistuottoprosentin on oltava lähellä 30:tä prosenttia ottaen huomioon kyseisen rahamäärän suuruusluokan ja ennen muuta itse toimenpiteeseen liittyvät riskit”. Komissio täsmensi, että ”tuottoprosentin ollessa vähintään 30 prosenttia siinä otetaan huomioon mahdollisuus, ettei rakenneuudistussuunnitelman toteuttaminen suju odotusten mukaan ja että sijoituksen todellinen tuotto jää lopulta huomattavasti ennakoitua vähäisemmäksi”. Se jatkoi

toteamalla, että ”sitä paitsi tuottoprosentti voi olla oman pääoman kustannuksia korkeampi vain jos kyseisissä kustannuksissa ei oteta huomioon kaikkia yhtiön toimintaan liittyviä riskejä”.

238 Siitä Alitalian väitteestä, joka koskee sitä, että sen oman pääoman kustannusten osalta vahvistetun 14 prosentin määrän suhde vähimmäistuottoprosenttiin on 1–2, on todettava, että riidanalaisesta päätöksestä ilmenee selvästi, että komissio otti huomioon käyttöomaisuuden hinnoittelumallin mukaisesti lasketut Alitalian oman pääoman kustannukset ensinnäkin arvioidessaan IRI:n Alitaliaan tekemien sijoitusten arvoa joulukuussa 2000 (riidanalaisen päätöksen 22 perustelukappale) ja tämän jälkeen määrittäessään näiden tietojen perusteella sisäistä tuottoprosenttia (riidanalaisen päätöksen 23 perustelukappale) eikä vähimmäistuottoprosenttia.

239 Komission konsulttien toisesta ja kolmannesta kertomuksesta, jotka ovat kannekirjelmän liitteinä, ilmenee myös, että tämä 14 prosentin prosenttiluku on laskettu yhden sisäisen tuottoprosentin määrittämisessä huomioon otettavan tekijän arvioimiseksi.

240 Koska tätä 14 prosentin prosenttilukua käytetään laskettaessa sisäistä tuottoprosenttia eikä vähimmäistuottoprosenttia, Alitalia on väärässä, kun se riitauttaa sen arvostellessaan 30 prosentin vähimmäisprosentin määrittämistä ja kun se vetoaa näiden prosenttilukujen suhteeseen, joka on 1–2.

241 Lisäksi riidanalaisen päätöksen 22 perustelukappaleessa ja kirjelmissään komissio korostaa, että oman pääoman kustannuksissa, jotka on laskettu käyttämällä Alitalian β-kerrointa, otetaan huomioon yhtiön tilanteesta kokonaisuutena arvioituna, ja erityisesti pörssin suhteen, aiheutuvat riskit sekä kyseiseen alaan liittyvät riskit. Komissio

täsmentää, että koska Alitalian pörssiarvo ei ollut riittävä vuosina 1996–1997, arvio 14 prosentista ja vuonna 2000 laskettu Alitalian β-kerroin on saatu väistämättä teoreettisella toimenpiteellä, joka perustuu muiden samankaltaisten lentoyhtiöiden β-kertoimeen. Komissio korostaa, että näin laskettu β-kerroin ei voi heijastella Alitalian erityistä riskiä vuosina 1996–1997 ja että tältä pohjalta määritellyssä pääomakustannusten painotetussa keskiarvossa ”ei ole otettu huomioon Alitalialle ominaisia riskitekijöitä” (riidanalaisen päätöksen 22 perustelukappale).

242 Vähimmäistuottoprosentissa otetaan kuitenkin huomioon ”kyseisen rahamäärän suuruusluok[ka] ja ennen muuta itse toimenpiteeseen liittyvät riskit” (riidanalaisen päätöksen 25 perustelukappale). Komission menetelmä on näin ollen johdonmukainen, varsinkin kun Alitalia itse vahvistaa, että vähimmäistuottoprosenttia ei määritetä matemaattista kaavaa soveltamalla, vaan kokemusperäisten arvioiden avulla, joita tehtäessä ei saa unohtaa julkiseen sijoittajaan verrattavissa olevan sijoittajan sijoitustavoitteita (ks. myös riidanalaisen päätöksen 24 perustelukappale).

243 Lopuksi on todettava, ettei komissio ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä myöskään, kun se on todennut, että IRI:n erityisasema yhtiön osakkeita jo omistaneena holdingyhtiönä ei antanut sille sijoituksen arvioimiseksi enempää tietoa eikä parempaa ymmärryskykyä. On korostettava, että IRI on Italian valtion kokonaan omistama holdingyhtiö. Vähimmäistuottoprosentin laskennassa käytettävät viitearvot eivät kuitenkaan ole valtion vaan markkinoiden arvoja. Koska lisäksi IRI omistaa jo Alitalian osakkeita, sillä voisi olla intressi liioitella yhtiön arvoa. Näin ollen ei voida olettaa, että se, että IRI on sijoittanut pääomaa Alitaliaan, antaisi välttämättä sille paremman kyvyn arvioida vähimmäistuottoprosenttia, jota markkinataloudessa toimiva yksityinen sijoittaja vaatii.

244 Tämän vuoksi Alitalian väitteet, jotka koskevat komission käyttämää menetelmää, eivät ole perusteltuja.

– Komission huomioon ottamat riskit

245 Koska Alitalia riitauttaa ne riskit, jotka komissio on ottanut huomioon riidanalaisessa päätöksessä määrittääkseen vähimmäistuottoprosentin, ne on tutkittava yksitellen.

246 Ensinnäkin siltä osin kuin kyse on komission toteamuksesta, jonka mukaan lentoliikennealalla marginaali on perinteisesti kapea ja tuottojen ja tappioiden volatiliteetti korkea (riidanalaisen päätöksen 25 perustelukappaleen ensimmäinen luetelmakohta), on todettava, ettei Alitalia riitauta sitä sellaisenaan. Se väittää pikemminkin, että alaan liittyvät riskitekijät on jo otettu huomioon muulla tavoin.

247 Tältä osin on todettava yhtäältä, että riidanalaisessa päätöksessä alaan liittyvät riskitekijät on otettu huomioon käyttämällä ß-kerrointa käyttöomaisuuden hinnoittelumallin laskukaavassa ainoastaan määritettäessä yhtä sisäisen tuottoprosentin osatekijää eli Alitalian arvoa vuoden 2000 lopussa (riidanalaisen päätöksen 22 perustelukappale). Lisäksi on todettava, ettei ß-kerroin ilmaise nimenomaan kyseiseen alaan liittyvää riskiä. Kuten Alitalia myöntää, sillä voidaan mitata markkinatuoton vaihtelun ja arvioinnin kohteena olevan yrityksen tuoton vaihtelun korrelaatiota.

248 Toisaalta vähimmäistuottoprosentin määrittäminen ei tapahdu samalla tavoin kuin sisäisen tuottoprosentin määrittäminen, joka tapahtuu pikemminkin matemaattista kaavaa soveltamalla. Kyse on siitä, että empiirisesti ja tulevaisuuteen nähden arvioidaan vähimmäistuottoprosentti, jota markkinataloudessa toimiva yksityinen sijoittaja vaatisi tehdäkseen tällaisen sijoituksen, kun huomioon otetaan erityisesti sijoituksen riskit (ks. edellä 242 kohta). Tässä yhteydessä yksityinen sijoittaja voi perustellusti ottaa huomioon kyseessä olevaan sijoitukseen liittyvien erityisten riskien joukossa sen, että

sijoitus tehdään lentoliikenteen alalla, jossa marginaali on perinteisesti kapea ja tuottojen ja tappioiden volatiliteetti korkea.

249 Komissio ei ole näin ollen tehnyt ilmeistä arviointivirhettä, kun se on maininnut tämän riskin riidanalaisen päätöksen 25 perustelukappaleessa.

250 Toiseksi siitä, että Alitalian tulos ei ole juuri ollut positiivinen (riidanalaisen päätöksen 25 perustelukappaleen toinen luetelmakohta), on todettava, ettei Alitalia kiistä tätäkään. Se, että riidanalaisen suunnitelman tavoitteena on voinut olla erityisesti pääoman puutteen korjaaminen, ei muuta mitenkään Alitalian huonoa rahoitustilannetta, joka oli riski, jonka yksityinen sijoittaja saattoi ottaa huomioon ennen pääomansijoituksen toteuttamista.

251 Tätä toteamusta ei kumoa se, että Alitalia kirjasi vuoden 1997 ensimmäisellä puoliskolla paremman tuloksen kuin mitä rakenneuudistussuunnitelmassa arvioitiin. Vaikka oletettaisiin, että nämä tiedot voisivat ennakoida suunnitelman myöhempiä tuloksia, ne on joka tapauksessa saatu tiedoksi sen jälkeen, kun riskiä arvioitiin vuoden 1997 päätöksen yhteydessä, eikä niitä näin ollen voida ottaa huomioon (ks. edellä 137 kohta).

252 Sen arvion osalta, joka koskee vuoden 1997 ensimmäisen vuosineljänneksen tulosta ja josta ilmeni ennakoitua parempi tervehtyminen, on korostettava, että se perustui tarkastamattomiin ennakkotietoihin, mitä Alitalia ei ole kiistänyt. Koska kyseiset tiedot eivät olleet luotettavia ja koska kyseinen ajanjakso oli hyvin lyhyt, komissio saattoi

oikeutetusti katsoa, etteivät ne kyseenalaista sen arviota riskistä, joka liittyy siihen, että Alitalian tulos ei ole juuri ollut positiivinen 1980-luvun lopulta lähtien, vaikka suhdanteet ovat parantuneet vuodesta 1994 alkaen.

253 Kolmanneksi komission toteamuksesta, jonka mukaan suunnitelma perustuu optimistisiin arvioihin yhtiön tuottavuuden, toimintakustannusten, täyttöasteen ja yksikkökohtaisten tulojen kehityksestä (riidanalaisen päätöksen 26 perustelukappaleen ensimmäinen luetelmakohta), on todettava, että komission konsulttien 18.6.1997 päivätyssä kertomuksessa, joka on kannekirjelmän liitteenä, mainitaan yhtäältä tiettyjä aiempaan suunnitelmaan tehtyjä muutoksia ja korostetaan, että muutettu suunnitelma on maltillisempi kuin alkuperäinen suunnitelma. Tässä kertomuksessa kuitenkin toisaalta tuodaan esiin se, että suunnitelma sisältää edelleen useita optimistisia tekijöitä ja että tiettyjä tavoitteita voi olla vaikea saavuttaa. Kertomuksessa luetellut tekijät ovat täsmälleen samat kuin ne, jotka mainitaan riidanalaisen päätöksen 26 perustelukappaleen ensimmäisessä luetelmakohdassa ja joista päätöksessä katsotaan tehdyn ”optimistisia arvioita”.

254 Lisäksi lisäkertomuksessa, joka on 18.6.1997 päivätyn kertomuksen liitteenä, komission konsultit arvioivat rakenneuudistussuunnitelman yleistä toteutuskelpoisuutta ja riidanalaisen pääomansijoituksen asianmukaisuutta. He selittävät, että aiemmissa kertomuksissa he analysoivat suunnitelman ominaispiirteitä arvioidakseen tuottoprosenttia, jota mahdollinen sijoittaja olisi järkevästi vaatinut sijoittaakseen Alitaliaan. Komission konsultit lisäävät, että tässä yhteydessä niitä tekijöitä, joita he pitivät ”optimistisina”, on käytetty yksityisen sijoittajan vaatiman tuottoprosentin arvioimiseksi. He toteavat kuitenkin myös, että nämä tekijät eivät merkitse sitä, ettei suunnitelma olisi toteutuskelpoinen.

255 Tästä seuraa, ettei Alitalia voi riitauttaa sitä, että sen rakenneuudistussuunnitelmassa on otettu huomioon optimistisia arvioita, vetoamalla siihen, että komission konsultit toteavat tässä lisäkertomuksessa rakenneuudistussuunnitelman olevan yleisesti ottaen toteutuskelpoinen. Tässä lisäkertomuksessa sekä 18.6.1997 päivätyssä pääkertomuksessa mainitaan nimenomaisesti nämä optimistiset tekijät.

256 Sen, että tiettyjä arvioita on pidetty optimistisina, ei missään tapauksessa voida sellaisenaan katsoa olevan ristiriidassa sen arvion kanssa, että rakenneuudistussuunnitelma on yleisesti ottaen toteutuskelpoinen.

257 Lopuksi toisin kuin Alitalia väittää, komissio tai sen konsultit eivät ole tarkastaessaan suunnitelman toteutumista aina todenneet tavoitteiden toteutuneen tuottavuuden ja toimintakustannusten osalta. Erityisesti komission konsulttien heinäkuussa 1999 laatiman kertomuksen otteesta, jonka Alitalia on liittänyt vastauskirjelmään, ilmenee, että toimintakustannukset olivat suuremmat kuin suunnitelmassa ennakoitiin ja että vaikka tuottavuus oli tietyissä tapauksissa parempi kuin vuonna 1997, sen osalta tavoitteita ei ollut saavutettu.

258 Joka tapauksessa tämä Alitalian väite ja sen tueksi esitetyt tiedot on hylättävä, koska ne perustuvat myöhempiin tietoihin.

259 Näin ollen komissio ei ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä, kun se on katsonut yhdeksi ylimääräiseksi riskitekijäksi, jonka yksityinen sijoittaja saattoi ottaa huomioon, sen, että suunnitelma perustui optimistisiin arvioihin yhtiön tuottavuuden, toimintakustannusten, täyttöasteen ja yksikkökohtaisten tulojen kehityksestä.

260 Neljänneksi niiden riskien osalta, jotka liittyvät siihen, että Malpensan lentokentän uuden infrastruktuurin kehityspotentiaali ja tämän jatkoyhteyksiin käytettävän päälentokentän käyttöönottoon liittyvät yksityiskohdat eivät ole kokonaan tiedossa (riidanalaisen päätöksen 26 perustelukappaleen toinen luetelmakohta), on viitattava edellä 203 ja 204 kohtaan, joista ilmenee, että Malpensan lentokenttä oli rakenneuudistussuunnitelman avaintekijä. Komissio ei ole näin ollen tehnyt ilmeistä arviointivirhettä, kun se on todennut, että odotettu tervehtyminen riippui suureksi osaksi Malpensan lentoaseman käyttöönotosta vuodesta 1998 lähtien.

261 Alitalia ei ole riitauttanut komission toteamusta, jonka mukaan Malpensan lentokentän kehitys saattaa myös lisätä kilpailua, koska Malpensassa on saatavilla huomattavasti enemmän lähtö- ja saapumisaikoja kuin Linaten (Italia) kentällä, joka on varsin täynnä. Kilpailun lisääntyminen muodostaa kuitenkin riskin Alitalialle.

262 Vertailusta muihin eurooppalaisiin lentokenttiin etäisyyksien osalta on korostettava, että Münchenin lentokentän etäisyyttä Münchenin keskustasta, joka on 37 kilometriä, ei voida verrata Malpensan lentokentän etäisyyteen Milanon keskustasta, katsottiinpa siksi komission esittämät 55 kilometriä tai Alitalian väittämät 48 kilometriä. Kolmen muun lentokentän osalta tätä etäisyyttä voidaan pitää verrattavissa olevana. Malpensa on siis yksi niistä lentokentistä, jotka sijaitsevat kauimpana sen kaupungin keskustasta, jota ne palvelevat. Alitalian vertailua voidaan kuitenkin arvostella niiltä osin, ovatko kyseiset lentokentät kooltaan verrattavissa toisiinsa tai mikä on niiden asema kyseessä olevassa lentokenttäjärjestelmässä. Yhtäältä Oslon lentokenttä ei ole yhtä suuri kuin Milanon lentokenttä ja toisaalta Gatwickin ja Stansteadin lentokentät eivät ole Lontoon (Yhdistynyt kuningaskunta) päälentokenttiä, toisin kuin Malpensan lentokenttä, joka oli tarkoitettu Milanon päälentokentäksi. Etäisyyteen liittyvää riskiä voitiin näin ollen pitää suurempana Malpensan osalta.

263 Joka tapauksessa pääasiallinen riski, joka liittyy Malpensan lentoaseman käyttöönottoon vuodesta 1998 lähtien, on tiivistetty riidanalaisen päätöksen 26 perustelukappaleen toisen luetelmakohdan viimeisessä lauseessa seuraavasti:

”Uuden infrastruktuurin kehityspotentiaali ja [jatkoyhteyksiin käytettävän päälentokentän] käyttöönottoon liittyvät yksityiskohdat eivät siis ole itsestään selviä.”

264 Alitalia ei ole riitauttanut tätä. Komissio ei ole näin ollen tehnyt ilmeistä arviointivirhettä, kun se on katsonut, että Malpensan jatkoyhteyksiin käytettävän päälentokentän käyttöönotto oli ylimääräinen riskitekijä, jonka yksityinen sijoittaja saattoi ottaa huomioon.

265 Viidenneksi Italian markkinoiden vapauttamisesta (riidanalaisen päätöksen 26 perustelukappaleen kolmas luetelmakohta) on todettava, että se on kiistatta tapahtunut vasta vuoden 1995 lopussa.

266 Perusteluissaan, joilla Alitalia pyrkii oikeuttamaan suunnitelmassaan käyttämänsä 23 prosentin suuruisen yieldin, se käyttää kuitenkin vertailukohtina Yhdistyneitä kuningaskuntia, Saksaa ja Espanjaa.

267 On todettava, etteivät Yhdistynyt kuningaskunta eikä Saksa olleet kumpikaan viiteajanjaksolla Italian tilanteeseen verrattavassa tilanteessa. Näistä maista ensimmäinen oli nimittäin avannut kansalliset markkinansa kilpailulle 80-luvun alussa ja toinen 80-luvun lopussa. Myöhemmin näistä ensimmäinen vapautti yhteisön laajuiset markkinansa täysin vuonna 1993 ja toinen vuonna 1997 Alitalian toimittamien tietojen mukaan. Tätä tilannetta ei voida verrata Italian tilanteeseen, koska Italia on vapauttanut kansalliset ja yhteisön laajuiset markkinat lähes peräkkäin eli vuosina 1996 ja 1997 ja pakottanut Alitalian näin vastaamaan uuteen kilpailuun samanaikaisesti kahdella rintamalla. Tämä tilanne lisäsi siis sijoittamisen riskejä yksityisen sijoittajan näkökulmasta.

268 Komissio ei näin ollen tehnyt ilmeistä arviointivirhettä, kun se mainitsi yhtenä riskitekijänä, jonka yksityinen sijoittaja voisi ottaa huomioon, Italian kansallisten

markkinoiden vapauttamisen vuoden 1995 lopussa ja epävarmuuden siitä, miten Alitalia, joka siihen mennessä oli ollut monopoliasemassa, kykenisi vastaamaan kilpailuun.

269 Kuudenneksi komission toteamuksesta, jonka mukaan Alitalian yksikkökohtaiset kustannukset ovat edelleen korkeammat kuin sen tärkeimmillä kilpailijoilla yhteisössä (riidanalaisen päätöksen 26 perustelukappaleen neljäs luetelmakohta), on todettava, ettei tässä muotoilussa suljeta mitenkään pois tilanteen parantumista. Muotoilun ”ovat edelleen” käyttäminen pikemminkin pitää sisällään tämän mahdollisuuden.

270 Komissio vahvistaa perustaneensa arviointinsa lukuihin, jotka on annettu sille tiedoksi vuonna 1996. Alitalia huomauttaa, että nämä luvut olivat itse asiassa peräisin vuodelta 1994 ja että sen kustannukset olivat tämän jälkeen alentuneet. Todistaakseen tämän alentumisen Alitalia liitti vastauskirjelmäänsä tilastotietoja, jotka ovat peräisin AEA:n julkaisusta.

271 Tältä osin on huomautettava, että komission piti käyttää tietoja, jotka olivat saatavilla, kun se teki vuoden 1997 päätöstä (ks. edellä 137 kohta). Alitalian toimittamat tilastotiedot ovat kuitenkin peräisin AEA:n luottamuksellisesta julkaisusta, jonka asiakirjavihkoon liitetty jäljennös ei sisällä virallista päivämäärää, vaan käsinkirjoitetun päivämäärämerkinnän 26.6.1998. Komissio väittää, että tämä julkaisu on ilmestynyt vasta vuoden 1997 lopussa ja että Alitalia on toimittanut sen ensimmäisen kerran käsillä olevassa menettelyssä vastauskirjelmässään. Alitalia ei ole näin ollen osoittanut, että komissio oli tai saattoi olla tietoinen näistä tiedoista tehdessään vuoden 1997 päätöstä.

272 Komissiota ei näin ollen voida arvostella tukeutumisesta tietoihin, jotka sillä oli tiedossaan vuoden 1997 päätöstä tehdessään, ja siihen, että Alitalian yksikkökohtaiset

kustannukset olivat 12 prosenttia suuremmat kuin kilpailevilla yrityksillä, kuten vuoden 1997 päätöksessä todettiin.

273 Seitsemänneksi toteamuksesta, jonka mukaan vuosina 1995 ja 1996 yhtiöllä oli vakavia ongelmia työntekijöiden kanssa ja yleisemmin yhtiön kulttuurin muutos saattaa osoittautua vaikeasti ohjattavaksi (riidanalaisen päätöksen 26 perustelukappaleen viides luetelmakohta), on todettava, että ensimmäinen tekijä on pysyvä ja sen vuoksi yksityinen sijoittaja saattaa pitää yrityksen välttämätöntä muutosta riskinä huolimatta ammattiyhdistysten kanssa tehdyistä sopimuksista, jotka eivät voi poistaa täysin epävarmuutta henkilöstön reaktiosta.

274 Päätettäessä niiden riskien tutkiminen, joihin komissio vetosi sen tueksi, että se vahvisti vähimmäistuottoprosentiksi 30 prosenttia, on todettava yhteenvedonomaisesti, ettei komissio ole tehnyt tältä osin ilmeistä arviointivirhettä.

275 Näin ollen on hylättävä kanneperuste, jonka mukaan EY 87 ja EY 88 artiklaa on rikottu ja sovellettu väärin määritettäessä vähimmäistuottoprosenttia.

2. *Sisäisen tuottoprosentin määrittäminen*

276 Tässä yhteydessä Alitalia riitauttaa komission sisäisen tuottoprosentin laskelmaan sisällyttämien maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten määrän, sisäisen tuottoprosentin arvioinnin suunnitelman viimeisen version perusteella, komission käyttämät muuttujat ja pääomalainojen muuntamisen vaikutuksen sisäisen tuottoprosentin laskelmaan.

a) Maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten määrä

277 Kysymystä maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten sisällyttämisestä laskelmaan on jo käsitelty edellä 113–121 kohdassa, mutta yksinomaan EY 233 artiklan rikkomisen näkökulmasta ottaen huomioon edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetun tuomion sisältö. Tässä kyse on sen määrittämisestä, onko komissio ottanut huomioon epätäsmällisiä tietoja tai tehnyt ilmeisen arviointivirheen.

Asianosaisten lausumat

278 Alitalia muistuttaa aluksi, että toisin kuin komissio toteaa riidanalaisen päätöksen 20 perustelukappaleessa, se ei ole missään vaiheessa hyväksynyt komission laskemaa 750 miljardin ITL:n määrää.

279 Alitalia huomauttaa, että pääomanlisäyksen ensimmäisen erän ansiosta se saattoi maksaa IRI:lle takaisin 900 miljardia lyhytaikaisia lainoja, joita ei olisi maksettu, jos yhtiö olisi mennyt konkurssiin. Tämä 900 miljardin ITL:n määrä muodostaa Alitalin mukaan maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten, jotka on näin kyetty välttämään, vähimmäismäärän eikä enimmäismäärää. Kun otetaan huomioon tämä

900 miljardin ITL:n takaisin maksettu määrä, maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten arvioiminen 750 miljardiksi ITL:ksi on Alitalian mukaan käsittämätöntä ja perustelematonta.

280 Konkreettisemmin Alitalia selvittää, miten se määritti yhtiön mahdollisen konkurssin IRI:lle aiheuttamiksi kustannuksiksi 1 140 miljardia ITL, joka sen mukaan on maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten vähimmäismäärän ja enimmäismäärän keskiarvo. Alitalia väittää, että riidanalaisessa päätöksessä ilmoitettuja maksukyvyttömyydestä aiheutuvia kustannuksia pitäisi näin ollen korottaa 236 miljardilla ITL:lla, mikä aiheuttaisi sisäisen tuottoprosentin kasvun yli 4 prosentilla.

281 Alitalia kiistää yliarvioineensa niiden tappioiden riskejä, jotka aiheutuvat lyhyen aikavälin lentokonehankinnoista maksetuista ennakoista. Sen mukaan lentokoneista maksettuja ennakkoja ei voida saada takaisin, jos se menee konkurssiin.

282 Alitalia kiistää myös aliarvioineensa lentokoneidensa jälleenmyyntiarvon. Sen arvio tältä osin perustuu ammatillisissa oppaissa esitettyihin myyntiarvoihin, joihin sen mielestä pitäisi tehdä 25–45 prosentin vähennys sen mukaan, tapahtuuko myynti yrityksen toiminnan jatkuessa vai pakkomyyntinä. Alitalian mukaan useamman kuin kahden tai kolmen yksikön ryhmissä myytyjen lentokoneiden arvosta pitää vähentää ainakin 12 prosenttia ja arviot pitää tehdä kunkin lentokonetyypin osalta erikseen. Lopuksi vähennysprosentti, jota ei pidä ylittää, on 10–15 prosenttia tukkumyynnin osalta vähittäismyyntiin verrattuna, johon on lisättävä komission arvioima 20 prosenttia, eli yhteensä 30–35 prosenttia. Alitalia väittää lisäksi, että komissio ei esitä mitään seikkoja arvioidensa tueksi.

283 Alitalia kiistää lisäksi yliarvioineensa selvitystilasta aiheutuvia kustannuksia. Arvioonsa, jonka mukaan nämä kustannukset ovat noin 10 prosenttia realisoitavasta arvosta, Alitalia sisällyttää määräaikaiseen menettelyyn tarvittavan ajan ja selvitysmenettelyn kulut. Se katsoo selvitystilasta aiheutuvien kustannusten osalta, ettei se voi

riitauttaa komission käyttämää määrää, koska tätä määrää ei ole ilmoitettu ja koska komission arvio perustuu komission konsulttien 18.6.1997 laatiman kertomuksen mukaan heidän omaan kokemukseensa.

284 Alitalia mainitsee lopuksi sen, että sen selvitystila olisi vaikuttanut negatiivisesti IRI:n rahoitustilanteeseen heikentämällä Alitalian velkojen arviointia ja olisi korottanut maksukyvyttömyydestä aiheutuvia kustannuksia. Varovaisuussyistä se ei kuitenkaan arvioinut tätä vaikutusta numeromääräisesti.

285 Kaiken kaikkiaan Alitalia huomauttaa, että jos maksukyvyttömyydestä aiheutuvina kustannuksina olisi otettu huomioon keskimäärin 1 140 miljardia ITL, sijoituksen tuotto olisi ollut 33 prosenttia.

286 Komissio ottaa kantaa siihen, ettei Alitalia ole hyväksynyt 750 miljardin ITL:n huomioon ottamista, ja selvittää, miten se on päätynyt tähän määrään.

287 Komissio toteaa, että ne perusteet, joilla se on vahvistanut tämän määrän, on esitetty riidanalaisen päätöksen 20 perustelukappaleessa sekä sen konsulttien 21.2. ja 18.6.1997 päivätyissä kertomuksissa. Komissio toteaa myös, että jo taulukossa, jonka se laati edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I käydyn oikeudenkäyntimenettelyn yhteydessä ja jonka Alitalia on liittänyt kannekirjelmään, maksukyvyttömyydestä aiheutuvat kustannukset sisällytettiin sisäisen tuottoprosentin laskelmaan.

288 Komissio kiistää lisäksi Alitalian väitteen, jonka mukaan se käytti systemaattisesti äärimmäisiä arvoja määritellessään sisäistä tuottoprosenttia. Komissio esittää tältä osin esimerkkejä tässä laskelmassa käyttämistään Alitalialle suotuisista arvoista.

289 Komissio huomauttaa, että virheillä, joiden korjaamisen vuoksi sisäinen tuottoprosentti ei nouse 30 prosentin suuruista vähimmäistuottoprosenttia suuremmaksi, ei ole vaikutusta riidanalaisen päätöksen laillisuuteen. Komissio osoittaa eri taulukoissa arvionsa ja Alitalian arvion väliset erot ja katsoo niiden johtuvan lainojen takauksena olevan lentokonekaluston arvioinnista ja omaisuuden myynnin seurauksena etuoikeudettomille velkojille tapahtuvan lainan takaisinmaksun arvioinnista.

290 Komissio katsoo tämän jälkeen, ettei sillä, että Alitalia on maksanut takaisin lainoja 900 miljardin ITL:n arvosta pääomanlisäyksen ensimmäisen osan avulla, voida perustella sitä, että maksukyvyttömyydestä aiheutuvat kustannukset arvioitaisiin tämän suuruisiksi.

291 Komissio riitauttaa Alitalian arvion useiden näkökohtien osalta. Se esittää taulukon, jossa korostetaan asianosaisten välisiä eroja velkojille tapahtuvan takaisinmaksun arvioinnin osalta ja todetaan, että ne koskevat otsikkoja ”Lentokoneiden maksuennakot”, ”Lentokonekalusto”, ”Velat” ja ”Selvitystilasta aiheutuvat kustannukset”.

292 Lentokoneiden maksuennakkojen osalta komissio katsoo, että ne voidaan saada takaisin sataprosenttisesti. Lauseke, jossa määrätään mahdollisuudesta purkaa lentokoneiden toimitussopimukset, ei sulje pois mahdollisuutta saada takaisin maksuennakot. Tuolloin käytettävissä olleiden tietojen perusteella ei ole myöskään perusteltua tukeutua näiden saatavien täysimääräiseen menetykseen eikä sulkea pois mahdollisuutta luovuttaa sopimuksia muille yhtiöille.

293 Lentokonekaluston arvosta konkurssitilanteessa komissio toteaa, että arvioinnissa on käytettävä vuoden 1996 arvoja eikä vuoden 1999 tai 2000 arvoja, kuten Alitalia virheellisesti väittää. Komissio sanoo tukeutuneesta konsulttiensa kesäkuussa 1997 laatimassa kertomuksessa esitettyyn yksityiskohtaiseen arvioon, jonka mukaan lentokoneiden markkina-arvosta on tehtävä 10–20 prosentin vähennys. Arvionsa tarkistamiseksi komission konsultit käyttivät komission mukaan alan asiantuntijan avustuksella ammatillista opasta, jossa ilmoitetaan yksityiskohtaisesti reittilentokoneiden hinnat. Vähennysprosentti, jota ei voida ylittää, vastaa 20 prosentin vähennystä tukkuhinnasta, joka on jo 8–9 prosenttia vähittäishintaa alhaisempi.

294 Selvitystilasta aiheutuviksi kustannuksiksi komissio arvioi 64–92 miljardia ITL, kun taas Alitalia arvioi niiden olevan 287–427 miljardia ITL. Komissio väittää, että näiden kustannusten arvioimiseksi oikein toisistaan voidaan Italian lainsäädännön mukaan erottaa kaksi erilaista selvitystilamenettelyä, eli vapaaehtoinen selvitystila ja pakkoselvitystila. Komission mukaan vapaaehtoisen selvitystilan toteuttaa ulkopuolinen selvitysmies ja sen kustannukset ovat 1 prosentti realisoidusta käyttöomaisuudesta, johon lisätään palkkiokustannukset, joiden määrä on 0,75 prosenttia lopullisesti arvioiduista veloista, ja nämä luvut on otettu italialaisten kirjanpitäjien palkkioluettelosta. Pakkoselvitystilassa pesänhoitaja tai tuomioistuimen määräämä pesänselvittäjä saa enintään 0,9 prosenttia realisoiduista varoista, johon lisätään palkkio, jonka suuruus on enintään 0,37 prosenttia arvioiduista veloista (20.7.1992 annetun ministeriön asetuksen 1 ja 2 artikla). Molemmissa tapauksissa on tämän jälkeen tutkittava niistä asiantuntijalausunnoista aiheutuneet kulut, joiden avulla voidaan arvioida selvitettävien varojen realisointiarvo. Näiden kulujen määrä voidaan määrittää asiantuntijoiden eri ammattikuntien palkkioluetteloiden perusteella. Alitalian tapauksessa on käytettävä insinöörien ja arkkitehtien palkkioluetteloa, jonka mukaan palkkio tämäntyyppisissä tapauksissa on 0,05 prosenttia kunkin arvioidun omaisuusesineen arvosta. Kun selvitysmiehen tai pesänhoitajan ja asiantuntijan osalta käytetään palkkioiden enimmäismääriä, selvitystilasta aiheutuvat kustannukset ovat komission mukaan 2,2 prosenttia realisoitujen varojen kokonaismäärästä vapaaehtoisen selvitystilan osalta tai 1,49 prosenttia realisoitujen varojen kokonaismäärästä pakkoselvitystilan yhteydessä.

295 Aikatekijän huomioonottamisesta laskettaessa maksukyvyttömyydestä aiheutuvia kustannuksia komissio väittää, ettei ole oikein todeta, että Alitalian kaikkien varojen realisoinnin toteuttamiseen olisi tarvittu kuusi vuotta. Tämä luku on komission mukaan saatu soveltamalla keskimääräisiä tilastotietoja – jotka sitä paitsi liittyvät

ainoastaan marginaalisesti osakeyhtiöihin ja suuriin teollisuuskonserneihin – suuren kansallisen yhtiön kaltaiseen täysin erilaiseen toimijaan. Vaikka tämä keskimääräinen kuuden vuoden kesto otettaisiin huomioon, komission mukaan ei varmastikaan ole totta eikä näytettävissä toteen, että menettelyn kohteena oleva kokonaismäärä pitäisi saada kokoon kertasuorituksella menettelyn lopussa, sillä velkojille voidaan maksaa sitä mukaa kun omaisuutta realisoidaan. Komission mukaan aikatekijän vaikutusta on siis mahdotonta arvioida täsmällisesti ja luotettavasti. Lisäksi jos lainoja koskevat tappiot aikatekijän vuoksi haluttaisiin ottaa huomioon, niitä ei pitäisi suhteuttaa itse lainojen nimellisarvoon, vaan niiden aktualisoituun arvoon, joka on huomattavasti alhaisempi.

296 Komissio huomauttaa lopuksi, että Alitalian selvitystilan vaikutus IRI:hin on vähäinen. Ainoat maksukyvyttömyydestä aiheutuviin kustannuksiin liittyvät menot ovat IRI:n takaamat lainat, joiden määrä on 41 miljardia ITL. Tämän määrä on vain 0,16 prosenttia IRI-konsernin lainoista, mitä ei voida mitenkään verrata 2 750 miljardin ITL:n pääomanlisäykseen, joten sillä ei ole vaikutusta IRI-konsernin kokonaisarviointiin.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

297 Aluksi on huomautettava, että komissio julkaisi 8.4.2003 riidanalaisen päätöksen oikaisun, jossa se totesi, ettei Alitalia hyväksynyt maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten arviointia 750 miljardiksi ITL:ksi (ks. edellä 22 kohta).

298 Tämän luvun perustelut on esitetty riidanalaisen päätöksen 20 perustelukappaleessa sekä komission konsulttien 18.6.1997 laatimassa kertomuksessa, joka mainitaan samassa perustelukappaleessa ja johon Alitalia on voinut tutustua (ks. edellä 66 ja

67 kohta). Näitä perusteluja on sittemmin täsmennetty komission kirjelmissä, ja erityisesti sen vastineessa. Näin ollen ei voida katsoa, ettei tätä 750 miljardin ITL:n määrää olisi perusteltu.

299 Alitalia riitauttaa kuitenkin tämän 750 miljardin ITL:n määrän maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten arviona, samoin kuin komissio riitauttaa Alitalian tältä osin esittämän luvun 1 140 miljardia ITL. Niiden erimielisyys koskee lähinnä sitä, kuinka 900 miljardin ITL:n lyhytaikaisten velkojen takaisinmaksu otetaan huomioon, uusien lentokoneiden ostoon liittyvien maksuennakoiden takaisinsaamista, lentokonekaluston arvoa konkurssitilanteessa ja selvitystilasta aiheutuvien kustannusten arviointia.

300 Ensiksi siltä osin kuin kyse on asianosaisten keskustelusta siitä kysymyksestä, muodostaako 900 miljardin ITL:n velkojen takaisinmaksu pääomanlisäyksen ensimmäisen erän avulla maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten, jotka on voitu välttää, vähimmäis- vai enimmäismäärän, tällä kysymyksellä ei ole merkitystä arvioitaessa sen määrän perusteltavuutta, jonka komissio on ottanut huomioon maksukyvyttömyydestä aiheutuvina kokonaiskustannuksina. Lisäksi mikään asianosaisten mainitsema seikka ei oikeuta pitämään takaisinmaksettua 900 miljardin ITL:n määrää sellaisenaan maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten, jotka on voitu välttää, vähimmäis- tai enimmäismääränä.

301 Toiseksi siltä osin, voidaanko uusien lentokoneiden ostoon liittyvät maksuennakot saada takaisin vai ei, on todettava, että kuten Alitalia on myöntänyt, komissio ei ollut vuoden 1997 päätöstä tehdessään tietoinen lentokonevalmistaja McDonnell Douglasin ja Alitalian välillä tehdystä sopimuspöytäkirjasta, jonka mukaan Alitalia peruutti viiden lentokoneen oston ja McDonnell Douglas piti 500 000 Yhdysvaltojen dollarin (USD) määrän lentokonetta kohti. Komissio ei siis voinut ottaa sitä huomioon.

302 Lisäksi vaikka tämä esimerkki olisi pidettävä mielessä tutkittaessa asiaa koskevaa käytäntöä, Alitalia ei missään tapauksessa voi muiden tilausten osalta perustellusti tehdä johtopäätöksiä siitä, ettei ennakkoa maksettu takaisin näiden viiden lentokoneen osalta, varsinkin kun se korostaa itse tälle sopimuspöytäkirjalle ominaista henkilökohtaisuutta (intuitu personae).

303 Alitalia vetoaa lisäksi siihen, että ”yleensä” sen tekemissä lentokoneiden ostosopimuksissa ei määrätä mahdollisesti maksetuista ennakoista. Se ei kuitenkaan esitä tästä todisteita.

304 Sopimuksen purkamista maksukyvyttömyystilanteessa koskevassa lausekkeessa (Termination for insolvency), joka sisältyy pääoman ostosopimukseen (Asset Purchase Agreement), joka on tehty Airbus Industrien ja Alitalian välillä vuonna 1989 ja joka on liitetty kannekirjelmään, ei suljeta pois maksuennakoiden takaisinmaksua. Siinä ei määritetä nimenomaisesti myyjän oikeuksia ostajan maksukyvyttömyystilanteessa. Siinä ei määrätä varsinkaan ennakon maksamisesta kokonaisuudessaan takaisin ostajalle. Missään tapauksessa yksi ainoa sopimus ei riitä osoittamaan yleistä käytäntöä.

305 Alitalia ei näin ollen ole näyttänyt toteen, että vuoden 1997 päätöstä tehtäessä olisi ollut olemassa aiempaa käytäntöä, jonka mukaan uusien lentokoneiden oston yhteydessä suoritetut maksuennakot menetettäisiin kokonaisuudessaan. Ei siis voida katsoa, että komissio olisi tehnyt ilmeisen arviointivirheen, kun se ei perustanut laskelmiaan siihen, ettei mitään maksuennakkoja saataisi takaisin.

306 Lisäksi on korostettava, että vastauksessaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjalliseen kysymykseen Alitalia vetosi täydelliseen mahdottomuuteen saada takaisin maksuennakkoja eikä katsonut tarpeelliseksi lausua maksuennakoiden osittaisen takaisinsaannin vaikutuksesta maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten määrään ja sisäisen tuottoprosentin laskentaan. Komission vastauksessaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjalliseen kysymykseen esittämästä

simulaatiosta ilmenee kuitenkin, että mahdollisuus maksuennakoiden takaisinsaamiseen ei vaikuta sisäiseen tuottoprosenttiin, jos ennakoista saadaan takaisin alle 50 prosenttia, ja korottaa sisäistä tuottoprosenttia yhdellä prosentilla, jos ennakoita ei saada takaisin tai jos niistä saadaan takaisin korkeintaan 25 prosenttia.

307 Tästä seuraa, että vaikka maksuennakkojen takaisinsaamista kokonaisuudessaan koskevaa periaatetta pidettäisiin virheellisenä, tämä virhe ei vaikuta komission lopulliseen toteamukseen, jonka mukaan sisäinen tuottoprosentti on pienempi kuin vähimmäistuottoprosentti. Tämä virhe olisi vaikutukseton eikä sillä voitaisi riittävästi perustella riidanalaisen päätöksen kumoamista, koska sillä ei käsiteltävänä olevan asian erityisissä olosuhteissa olisi voinut olla lopputuloksen kannalta ratkaisevaa vaikutusta (ks. vastaavasti asia T-126/99, Graphischer Maschinenbau v. komissio, tuomio 14.5.2002, Kok. 2002, s. II-2427, 49 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

308 Kolmanneksi lentokonekaluston jälleenmyyntiarvon osalta komissio viittaa konsulttiensa 18.6.1997 päivättyyn kertomukseen ja toteaa riidanalaisen päätöksen 20 perustelukappaleessa, että Italian viranomaisten esittämässä määrässä tätä arvoa aliarvioidaan.

309 Kyseisessä kertomuksessa todetaan seuraavaa:

”Alitalia, in assessing the current market value of its used aircraft, reduced the current value indicated in aircraft catalogues, applying a discount ranging between 25 and 45 %. Lower discount rates (10-20 %) might be more reasonable, if one also considers that Alitalia, in its calculation, includes, in addition to the discounts, the financial effects of a one year selling process.”

310 Vastineesta ilmenee lisäksi, että vuonna 1997 tehdyn ensimmäisen arvion tarkistamiseksi komission konsultit käyttivät alan asiantuntijan avustuksella ammatillisesta oppaasta saatua hinnastoa, jossa ilmoitetaan yksityiskohtaisesti reittilentokoneiden hinnat. Tässä luettelossa esitetään seuraava kriteeri:

”Fleet values are discounted from wholesale price (average price paid by dealers or airlines for four or more aircrafts) at one half of one per cent times number of aircraft in fleet not to exceed 20 per cent discount.”

311 Tältä osin on todettava, ettei Alitalia perustele käyttämäänsä 25–45 prosentin vähennystä millään todisteilla. Se toteaa, että ammatillisissa oppaissa ilmoitetaan vähennysprosentit tilanteessa, jossa kaksi tai useampia lentokoneita myydään samanaikaisesti, muttei oteta huomioon poikkeuksellista myyntiä. Alitalin mukaan sen tilanne on siis poikkeuksellinen ja vaatisi erityisen korkean vähennyksen, jonka se määrittää itse esittämättä asiakirjoja väitteidensä tueksi. Alitalia viittaa kylläkin International Aircraft Remarketing LLC:n presidentin B:n vuonna 2001 pidetyssä konferenssissa esittämiin toteamuksiin.

312 Sen lisäksi, että viimeksi mainittu arvio, joka on tehty vuonna 2001 eikä kyseessä olevalla ajanjaksolla, on pikemminkin henkilökohtainen, on korostettava, että hänen toteamuksissaan mainitsema vähennys, joka on 15–30 prosentin suuruinen, on keskiarvoltaan lähempänä komission käyttämää vähennystä (20 %) kuin Alitalian väittämää vähennystä (keskiarvoltaan 35 %).

313 Näin ollen komissio ei ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä, kun se on soveltanut 20 prosentin vähennystä myyntihintaan, joka on ilmoitettu ammatillisissa oppaissa, joissa otetaan huomioon lentokonetyyppi ja valmistusvuosi.

314 Lisäksi on huomautettava, että Alitalia esittää ristiriitaisia väitteitä, kun se toteaa yhtäältä, että monien samantyyppisten lentokoneiden ryhmämyynnin vuoksi pitäisi tehdä lisävähennys, ja toisaalta, että niin suuren lentokonekaluston myynti ei tapahdu päivässä ja että laskelmissa on otettava huomioon aikatekijä.

315 Sen väitteen osalta, jonka Alitalia katsoo voivansa esittää huomattavista vähennyksistä, jotka tuomioistuimen määräämät luovutukset voivat aiheuttaa, ja siitä, ettei komission mainitsema päinvastainen esimerkki ole todistusvoimainen kyseessä olevan lentokonetyypin suosittuuden vuoksi, asianosaisten välisestä väittelystä voidaan korkeintaan päätellä, että saman lentokonetyypin osalta, vaikka se olisi hyvin suosittu, myyntihinta konkurssimenettelyn yhteydessä voi olla jonkin verran alempi tai korkeampi kuin ammatillisissa oppaissa ilmoitettu hinta.

316 Alitalian vastauskirjelmässään tältä osin esittämästä taulukosta ilmenee kuitenkin, että myyntihinta konkurssimenettelyn yhteydessä on joka tapauksessa korkeampi kuin ammatillisessa oppaassa ilmoitettu tukkuhinta, joka on mainittu vertailun vuoksi. Komissio tukeutuu kuitenkin laskelmissaan tukkuhintoihin, ja korkeintaan 20 prosentin vähennystä sovelletaan näihin tukkuhintoihin (ks. edellä 310 kohta). Nämä kaksi Alitalian mainitsemaa esimerkkiä tukevat siis komission väitettä, jonka mukaan lentokoneiden jälleenmyyntihinta konkurssitilanteessa ei välttämättä aiheuta hintojen huomattavaa laskua. Alitalian mainitsemat esimerkit eivät missään tapauksessa tue sen väitettä 25–45 prosentin (tai keskimäärin 35 prosentin) vähennyksestä.

317 Lopuksi komissio korostaa oikeutetusti, että huomioon on otettava lentokonekaluston arvo vuoden 1997 päätöstä tehtäessä voimassa olleilla jälleenmyyntihinnoilla.

318 Näin ollen Alitalia ei ole osoittanut, että komissio olisi tehnyt ilmeisen arviointivirheen, kun se on Alitalian lentokonekaluston arvoa arvioidessaan soveltanut 20 prosentin vähennystä ammattilaisille tarkoitetuissa luetteloissa ilmoitettuun lentokoneiden jälleenmyynnin tukkuhintaan.

319 Neljänneksi komissio arvostelee Italian viranomaisia riidanalaisen päätöksen 20 perustelukappaleessa mainittujen selvitystilasta aiheutuvien kustannusten yliarvioimisesta. Komission konsulttien 18.6.1997 päivätystä kertomuksesta, jonka komissio mainitsee, todetaan seuraavaa:

”Alitalia determined the liquidation costs (essentially the compensation of the officiel reveiver and the expenses he supposed to occur) as a percentage (10 %) of the realised assets. According to the official professional fees and to our experience, the mentioned amount appears too high.”

320 Aluksi on todettava, toisin kuin Alitalia väittää, että selvitystilasta aiheutuvien kustannusten perusteluissa komissio tai sen konsultit eivät ainoastaan viittaa omaan kokemukseensa, vaan esittävät myös voimassa olevia ammattikuntien palkkioluetteloja.

321 Vastineesta ilmenee, että selvitystilasta aiheutuvien kustannusten laskenta perustuu aivan olennaisesti näihin ammattikuntien palkkioluetteloihin ja että kokemuksen osuus on hyvin pieni. Komissio käytti nimittäin kirjapitäjien ammattikunnan virallisia palkkioluetteloita ulkopuolisen selvitysmiehen osalta ja 20.7.1992 annetun ministeriön asetuksen nro 570 palkkioluetteloja konkurssipesän pesänhoitajan osalta sekä insinöörien ja arkkitehtien palkkioluetteloa asiantuntijan osalta, ja se sovelsi niitä Alitalian toimittamassa, 31.3.1996 laaditussa arviossa maksukyvyttömyydestä aiheutuvista kustannuksista (Estimated insolvency statements) esitettyihin omaisuuden arvoihin. On huomautettava, että tämän laskelman yhteydessä komissio otti huomioon sekä selvitysmiehen tai pesänhoitajan että asiantuntijan osalta mainitut enimmäispalkkiot. Alitalialla oli näin ollen hallussaan tarvittavat tiedot komission maksukyvyttömyydestä aiheutuvia kustannuksia koskevan arvion riitauttamiseksi. Se ei voi tältä osin vedota perustelujen puutteellisuuteen.

322 Alitalia ei ole riitauttanut Italian ammattikuntien palkkioluettelojen käyttämistä. Se väittää, että selvitystilasta aiheutuvien kustannusten ei pidä olla ainoastaan komission laskelman mukaisia, vaan niissä on otettava huomioon selvitystilamenettelyn päättämiseksi tarvittava aika ja IRI:n konserninsa sisällä asiasta saama kokemus.

323 Aikatekijän huomioon ottamisesta, on todettava, että vaikka myönnetään, että tällainen menettely voi kestää kuusi vuotta, ei voida katsoa, että selvitystilasta aiheutuvat kustannukset jakautuisivat tasaisesti koko tälle ajalle, kun omaisuuden realisointi tapahtuu tämän ajanjakson lopulla.

324 Alitalia ei ole myöskään selittänyt, miten tai missä määrin tämä aikatekijä vaikuttaa sen käyttämään prosenttilukuun, joka on 10 prosenttia selvitystilasta aiheutuvista kustannuksista. Vastauskirjelmässään Alitalia nimittäin laski uudelleen kaikki maksukyvyttömyydestä aiheutuvat kustannukset aktualisoiden velat, jotka sen mukaan voitaisiin maksaa takaisin. Sen lisäksi, että tämä uusi maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten arvio on hylättävä, koska se on esitetty ensimmäistä kertaa vastauskirjelmässä, se ei koske nimenomaisesti selvitystilasta aiheutuvia kustannuksia.

325 Esimerkeistä, joihin Alitalia vetoaa viitaten IRI:n konserninsa sisällä saamaan kokemukseen, komissio toteaa ilman, että Alitalia kiistäisi sitä, että ne koskevat vapaaehtoisia selvitystiloja eivätkä konkursseja. Nämä luvut eivät näin ollen ole merkityksellisiä.

326 Missään tapauksessa Alitalia ei täsmentänyt millään tavalla sitä menetelmää ja niitä laskelmia, joiden perusteella se päätyi arvioimaan selvitystilasta aiheutuviksi kustannuksiksi 10 prosenttia varallisuudesta. Se ei myöskään esittänyt mitään seikkaa osoittaakseen, että komissio olisi tehnyt ilmeisen arviointivirheen arvioidessaan selvitystilasta aiheutuvia kustannuksia.

327 Edellä esitetyn perusteella komissio ei ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä arvioidessaan maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten määräksi 750 miljardia ITL.

b) Sisäisen tuottoprosentin arviointi rakenneuudistussuunnitelman viimeisen version perusteella

Asianosaisten lausumat

328 Alitalia väittää, että kun komissio arvioi riidanalaisen päätöksen 27 perustelukappaleessa, että rakenneuudistussuunnitelmaan kesäkuussa 1997 tehdyillä muutoksilla on ainoastaan vähäinen vaikutus suunnitelman keskeisiin tuloksiin ja osakkeenomistajien odottamiin osinkoihin, se jättää täysin huomiotta sen tosiseikan, että halpalentoyhtiö Alitalia Teamin perustamista on nopeutettu ja kustannusten karsimista ja optimointia koskevia pääasiallisia hankkeita, jotka pienentävät suunnitelman kannattavuustavoitteiden saavuttamiseen liittyvää riskiä, on alettu toteuttaa.

329 Aivan aluksi Alitalia pitää komission arviointivirheenä sitä, että se käytti 79 prosentin prosenttiosuutta IRI:n omistusosuutena yhtiön pääomasta. Tuon ajan lainsäädännön perusteella tämän prosenttiosuuden olisi pitänyt olla 86 prosenttia.

330 Alitalia huomauttaa, että seikat, jotka selittävät komission riidanalaisessa päätöksessä esittämää sisäisen tuottoprosentin laskelmaa, sisältyvät pelkästään riidanalaisen päätöksen 22 perustelukappaleeseen, jossa esitetään kuitenkin tietoja, jotka ovat erittäin rajoitettuja ja joiden perusteella ei missään tapauksessa voida ymmärtää täysin

toteutettuja laskelmia. Harvat riidanalaisessa päätöksessä mainitut tekijät ovat samoja kuin ne, jotka on esitetty vuoden 1997 päätöksestä nostetun kanteen yhteydessä laadittuun komission vastauskirjelmään liitetyssä taulukossa.

331 Alitalia väittää, että komission pitäisi selittää, miten se päätyy 26,1 prosentin prosenttilukuun sekä suunnitelman vanhan että uuden version perusteella.

332 Komissio vastaa, että suunnitelman viimeisessä versiossa mainitut strategiset toimet parantavat suunnitelman tulevaisuudennäkymiä, mutta niillä ei sellaisenaan voida näyttää toteen sen tosiasiallisia toteutumismahdollisuuksia. Uuden suunnitelman sisältö vaikutti komission mukaan sisäisen tuottoprosentin arviointiin ainoastaan tietyissä rajoissa.

333 Komission mukaan sen laskelman tekeminen kahden eri olettaman mukaisesti, eli sen, että IRI:n omistusosuus Alitalian pääomasta on 79 prosenttia tai 86 prosenttia, johtui heinäkuussa 1997 vallinneesta epävarmuudesta sovellettavasta verolainsäädännöstä. Laskiessaan sisäistä tuottoprosenttia komissio otti huomioon näistä kahdesta prosenttiluvusta edullisimman (86 prosenttia) ja päätyi lopputulokseen, jonka mukaan sisäinen tuottoprosentti oli korkeintaan 26,1 prosenttia.

334 Komissio pahoittelee riidanalaisen päätöksen 22 perustelukappaleessa olevaa harmillista aineellista virhettä, joka koskee IRI:n omistusosuuden arvoa Alitalian pääomasta joulukuussa 2000, joka ei ole 4 206 tai 4 330 miljardia ITL vaan 4 179 tai 4 550 miljardia ITL. Komissio laski omien sanojensa mukaan 25,2 tai 26,1 prosentin suuruisen sisäisen tuottoprosentin kuitenkin oikeiden lukujen perusteella.

335 Sen laskentamenetelmän osalta, jonka avulla se päätyi tähän lopputulokseen, komissio viittaa vastineen sisältämään selittävään taulukkoon.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

336 Niiden väitteiden osalta, jotka liittyvät siihen, että rakenneuudistussuunnitelman viimeistä versiota ei ole otettu huomioon, on viitattava edellä 124–138 kohtaan.

337 Komission pahoitteleman aineellisen virheen korjaamisen osalta on viitattava edellä 22 kohtaan.

338 Komission sisäisen tuottoprosentin laskennassa käyttämiä arvoja ja menettelyä koskevat yksityiskohdat tutkitaan tämän kanneperusteen seuraavan osan tutkinnan yhteydessä (jäljempänä 352–361 kohta).

339 Se, että Alitalia riitauttaa 79 prosentin prosenttiosuuden käyttämisen 86 prosentin sijasta IRI:n omistusosuutena Alitalian pääomasta, ei ole vakuuttavaa. Riidanalaisen päätöksen 23 perustelukappaleesta nimittäin ilmenee, että sisäiseksi tuottoprosentiksi vahvistetaan 25,2 tai 26,1 prosenttia riippuen siitä, kumpi olettama otetaan huomioon, eikä pelkästään 79 prosentin prosenttiosuuden perusteella. Komissio ottaa siis riidanalaisessa päätöksessä joka tapauksessa huomioon 86 prosentin prosenttiosuuden. Tässä yhteydessä on todettava, että vaikka huomioon otetaan 86 prosentin prosenttiosuudesta johtuva suurempi luku, sisäinen tuottoprosentti on vähimmäistuottoprosenttia pienempi.

340 Siltä osin kuin Alitalian väitteissä vedotaan puuttuviin tai riittämättömiin perusteluihin, on lopuksi todettava, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on jo todennut, ettei Alitalia voi vedota perustelujen puutteellisuuteen sisäisen tuottoprosentin osalta (ks. edellä 66 kohta). Riidanalaisen päätöksen 19–23 perustelukappaleen perusteella on aineellisesti mahdollista ymmärtää komission sisäisen tuottoprosentin laskennassa käyttämä menetelmä ja perustiedot. Komission konsulttien kahdessa

ensimmäisessä kertomuksessa, jotka kuuluivat olennaisena osana vuoden 1997 päätökseen, johon riidanalaisessa päätöksessä viitataan, on niistä yksityiskohtaisempaa tietoa.

341 Edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetussa tuomiossa (163 kohta) tuodaan esiin se, että komissio totesi vastauskirjelmässään, että sisäinen tuottoprosentti, joka on laskettu uudelleen suunnitelman viimeisen version perusteella, on korkeintaan 26,1 prosenttia maksukyvyttömyydestä aiheutuvat kustannukset mukaan lukien. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin viittasi tältä osin asiassa T-296/97 toimitettuun vastauskirjelmään ja sen liitteeseen. Alitalia vahvisti käsiteltävänä olevassa asiassa toimitetussa kannekirjelmässä voineensa tutustua viimeksi mainittuun asiakirjaan ja liitti sen kannekirjelmäänsä.

342 Lisäksi vastauksena Alitalian kanteessa esittämiin väitteisiin komissio täsmentää vielä lisää sisäistä tuottoprosenttia laskiessaan käyttämiä arvoja. Tämän vuoksi Alitalia ei voi väittää, ettei sillä olisi tiedossaan tarvittavia seikkoja voidakseen riitauttaa sen, miten komissio määritti sisäisen tuottoprosentin.

c) Tiettyjen komission käyttämien arvojen virheellisyys

Asianosaisten lausumat

343 Ensimmäiseksi Alitalia lähtee siitä periaatteesta, että riidanalaisen päätöksen perusteena oleva sisäisen tuottoprosentin laskelma on sama kuin komission asiassa T-296/97 toimittamansa vastauskirjelmän liitteessä esittämä laskelma, ja väittää, että yrityksen arvoa koskevassa laskelmassa on virhe, koska siinä otetaan huomioon suunnitelman toiseksi viimeisessä eikä viimeisessä versiossa mainittu käyttökate eli 1 485 miljardia ITL.

344 Toiseksi Alitalia väittää, että laskiessaan vuosille 1996 ja 1997 suunniteltuja pääomanlisäyksen eriä komissio ei voinut käyttää 6,6 prosentin suuruista riskitöntä prosenttilukua. Sisäisen tuottoprosentin laskelmassa ei aktualisoida kassavirtaa vaan sijoitetaan se uudelleen sisäiseen tuottoprosenttiin. Alitalian mukaan riskittömän aktualisoinnin olettaminen vastaa väittämää, jonka mukaan sijoittajalla olisi laillinen velvollisuus suorittaa pääomanlisäys joka tapauksessa sopimukseen liittyvistä syistä ja sijoittaja kykenisi suorittamaan maksun niin luotettavasti, että se voidaan samastaa taloudellisesti vakaan maan keskuspankkiin. Käsiteltävänä olevassa asiassa IRI:llä ei ollut kuitenkaan velvollisuutta maksaa pääomaa riippumatta sijoituksen kehityksestä. Alitalia väittää lisäksi, että IRI:n lainakustannukset yrityksenä olivat riskitöntä prosenttilukua suuremmat.

345 Kolmanneksi Alitalia väittää, että suunnitelman ennusteet sisälsivät yllättäville menoille varauksia (contingency costs), joiden määrä oli 30 prosenttia tuotoista, suunnitelman toteuttamisen viivästymiseen varautumiseksi. Alitalia arvioi kuitenkin, että viitevuoden kassavirran laskelman ei pitäisi sisältää tällaisia määriä, koska hankkeet etenivät suunniteltua nopeammin. Alitalian mukaan komission perustelut ovat ristiriitaisia, koska yhtäältä se ei alenna arvioitua tuottoprosenttia edes suunnitelman viimeisen version valossa, joka sisältää merkittäviä varovaisuustekijöitä (contingency), ja vahvistaa jääräpäisesti sen määräksi 30 prosenttia, ja toisaalta se ei halua ottaa Alitalian arvon laskennassa huomioon sitä, että varovaisuustekijöiden pitäisi vähetä aikaa myöden.

346 Neljänneksi Alitalia väittää, että komission käyttämä kassavirtojen pitkän aikavälin kasvuprosentti, jonka määrä on 4,5 prosenttia, alentaa yrityksen arvoa 31.12.2000. Komissio päätyy tähän prosenttilukuun käyttäen erityisesti kahta avainmuuttujaa, eli yieldin vaihtelua ja lentoliikennettä koskevaa kerrointa, joiden arvot ovat alemmat kuin ulkoisten lähteiden ennustamat arvot. Alitalian mukaan komissio ei ottanut huomioon Malpensan lentokentän myönteistä vaikutusta Alitalian liikenteeseen. Alitalia toteaa, ettei lentoliikennealan kasvu ole vielä saavuttanut huippuaan Euroopassa. Vaikka Amerikan tilanne haluttaisiin ottaa viitetilanteeksi, Pohjois-Amerikan markkinoilla matkustajaliikenteen kasvuennusteet ovat noin 6,6 prosenttia. Alitalian mukaan oli

näin ollen järkevää odottaa 6,5 prosentin nimellistä kasvua, eli 3,9 prosentin todellista kasvua viiden ensimmäisen vuoden aikana ja tämän jälkeen kasvuprosentin tasaantumista 4,5 tai 1,95 prosenttiin.

347 Alitalian mukaan pelkkä näiden kolmen viimeisen seikan korjaaminen korottaisi sisäisen tuottoprosentin 42,3 prosenttiin, jos maksukyvyttömyydestä aiheutuviksi kustannuksiksi katsotaan edelleen 750 miljardia ITL.

348 Komissio väittää, että yrityksen arvo perustuu 1 485 miljardin ITL:n käyttökatteeseen. Se esittää vastineessa laskelmat, joiden perusteella se arvioi sisäiseksi tuottoprosentiksi 26,1 prosenttia.

349 Tuen tulevien erien aktualisointi käyttämällä riskitöntä 6,6 prosentin prosenttilukua on komission mukaan perusteltua kassavirtojen luonteen vuoksi. Yhtiöpääoman korotus, jonka IRI on jo luvannut, merkitsee Alitalian hyväksi toteutettavaa menoa, joka ei ole lainkaan epävarma ja jonka osalta on sovittu maksun määräajasta, jota on arvioitava ainoastaan ”kustannus-hyöty”-näkökulmasta. Lisäksi Alitalian halua katsoa pääomanlisäyksen jäljellä olevien erien arvoksi 61,9 prosenttia ei voida sovittaa yhteen sijoitushankkeen arvioinnin totuudenmukaisen esitystavan kanssa, sillä näin IRI:n tulevaisuudessa suorittamien maksujen arvosta tulisi huomattavan pieni todelliseen arvoon nähden.

350 Varauksista yllättäville menoille komissio korostaa, että suunnitelman viimeisessä versiossa ne ovat 47 miljardia ITL, joilla verrattuna 1 485 miljardin ITL:n käyttökatteeseen on ainoastaan 3,2 prosentin vaikutus. Komissio toteaa myös, että varovaisuuserää piti käyttää myös normaalin vuoden osalta tervehdyttämissuunnitelman kunnianhi-

moisuuden, hankkeiden suuren lukumäärän, yhtiön tilanteen epätasapainoisuuden ja alan yleisten suuntausten vuoksi. Alitalia oletti väitteessään, että se olisi saavuttanut kaikki tavoitteensa vuoteen 2000 mennessä, joten varovaisuus ei olisi tarpeen.

351 Komissio väittää myös, että varovaisuus on tarpeen vahvistettaessa kassavirtojen kasvuprosenttia. Euroopan ilmailuala on lähes kypsä, joten sen ei voida enää odottaa kasvavan huomattavasti. Tiettyjen asiantuntijoiden mukaan kasvutekijän tai ”g-tekijän” muodostaa pelkkä odotettavissa oleva inflaatioprosentti. Alitalian erityistilanteessa eliminoimalla inflaation vaikutus, joksi arvioidaan 2,5 prosenttia, voidaan Fischerin kaavaa käyttämällä päästä todelliseen kasvuprosenttiin, jonka määrä on 1,95 prosenttia. Komissio lainaa myös yritysten arvioimista koskevaa Guatrin teosta, jonka mukaan useista kansainvälisistä ja erityisesti amerikkalaisista tiedoista ilmenee, että g-tekijä on yleensä 0–5 prosenttia, ja yleisimpiä ovat 1 ja 3 prosentin välille sijoittuvat arvot. Komissio paljastaa myös virheen Alitalian arvon laskentakaavassa, jossa tämä unohti kertoa nimittäjän kertoimella (1 + g) Gordonin kaavan mukaisesti.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

352 Ensiksi käyttötaseen osalta on todettava, että laskelmissa, joiden pohjalta komissio vahvisti sisäiseksi tuottoprosentiksi 26,1 prosenttia ja jotka komissio esittää vastineessa, otetaan huomioon luku 1 485 miljardia ITL, ja tämä esitetään rakenneuudistussuunnitelman viimeisessä versiossa. Komissio esittää vastauskirjelmässä myös laskelmat, joista ilmenee, että jos perusteena käytetään suunnitelman toiseksi viimeisen version käyttökatetta eli 1 462:ta miljardia ITL, sisäiseksi tuottoprosentiksi saadaan 24,6 prosenttia. Alitalia vetoaa näin ollen virheellisesti siihen, että huomioon on otettu väärä käyttökate.

353 Toiseksi 6,6 prosentin suuruisen riskittömän prosenttiluvun käyttämisestä laskettaessa kyseisellä ajanjaksolla suunniteltujen pääomanlisäyksen erien aktualisointia on todettava, että IRI oli jo luvannut Alitalialle pääomanlisäyksen riippumatta tilanteen

kehittymisestä parempaan tai huonompaan suuntaan ja sen sijoituksen tuloksista. Tämä pääomanlisäys ei siis ollut Alitalian kannalta epävarma. Koska sijoittaja kykenee suorittamaan maksun erittäin luotettavasti, IRI:n ja Alitalian väliset kassavirrat eivät olleet verrattavissa muihin kassavirtoihin, joihin vaikutti rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisen arvaamattomuus. Tällaisissa olosuhteissa riskittömän prosenttiluvun käyttäminen on perusteltua. Tämän vuoksi komissio ei ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä, kun se on käyttänyt riskitöntä prosenttilukua laskiessaan IRI:n suorittamien pääomanlisäyksen erien aktualisointia.

354 Kolmanneksi Alitalian väitteistä, jotka koskevat varauksia yllättäville menoille, on todettava, että se viittaa tosiasiallisesti yhtäältä tarpeeseen ottaa huomioon suunnitelman etenemisvaihe ja toisaalta päällekkäisyyteen siltä osin, että tämä riski otetaan huomioon vähimmäistuottoprosentissa. Ensimmäisen tekijän osalta on kuitenkin huomautettava, että sisäisen tuottoprosentin arvioimiseksi komission piti tukeutua seikkoihin, joista se oli tietoinen vuoden 1997 päätöstä tehdessään (ks. edellä 137 kohta). Se ei näin ollen voinut ottaa huomioon sitä, miten suunnitelma myöhemmin toimi, eikä riskien mahdollista pienentymistä myöhemmin, vaikka tämä olisi näytetty toteen. Toisen tekijän osalta se, että yksityinen sijoittaja ottaa huomioon sijoituksen yleisen riskin laskiessaan vähimmäistuottoprosenttia, ei voi sellaisenaan estää sitä, että sisäisen tuottoprosentin laskelmaan sisällytetään olosuhteiden vuoksi perusteltuja varauksia yllättäville menoille. Kun otetaan huomioon toimenpiteen asiayhteys ja erityisesti yhtiön velkaantuminen, tervehdyttämissuunnitelman merkitys ja alan suhdanteet vuonna 1997, komissio ei ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä, kun se otti huomioon 47 miljardia ITL varauksina yllättäville menoille.

355 Neljänneksi myöskään Alitalian arvostelu, joka koskee kassavirtojen kasvuprosenttia, ei ole vakuuttavaa. Tukeakseen väitettään, jonka mukaan olisi järkevää odottaa 6,5 prosentin nimellistä kasvua (tai 3,9 prosentin todellista kasvua), Alitalia pelkästään mainitsee kansainvälisen lentoliikennejärjestön International Air Transport Association (IATA) vuoden 1996 vuosikertomuksen – toimittamatta sitä – jonka mukaan Pohjois-Amerikan markkinoilla matkustajaliikenteen kasvuennusteet ovat 6,6 prosenttia vuodessa, sekä vuoden 2001 vuosikertomuksen – jota se ei myöskään toimita – jonka mukaan amerikkalaisten lentoyhtiöiden liikevaihdon kasvu oli vuosien

1996 ja 2000 välisenä aikana 3,7 prosenttia vuodessa. Kun Alitalia riitauttaa komission käyttämän yieldin vaihtelun ja lentoliikennettä koskevan kertoimen, se tukeutuu Boeingin tutkimukseen.

356 Komissioon konsultit tutkivat 18.6.1997 päivätyssä kertomuksessa Alitalian näiden kahden tekijän osalta huomioon ottamia arvoja ja selittävät kummankin osalta valintansa seuraavasti:

”On the basis of our analysis, we determined the GNP multiplier in 1.4. This value is consistent with the US Dept of Transportation analysis on the US market for the period 1980-1995.

The most important reasons behind our decision are the following:

— higher values (UBS, Boeing) refer to the world-wide market;

— Alitalia’s most relevant markets (domestic and international) can be considered, after the US one, amongst the more mature, with lower prospective growth rates;

— as a consequence, in the long term, the US market multiplier (which has recently reduced) seems to be more realistic.

With reference to the real yield growth rate adopted by Alitalia on the basis of the Boeing studies, some considerations can be made:

— in the long term, a study from McDonell Douglas foresees an average decline of 1.47 %;

— both the mentioned studies (McDonell Douglas, Boeing) were prepared by aircrafts manufacturers; therefore they can be considered optimistic;

— the estimate were prepared referring to the world-wide market, while Alitalia market has to be considered much more competitive than the average;

— AEA historical data appear to be lower than those from Boeing and the forecasts for the period 1996-2000 are more prudent.

On the basis of the above and our experience, it appears that the negative trend of the yield could be worse."

357 Lisäksi komissio perustelee 1,95 prosentin suuruisen todellisen kasvuprosentin valintaa lainaamalla yritysten arvioimista koskevaa Guatrin teosta, jonka mukaan useista kansainvälisistä ja erityisesti amerikkalaisista tiedoista ilmenee, että kasvutekijä on yleensä 0–5 prosenttia. Komissio esittää tämän jälkeen samasta lähteestä peräisin

olevan taulukon, josta ilmenee, että keskimääräiset arvot ovat 1 ja 3 prosentin välillä. Komission valintaa ei näin ollen voida pitää äärimmäisenä.

358 Malpensan lentokentän kehityksen vaikutusta Alitalian kasvuprosenttiin oli varmasti vaikea arvioida heinäkuussa 1997 saatavilla olleiden tietojen perusteella. Komission tämän seikan osalta noudattama varovaisuus ei voi muodostaa ilmeistä arviointivirhettä (ks. edellä 260–264 kohta). Lisäksi Italian ilmailumarkkinoiden avaaminen kilpailulle piti sisällään lukuisia tuntemattomia tekijöitä, jotka ovat omiaan aiheuttamaan epäilyjä sen olettaman osalta, että Alitalian kasvu olisi alan muita yrityksiä nopeampaa. Tätä ei ainakaan voida pitää varmana.

359 Kun otetaan huomioon kaikki nämä seikat ja komission laaja harkintavalta tässä monitahoisessa taloudellisessa asiayhteydessä, komissio ei ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä, kun se on vahvistanut kassavirtojen kasvuprosentiksi 4,5 prosenttia (tai todelliseksi kasvuprosentiksi 1,95 prosenttia).

360 Lopuksi on huomautettava, että Alitalia myöntää vastauskirjelmässään komission osoittaman virheen laskukaavassa, jota se käytti Alitalian arvon laskemiseksi.

361 Tässä analyysissä ei näin ollen ole havaittu yhtään ilmeistä arviointivirhettä niiden muuttujien osalta, joita komissio käytti laskiessaan sisäistä tuottoprosenttia.

d) Pääomalainojen muuntamisen vaikutus sisäisen tuottoprosentin laskelmaan

Asianosaisten lausumat

362 Alitalia väittää, että koska 1 000 miljardin ITL:n pääomanlisäyksestä suurin osa käytettiin 900 miljardin ITL:n suuruisten lainojen maksamiseen takaisin IRI:lle ja koska sitä on pidettävä lainojen muuntamisena pääomaksi, pääomanlisäys, jonka IRI aikoi toteuttaa, oli tosiasiallisesti ainoastaan 1 850 miljardia ITL.

363 Kun otetaan huomioon tämä määrä, sisäinen tuottoprosentti on Alitalian mukaan 28,7 prosenttia. Se kohoaa jopa 30,1 prosenttiin, kun korjataan komission virheellisesti käyttämä 1 462 miljardin ITL:n suuruinen käyttökate. Lisäksi vähimmäistuottoprosenttia olisi Alitalian mukaan pitänyt alentaa, koska pääoman lisäys pieneni.

364 Komissio vastaa, että sisäinen tuottoprosentti oli joka tapauksessa edelleen pienempi kuin vähimmäistuottoprosentti, sillä ensiksi mainittu oli 28,7 prosenttia. Komissio kiistää Alitalian väitteen, jonka mukaan koko pääoma olisi menetetty selvitysmenettelyn yhteydessä, jos muuntamista ei olisi toteutettu. Komission ennusteiden mukaan selvitysmenettelyn avulla etuoikeudettomille velkojille olisi voitu maksaa 30 prosenttia lainoista.

365 Komissio väittää lisäksi, että 2 750 miljardin ITL:n lisäys Alitalian pääomaan ja Cofirin lainojen takaisinmaksu ovat kaksi erillistä toimenpidettä. Käsiteltävänä olevassa asiassa

sijoituksen suuruus on 2 750 miljardia ITL, joista 1 850 miljardia tapahtuu pääomanlisäyksenä ja 900 miljardia lainojen muuntamisena pääomaksi.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

366 On huomautettava, että edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetussa tuomiossa (145 kohta) ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, ettei ”ole kiistetty sitä, että suurin osa vuonna 1996 toteutetusta 1 000 miljardin ITL:n suuruisesta pääomankorotuksesta käytettiin siihen, että IRI:lle maksettiin takaisin lainoja noin 900 miljardin ITL:n arvosta, ja että tätä toimenpidettä voidaan pitää lainojen muuntamisena pääomaksi”.

367 Vaikka asianosaiset ovat yksimielisiä siitä, että toimenpidettä voidaan pitää lainojen muuntamisena pääomaksi, ne ovat kuitenkin erimielisiä siitä, mitä tästä seuraa. Alitalian mukaan takaisinmaksettujen lainojen määrä on puhtaasti ja yksinkertaisesti vähennettävä sen pääomanlisäyksen määrästä, jonka IRI aikoi toteuttaa.

368 On kuitenkin kiistatonta, että lainojen takaisinmaksu ja riidanalainen pääomanlisäys muodostavat kaksi erillistä toimenpidettä, joita ei tämän vuoksi voida verrata toisiinsa, vaikka matemaattisesti pääomanlisäyksen määrä vastaa suurin piirtein takaisin maksettua määrää. Lainojen muuntaminen pääomaksi muuttaa hallussa olevan asiakirjan luonnetta ja siitä haltijalle aiheutuvia seurauksia. Lainojen seurauksena ovat korot, joiden määrä ja maksuajat ovat ennalta määrätyt, kun taas osakkeiden tuotto on epävarmaa. Lisäksi velkojien maksunsaantijärjestys konkurssitilanteessa on erilainen, jolloin osakkeenomistaja tulee vasta muiden velkojien jälkeen. Tästä seuraa, että yksityisen sijoittajan näkökulmasta näihin toimenpiteisiin liittyvät epävarmuustekijät ovat erilaiset. IRI:n vuonna 1996 toteuttama 1 000 miljardin ITL:n suuruinen pääomanlisäys, vaikka sitä käytettiin suurimmaksi osaksi Cofirin 900 miljardin ITL:n suuruisten lainojen takaisinmaksuun, on kuitenkin IRI:n kannalta sijoitus, joka on otettava huomioon sellaisena määritettäessä sisäistä tuottoprosenttia.

Komissio ei näin ollen ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä, kun se ei yksinkertaisesti vähentänyt takaisin maksettuja lainoja sijoituksen kokonaismäärästä, joka on 2 750 miljardia ITL.

369 Tältä osin kysymyksellä siitä, olisiko koko pääoma menetetty vai ei, jos lainoja ei olisi muunnettu pääomaksi, ei ole merkitystä arvioitaessa kyseisten lainojen pääomaksi muuntamisen vaikutusta komission toteuttamaan sisäisen tuottoprosentin laskentaan. Ylimääräisenä huomautuksena on todettava, että sisäinen tuottoprosentti, jonka Alitalia laski 1 850 miljardin ITL:n määrän perusteella, jossa lainojen pääomaksi muunnettu määrä on vähennetty, on joka tapauksessa pienempi kuin vähimmäistuottoprosentti.

370 Kaiken edellä esitetyn perusteella on todettava, ettei komissio ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä määrittäessään sisäistä tuottoprosenttia.

F *Kanneperuste, jonka mukaan EY 87 artiklan 3 kohtaa on rikottu*

371 Tämän kanneperusteen yhteydessä Alitalia arvostelee sitä, että riidanalaisessa päätöksessä on toistettu, tutkimatta niitä uudelleen, ehdot, jotka sisältyivät vuoden 1997 päätökseen ennen kuin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi sen. Alitalia katsoo, että nämä ehdot ovat kohtuuttomia, syrjiviä, lainvastaisia ja perusteettomia.

372 Komissio väittää, että tätä kanneperustetta ei voida tutkia, koska kantajalla ei ole oikeussuojan tarvetta. Näin ollen ensiksi on tutkittava tämän kanneperusteen tutkittavaksi ottamisen edellytykset.

1. *Tutkittavaksi ottaminen*

a) Asianosaisten lausumat

373 Komissio väittää, että kyseisiä ehtoja ei ole asetettu riidanalaisessa päätöksessä eikä vuoden 1997 päätöksessä vaan ne ovat tosiasiallisesti Italian viranomaisten antamia sitoumuksia. Sen mukaan tästä seuraa, että nämä sitoumukset eivät ole suunnitelmaan kuulumattomia vaan ovat olennainen osa suunnitelmaa, jonka yhteismarkkinoille soveltuvuudesta komissio on lausunut. Nämä sitoumukset eivät ole komission vaan Italian viranomaisten vastuulla.

374 Näissä olosuhteissa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen asiassa T-212/00, Nuove Industrie Molisane vastaan komissio, 30.1.2002 antamasta tuomiosta (Kok. 2002, s. II-347) ilmenee komission mukaan, että riidanalaisen päätöksen päätösosa ei vahingoita Alitalian intressejä, joten Alitalialla ei ole oikeussuojan tarvetta. Vastaavat perustelut esitti julkisasiamies Mischo asiassa C-242/00, Saksa vastaan komissio, antamassaan ratkaisuehdotuksessa (tuomio 18.6.2002, Kok. 2002, s. I-5603, I-5605).

375 Vastauskirjelmässä komissio epäilee myös kyseessä oleviin ehtoihin liittyvien väitteiden ”tehokasta vaikutusta”. Se väittää, että riidanalainen päätös tehtiin vuonna 2001 noin seitsemän kuukautta rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon päättymisen jälkeen, jonka ajankohdaksi oli vahvistettu 31.12.2000 ja joka merkitsi Alitalialle riidanalaisten ehtojen nojalla asetettujen velvoitteiden päättymistä samanaikaisesti.

Niiden mahdollinen kumoaminen ei tämän vuoksi tuottaisi Alitalialle minkäänlaista etua taloudellisesti tai oikeudellisesti.

376 Alitalia katsoo, ettei komission mainitsema tuomio tai ratkaisuehdotus kumpikaan tue sen väitteitä. Edellä 374 kohdassa mainitussa asiassa Nuove Industrie Molisane vastaan komissio annetussa tuomiossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei mitenkään sulkenut pois sitä mahdollisuutta, että kyseessä oleva yritys riitauttaa sille vastaisen päätöksen sisältämiä seikkoja, jos ne johtuvat kansallisten viranomaisten komissiolle antamista sitoumuksista.

b) Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

377 Riidanalaisen päätöksen 1 artiklasta ilmenee, että kyseessä oleva tuki on todettu yhteismarkkinoille soveltuvaksi ”edellyttäen, että noudatetaan velvollisuuksia ja ehtoja, jotka on asetettu [vuoden 1997] päätöksen 1, 2 ja 3 artiklassa, jotka on toistettu tämän päätöksen johdanto-osan 1 kappaleessa”.

378 Edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetussa tuomiossa (13–35 kohta) esitetyssä kuvauksessa hallinnollisen menettelyn kulusta tuodaan esiin se, että Italian viranomaiset sitoutuivat 26.6.1997 päivätyssä kirjeessä noudattamaan tiettyjä ehtoja. Samasta tuomiosta (29 ja 30 kohta) ilmenee kuitenkin, että komissio oli ensin ilmoittanut Alitalialle ja Italian viranomaisille, ettei se voinut tehdä tässä asiassa myönteistä päätöstä, joka perustuu markkinataloudessa toimivan yksityisen sijoittajan kriteeriin. Tämän jälkeen se toimitti Alitalialle epävirallisen asiakirjan, joka sisälsi

yhtäältä mahdollisia keinoja rakenneuudistussuunnitelman parantamiseksi ja toisaalta mainintoja ehdoista, joilla Alitalialle myönnettävä tuki voitaisiin hyväksyä.

379 Lisäksi vastauskirjelmässä komissio toteaa, että ilmailualaa koskevassa tiedonannossa (38 kohta) sille asetetaan velvollisuus hyväksyä tuet poikkeustapauksissa siten, että ”rakenneuudistussuunnitelmille asetetaan erittäin tiukat ehdot”. Komissio selittää, että se noudatti jatkuvasti näitä sääntöjä asettaen kaikille muille yhtiöille annetuille aiemmin hyväksytyille tuille vastaavat ehdot kuin Alitalialle. Komissio lisää, että tämän vuoksi, jos se ei olisi asettanut Alitalialle myönnetylle tuelle nyt arvosteltuja ehtoja, riidanalainen päätös olisi ollut lainvastainen EY 87 artiklan ja ilmailualaa koskevan tiedonannon rikkomisen sekä yleisten oikeusperiaatteiden, kuten yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkaamisen vuoksi.

380 Komissio ei näin ollen voi esittää, etteivät nämä ehdot olisi sen vastuulla vaan olisivat yksinomaan Italian viranomaisten sitoumuksia. Komissio, Alitalia ja Italian viranomaiset ovat toki keskustelleet näistä ehdoista ja viimeksi mainitut ovat sitoutuneet noudattamaan niitä. Komissiolla on kuitenkin yksinomainen toimivalta asiassa, joka koskee valtiontuen mahdollisen yhteismarkkinoille soveltumattomuuden toteamista (asia 78/76, Steinike & Weinlig, tuomio 22.3.1977, Kok. 1977, s. 595, Kok. Ep. III, s. 341, 9 kohta ja asia T-73/98, Prayon-Rupel v. komissio, tuomio 15.3.2001, Kok. 2001, s. II-867, 40 kohta). Tämän yksinomaisen toimivallan puitteissa komissio saattoi – tai sen piti, kuten se väittää – sitoa päätöksensä tuen yhteismarkkinoille soveltuvuudesta tiettyihin ehtoihin.

381 Näissä olosuhteissa ei voida katsoa, että kanneperuste, joka on esitetty niitä ehtoja vastaan, joiden noudattaminen on riidanalaisessa päätöksessä asetettu edellytykseksi sille, että kyseessä oleva tuki soveltuu yhteismarkkinoille, olisi jätettävä tutkimatta sillä perusteella, että nämä ehdot eivät olisi komission vastuulla.

382 Komission mainitsema oikeuskäytäntö ei horjuta tätä toteamusta.

383 Vaikka edellä 374 kohdassa mainitussa asiassa Nuove Industrie Molisane vastaan komissio annetussa tuomiossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, ettei kannetta voida tutkia, se ei näin tehdessään tukeutunut komission väitteeseen, jonka mukaan riidanalaisen korjauskertoimen olivat valinneet suoraan Italian viranomaiset eikä se itse. Tätä tuomiota ei näin ollen voida tulkita siten, että siinä suljettaisiin pois se mahdollisuus, että tuensaajana oleva yritys riitauttaa yhteisöjen tuomioistuimissa ne ehdot, joihin sille vastainen päätös on sidottu, tilanteessa, jossa komissio ja kansalliset viranomaiset ovat neuvotelleet niistä ja jossa kyseiset viranomaiset ovat sitoutuneet noudattamaan niitä.

384 Lisäksi toisin kuin komissio väittää, edellä 374 kohdassa mainitussa asiassa Nuove Industrie Molisane vastaan komissio annettu tuomio ei perustu siihen, että päätös, jolla hyväksytään tuki, ei voi loukata jäsenvaltion ja edunsaajana olevan yrityksen oikeuksia. Päinvastoin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi kyseisessä tuomiossa, että pelkästään se, että ilmoitettu tuki julistetaan yhteismarkkinoille soveltuvaksi riidanalaisessa päätöksessä ja että päätös ei näin ollen periaatteessa ole kantajille vastainen, ei vapauta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta tutkimasta, onko riidanalaisilla toteamuksilla sitovia oikeusvaikutuksia, jotka voivat vaikuttaa kantajan etuihin. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin viittasi tältä osin analogisesti ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen yhdistetyissä asioissa T-125/97 ja T-127/97, Coca-Cola vastaan komissio, 22.3.2000 antamaan tuomioon (Kok. 2000, s. II-1733, 79 kohta).

385 Edellä 374 kohdassa mainitussa asiassa Saksa vastaan komissio asianosaisina olivat, toisin kuin käsiteltävänä olevassa asiassa, jäsenvaltio ja komissio. Saksan liittotasavallan kanne jätettiin tutkimatta, koska yhteisöjen tuomioistuin totesi, ettei riidanalaisen päätöksen sisältö ollut sellaisenaan Saksan liittotasavallalle epäsuotuisa eikä päätös näin ollen ollut sille vastainen. Käsiteltävänä olevassa asiassa ei kuitenkaan voida katsoa, että Italian viranomaiset olisivat itse vaatineet niiden ehtojen asettamista, joilla tuki voidaan riidanalaisessa päätöksessä todeta yhteismarkkinoille soveltuvaksi, ja ettei riidanalaisen päätöksen sisältö olisi tämän vuoksi Italian tasavallalle epäsuotuisa. Nämä

toteamukset pitävät paikkansa varsinkin Alitalian osalta, jolle riidanalainen päätös on vastainen, kuten todetaan edellä 38 kohdassa.

386 Kyseessä oleviin ehtoihin liittyvän kanneperusteen ”tehokkaasta vaikutuksesta” on huomautettava ensiksi, että ensisijaisissa vaatimuksissaan Alitalia käyttää näiden ehtojen lainvastaisuutta koko riidanalaisen päätöksen kumoamisperusteena, ja sillä on edelleen intressi tähän kumoamiseen, kuten edellä 35–47 kohdasta ilmenee. Alitalialla on näin ollen edelleen intressi osoittaa kyseessä olevien ehtojen lainvastaisuus.

387 Toiseksi on huomautettava, että toimella, joka on jo täytäntöönpantu, voi aina olla oikeusvaikutuksia. Toimenpiteestä on nimittäin voinut aiheutua oikeusvaikutuksia sen voimassaoloaikana, eivätkä nämä vaikutukset ole välttämättä hävinneet, vaikka toimenpide on pantu täytäntöön (ks. vastaavasti asia T-102/96, Gencor v. komissio, tuomio 25.3.1999, Kok. 1999, s. II-753, 41 kohta). Ainakin ehdot, joissa velvoitetaan rajoittamaan tarjottua kapasiteettia ja luovuttamaan omistusosuuksia, ovat vaikuttaneet Alitalian oikeuksiin rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon aikana. Lisäksi tiettyjen ehtojen, kuten omistusosuuksien luovuttamisen, soveltaminen aiheutti Alitalian tilanteeseen pysyviä vaikutuksia, jotka ovat jatkuneet rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon päättymisen jälkeen.

388 Alitalialla on näin ollen intressi riitauttaa kyseessä olevat ehdot.

2. *Aineellinen kysymys*

389 Alitalia esittää useita väitteitä riidanalaisen päätöksen sisältämiä ehtoja vastaan. Jotkut niistä ovat yleisiä ja toiset koskevat tiettyjä ehtoja. Ne on näin ollen tutkittava erikseen.

a) Väitteet, jotka on esitetty riidanalaisen päätöksen sisältämiä ehtoja vastaan yleisesti

Asianosaisten lausumat

390 Alitalia väittää, että riidanalaisessa päätöksessä komissio ainoastaan toistaa ehdot, jotka esitettiin vuoden 1997 päätöksessä. Koska ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi vuoden 1997 päätöksen, näillä ehdoilla ei ole oikeudellista perustaa. Alitalia täsmentää, ettei se riitauta vuoden 1997 päätöksessä esitettyjä ehtoja, vaan toteaa, ettei komissio voi määrätä uudelleen samoja ehtoja riidanalaisessa päätöksessä perustelematta tätä asianmukaisesti.

391 Alitalia väittää lisäksi, että komission olisi pitänyt tutkia uudelleen riidanalaiset ehdot suunnitelman viimeisen version ja siitä aiheutuvan kannattavuuden parantumisen

valossa. Tämä velvollisuus on seurausta siitä, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi vuoden 1997 päätöksen erityisesti sillä perusteella, että komissio ei ollut tehnyt sitä rakenneuudistussuunnitelman viimeisen version nojalla.

392 Alitalia väittää lopuksi, että nämä ehdot ovat joka tapauksessa kohtuuttomia, syrjiviä, lainvastaisia ja perusteettomia. Koska rakenneuudistussuunnitelma oli ilmailualaa koskevan tiedonannon kriteerien mukainen, se olisi pitänyt hyväksyä sellaisenaan ilman, että olisi ollut tarpeen asettaa lisäehtoja. Lisäehdot aiheuttivat yhtiölle erittäin vakavia uhrauksia ja rajoituksia suuntaviivojen vastaisesti (ilmailualaa koskeva tiedonanto ja komission jäsenvaltioille [EY 87] ja [EY 88] artiklan sekä komission direktiivin 80/723/ETY 5 artiklan soveltamisesta tuotantosektorin julkisiin yrityksiin antama tiedonanto, EYVL C 307, s. 3), joissa määrätään ehtojen vahvistamisesta ainoastaan kahdessa tapauksessa. Alitalian mukaan komissio syrji näillä ehdoilla Alitaliaa vakavasti sellaisiin muihin lentoyhtiöihin nähden, jotka olivat hiljattain olleet valtiontukimenettelyjen kohteena, kuten Air Franceen nähden. Alitalian mukaan komissio ei ole koskaan asettanut samanaikaisesti yhtä merkittäviä ja tiukkoja rajoituksia yhtiön hallinnon itsemääräämisoikeudelle. Tällaisia ehtoja ei voida esittää vastauksena Alitalian väitettyyn väärinkäytöksiä sisältävään toimintaan, jonka olisi pitänyt olla erillisen menettelyn kohteena.

393 Komissio väittää, että jotta riidanalaisia ehtoja, jotka ovat syntyneet Italian viranomaisten, Alitalian ja komission pitkäaikaisen pohdinnan ja yhteisten kokousten tuloksena, voidaan arvioida asianmukaisesti, on analysoitava sitä erittäin vakavaa tilannetta, jossa yhtiö oli vuonna 1996.

394 Kyseessä olevien ehtojen väitetyn lainvastaisuuden osalta komissio toteaa, että Alitalia vaikuttaa unohtavan ehtojen erittäin läheisen yhteyden suunnitelmaan, jonka selkärangan ne muodostavat. Arvostelussaan Alitalia jätti kokonaan huomiotta vastasuorituksia yhteisölle koskevan vaatimuksen, vaikka ne muodostavat välttämät-

tömän edellytyksen sille, että tuki voidaan todeta yhteismarkkinoille soveltuvaksi EY 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja ilmailualaa koskevan tiedonannon 41 kohdan mukaisesti.

395 Kyseessä olevien ehtojen väitetyn kohtuuttomuuden osalta komissio väittää, että lukuun ottamatta ehtoja nro 4 ja 8, jotka liittyvät Alitalian erityiseen tilanteeseen, suurin osa ehdoista on tavanomaisia ja ne kuuluvat kaikkiin rakenneuudistustukien hyväksymispäätöksiin. Ainoastaan kolmella niistä, eli ehdoilla nrot 3, 5 ja 7, on komission mukaan todellisia taloudellisia ja rahoituksellisia vaikutuksia, jotka eivät millään tavalla merkitse vahingollisia vaikutuksia, joihin Alitalia vetoaa esittämättä minkäänlaisia todisteita. Komission mukaan tässä yhteydessä on täysin perusteetonta vedota minkäänlaiseen kohtuuttomuuteen.

396 Sen väitteen osalta, että ehdot on tutkittava uudelleen suunnitelman muuttamisen vuoksi, komissio korostaa, ettei Alitalia täsmennä, mitkä ehdot olisi tutkittava uudelleen tai mitä käytännön vaikutuksia sillä olisi. Komission mukaan kyseiset ehdot on viimeistelty suunnitelmaan tehtyjen viimeisten muutosten jälkeen ja niissä on otettu huomioon nämä muutokset. Koska suunnitelman kannattavuusprosentti muuttui 25,7 prosentista 26,1 prosenttiin, tämän ei voida katsoa vaikuttavan huomattavasti ehtojen sisältöön.

397 Perustelujen puutteellisuuden osalta komissio viittaa riidanalaisen päätöksen 36 perustelukappaleeseen.

398 Sen väitteen osalta, jonka mukaan Alitaliaa olisi syrjitty erityisesti Air Franceen nähden, komissio korostaa, että Alitalia vaikuttaa jättävän liian vähälle huomiolle sen, että komissio on määrittänyt tiettyjen ehtojen kriteerit Air Francen ilmoitetusta pääomanlisäyksestä 27.7.1994 tehdyn komission päätöksen 94/653/EY (EYVL L 254,

s. 73; jäljempänä Air France -päätös) mukaisesti Italian viranomaisten nimenomaisesta pyynnöstä nimenomaan yhdenvertaisen kohtelun periaatteen nimissä.

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

399 Ensiksi väitteestä, jonka mukaan kyseessä olevilla ehdoilla ei ole oikeudellista perustetta, on todettava, että nämä ehdot perustuvat ensinnäkin siihen, että Italian viranomaiset ovat ilmoittaneet rakenneuudistussuunnitelmasta, ja toiseksi asetuksen N:o 659/1999 7 artiklan 4 kohtaan. Viimeksi mainitussa säännöksessä säädetään seuraavaa:

”Komissio voi asettaa myönteiselle päätökselle ehtoja, joiden täytyttyä se voi katsoa tuen soveltuvan yhteismarkkinoille, sekä velvoitteita, joiden avulla se voi valvoa päätöksen noudattamista.”

400 Näin ollen ei voida katsoa, ettei kyseessä olevilla ehdoilla olisi oikeudellista perustaa.

401 Toiseksi väitetystä velvollisuudesta tutkia uudelleen ehdot suunnitelman viimeisen version valossa on todettava, että edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetusta tuomiosta (33 kohta) ilmenee, että Italian viranomaiset ovat toimittaneet komissiolle sitoumukset, jotka mainitaan 26.6.1997 päivätyssä kirjeessä (joka on vastineen liitteenä) ja jotka vastaavat täysin riidanalaisen päätöksen sisältämiä ehtoja, samanaikaisesti rakenneuudistussuunnitelman lopullisen version kanssa.

402 Tästä suunnitelman viimeisen version ja Italian viranomaisten sitoumusten ja näin ollen riidanalaisen päätöksen sisältämien ehtojen, jotka ovat sitoumusten kanssa samanlaiset, samanaikaisesta lähettämisestä seuraa, että ehtoja ei tarvitse tutkia uudelleen niiden mukauttamiseksi suunnitelman viimeiseen versioon nähden.

403 Ylimääräisenä huomautuksena voidaan tältä osin todeta, että kaikkien kyseessä olevien ehtojen tarkoituksena ei ollut yrityksen kannattavuuden palauttaminen. Useilla niistä pyrittiin estämään kilpailun vääristyminen, joten sisäisen tuottoprosentin kasvun ei tarvinnut välttämättä johtaa niiden mukauttamiseen. Alitalia ei esittänyt täsmällisiä perusteita, joissa olisi otettu huomioon tämä seikka.

404 Kolmanneksi kyseessä olevien ehtojen väitetyn lainvastaisuuden osalta on todettava, että komissiolla on toimivalta lähtökohtaisesti liittää päätökseen, jossa se EY 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla hyväksyy tuen, ehtoja sen varmistamiseksi, että hyväksytty tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla (yhdistetyt asiat T-244/93 ja T-486/93, TWD v. komissio, tuomio 13.9.1995, Kok. 1995, s. II-2265, 55 kohta ja edellä 56 kohdassa mainitut yhdistetyt asiat British Airways ym. v. komissio, tuomion 288 kohta).

405 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komissio voi lisäksi vahvistaa itselleen harkintavaltansa käyttöä koskevia periaatteita kyseessä olevien suuntaviivojen kaltaisilla toimilla, siltä osin kuin ne sisältävät ohjeita siitä, mitä linjaa tämän toimielimen on noudatettava, edellyttäen, ettei niillä poiketa perustamissopimuksen määräyksistä (ks. vastaavasti asia T-17/03, Schmitz-Gotha Fahrzeugwerke v. komissio, tuomio 6.4.2006, Kok. 2006, s. II-1139, 42 kohta).

406 Ilmailualaa koskevassa tiedonannossa, johon viitataan riidanalaisen päätöksen 15 perustelukappaleessa, edellytetään, että rakenneuudistustuet rajataan suunnitelmassa, jolla pyritään tervehdyttämään lentoyhtiö siten, että se voi kohtuullisessa ajassa tulla

uudelleen elinkelpoiseksi. Komissio voi hyväksyä rakenneuudistustuet ainoastaan erittäin poikkeuksellisissa tilanteissa ja erittäin tiukoin ehdoin (38 kohdan 1 ja 2 alakohta ja 41 kohta).

407 Tästä seuraa, että riidanalaisen päätöksen kaltaisessa päätöksessä, joka on tehty EY 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella, komissio voi asettaa ehdot, jotka se katsoo välttämättömiksi sen varmistamiseksi, että tuensaajana oleva yritys on rakenneuudistuksen jälkeen elinkelpoinen.

408 Missään edellä mainitussa määräyksessä tai säännöksessä ei edellytetä, että kaikki tässä yhteydessä asetetut ehdot olisivat välttämättömiä yrityksen elinkelpoisuuden takaamiseksi. Ilmailualaa koskevasta tiedonannosta ilmenee päinvastoin, että komission on myös pyrittävä mahdollisuuksien mukaan rajoittamaan kilpailun vääristymistä (41 kohta) ja valvomaan, että hallitus pidättyy puuttumasta yhtiön hallinnointiin muista kuin sen omistusoikeuksista johtuvista syistä (38 kohdan 5 alakohta) ja että tukea käytetään yksinomaan rakenneuudistussuunnitelman toteuttamiseen eikä se ole tarpeisiin nähden suhteeton (38 kohdan 6 alakohta).

409 Toisin kuin Alitalia väittää, ilmailualaa koskevan tiedonannon 38 kohdan 3 alakohdassa ei määrätä, että komissio voisi asettaa ehtoja ainoastaan kahdessa tapauksessa eli jos taloudellisen elinkelpoisuuden palautuminen tai markkinoiden liikakapasiteettitilanne sitä vaatii. Kyseisen kohdan sanamuoto on nimittäin seuraava:

”Jos taloudellisen elinkelpoisuuden palautuminen tai markkinatilanne vaatii kapasiteetin vähentämistä, tämä on mainittava suunnitelmassa.”

410 Siltä osin kuin Alitalia vaikuttaa vetoavan 9.10.1999 annettuihin yhteisön suuntaviivoihin valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi (EYVL C 288, s. 2), on huomautettava, ettei niitä voida soveltaa käsiteltävänä olevassa asiassa, sillä Italian viranomaiset ovat ilmoittaneet komissiolle rakenneuudistussuunnitelmasta 26.7.1996 päivätyllä kirjeellä. Ylimääräisenä huomautuksena voidaan todeta, etteivät nämä suuntaviivat tue Alitalian väitettä. Valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi annettujen yhteisön suuntaviivojen 3.2.2 kohdan c alakohdan i alakohdassa todetaan seuraavaa: ”Jos niillä markkinoilla, joilla tuensaaja toimii, esiintyy yhteisön ja ETA:n laajuista rakenteellista ylikapasiteettia, rakenneuudistussuunnitelman on edistettävä yrityksen saneerausta suhteessa saatuun tukeen ja sen vaikutuksiin kyseisillä markkinoilla. Tämä tapahtuu supistamalla yrityksen tuotantokapasiteettia peruuttamattomasti.” Kyseisten suuntaviivojen 3.2.2 kohdan c alakohdan ii alakohdassa todetaan, että ”jos yhteisössä ei ole rakenteellista ylikapasiteettia markkinoilla, joilla tuensaaja toimii, komissio tutkii kuitenkin, onko tarpeen vaatia vastasuoritteita”.

411 Komissio voi näin ollen asettaa ehtoja, vaikka rakenteellista liikekapasiteettia ei ole. Toisin kuin Alitalia väittää, komission ei näin ollen tarvinnut osoittaa rakenteellisen liikekapasiteetin olemassaoloa voidakseen asettaa ehtoja tuen hyväksymiselle.

412 Neljänneksi yleisestä väitteestä, joka liittyy kyseessä olevien ehtojen kohtuuttomuuteen, on todettava, että pelkästään se, että kannattavuusprosentti on parantunut suunnitelman viimeisessä versiossa, ei voi merkitä sitä, että komission pitäisi hyväksyä se sellaisenaan ilman ehtoja. Kuten on jo korostettu, komission on myös pyrittävä rajoittamaan suunnitelman aiheuttamaa kilpailun vääristymistä. Se voi siis tässä tarkoituksessa asettaa ehtoja suunnitelman hyväksymiselle.

413 Lisäksi Alitalian väitteet ovat yleisiä eikä se esitä mitään täsmällistä seikkaa väitteensä tueksi. Yhtäältä Alitalia ei osoita, miten asetetut ehdot ovat kohtuuttomia sen tilanteeseen nähden. Toisaalta ei voida olettaa, että sen tilannetta voitaisiin verrata

edellä mainittujen, komission päätösten kohteena jo olleiden yhtiöiden tilanteeseen. Lisäksi vaikka oletettaisiin, että sen hallinnointia koskevaa itsemääräämisoikeutta olisi rajoitettu voimakkaasti, tämä ei riitä osoittamaan sille asetettujen ehtojen kohtuuttomuutta.

414 Viidenneksi väitteeseen, jonka mukaan asetetut ehdot syrjivät Alitaliaa kilpailijoihinsa, ja erityisesti Air Franceen nähden, on palattava tutkittaessa erityisiin ehtoihin liittyviä väitteitä. Tässä vaiheessa on kuitenkin huomautettava yleisesti, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hylkäsi vastaavan väitteen edellä 56 kohdassa mainituissa yhdistetyissä asioissa British Airways ym. vastaan komissio antamassaan tuomiossa (443 kohta). Kyseisessä tuomiossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi, että kun otetaan huomioon rakenneuudistussuunnitelman puitteet, komissiolla ei ollut velvollisuutta esittää erityisiä perusteluja Air Francen suunnitelman ja Lufthansan sekä British Airwaysin kaltaisten muiden lentoyhtiöiden rakenneuudistussuunnitelmien vertailulle. Nämä suunnitelmat nimittäin koskivat muita yhtiöitä, joiden rakenneuudistus oli toteutettu eri aikoina. Tämän vuoksi tällainen vertailu ei ole riittävä syrjinnän osoittamiseksi, kun otetaan huomioon asiayhteyden moninaisuus.

415 Kuudenneksi yhtäältä näiden ehtojen perustelujen ja sen osalta, ettei niitä väitteen mukaan voida asettaa uudelleen riidanalaisessa päätöksessä, on viitattava edellä 74–77 kohtaan.

416 Toisaalta on huomautettava, että tehdäkseen riidanalaisen päätöksen ja perustellakseen sitä komission piti palata sen ajankohdan tilanteeseen, jossa taloudellisista tukitoimista päätettiin, ja näin ollen käyttää tietoja, joista se oli tietoinen vuoden 1997 päätöstä tehdessään, joten se ei voinut ottaa huomioon myöhempiä olosuhteita (ks. edellä 137 kohta).

417 Lisäksi komissio toteaa riidanalaisessa päätöksessä, että vähimmäistuottoprosentti on suurempi kuin sisäinen tuottoprosentti huolimatta siitä, että sisäinen tuottoprosentti kasvoi. Lopullinen päätelmä eli kyseessä olevan toimenpiteen luokittelu valtiontueksi

pysyy siis samana kuin vuoden 1997 päätöksessä toteutetun analyysin lopputulos. Tämä luokitteleminen valtiontueksi edellyttää tuen yhteismarkkinoille soveltuvuuden arvioimista, johon kyseessä olevat ehdot liittyvät. Koska nämä ehdot eivät ole välittömästi yhteydessä sisäiseen tuottoprosenttiin, viimeksi mainitun kasvu ei velvoita komissiota muuttamaan ehtoja ja perustelemaan niitä uudelleen.

418 Näin ollen on hylättävä kaikki yleiset väitteet, jotka Alitalia esittää riidanalaisen päätöksen sisältämiä ehtoja vastaan.

b) Riidanalaisen päätöksen sisältämiä tiettyjä ehtoja vastaan esitetyt erityiset väitteet

419 Alitalia riitauttaa erityisesti riidanalaisen päätöksen sisältämät ehdot nro 2–8. Kukin niistä on tutkittava erikseen.

Ehto nro 2: uusien tukien kieltäminen

– Asianosaisten lausumat

420 Alitalian mukaan ehto, jonka mukaan Italian viranomaisten on sitouduttava ”[olemaan] enää myöntämättä Alitalialle uusia pääoman lisäyksiä tai muuta tukea missä muodossa

tahansa, mukaan lukien lainojen takaukset", on yleisyytensä vuoksi mielivaltainen ja sille liian kallis erityisesti hetkellä, jolloin koko kyseessä oleva sektori on erittäin vakavassa kriisissä.

421 Alitalian mukaan tämä ehto on ilmailualaa koskevan tiedonannon logiikan vastainen. Komissio toteaa siinä ainoastaan, että rakenneuudistustukia voidaan myöntää lähtökohtaisesti ainoastaan kerran. Alitalian mukaan komissio toteaa, ettei lisätuen pitäisi olla tarpeen ohjelman voimassaoloaikana, mutta "jättää oven auki tulevaisuuden osalta".

422 Lopuksi Alitalia väittää olevan virheellistä todeta, että tämä ehto sisältyisi kaikkiin päätöksiin, joilla hyväksytään rakenneuudistustukia kilpaileville lentoyhtiöille. Komissio asetti 22.7.1992 tekemässään päätöksessä, joka koski pääomanlisäystä ja kokonaisvaltaista rakenneuudistus- ja sijoitussuunnitelmaa Iberia-yhtiön hyväksi, nimittäin ehdoksi tuen hyväksymiselle sen, että tuki on "viimeinen strategisen suunnitelman voimassaoloaikana".

423 Komissio katsoo, että ehto nro 2 on täysin perusteltu eikä sitä voida pitää mielivaltaisena tai liian kalliina. Tämä ehto sisältyy komission mukaan kaikkiin päätöksiin, joilla hyväksytään rakenneuudistustukia lentoyhtiöille.

424 Komissio korostaa, että tukien kielto johtuu EY 87 artiklan 1 kohdasta ja että on itsestään selvää, ettei yksittäisellä päätöksellä voida muuttaa perustamissopimusta. Komission mukaan ehtoa on siis luettava ja tulkittava tässä asiayhteydessä. Ehto on väistämättä sisällöltään rajoitettu, koska sitä sovelletaan ainoastaan Alitalian rakenneuudistuksen aikana eikä sen vastaista ole myöntää horisontaalisia tukia sijoituksiin,

jotka ovat rakenneuudistussuunnitelman sisältämistä tuista erillisiä, kunhan EY 87 artiklan 3 kohtaa noudatetaan.

– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

425 Asianosaiset ovat erimielisiä riidanalaisen päätöksen sisältämän uusien tukien kiellon sisällöstä. Alitalia katsoo sen olevan yleinen ja mielivaltainen ehto, jota ei ole rajoitettu ajallisesti.

426 Valtiontukien lähtökohtaisen kieltämisen yleisyys johtuu EY 87 artiklan 1 kohdasta eikä riidanalaisesta päätöksestä. Tämä kielto ei estä jäsenvaltioita ilmoittamasta komissiolle uusista tukihankkeista EY 88 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Komissio, joka on vastuussa niiden tutkimisesta, on määrittänyt suuntaviivat, jotka sääntelevät tietyntyyppisten tai tiettyjen alojen tukihankkeiden arviointia, kuten ilmailualan osalta ilmailualaa koskevan tiedonannon kautta.

427 Ilmailualaa koskevan tiedonannon 38 kohdan 2 alakohdasta ilmenee, että komissio ”edellyttää normaalisti hallituksen kirjallista vakuutusta siitä, että kyseinen tuki on viimeinen julkinen pääomanlisäys, tapahtuipa se missä muodossa hyvänsä, ohjelman voimassaoloaikana yhteisön oikeuden määräysten ja säännösten mukaisesti”.

428 Näiden määräysten ja säännösten valossa ehtoa nro 2 ei voida pitää yleisenä ja mielivaltaisena.

429 Väitteestä, jonka mukaan ehtoa nro 2 ei ole rajoitettu ajallisesti, on todettava, että sanotun vaikuttamatta EY 87 artiklan 1 kohdan soveltamiseen Italian viranomaisten tekemät sitoumukset, jotka on toistettu riidanalaisissa ehdoissa, on rajoitettu rakenneuudistussuunnitelman voimassaoloaikaan, kuten ilmailualaa koskevasta tiedonnannosta ilmenee ja kuten komissio vahvisti vastineessaan. Ehdon nro 2 sisältö on näin ollen sellaisenaan väistämättä ajallisesti rajoitettu.

430 Sen osalta, että tällainen ehto sisältyy kaikkiin muihin samantyyppisiin komission päätöksiin, joilla hyväksytään rakenneuudistustukia lentoyhtiöille, on todettava, että Alitalia riitauttaa tämän virheellisesti vetoamalla komission 22.7.1992 tekemään päätökseen, jolla hyväksytään Iberia-yhtiölle myönnetty rakenneuudistustuki. Kuten Alitalia itse toteaa vastauskirjelmässään, tässä päätöksessä yksi ehdoista oli, että tuki on ”viimeinen strategisen suunnitelman voimassaoloaikana”. Komissio on näin ollen oikeutetusti todennut, että kyseisessä päätöksessä kielto esitettiin hieman eri sanamuodoin kuin riidanalaisessa päätöksessä, mutta sisältö on sama, ja ehto on molemmissa tapauksissa rajoitettu rakenneuudistussuunnitelman voimassaoloaikaan (ks. edeltävä kohta). Alitalian esittämä ainoa esimerkki ei näin ollen voi horjuttaa sitä, että tällainen ehto sisältyy kaikkiin samantyyppisiin komission päätöksiin.

431 Alitalia ei ole myöskään pyrkinyt osoittamaan, että tämä ehto oli perusteltu muiden kyseessä olevien lentoyhtiöiden tapauksessa muttei sen tapauksessa.

432 Ehtoa nro 2 ei näin ollen rasita mikään Alitalian väittämistä virheistä, ja tämän vuoksi tältä osin esitetyt väitteet on hylättävä.

Ehto nro 3: kielto hankkia osuuksia muissa lentoyhtiöissä

– Asianosaisten lausumat

433 Alitalia vetoaa siihen, että ehto nro 3, jonka mukaan Italian viranomaisten on taattava, että ”31 päivään joulukuuta 2000 saakka Alitalia käyttää tukea yksinomaan yhtiön rakenneuudistussuunnitelman mukaisiin tarkoituksiin eikä uusien osuuksien hankkimiseen muista lentoyhtiöistä”, on kohtuuton ja syrjivä.

434 Alitalia väittää, että lupaa Irlannille myöntää tukea Aer Lingus -ryhmälle koskevassa 21.12.1993 tehdyssä komission päätöksessä 94/118/EY (EYVL 1994, L 54, s. 30; jäljempänä Aer Lingus -päätös) ja Kreikan valtion Olympic Airways -yhtiölle myöntämiä tukia koskevassa 7.10.1994 tehdyssä komission päätöksessä 94/696/EY (EYVL L 273, s. 22; jäljempänä Olympic Airways -päätös) ainoastaan asetettiin näille yhtiöille kielto hankkia osuuksia muissa yhteisön ja ETA:n lentoyhtiöissä. Alitalia lisää, ettei mitään tämäntyyppistä kieltoa sisältynyt Belgian hallituksen yhteisössä toimivalle Sabena-lentoyhtiölle suunnittelemia tukia koskevaan 24.7.1991 tehtyyn komission päätökseen 91/555/ETY (EYVL L 300, s. 48; jäljempänä Sabena-päätös).

435 Alitalia väittää lisäksi, ettei sen tilannetta voida verrata Air Francen tilanteeseen, joka oli selvästi kriittisempi, joten kielto oli perusteltu viimeksi mainitun tapauksessa. Alitalia katsoo, että tämä kielto on sen osalta täysin kohtuuton, koska on osoitettu, että tuen määrää ja intensiteettiä on mukautettu rakenneuudistuksen vaatimuksiin ja ne takaavat alan normaalia tuottoa suuremman tuoton.

436 Alitalia lisää, että ehdon nro 3 kohtuuttomuus ja syrjivyys ovat entistä selvempiä, kun se yhdistetään ehtoon nro 8, jossa Alitalia velvoitetaan luovuttamaan osuutensa Malevissa. Alitalian mukaan komissio velvoitti Air Francen ainoastaan luovuttamaan muut toiminnot kuin yrityksen ydintoiminnot (core business).

437 Komissio väittää, että ehdot nrot 3, 5 ja 7, jotka muodostavat rakenneuudistuksen ydinsisällön, on ”ymmärrettävä kokonaisuutena”, sillä niillä on sama tavoite eli palauttaa Alitalian kannattavuus ja kilpailukyky vuoteen 2000 mennessä sekä rajoittaa tukeen liittyvää kilpailun vääristymistä. Niillä saadaan aikaan tasapaino Alitalian edun ja yleisen edun välille.

438 Komissio selittää tämän jälkeen, että uusien osuuksien hankkimisen kieltämisen laajuus liittyy ilmailualan vapauttamiseen ETA:ssa vuonna 1997. Komissio viittaa tältä osin ilmailualaa koskevaan tiedonantoon.

439 Komissio huomauttaa tältä osin, että Aer Lingus -päätös ja Olympic Airways -päätös, joihin Alitalia vetoaa, on tehty ennen ilmailualan vapauttamista. Lisäksi näiden yhtiöiden toimintasäde on lähinnä alueellinen eivätkä ne näin ollen toimi maailmanlaajuisilla markkinoilla. Näin ei ole Air Francen kohdalla. Air France -päätös sisältää kuitenkin saman kiellon kuin se, joka on asetettu riidanalaisessa päätöksessä Alitalian

osalta, mikä on komission mukaan perusteltua siksi, että kaksi viimeksi mainittua yhtiötä toteuttavat maailmanlaajuisia strategioita ja kilpailevat osaksi keskenään samoilla markkinoilla.

440 Lopuksi komissio väittää, että ehto nro 3 ei merkitse perusteetonta rajoitusta sille, miten Alitalia voi käyttää varojaan, vaan sen velvoitteen seurauksen, jonka mukaan Alitalian on käytettävä tuki yksinomaan rakenneuudistukseen eikä laajentumiseen ilmailualaa koskevan tiedonannon 38 kohdan 4 alakohdan mukaisesti.

– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

441 On kiistatonta, että lentoliikennealaa on yhteisössä vapautettu asteittain ja vapauttamisohjelma päättyi vuonna 1997. Tämä vapauttaminen on ilmailualaa koskevan tiedonannon keskeinen elementti, kuten sen johdannosta ilmenee. Otsikolla ”Lentoliikenteen vapauttaminen yhteisössä” komissio toteaa seuraavaa:

”1. Aiemmin yhteisön lentoliikenteelle oli ominaista valtion suuri osallistuminen ja bilateralismi.

– –

Neuvosto on tämän jälkeen saattanut päätökseen yhteisön lentoliikenteen vapauttamisohjelmansa. Kun kilpailu on lisääntynyt yhteisössä, valtiontukisääntöjen tiukempi soveltaminen vastaa siis selvään tarpeeseen.

2. Markkinoiden vapauttamiseen ja kilpailuun liittyvät toimet, jotka ovat tämän jälkeen tulleet voimaan, ovat muuttaneet perustavanlaatuisesti lentoliikenteen taloudellista ympäristöä.

– –

Ympäristössä, jossa kilpailua on enemmän, valtiontuilla voi olla huomattavasti suurempi strateginen merkitys hallituksille, jotka haluavat suojella 'omien' yhtiöidensä taloudellisia intressejä. Tämä voisi johtaa tukien käyttöön, joka voi vaarantaa sekä yleisen edun että vapauttamisprosessin perustavanlaatuiset tavoitteet."

442 Lisäksi ilmailualaa koskevan tiedonannon 38 kohdan 2 alakohdassa komissio ottaa huomioon sen, että "ilmailun yhteismarkkinoiden saavuttaminen vuonna 1997 lisää huomattavasti kilpailua yhteismarkkinoilla". Komissio lisää, että näissä olosuhteissa se "voi hyväksyä rakenneuudistustuet ainoastaan erittäin poikkeuksellisissa tilanteissa ja erittäin tiukoin ehdoin". Komissio toistaa tämän 41 kohdan lopussa.

443 Ilmailualaa koskevan tiedonannon 38 kohdan 4 alakohdassa komissio korostaa, että "valtiontuella rahoitetun ohjelman osalta voidaan katsoa, että se 'ei ole ristiriidassa

yhteisen edun kanssa' – – ainoastaan, jos se ei liity toiminnan laajentamiseen, mikä merkitsee sitä, ettei sen tavoitteena saa olla kyseessä olevan yhtiön kapasiteetin ja tarjonnan lisääminen välittömien eurooppalaisten kilpailijoidensa vahingoksi".

444 Lopuksi ilmailualaa koskevan tiedonannon 38 kohdan 6 alakohdassa komissio toteaa, että tuki "on käytettävä yksinomaan rakenneuudistussuunnitelmaan eikä se saa olla tarpeisiin nähden suhteeton". Tämän jälkeen se toteaa, että "rakenneuudistuksen aikana yhtiön on pidätyttävä hankkimasta osuuksia muissa lentoyhtiöissä".

445 Tästä seuraa, että Alitalialle asetettu ehto nro 3 on nimenomaisesti mainittu ilmailualaa koskevassa tiedonannossa, johon riidanalaisessa päätöksessä viitataan, yhtenä ehtona, joka on asetettu sen edellytykseksi, että komissio hyväksyy tuen. Komissio on määrittänyt nämä ehdot, jotka liittyvät lentoliikenteen markkinoiden vapauttamisen asiayhteyteen, EY 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan valossa, jonka mukaan rakenneuudistustuki voi soveltua yhteismarkkinoille, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Se, että komissio on ottanut huomioon kaupankäynnin vapauttamisen ja yhteisen edun, on näin ollen yhteisön oikeuden mukaista.

446 Ehdon nro 3 soveltaminen ei myöskään syrji Alitaliaa.

447 On totta, että Aer Lingus -päätöksessä ja Olympic Airways -päätöksessä komissio ainoastaan kielsi näitä yhtiöitä hankkimasta osuuksia yhteisön tai ETA:n lentoyhtiöissä. Kuten komissio toteaa, kumpikin päätös on kuitenkin tehty ennen markkinoiden vapauttamista ja ilmailualaa koskevan tiedonannon antamista (joulukuussa 1994). Tämä toteamus pätee erityisesti Sabena-päätöksen osalta, joka – vaikka se ei sisältänyt

tällaista kieltoa – oli tehty vuonna 1991. Koska näissä päätöksissä asetetut ehdot eivät liity samaan asiayhteyteen, niitä ei voida verrata riidanalaisessa päätöksessä asetettuihin ehtoihin.

448 Ylimääräisenä huomautuksena on todettava, että vaikka olisi ollut asianmukaista ottaa huomioon markkinoiden vapauttamista edeltävät tapaukset ja ilmailualaa koskevan tiedonannon antaminen, Alitalia oli kooltaan ja toimintakenttänään olevilta markkinoiltaan lähempänä Air Francea kuin Aer Lingusta tai Olympic Airwaysiä. Air France -päätöksessä komissio asetti tuen hyväksymisen edellytykseksi samansisältöisen ehdon kuin se, joka on asetettu Alitalialle riidanalaisessa päätöksessä, eli ehdon, että ”suunnitelman voimassaoloaikana Air France käyttää tukea yksinomaan yhtiön rakenneuudistussuunnitelman mukaisiin tarkoituksiin eikä uusien osuuksien hankkimiseen muista lentoyhtiöistä”.

449 Tämän vuoksi ehtoa nro 3 ei voida pitää kohtuuttomana ja Alitaliaa syrjivänä, ja tältä osin esitetyt väitteet on näin ollen hylättävä.

Ehto nro 4: kielto suosia Alitaliaa

– Asianosaisten lausumat

450 Riidanalaisen päätöksen ehdossa nro 4 velvoitetaan Italian viranomaiset luopumaan tietyistä Alitaliaa suosivista menettelyistä. Alitalian mukaan lentoliikenteeseen Italiassa sovellettava säännöstö, nimittäin 16.4.1992 annetulla asetuksella hyväksytty 15.4.1992 tehty sopimus nro 4372, on täysin yhteisön oikeuden merkityksellisten säännösten mukainen. Ehto nro 4 on Alitalian mukaan näin ollen perusteeton ja virheellinen. Sitä ei ole myöskään perusteltu mitenkään.

451 Italian liikenneministeriön kirjeessä todettiin Alitalian mukaan ensinnäkin, että tämä oli luopunut etuoikeuksista vuoden 1997 päätöksen mukaisesti, toiseksi, että Alitalian oli todettu menettäneen käyttämättömät liikennöintioikeutensa, ja kolmanneksi, että objektiivisia kriteereitä, joiden perusteella Alitalialta saadut tai muutoin saataville tulleet liikennöintioikeudet jaetaan, oltiin juuri määrittämässä.

452 Lopuksi Alitalia kiistää, että EY 87 ja EY 88 artiklan perusteella tehty komission päätös voisi vaikuttaa liikennöintioikeuksien jakamiseen ETA:n ulkopuolisista kolmansista maista tai näihin maihin. Näitä oikeuksia säännellään nimittäin useilla kansainvälisen oikeuden yleissopimuksilla, jotka eivät kuulu komission toimivaltaan.

453 Komissio vastaa, että kyseessä oleva kielto voidaan palauttaa EY 12 artiklan sisältämään yleiseen syrjinnän kieltoon, sellaisena kuin sitä on täydennetty säännöksissä, jotka liittyvät ilmailualan vapauttamiseen. Komissio ei voi hyväksyä tukea, joka on yhteisön oikeuden säännöksen tai periaatteen vastainen ja tämän vuoksi yhteisön oikeuden vastainen.

454 Komission mukaan sopimuksella nro 4372 annettiin Alitalialle vuoden 1997 päätöksen 1 artiklan 4 kohdassa mainittuja etuoikeuksia. Komissio lisää, että nämä etuoikeudet saivat aikaan menettelyyn osallistuneiden yhtiöiden oikeutettuja väitteitä, kuten vuoden 1997 päätöksen IV kohta osoittaa. Komissio viittaa myös vuoden 1997 päätöksen VI kohdan 4 alakohtaan, jossa huomautetaan Italian viranomaisten myöntäneen Alitaliaa suosivien menettelyjen olemassaolon liikennöintioikeuksien jakamisen, lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen, maahuolintapalvelujen ja lentoaseman laitteistojen käyttömahdollisuuden osalta. Tämä syrjintä jatkui komission mukaan tammikuuhun 1998 saakka.

– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

455 EY 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan komissio voi todeta rakenneuudistustuen soveltuvan yhteismarkkinoille ainoastaan, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Komission piti näin ollen käsiteltävänä olevassa asiassa tarkistaa, täyttyikö tämä edellytys, varsinkin, kun sellaiset henkilöt, joita asia koskee ja jotka ovat esittäneet huomautuksia sen muodollisen menettelyn aikana, joka edelsi vuoden 1997 päätöksen tekemistä ja jota jatkettiin riidanalaisen päätöksen tekemiseksi, olivat nimenomaisesti vaatineet sen lopettamista, että Alitaliaa suositaan monin eri tavoin.

456 Sopimus nro 4372 ei ollut yhteisön oikeuden mukainen, kun komissio tutki tätä vuoden 1997 päätöstä tehdessään. Italian viranomaiset takasivat 26.6.1997 päivätyssä kirjeessä, joka on liitetty vastineeseen, että kyseisen sopimuksen ”tarkistusmenettely aloitetaan välittömästi ja saatetaan päätökseen viimeistään ennen 31 päivää joulukuuta 1998”. Sopimuksen nro 4372 ”tosiasiallista tarkistamista”, jonka mukaan sopimusta sovelletaan ainoastaan, jos se on yhteisön oikeuden mukainen, ei voida pitää riittävänä oikeuden muuttamiseksi ja sen soveltamisen takaamiseksi.

457 Alitalia ei näin ollen voi väittää, että sopimus nro 4372 oli täysin yhteisön oikeuden mukainen, eikä edes, että tarkistusmenettely olisi saatu päätöksen vuoden 1997 päätöstä tehtäessä. Ehto nro 4 oli näin ollen tarpeen, jotta tuki ei muuttaisi kaupankäynnin edellytyksiä ja jotta se soveltuisi yhteismarkkinoille. Tämä ehto oli näin ollen perusteltu ja Alitalia, joka osallistui tiiviisti vuoden 1997 päätöksen tekemiseen johtaneeseen menettelyyn ja tämän jälkeen riidanalaisen päätöksen tekemiseksi uudelleen aloitettuun muodolliseen tutkintaan, ei voi väittää, ettei se tiennyt ehdon perusteluja.

458 Italian liikenneministeriön komissiolle 6.2.1998 osoittaman kirjeen osalta, joka toistetaan 18.9.1998 annetussa komission tiedonannossa komission 15 päivänä heinäkuuta 1997 hyväksymän, Alitalia-yhtiön rakenneuudistukseen myönnetyn tuen toisesta tukierästä (EYVL C 290, s. 3), on todettava, ettei komissio voi vedota siihen, koska se on annettu vuoden 1997 päätöksen tekemisen jälkeen eikä sitä näin ollen voida ottaa huomioon arvioitaessa sitä, oliko tämä ehto tuolloin perusteltu. Sama koskee sitä komission väitettä, että tämä suosinta jatkui siihen asti, kunnes sitä käsiteltiin heinäkuussa ja elokuussa 1999 pidetyissä teknisissä kokouksissa.

459 Sen väitteen osalta, jonka mukaan EY 87 ja EY 88 artiklan perusteella tehty komission päätös ei voi vaikuttaa liikennöintioikeuksien saamiseen ETA:n ulkopuolella olevista maista, on todettava, että tätä tilannetta ei mainita kyseessä olevassa ehdossa, joka koskee ”liikennöintioikeuksien jakamis[ta] (mukaan lukien kolmansiin maihin ja Euroopan talousalueelle suuntautuvat oikeudet)”.

460 Kolmansiin maihin suuntautuvan liikenteen osalta on korostettava, että lentoyhtiöt kilpailevat myös lennoilla, jotka suuntautuvat ETA:n ulkopuolisiin maihin, joten komission pitää ottaa se huomioon arvioidessaan kyseessä olevaa tukea (ks. vastaavasti edellä 56 kohdassa mainitut yhdistetyt asiat British Airways ym. v. komissio, tuomion 273 kohta).

461 Lisäksi on huomautettava, että ehto nro 4 velvoittaa Italian viranomaiset olemaan suosimatta Alitaliaa erityisesti liikennöintioikeuksien jakamisen osalta. Komissio ei näin ollen puutu suoraan tähän liikennöintioikeuksien jakamiseen. Väite, jonka mukaan komissiolla ei ole tältä osin toimivaltaa, on näin ollen aiheeton.

462 Ehtoa nro 4 koskevat Alitalian väitteet on tämän vuoksi hylättävä.

Ehto nro 5: kapasiteetin rajoittaminen

– Asianosaisten lausumat

463 Alitalia väittää, että ehdossa nro 5 vahvistetaan kaksinkertainen ehto sen käyttämien lentokoneiden kapasiteetin osalta, eli käytettävissä olevien matkustajapaikkojen lukumäärän rajoittaminen ja tarjottujen matkustajapaikkakilometrien vuosittaisen lisäyksen rajoittaminen. Tämä ehto on Alitalian mukaan kohtuuton, syrjivä ja ristiriidassa ehdon nro 1 kanssa, jonka mukaan Alitalian pitää voida toteuttaa hallinnointinsa itsenäisesti, jotta se voi hyötyä mahdollisimman hyvin markkinoiden kehitysmahdollisuuksista. Tämä ehto vaarantaisi ehdon nro 1 toteutumisen, koska se estäisi Alitaliaa toimimasta markkinoilla tarpeeksi joustavasti. Vahvistaessaan näitä ehtoja komissio ei Alitalian mukaan arvioinut oikein Alitalian yksilöllistä tilannetta eikä sitä taloudellista asiayhteyttä, jossa se toimi. Alitalian mukaan komissio perusteli yhtiölle asettamaansa rajoitusta puhtaasti muodollisin perustein, jotka perustuvat ilmailualaa koskevan tiedonannon 38 kohdan 4 alakohtaan.

464 Ehdon nro 5 a alakohdan osalta Alitalia toteaa, että käytetty muuttuja eli käytettävissä olevien matkustajapaikkojen lukumäärän rajoittaminen on erityisen sitova, varsinkin verrattuna ehtoon, joka asetettiin Air France -päätöksessä, jossa komissio ainoastaan määritti katon, joka oli suhteutettu lentokonekaluston muodostavien lentokoneiden määrään. Tämä pätee varsinkin, kun rajoitusta sovellettiin käsiteltävänä olevassa asiassa koko Alitalia-ryhmän lentokoneisiin. Lisäksi kyseessä oleva ehto koskee myös ETA:n ulkopuolisia maita ja poikkeaa siten ilmailualaa koskevasta tiedonannosta.

465 Ehdon nro 5 b alakohdan osalta, jossa rajoitetaan tarjottujen matkustajapaikkakilometrien vuosittaista lisäystä, Alitalia korostaa, että se on ilmiselvästi kopioitu Air France -päätöksen ehdosta nro 8. Tämä ehto on Alitalian mukaan täysin perusteeton ja syrjivä, koska sitä sovelletaan taloudellisesti terveeseen yritykseen. Tämän ehdon sisältö on Alitalian mukaan tiukempi kuin Air Francen osalta, sillä se koskee Alitaliaa kokonaisuudessaan, kun taas Air France -päätöksessä erotettiin toisistaan Air France, Air Charter ja Air Inter. Alitaliaa koskeva rajoitus koskee myös kansallista liikennettä ja on tämän vuoksi entistä tiukempi. Lisäksi Alitalian kasvun rajoittamisaste on lainattu Air France -päätöksestä ilman selityksiä. Alitalian mukaan komissio laski entisestään vuoden 1997 päätöksessä asetettua kattoa vuosien 1999 ja 2000 osalta.

466 Komissio väittää, että kapasiteetin rajoittaminen ja kielto tarjota alimpia hintoja (hintajohtajuuden kieltäminen) ”ovat saman mitalin kaksi eri puolta”. Komission mielestä hinnat ja määrät ovat kaksi pääasiallista muuttujaa, joihin yritykset yleensä tukeutuvat määrittäessään teollisia ja kaupallisia strategioitaan. Muuttamalla jompaakumpaa voidaan saada aikaan erilaisia vaikutuksia, vaikka samalla toteutetaan samaa tarjonnan rajoittamisen tavoitetta. Näistä kahdesta muuttujasta voidaan näin ollen neuvotella, ja niistä neuvoteltiin Alitalian tapauksessa pitkään Alitalian edustajien osallistuessa niihin täysimääräisesti. Näin ollen nämä ehdot on asetettu markkinoiden syvällisten, monitahoisten ja hienovaraisten arviointien jälkeen, jotka komissio toteutti muita osapuolia kuunnellen ja käyttäen ulkopuolisia konsultteja. Komissio huomauttaa, että tällaisessa tilanteessa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi määrätä seuraamuksia ainoastaan ilmeisestä virheestä tosiseikkojen arvioinnissa ja perustamissopimuksen soveltamisessa.

467 Kapasiteetin rajoittamisen keskeisen sisällön osalta komissio toteaa jo selittäneensä, että sen keskeisenä sisältönä on ilmailualaa koskevan tiedonannon 38 kohdan 3 ja 4 alakohdan mukaisesti mahdollistaa yrityksen elinkelpoisuuden palauttaminen.

468 Alitalian väite, jonka mukaan sitä on syrjitty Air Franceen nähden käytettävissä olevien matkustajapaikkojen lukumäärän rajoittamisen osalta, perustuu komission mukaan väärinkäsitykseen, sillä Air France -päätöksessä vahvistetaan rajat sekä tarjotuille matkustajapaikkakilometreille että sallitulle lentojen määrälle.

469 Komission mukaan väitteellä, joka koskee väitettyä kieltoa toteuttaa kaupallisia liittoutumia, ei myöskään ole merkitystä, koska Alitalian on sallittu sopia liittoutumista ehdon nro 5 perusteella.

470 Komissio katsoo, että Alitalian väitteissä, jotka koskevat tarjottujen matkustajapaikkakilometrien vuosittaisen lisäyksen rajoittamista, ei oteta huomioon Alitalian velvoitetta tarjota yhteisölle vastasuoritteita. Komission mukaan eri näkemykset Air Francelle vuonna 1994 asetetuista ehdoista selittyvät uusilla olosuhteilla, jotka mainitaan ilmailualaa koskevassa tiedonannossa. Markkinoilla tapahtuneiden muutosten vuoksi kahden yhtiön tilanteet eivät ole aina verrattavissa toisiinsa.

471 Komissio arvioi lisäksi, että jos kyseessä olevan yrityksen kapasiteetin ja tarjonnan kasvu ei saa ylittää markkinoiden kasvua, sen on väistämättä oltava pienempi tai korkeintaan yhtä suuri kuin markkinoiden kasvuprosentti, joten Alitalian väite, jonka mukaan ilmailualaa koskevan tiedonannon 38 kohdan 4 alakohtaa ei ole noudatettu, ei ole ymmärrettävä. Kun komissio vahvisti prosenttiluvuksi 2,7 prosenttia, jota oli mahdollista mukauttaa eri tavoin, se noudatti omien sanojensa mukaan täysimääräisesti kyseistä säännöstä.

472 Air France -päätöksessä tehdystä erottelusta Air Francen ja Air Interin välillä, jonka mukaan viimeksi mainitulle ei asetettu ensiksi mainitulle asetettua kasvurajoitusta, komissio huomauttaa, että se toteutti tarvittavat toimenpiteet, jotta hyväksytty tuki ei hyödytä Air Interiä, ja erityisesti, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hylkäsi

tältä osin esitetyt väitteet täsmällisesti edellä 56 kohdassa mainituissa yhdistetyissä asioissa British Airways ym. vastaan komissio antamassaan tuomiossa.

– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

473 Ensiksi on todettava, että ehto nro 5, jossa rajoitetaan Alitalian tarjoamaa kapasiteettia, ei ole ristiriidassa ehdon nro 1 kanssa. Viimeksi mainitussa nimittäin todetaan, että Italian viranomaisten on noudatettava sitoumuksiaan ”käyttäytyä Alitaliaan nähden normaalin osakkeenomistajan tavoin, sallia Alitalian johtaminen yksinomaan kaupallisten periaatteiden mukaisesti ja olla puuttumatta sen johtamiseen muista kuin tiukasti Italian valtion asemaan osakkeenomistajana liittyvistä syistä”. Ehto nro 1 koskee Italian valtiota ja siinä rajoitetaan sen puuttumista Alitalian johtamiseen. Sen tärkeimpänä tavoitteena on taata Italian valtion toimiminen normaalin osakkeenomistajan tavoin eikä se, että Alitalia saa toteuttaa hallinnointinsa itsenäisesti, kuten se väittää.

474 Missään tapauksessa Alitalia ei voi tässä asiayhteydessä vedota täysimääräiseen itsemääräämisoikeuteen hallinnoinnin osalta. Sitä rajoittavat EY 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan määräykset ja siis ehto, ettei rakenneuudistustuki muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

475 Ilmailualaa koskevan tiedonannon 38 kohdan 4 alakohdan mukaisesti, koska ”kaikki ilmailualalla myönnetyt tuet muuttavat kaupankäynnin edellytyksiä jäsenvaltioiden välillä”, valtiontuella rahoitetun ohjelman osalta voidaan katsoa, että se ei ole ristiriidassa yhteisen edun kanssa, ainoastaan, jos sen tavoitteena ei ole ”kyseessä olevan yhtiön kapasiteetin ja tarjonnan lisääminen välittömien eurooppalaisten kilpailijoidensa vahingoksi”. Samassa määräyksessä todetaan lisäksi, että ”ohjelma ei

saa missään tapauksessa johtaa lentokoneiden tai kyseessä olevilla markkinoilla tarjottavien matkustajapaikkojen määrän kasvamiseen näiden markkinoiden kasvua nopeammin".

476 On lisättävä, että ilmailualaa koskevan tiedonannon 38 kohdan 3 alakohdassa määrätään, että "jos taloudellisen elinkelpoisuuden palautuminen tai markkinatilanne vaatii kapasiteetin vähentämistä, tämä on mainittava suunnitelmassa".

477 Perustamissopimuksen määräyksissä, luettuina yhdessä niiden määräysten kanssa, jotka komissio asetti tällä perusteella itselleen ilmailualaa koskevassa tiedonannossa, annettiin näin ollen komissiolle lupa vahvistaa ehtoja kapasiteetin osalta Alitalian kannattavuuden palauttamiseksi ja yhteisen edun turvaamiseksi.

478 Niistä eri tavoista, joilla Alitaliaa on sen väitteen mukaan syrjitty Air Franceen nähden, on korostettava, että vaikka komissio voisikin verrata Alitalian suunnittelemia rakenneuudistustoimenpiteitä muiden lentoyhtiöiden toteuttamiin toimenpiteisiin, yrityksen rakenneuudistus on kuitenkin kohdistettava sen olennaisiin ongelmiin, ja muiden yritysten kokemukset voivat erilaisissa taloudellisissa ja poliittisissa olosuhteissa sekä eri ajanjaksoina olla merkityksettömiä tässä yhteydessä (ks. vastaavasti edellä 56 kohdassa mainitut yhdistetyt asiat British Airways ym. v. komissio, tuomion 135 kohta).

479 Komissio kuitenkin toteaa aivan oikein, että Air France -päätöksen asiayhteys ja riidanalaisen päätöksen asiayhteys poikkeavat toisistaan sen osalta, että Air Francen rakenneuudistus toteutettiin vuosina 1994–1996 ja Alitalian rakenneuudistus vuosien 1996 ja 2000 välisenä aikana. Viimeksi mainittu sijoittuu todellakin markkinoiden täysimääräisen vapauttamisen ja näin ollen tiukemman kilpailun asiayhteyteen, jossa valtiontukia koskevien määräysten tiukempi soveltaminen on ilmeisen tarpeellista,

kuten ilmailualaa koskevassa tiedonannossa korostetaan. Tämä asiayhteyden ero on riittävä kyseenalaistamaan näille yhtiöille asetettujen ehtojen vertailemisen merkityksen.

480 Lisäksi Alitalia väittää joka tapauksessa virheellisesti, että Air France -päätöksessä komissio ainoastaan määritti katon, joka oli suhteutettu lentokonekaluston muodostavien lentokoneiden määrään. Air France -päätöksen 1 artiklan 8, 11 ja 12 kohdasta nimittäin ilmenee, että siinä asetettiin Air Francelle ja Air Charterille rajoitukset sekä tarjottujen matkustajapaikkakilometrien että sallittujen reittien määrän osalta.

481 Kyseisessä asiassa lisäksi koko tuen piti tulla yksinomaan Air Francen ja sen tytäryhtiöiden hyväksi, lukuun ottamatta Air Interiä (ks. Air France -päätöksen 1 artiklan 1 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hyväksyi tämän edellä 56 kohdassa mainituissa yhdistetyissä asioissa British Airways ym. vastaan komissio antamassaan tuomiossa. Alitalia ei näin ollen voi perustaa väitettään siihen, että Air France -päätöksessä vahvistettuja ehtoja ei sovellettu Air Interiin.

482 Lisäksi on todettava, että Alitalian väitteet, jotka koskevat sen tapauksen vertailemista Air Francen tapaukseen, ovat ristiriitaisia. Alitalia vetoaa nimittäin paikoin siihen, että sen tilanne on verrattavissa Air Francen tilanteeseen, joten siihen olisi pitänyt soveltaa samoja ehtoja eikä tiukempaa ehtoa, kuten esimerkiksi käytettävissä olevien matkustajapaikkojen lukumäärän rajoittamisen osalta (ehdon nro 5 a alakohta). Tarjottujen matkustajapaikkakilometrien vuosittaisen lisäyksen osalta (ehdon nro 5 b alakohta) se päinvastoin väittää, että komissio soveltaa siihen virheellisesti samaa rajoitusta kuin Air Franceen, sillä sen tilanne ei ole verrattavissa Air Francen tilanteeseen.

483 Ehdossa nro 5 asetetusta 2,7 prosentin suuruisesta kasvuprosentista on todettava, että ensinnäkin ilmailualaa koskevassa tiedonannossa ainoastaan vahvistetaan lentokoneiden tai kyseessä olevilla markkinoilla tarjottujen matkustajapaikkojen määrän kasvun enimmäismäärä suhteessa näiden markkinoiden kasvuun (ks. edellä 475 kohta).

Se, että prosenttimääräksi vahvistetaan kyseessä olevien markkinoiden kasvuprosenttia alempi prosenttiluku, ei näin ollen ole ilmailualaa koskevan tiedonannon vastaista.

484 Toiseksi tätä 2,7 prosentin suuruista prosenttilukua sovelletaan riidanalaisen päätöksen sanamuodon mukaan ”tarjottujen matkustajapaikkakilometrien lisäy[kseen] kutakin kalenterivuotta kohti” ja tämä ”Euroopan talousalueella Italiaa lukuun ottamatta” ja ”Italiassa”. Kyseessä on näin ollen ainoastaan yksi monista Alitalian yleistä tilannetta ja kasvua kuvaavista muuttujista. Alitalian vastauksessaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen sille tältä osin esittämiin kysymyksiin esittämät luvut koskevat yleisesti ”Alitalian kasvuprosenttia” ilman muita täsmennyksiä. Eräässä toimitetussa taulukossa esitetyt tiedot liittyvät lisäksi kansainväliseen verkostoon eikä ETA:han.

485 Alitalia ei ole näin ollen osoittanut, että tämä ehdossa nro 5 mainittu prosenttiluku, jota voidaan sitä paitsi korottaa, olisi kohtuuton.

486 On lisättävä, että joka tapauksessa komission vahvistamat muuttujat, kuten käytettävissä olevien matkustajapaikkojen lukumäärä ja tarjottujen matkustajapaikkakilometrien vuosittainen kasvuprosentti, joita ei saa ylittää, ovat monitahoisen taloudellisen arvioinnin tulos. Komissiolla on näin ollen tältä osin laaja harkintavalta.

487 Alitalia ei ole osoittanut yhtään ilmeistä virhettä sen omaa tilannetta ja tämän asiayhteyttä koskevassa komission arvioinnissa.

488 Erityisesti Alitalia ei voi väittää, että ehdon nro 5 b alakohta olisi perusteeton ja syrjivä, koska sitä sovelletaan taloudellisesti terveeseen yritykseen. Tilanteelle, joka komission piti ottaa huomioon tehdessään riidanalaista päätöstä, eli sille, joka oli käsillä sen tehdessä riidanalaista päätöstä ja jota kuvattiin erityisesti edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I annetussa tuomiossa (5–7 kohta), oli ominaista pikemminkin mahdottomuus päästä jälleen kannattavaksi, velkaantuminen, joka aiheutti suuria taloudellisia kuluja, ja huomattavat tappiot.

489 Alitalia vetoaa myös virheellisesti ehdosta nro 5 väitteen mukaan seuraavaan kieltoon sopia kaupallisista liittoutumista. Riidanalaisen päätöksen 1 perustelukappaleessa nimittäin yhtäältä mainitaan Italian viranomaisten sitoumus esittää kertomus, joka sisältää kuvauksen ”Alitalian tekemistä kaupallisista tai toimintasopimuksista kunkin tilivuoden aikana” (ehto nro 10). Toisaalta siinä viitataan nimenomaisesti niiden lentokoneiden kapasiteettiin, joita Alitalia tai muut liikenteenharjoittajat käyttävät ”siten, että siihen sisältyy kaupallisia riskejä Alitalialle (wet-leasing-, block-space-, joint venture -sopimukset jne.)”. Tällaisten sopimusten tekeminen ei siis ollut lainkaan kiellettyä.

490 Lisäksi väitteestä, jonka mukaan kyseessä olevaa ehtoa sovelletaan ETA:n ulkopuolisiin maihin, on huomautettava, että tämä ehto koskee käytettävissä olevien matkustajapaikkojen lukumäärää, jota Alitalian lentokonekalusto ei saa ylittää, sekä ”Euroopan talousalueella Italiaa lukuun ottamatta” ja ”Italiassa” tarjottujen matkustajapaikkakilometrien määrän enimmäiskasvua.

491 Lisäksi jos oletetaan, että katto laskisi vuosien 1999 ja 2000 osalta, tällä ei missään tapauksessa ole merkitystä, koska tämä tapahtuu huomioon otettavien tosiseikkojen jälkeen.

492 Ehdon nro 5 perustelut ilmenevät riidanalaisesta päätöksestä ja vuoden 1997 päätöksestä, johon riidanalaisessa päätöksessä viitataan, ja niiden perusteella voidaan ymmärtää ne syyt, joiden vuoksi komissio asetti tämän ehdon (ks. edellä 74 kohta).

493 Tämän vuoksi mikään ehdon nro 5 osalta esitetyistä väitteistä ei voi menestyä.

Ehto nro 6: analyyttisen kirjanpidon pitäminen

– Asianosaisten lausumat

494 Alitalia väittää, että ehto nro 6, jossa se velvoitetaan pitämään analyyttista kirjanpitoa jokaisen sen liikennöimän reitin osalta, on kohtuuton ja perusteeton.

495 Tämä ehto aiheuttaa Alitalian mukaan sen kirjanpitorakenteen täydellisen uudelleenjärjestelyn, joka on melko monimutkainen toimenpide ja aiheuttaa merkittävät hallinnolliset kustannukset. Se on kohtuuttoman tiukka, sillä vuoden 1997 päätöksessä Alitalia määrättiin jo luopumaan huomattavasta määrästä reittejä. Reittien kannattavuutta ei myöskään voida arvioida viittaamalla yhteen ainoaan yhteyteen, vaan sitä on analysoitava yhtiön koko verkoston yleisessä asiayhteydessä.

496 Alitalian mukaan ehto nro 6 on lentoyhtiöiden käytännön vastainen, joka muodostuu kirjanpidon hallinnoinnista ”network analysis -periaatteen mukaan” eli pitämällä mielessä eri liikennöityjen yhteyksien kokonaisuus. Missään komission ilmailualan valtiontukien osalta tekemässä päätöksessä ei aseteta tällaista ehtoa. Tämä ehto poikkeaa Alitalian mukaan siis perusteettomasti lentoyhtiöiden ja komission käytännöstä.

497 Alitalia väittää myös, ettei komissiolla ole toimivaltaa asettaa tällaista ehtoa, koska sen soveltaminen ei rajoitu ETA:n sisäisiin reitteihin.

498 Lopuksi Alitalia väittää, ettei ehtoa nro 6 voida perustella tukeutumalla ehtoon nro 10 (suunnitelman asianmukainen toteuttaminen, jonka osoittavat vuosittaiset kertomukset). Se väittää, että se olisi voinut varsin hyvin täyttää ehdossa nro 10 asetetun velvoitteen toimittamalla tietoja kaikista sen liikennöimistä reiteistä. Alitalian mukaan missään tapauksessa ei ole perusteltua asettaa sille tällaista velvoitetta pelkästään komission konsulttien työn helpottamiseksi.

499 Komissio vastaa, että analyyttisen kirjanpidon käyttöönottamisen sanelevat avoimuuden periaate ja vaatimus suunnitelman toteuttamisen eri vaiheiden valvottavuudesta. Tämän menetelmän avulla voidaan erityisesti tarkistaa nopeasti kannattavuuden kehittyminen jokaisen reitin osalta, mukaan lukien ETA:n ulkopuoliset reitit, jotka vaikuttavat yhtiön kannattavuuteen. Tämä ehto muodostaa komission mukaan sen, että Alitalia täyttää hyvin ehdon nro 10, johdonmukaisen seurauksen tai ennakkoedellytyksen, mitä Alitalia ei ole kiistänyt.

500 Komissio väittää, ettei ehtoa nro 6 ole muissa päätöksissä, koska kyseessä olevilla yhtiöillä ei ollut samanlaisia ongelmia kuin Alitalialla.

– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

501 Ehdossa nro 6 Italian viranomaisille asetetaan velvoite, jonka mukaan ”Alitalia suorittaa kustannuslaskentaa, jonka ansiosta voidaan määrittää nopeasti jokaisen reitin osalta kannattavuusprosentti, joka on kaikkien reittiin liittyvien tulojen ja kustannusten suhde (kokonaiskustannukset on sama kuin muuttuvien ja kiinteiden kustannusten summa)”.

502 Aluksi on huomautettava, että toisin kuin Alitalia antaa ymmärtää, ehdossa nro 6 sitä ei varsinaisesti velvoiteta pitämään analyyttistä kirjanpitoa kunkin reitin osalta, vaan ainoastaan pitämään sellaista kirjanpitoa, jonka ansiosta voidaan määrittää nopeasti jokaisen reitin osalta kannattavuusprosentti, mikä ei ole aivan sama asia. Alitalian väitteet perustuvat näin ollen kyseisen ehdon vääristyneeseen tulkintaan.

503 Tämän ehdon osalta on huomautettava, että EY 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan komissio voi todeta rakenneuudistustuen soveltuvan yhteismarkkinoille ainoastaan, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Komission on näin ollen kyettävä tarkistamaan kyseessä olevien toimenpiteiden vaikutus kaupankäyntiin. Ilmailualaa koskevan tiedonannon 38 kohdan 8 alakohdassa määrätään lisäksi, että ”kaikkien näiden tukien on oltava rakenteeltaan sellaisia, että ne ovat läpinäkyviä ja valvottavissa”. Velvoite pitää

analyyttistä kirjanpitoa sisältyy näin ollen tähän asiayhteyteen. Tämä kirjanpito on yksi niistä keinoista, joiden avulla komissio voi tarkistaa ”miten valtiontuen avulla rahoitettu rakenneuudistussuunnitelma tosiasiallisesti toteutetaan” (ilmailualaa koskevan tiedonannon 40 kohta).

504 Mitä tulee muihin Alitalian ehdon nro 6 osalta esittämiin väitteisiin, ensinnäkin analyyttisen kirjanpidon, jonka ansiosta voidaan määrittää jokaisen reitin osalta kannattavuusprosentti, pitämistä ei voida pitää sen käytännön vastaisena, joka koskee yrityksen kannattavuuden arviointia kaikkien eri liikennöityjen reittien perusteella. Yksi ei nimittäin sulje pois toista, ja se voi toimia perusteena tai täydentävänä tekijänä.

505 Vaikka tässä ehdossa asetetaan Alitalialle lisävelvoite, sitä ei kuitenkaan voida pitää kohtuuttoman tiukkana, kun otetaan huomioon komission tarve voida nopeasti tarkastaa suunnitelman tosiasiallinen toteuttaminen erityisesti muiden erien maksamiseen nähden, varsinkin kun mukautetussa suunnitelmassa todetaan, kuten Alitalia itse toteaa, että yhtiö lopettaa huomattavan määrän reittejä ja vuoroja, joita pidetään kannattamattomina. Tämän toimenpiteen täytäntöönpano edellytti näin ollen sellaisen kirjanpidon pitämistä, josta ilmenee kunkin reitin kannattavuus.

506 Tältä osin on todettava, että ehdon nro 6 tavoite ei ole sama kuin ehdon nro 10 tavoite. Viimeksi mainitulla pyritään nimittäin valvomaan yleisesti rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanoa, yrityksen elinkelpoisuutta ja asetettujen ehtojen noudattamista, kun taas ehdolla nro 6 pyritään siihen, että käytettävissä on täsmällistä tietoa kunkin reitin kannattavuudesta. Näin ollen ei voida olettaa, että ehdon nro 10 perusteella komissio olisi voinut nopeasti määrittää kunkin reitin kannattavuusasteen. Ilmailualaa koskevan tiedonannon 38 kohdan 1 alakohdan mukaan ohjelmaa arvioidessaan komission on oltava erityisen tarkkana ”tappiota tuottavien reittien

lopettamisen osalta”. Tämä on mahdotonta, ellei käytettävissä ole tarkkaa keinoa kunkin reitin tappiollisuuden arvioimiseen.

507 Toiseksi sen, että muut komission valtiontukiasioissa tekemät päätökset eivät sisällä tällaista ehtoa, ei sellaisenaan voida katsoa syrjivän Alitaliaa. Yhtäältä yleinen tilanne on kehittynyt (ks. edellä 441, 447 ja 479 kohta). Toisaalta Alitalian kirjanpito saattoi poiketa muiden kyseessä olevien yhtiöiden kirjanpidosta siten, että saattoi olla tarpeen asettaa sille erityinen ehto. Edellä 56 kohdassa mainituissa yhdistetyissä asioissa British Airways ym. vastaan komissio annetusta tuomiosta (135 kohta) ilmenee, ettei komission tarvitse esittää täysin samoja ehtoja kuin aiemmin, vaan sen on otettava huomioon toimenpiteen asiayhteys ja yrityksen oma tilanne.

508 Kolmanneksi Alitalia väittää virheellisesti, ettei komissiolla ole toimivaltaa asettaa tällaista ehtoa, koska sen soveltaminen ei rajoitu ETA:n sisäisiin reitteihin. ETA:han sijoittuneet lentoyhtiöt kilpailevat nimittäin myös ETA:n ulkopuolisiin maihin suuntautuvilla reiteillä. Komissiolla oli näin ollen oikeus päättää toimenpiteestä sen valvomiseksi, että Alitalia kunnioittaa kilpailua kyseisillä reiteillä (ks. edellä 460 kohta).

509 Tämän vuoksi Alitalian ehtoa nro 6 koskevat väitteet on hylättävä.

Ehto nro 7: price leadership -käytännön kielto

– Asianosaisten lausumat

510 Alitalia riitauttaa myös ehdon nro 7, jonka mukaan sen on pidätyttävä 31.12.2000 saakka tarjoamasta alempia hintoja kuin sen kilpailijat tarjoavat vastaavassa tapauksessa reiteillä, joilla se liikennöi.

511 Alitalia väittää, että price leadershipin kielto ei sisälly komission Italian viranomaisille 14.5.1997 osoittamaan asiakirjaan. Tästä seuraa Alitalian mukaan, ettei tästä ehdosta ole keskusteltu ja että se loukkaa puolustautumisoikeuksia.

512 Alitalian mukaan ehto nro 7 on lisäksi kohtuuttoman tiukka ja syrjivä suhteessa siihen, miten komissio kohtelee muita lentoyhtiöitä. Alitalia korostaa, että Air France -päätöksessä komissio rajoitti tämän price leadershipin kiellon pelkästään Air Francen ETA:n sisällä liikennöimiin reitteihin, kun taas sen tapauksessa kielto ulottuu kaikkiin sen liikennöimiin reitteihin, mukaan lukien ETA:n ulkopuoliset reitit. Kiellon voimassaoloaika oli myös pidempi Alitalian kuin Air Francen osalta. Tämä ankaruus Alitaliaa kohtaan on perusteetonta, varsinkin kun se on paljon vakavammassa tilanteessa kuin se tilanne, jossa Air France oli.

513 Price leadershipin kielto on myös Alitalialle vahingollisempi kuin Air Francelle, sillä se sijoittuu Alitalian tapauksessa asiayhteyteen, jossa markkinat avataan lopullisesti kilpailulle sekä jossa liikenne ja hintojen vahvistaminen on ehdottoman vapaata.

514 Alitalian mukaan ehdon nro 7 syrjivyys johtuu myös siitä, ettei vuoden 1992 Iberia-päätöksessä eikä Aer Lingus -päätöksessä asetettu price leadership kieltoa, ja siitä, että tämä kielto rajoitettiin Olympic Airways -päätöksessä koskemaan ainoastaan säännöllisiä reittilentoja Ateenan (Kreikka) ja Tukholman (Ruotsi) sekä Ateenan ja Lontoon välillä.

515 Alitalia kyseenalaistaa lisäksi komission toimivallan asettaa tällainen ehto, kun otetaan huomioon se, että tämän ehdon kohteena oleva toiminta ei vaikuta välittömästi kaupankäyntiin yhteisössä. Tältä osin se viittaa ilmailualaa koskevaan tiedonantoon.

516 Alitalia väittää tämän jälkeen, että ehto nro 7 on lainvastainen siltä osin kuin sen tarkoituksena on estää toimintatapoja ”jättämällä tarkastamatta konkreettisesti niiden tosiasiallisen lainvastaisuuden”. Alitalia katsoo, että sen näkemyksen, jonka mukaan price leadership -käytännöt on arvioitava tapauskohtaisesti, vahvistaa komission oma asenne sen suhteen, että Air France ei noudattanut tällaista kieltoa.

517 Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-225/91, Matra vastaan komissio, 15.6.1993 antama tuomio (Kok. 1993, s. I-3203, Kok. Ep. XIV, s. I-233, 41 kohta) vahvistaa Alitalian mukaan tämän kanneperusteen pätevyyden.

518 Lopuksi Alitalia huomauttaa, että ehto nro 7 on riidanalaisen päätöksen taustalla olevan logiikan vastainen. Tämä kielto voi nimittäin vaarantaa vakavasti yhtiön kannattavuuden. Erityisesti se esti Alitaliaa vastaamasta asianmukaisesti kasvavaan kansalliseen ja kansainväliseen kilpailuun, ottamasta käyttöön uusia reittejä ja tuomasta markkinoille uusia yhteyspalveluja vilkkaasti liikennöidyille reiteille.

519 Komission mukaan price leadershipin kiellolla pyritään välttämään se, että julkisia varoja saanut yhtiö saa lisää markkinaosuuksia sellaisten kilpailevien yhtiöiden kustannuksella, joilla ei ole tätä mahdollisuutta. Tällä kiellolla on tarkoitus muistuttaa kilpailusäännöistä ja sen avulla voidaan saavuttaa ilmailualaa koskevassa tiedonannossa tarkoitettu tuotantokapasiteetin rajoittamistavoite. Komissio huomauttaa asettaneensa tällaisen ehdon Olympic Airways -päätöksessä ja Air France -päätöksessä.

520 Komissio lisää, että price leadershipin kiellosta neuvoteltiin pitkään ja Italian viranomaiset ehdottivat sitä 26.6.1997 päivätyssä kirjeessä. Ne jopa suosivat pikemminkin price leadershipin kieltoa kuin suurempaa kapasiteetin rajoittamista. Lisäksi kielto ulotettiin kaikkiin reittilentoihin sen sijaan, että rajoitus olisi koskenut ainoastaan lentojen määrää, Alitalian nimenomaisesta pyynnöstä. Italian viranomaisten ja Alitalian osallistuminen hallinnolliseen menettelyyn selittää siis todetut erot Air France -päätökseen nähden. Lisäksi price leadershipin kielto ei sisälly 22.7.1992 tehtyyn päätökseen, jossa hyväksytään rakenneuudistustuki Iberia-yhtiön hyväksi, eikä vuonna 1993 tehtyyn Aer Lingus -päätökseen, koska nämä päätökset on tehty ennen markkinoiden vapauttamista. Olympic Airways -päätöksessä kielto koski komission mukaan ainoastaan reittejä, jotka aiheuttivat erityisiä ongelmia.

521 Toimivallastaan asettaa kyseessä oleva ehto komissio toteaa, että EY 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla sillä on toimivalta asettaa kaikki tarvittavat ehdot, jotta Alitalia voi tulla uudelleen taloudellisesti ja rahoituksellisesti elinkelpoiseksi. Komission mukaan sille tässä määräyksessä myönnetty toimivalta on riippumaton EY 82 artiklasta. Komission mukaan tähän samaan määräykseen perustuu lisäksi toimivalta asettaa ehtoja ETA:n ulkopuolisille lennoille, koska yhteisössä toimivat

lentoyhtiöt eivät kilpaile keskenään pelkästään yhteisön sisäisillä reiteillä vaan myös lentoreiteillä, jotka tulevat kolmansista maista tai suuntautuvat kolmansiin maihin. Lisäksi EY 71 artiklan 1 kohdan a alakohdasta ja EY 80 artiklan 2 kohdasta seuraa komission mukaan, että nämä reitit kuuluvat yhteisen liikennepolitiikan soveltamisalaan.

522 Lopuksi komissio huomauttaa, että kun Alitalia valittaa, ettei se voi houkutella price leadership -käytännön avulla uusia asiakkaita uusille reiteille tai houkutella niitä lentämään useammin, se yrittää hyötyä tuesta kasvattaakseen markkinaosuuttaan vähentämällä kilpailua.

– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

523 Ensinnäkin puolustautumisoikeuksien loukkaamisesta on edellä 169–172 kohdassa jo todettu, että valtiontukia koskeva hallinnollinen menettely aloitetaan ainoastaan kyseessä olevaa jäsenvaltiota vastaan, joka on ainoa, jonka puolustautumisoikeuksia suojataan. Niiden, joita asia koskee ja joiden joukossa ovat tuensaajat, tehtävänä on pääasiallisesti toimia komission tiedonlähteenä. Näin ollen niillä, joita asia koskee, on ainoastaan oikeus osallistua hallinnolliseen menettelyyn siinä määrin kuin yksittäistapaukseen liittyvissä olosuhteissa on tarkoituksenmukaista, eivätkä ne suinkaan voi vaatia sellaisia puolustautumisoikeuksia, jotka on myönnetty niille henkilöille, joita vastaan menettelyä käydään. Alitalia ei siis voi vedota puolustautumisoikeuksiensa loukkaamiseen. Lisäksi Alitalia on osallistunut tiiviisti vuoden 1997 päätöksen tekemistä edeltäneeseen hallinnolliseen menettelyyn, jota ei ole kumottu.

524 Toiseksi Alitalian väitteiden, joiden mukaan sitä on syrjitty komission aiempien päätösten kohteena olleisiin muihin lentoyhtiöihin nähden, osalta on todettava, ettei yleistä asiayhteyttä, joiden puitteissa nämä päätökset on tehty, eikä kyseessä olevien

yhtiöiden omaa tilannetta voida verrata toisiinsa (ks. edellä 507 kohta). Olisi Alitalian kannattaman yritysten toiminnan tapauskohtaisen arvioinnin vastaista, että komission pitäisi esittää täysin samat ehdot kaikissa valtiontukipäätöksissään lentoliikenteen alalla.

525 Lisäksi Alitalian väitteet ovat jälleen (ks. edellä 482 kohta) ristiriitaisia. Yhtäältä kyseessä olevien reittien ja kiellon keston osalta se vaatii samaa kohtelua kuin Air France – mikä edellyttää verrattavissa olevaa tilannetta. Toisaalta se vetoaa muilta osin erilaiseen – eikä siis verrattavissa olevaan – asiayhteyteen eli myöhempään markkinoiden vapauttamiseen, joka sisälsi yhtiöiden yleisen luvan vahvistaa omat hintansa.

526 Siltä osin kuin Alitalia vetoaa lentoliikenteen markkinoiden vapauttamiseen, ilmailualaa koskevasta tiedonannosta ilmenee selvästi, että tämän vuoksi komission piti olla tiukempi hyväksyessään valtiontukia ja asettaessaan ehtoja. Esimerkiksi tämän tiedonannon 41 kohdassa todetaan seuraavaa:

”Ilmailun yhteismarkkinoiden käyttöönottaminen 1.4.1997 lisää huomattavasti kilpailua yhteismarkkinoilla. Näissä olosuhteissa komissio voi hyväksyä rakenneuudistustuet ainoastaan erittäin poikkeuksellisissa tilanteissa ja erittäin tiukoin ehdoin.”

527 Kolmanneksi komission toimivalta asettaa ehdon nro 7 kaltainen ehto perustuu EY 87 artiklan 3 kohdan c alakohtaan, jonka mukaan komissio voi todeta rakenneuudistustuen soveltuvan yhteismarkkinoille ainoastaan, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Kuten komissio toteaa ilmailualaa koskevan tiedonannon 37 kohdan toisessa alakohdassa, ”komission on määritettävä ehdot, jotka on täytettävä, jotta poikkeuslupa voidaan myöntää, viimeksi mainitun ehdon valossa, jota on tulkittava lentoliikenteen asiayhteydessä”.

Komissiolla on tältä osin harkintavaltaa. Vaikka price leadershipin kieltoa ei mainita nimenomaisesti ilmailualaa koskevassa tiedonannossa, se auttaa selvästi saavuttamaan sen perustamissopimuksen mukaisen tavoitteen, ettei tuki muuta kaupankäynnin edellytyksiä tavalla, jota ei voida hyväksyä.

528 Neljänneksi on niin, että vaikka perustamissopimuksen yleisestä tavoitteesta seuraa, ettei EY 87 ja EY 88 artiklassa tarkoitettu menettely saa milloinkaan johtaa tulokseen, joka olisi perustamissopimuksen erityisten määräysten vastainen, EY 81 artiklassa ja sitä seuraavissa artikloissa sekä EY 87 artiklassa ja sitä seuraavissa artikloissa tarkoitetut menettelyt ovat kuitenkin toisistaan riippumattomia menettelyjä, ja niihin kumpaankin sovelletaan omia erityisiä menettelysääntöjä (ks. vastaavasti edellä 517 kohdassa mainittu asia Matra v. komissio, tuomion 41 ja 44 kohta). Käsillä oleva menettely ei kuulu EY 82 artiklan vaan EY 87 artiklan soveltamisalaan. Alitalian väitteillä, jotka liittyvät tarpeeseen kieltää kilpailua rajoittavat menettelytavat tapauskohtaisesti, ei näin ollen ole merkitystä.

529 Viidenneksi on todettava, että kuten edellä 460 kohdassa on jo esitetty, Alitalia väittää virheellisesti, ettei komissiolla ole toimivaltaa asettaa ehtoa, joka ulottuu ETA:n ulkopuolisiin reitteihin. Tämän ehdon soveltaminen on perusteltua, koska Alitalia kilpailee näiden lentojen osalta muiden yhteisöön sijoittautuneiden lentoyhtiöiden kanssa.

530 Kuudenneksi Alitalian väite, jonka mukaan ehto nro 7 on riidanalaisen päätöksen logiikan vastainen, koska se voi vaarantaa vakavasti Alitalian kannattavuuden, ei voi menestyä. Ilmailualaa koskevan tiedonannon 38 kohdan 1 ja 2 alakohdan mukaisesti tuen tarkoituksena on yhtiön elinkelpoisuuden palauttaminen. Toisin kuin Alitalia vaikuttaa katsovan, tarkoituksena ei ole mahdollistaa sitä, että se voisi laajentua, aloittaa uusia palveluja reiteillä, joilla se ei aiemmin toiminut, tai saattaa markkinoille uusia yhteyspalveluja vilkkaasti liikennöidyille reiteille.

531 Tämän ehdon perustelujen osalta on viitattava edellä 74–77 kohtaan. Riidanalaisessa päätöksessä, kuten vuoden 1997 päätöksessä, komissio viittaa erityisesti EY 87 ja EY 88 artiklaan ja ilmailualaa koskevaan tiedonantoon, joissa komissio velvoitetaan varmistamaan, ettei tuen seurauksena yhtiön vaikeuksia siirretä sen kilpailijoille. Näiden perustelujen perusteella on näin ollen mahdollista ymmärtää ne syyt, joilla komissio asetti tämän ehdon.

532 Koska tämä tutkinta ei tuonut esiin yhtään seikkaa, joka vaikuttaisi ehdon nro 7 pätevyyteen, sitä vastaan esitetyt väitteet on hylättävä.

Ehto nro 8: Malevin omistusosuuden luovuttaminen

– Asianosaisten lausumat

533 Alitalia väittää, että riidanalaisen päätöksen ehtoa nro 8, jonka mukaan sen on luovutettava osuutensa Malevissa, ei ole perusteltu riittävästi. Alitalian mukaan tämä ehto on ristiriidassa vuoden 1997 päätöksen toteamusten kanssa, joiden mukaan Alitalian pitäisi keskittää toimintojaan keskittyäkseen enemmän ydintoimintoihinsa eikä se ”voisi luovuttaa tärkeimpiä toimintojaan koskevaa omaisuutta vaarantamatta suunnitelman onnistumista” (VIII kohdan kahdeksastoista alakohta). Alitalia väittää, että sen osuus Malevissa liittyy läheisesti sen ydintoimintoihin.

534 Alitalian mukaan tämä ehto on myös syrjivä, koska Air France -päätöksessä komissio määräsi kyseisen yrityksen yksinomaan luopumaan Le Méridien -nimisestä hotelliketjusta, eli luopumaan toiminnosta, joka ei ole strateginen.

535 Alitalian mukaan ehdolla nro 8 ei ole myöskään oikeudellista perustaa, koska rakenneuudistussuunnitelman tavoitteena on mahdollistaa uudelleen kannattavuus eikä saavuttaa yhtä suurta tai suurempaa kannattavuutta kuin yksityisellä sektorilla. Vaikka tätä ehtoa ei olisi asetettu, rakenneuudistussuunnitelma olisi voinut tervehdyttää Alitalian siten, että se voi kohtuullisessa ajassa tulla elinkelpoiseksi, eli normaalisti ilman muita tukia ilmailualaa koskevan tiedonannon 38 kohdan 1 alakohdan mukaisesti.

536 Komissio vastaa, että Alitalian Malevissa omistaman osuuden luovutuksesta neuvoteltiin ja Alitalia hyväksyi sen hallinnollisen menettelyn aikana. Koska Alitalian ja Malevin väliset synergiaedut ovat hyvin vähäiset, kyseistä osuutta pidettiin komission mukaan omaisuutena, joka ei ole strateginen. Osuuden luovutus oli välttämätön rakenneuudistussuunnitelman rahoituksen vakauttamiseksi. Komissio huomauttaa myös, ettei Alitalia esitä syitä, joiden vuoksi luovutus olisi voinut aiheuttaa vakavaa vahinkoa.

– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

537 Ehdon nro 8 väitetystä ristiriitaisuudesta tiettyjen vuoden 1997 päätöksen sisältämien toteamusten kanssa on korostettava, että Alitalia lainaa viimeksi mainittua osittain. Vuoden 1997 päätöksessä komissio ei nimittäin ole pitänyt osuutta Malevissa Alitalian ydintoimintona. Tämän osuuden myymisen katsottiin päinvastoin kuuluvan siihen, että Alitalia keskittyy ydintoimintoihinsa, mikä ilmenee seuraavista otteista:

”– – Kuten suurin osa kilpailijayhtiöistä, jotka ovat selviytyneet ilmakuljetusalan kriisistä 1990-luvun alussa, Alitalia pyrkii lisäksi toimintojensa keskittämiseen uudelleen tärkeimpään tehtäväänsä (’core business’), nimittäin itse lentoliikenteeseen. Siten ’Societa Aeroporti di Roma’ -yhtiön pääomaosuuksien vuonna 1995 tapahtuneen luovuttamisen jälkeen suunnitelmassa ennakoidaan erityisesti Maglianan toimitalon

tulevaa myyntiä sekä niiden osuuksien myyntiä, jotka Alitalialla on Alfa Romeo Aviossa, SISAMissa, Galileo-varaustietojärjestelmässä, Malevissa ja kuudessa Italian alueellisessa lentoasemassa.

Näillä perusteilla vuoteen 2000 mennessä odotettavien selvästi positiivisten tulosten pitäisi tyydyttää samalla kertaa tarpeet, jotka liittyvät käyttöpääomaan ja yhtiön pitkän aikavälin toiminnan kannalta välttämättömien investointien rahoitukseen, ja tarjota mahdollisuuksia elinkelpoisuuteen pitkällä aikavälillä. Niiden pitäisi myös saada aikaan luottamusta sijoittajissa ja avata tie liittoutumasopimusten kehittämiselle muiden yhtiöiden kanssa.

– –

Keskittäessään uudelleen toimintansa ydinalalleen ja purkaessaan merkittävästi investointejaan Alitalia edistää rahoitustarpeidensa kattamista omista varoistaan.

– –

Tukivarat näyttävät myös tarpeellisilta sen vuoksi, että Alitalia ei pysty hankkimaan riittäviä varoja luovuttamalla omaisuutta. Kuten edellä on mainittu, yhtiö on jo sitoutunut luopumaan sijoituksista ja keskittymään ydintoimintoihinsa (’core business’). Missään tapauksessa näin saatavat 600 miljardin [ITL:n] suuruusluokkaa olevat varat eivät ole verrattavissa suunnitelman edellyttämiin rahoitustarpeisiin, vaikka

niiden avulla voitaisiin pienentää tarvittavaa pääoman korotusta. Yhtiö ei toisaalta voisi luovuttaa tärkeimpiä toimintojaan koskevaa omaisuutta vaarantamatta suunnitelman onnistumista.”

538 Malevin myynnin tarkoituksena oli näin ollen vuoden 1997 päätöksen mukaan kattaa rahoitustarpeet ja mahdollistaa tuen määrän pienentäminen. Tämä oli mahdollista ymmärtää vuoden 1997 päätöksen perusteluista, joihin riidanalaisessa päätöksessä viitataan nimenomaisesti (ks. edellä 74–77 kohta).

539 Alitalia ei myöskään esitä mitään seikkaa, joka osoittaisi, ettei komissio voinut katsoa, että Alitalian vähemmistöosuus Malevissa (30 %) ei ollut strategista omaisuutta ja että tämän omaisuuden myyminen oli tarpeen tuen rajoittamiseksi sekä sen takaamiseksi, että tuki on oikeassa suhteessa suunnitelmasta johtuviin tarpeisiin nähden. Tämän vuoksi ei voida katsoa, että komissio olisi tehnyt ilmeisen arviointivirheen tältä osin.

540 Riidanalaisesta päätöksestä, komission mainitsemista säännöksistä ja määräyksistä tai sen tässä oikeudenkäyntimenettelyssä toimittamista kirjelmistä ei ilmene, että riidanalaisessa päätöksessä asetettujen ehtojen ainoana tavoitteena olisi parantaa rakenneuudistussuunnitelman kannattavuutta.

541 Ensiksi komissio nimittäin katsoi, että 29.7.1996 tiedoksiannettu yhtiön rakenneuudistussuunnitelma ei ollut riittävä, jotta voitaisiin tehdä positiivinen päätös. Alitalia ilmoitti tämän jälkeen komissiolle halustaan muokata tätä suunnitelmaa. Tutkittuaan nämä muutokset komissio ilmoitti Italian viranomaisille 18.4.1997 päivätyllä kirjeellä,

ettei se voinut tehdä tässä asiassa positiivista päätöstä, joka perustuu markkinataloudessa toimivan yksityisen sijoittajan kriteeriin, koska Alitalian joutuessa selvitystilaan IRI:lle maksukyvyttömyydestä aiheutuvia kustannuksia on vaikea ottaa huomioon ja suunnitelman sisältämät kaupalliset riskit ovat suuret. Tästä alkoi kolmas vaihe, jonka aikana pidettiin kokouksia Italian viranomaisten ja komission välillä. Näiden kokouksien avulla suunnitelmaa oli mahdollista parantaa lisää tietyiltä osin, jotka koskivat kustannusten vähentämisprosessin nopeuttamista, pääoman korottamisen vähentämistä ja Alitalian luopumista osuuksistaan unkarilaisessa Malev-yhtiössä sekä kuudessa italialaisessa alueellisessa lentokentässä.

542 Tästä seuraa, ettei suunnitelma täyttänyt alun perin niitä edellytyksiä, joilla sitä voidaan pitää yhteismarkkinoille soveltuvana. Alitalian Malevissa omistamien osuuksien luovuttaminen on osa niitä parannuksia, joiden avulla komissio saattoi konsulttejaan kuultuaan katsoa, että tämä suunnitelma oli realistinen ja mahdollisti sen, että Alitalia saattoi tulla jälleen kannattavaksi kohtuullisessa ajassa. Tämä osuuksien luovuttaminen oli näin ollen ehdoton edellytys sille, että tuki julistettiin yhteismarkkinoille soveltuvaksi.

543 Näin ollen Alitalia ei voi väittää, että ehdon nro 8 tarkoituksena oli ainoastaan suunnitelman kannattavuuden parantaminen ja että ilman sitäkin suunnitelma olisi voinut tervehdyttää yhtiön siten, että se olisi voinut tulla kohtuullisessa ajassa uudelleen elinkelpoiseksi. Missään tapauksessa Alitalia ei ole näyttänyt tätä toteen.

544 Yksikään ehtoa nro 8 vastaan esitetyistä väitteistä ei näin ollen ole perusteltu.

Implisiittinen ehto: varhaiseläkkeistä vastaaminen

– Asianosaisten lausumat

545 Alitalia esittää, että rakenneuudistussuunnitelman alkuperäisessä versiossa ehdotettiin 700 työntekijän siirtymistä varhaiseläkkeelle. Komission selvennyspyyntöjen seurauksena, joissa oletettiin, että tämän toimenpiteen kustannukset muodostivat itsessään valtiontuen, Italian viranomaiset totesivat, että näin ei ollut, koska tätä toimenpidettä sovellettiin yleisesti ja koska edunsaajana ei ollut yritys vaan sen työntekijät. Uhkaamalla aloittaa menettely välittömästi komissio onnistui kuitenkin saamaan Italian viranomaiset saattamaan näistä varhaiseläkkeistä aiheutuvat kustannukset kokonaan Alitalian vastuulle.

546 Kun Alitalia ei voinut saada positiivista päätöstä komissiolta ilman, että se otti varhaiseläkkeistä aiheutuvat kustannukset vastuulleen, se ilmoitti ottavansa nämä kustannukset vastuulleen sillä edellytyksellä, että komissio myöntää toimenpiteen täyttävän yksityisen sijoittajan kriteerin.

547 Alitalia väittää, että asiassa T-296/97 nostamassaan kanteessa se arvosteli komissiota siitä, että se rasitti sisäisen tuoton laskelman tulosta ottamalla huomioon tämän toimenpiteen kustannukset ja että se asetti Alitalialle tämän ennakkoehdon ilman, että se otti huomioon sen positiivisia vaikutuksia yhtiöön. Alitalian mukaan edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin lausui ainoastaan sisäisen tuottoprosentin laskemista koskevasta väitteestä muttei komission toimintatavoista.

548 Näiden toteamusten perusteella Alitalia esittää kaksi väitettä riidanalaista päätöstä vastaan. Ensinnäkään komissio ei vuonna 2001 pohtinut sitä, oliko tarkoituksenmukaista pitäytyä kannassa, joka sillä oli vuonna 1997. Tästä kysymyksestä ei keskusteltu, vaikka olosuhteet olivat muuttuneet. Alitalian mukaan vaikka komissio epäili aiemmin järjestelmän soveltuvuutta yhteismarkkinoille, nyt sen olisi pitänyt joko kumota nämä epäilykset tai vahvistaa ne avaamalla uusi menettely.

549 Toiseksi Alitalian mukaan komissio sitoi riidanalaisessa päätöksessä epäasianmukaisesti sen, että IRI:n sijoitus Alitaliaan hyväksytään, ehtoon, jonka mukaan se sitoutuu maksamaan 700 työntekijänsä varhaiseläkkeelle jäämisestä aiheutuvat kustannukset ja joka on lainvastainen, koska se perustuu Italian merkityksellisen lainsäädännön virheelliseen tulkintaan, varhaiseläkejärjestelmän pinnalliseen analyysiin, perustamissopimuksen periaatteiden syrjivään soveltamiseen Alitaliaan ja komission toimivallan väärinkäyttöön, kun komissio pakotti Alitalian taipumaan komission tahtoon ja suorittamaan maksun ennen vuoden 1997 tekemistä.

550 Komissio toteaa, että Alitalia pyrkii aloittamaan uudelleen keskustelun, jonka ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin jo ratkaisi edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa. Komissio väittää, ettei sitä, että yhtiö vastaa kyseisistä kustannuksista, voida kyseenalaistaa, sillä se ensinnäkin johtuu Italian viranomaisista, jotka selvästikin halusivat, ettei komissio tutki lähemmin varhaiseläkejärjestelmää valtiontukien kannalta. Komissio lisää, ettei se voinut aloittaa EY 88 artiklan 2 kohdan mukaista menettelyä, jos sillä oli vakavia epäilyjä kyseessä olevan järjestelmän luonteesta, ja tämä ilman minkäänlaista pakottamista.

– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

551 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi edellä 8 kohdassa mainitussa asiassa Alitalia I antamassaan tuomiossa (152–156 kohta) seuraavaa:

”Kantaja väittää toiseksi, että komissio on mielivaltaisesti pakottanut sen ottamaan vastattavakseen ne kustannukset, jotka aiheutuivat 700 työntekijän siirtymisestä varhaiseläkkeelle ja jotka kuuluivat valtion maksettaviksi 23.10.1996 annetun asetuksen nro 546 (joka on muunnettu 20.12.1996 annetuksi laiksi nro 640) nojalla, mikä vähensi komission konsulttien laskelmien mukaan IRI:n sijoituksen tuottoprosenttia ainakin kahdella prosenttiyksiköllä.

Kuten komissio perustellusti korostaa, kantaja on kuitenkin ennen [vuoden 1997] päätöksen tekemistä sitoutunut peruuttamattomasti ottamaan vastattavakseen 700 työntekijän varhaiseläkkeelle siirtymisestä aiheutuvat kustannukset – –. Tämän takia [vuoden 1997] päätökseen sisältyvään oikeudellista arviointia koskevaan osaan ja päätösosaan ei sisälly mitään viittausta kantajan päätökseen ottaa kyseiset kulut vastattavakseen. Komissio toteaa tämän asian ainoastaan [vuoden 1997] päätöksen siinä osassa, joka on otsikoitu ’Tosiseikat’.

Vaikka kantaja alun perin tekikin kyseisen sitoumuksen sillä edellytyksellä, että lopullisessa päätöksessä päädytään siihen, että pääomapohjan vahvistaminen on yksityisen sijoittajan toimintaan perustuvan arviointiperusteen mukainen sijoitus, on todettava, että koska kantaja teki heinäkuussa 1997 talletuksen suljetulle tilille, kyseisestä sitoumuksesta tuli peruuttamaton – –. Komission oli siis kyseinen uusi tilanne huomioon ottaen tarkistettava, oliko sijoitus yksityisen sijoittajan toimintaan perustuvan arviointiperusteen mukainen.

Kantaja olisi lopuksi voinut hallinnollisessa menettelyssä vastustaa sitä painostusta, jonka kantaja väittää komission siihen kohdistaneen ja joka koskee kyseisen sitoumuksen tekemistä, tai se olisi voinut vaihtoehtoisesti – kuten se teki muidenkin ’edellytysten’ osalta – jättää tekemättä peruuttamattoman yksipuolisen sitoumuksen. Jos kantaja olisi hallinnollisessa menettelyssä toiminut näin, komissio olisi ottanut kantaa 700 työntekijän varhaiseläkkeelle lähdön aiheuttamiin kustannuksiin [vuoden 1997] päätöksessä tai muussa päätöksessä, jonka lainmukaisuuden ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin olisi voinut tutkia.

Tästä seuraa, että kantajan väite siitä, että sisäinen tuottoprosentti on laskettu virheellisesti sen takia, että komissio olisi pakottanut sen ottamaan vastattavakseen 700 työntekijän varhaiseläkkeelle lähdöstä aiheutuvat kustannukset, on hylättävä.”

552 Tästä ilmenee, ettei ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin lausunut pelkästään sisäisen tuottoprosentin laskemisesta virheellisesti siksi, että huomioon otettiin varhaiseläkkeelle jäämisen kustannukset, vaan myös väitetystä komission painostuksesta tehdä kyseinen sitoumus. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi, että Alitalia olisi voinut vastustaa painostusta tai se olisi voinut jättää tekemättä ”peruuttamattoman” yksipuolisen sitoumuksen. Pakottamista koskeva väite näin ollen hylättiin eikä sitä voida tutkia uudelleen käsillä olevassa oikeudenkäyntimenettelyssä.

553 Alitalia vetoaa myös virheellisesti komission tarpeeseen tutkia vuonna 2001 uudelleen kanta, joka sillä oli vuonna 1997. Tehdäkseen uuden päätöksen vuoden 1997 päätöksen kumoamisen jälkeen komission piti nimittäin palata vuoden 1997 päätöksen asiayhteyteen ja arvioida ilmoitettua suunnitelmaa niiden tietojen perusteella, joista se oli tuolloin tietoinen (ks. edellä 137 kohta).

554 Lopuksi on korostettava, että menettelyn aloittamista EY 88 artiklan 2 kohdan nojalla koskevat tiukat säännöt. Koska Alitalia oli antanut peruuttamattoman sitoumuksen vastata varhaiseläkkeiden kustannuksista, komissio ei voinut enää aloittaa menettelyä Italian tasavaltaa vastaan tutkiakseen tämän varhaiseläkejärjestelmän valtiontukien kannalta.

555 Näin ollen on hylättävä Alitalian väitteet, jotka koskevat tätä varhaiseläkkeisiin liittyvää implisiittistä ehtoa.

556 Koska yhtäkään Alitalian riidanalaisia ehtoja vastaan esittämistä väitteistä ei ole hyväksytty, viides kanneperuste on hylättävä.

557 Tästä seuraa, että vaatimusten ensimmäinen ja toinen osa on hylättävä.

558 Edellä esitetyn perusteella kanne on hylättävä kokonaisuudessaan.

559 Alitalian selvittämistoimia koskevaa pyyntöä ei ole hyväksyttävä. Yhtäältä komissio toimitti konsulttiensa 1.6.2001 päivätyn kertomuksen vastineen liitteenä. Toisaalta vaaditut laskelmaan ja arvioon liittyvät seikat ilmenevät asiakirjoista, ja erityisesti Alitalian kanteeseen liittämistä asiakirjoista.

Oikeudenkäyntikulut

560 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska Alitalia on hävinnyt asian ja komissio on vaatinut oikeudenkäyntikulujensa korvaamista, Alitalia on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (laajennettu viides jaosto)

on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Kanne hylätään.

2) Alitalia – Linee aeree italiane SpA velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Vilaras Martins Ribeiro Dehousse

Šváby Jürimäe

Julistettiin Luxemburgissa 9 päivänä heinäkuuta 2008.

E. Coulon M. Vilaras

kirjaaja jaoston puheenjohtaja

Sisällys

Asian tausta . . . . . II - 1760

Riidanalainen päätös . . . . . II - 1763

Oikeudenkäyntimenettely . . . . . II - 1769

Asianosaisten vaatimukset . . . . . II - 1771

Tutkittavaksi ottaminen . . . . . II - 1772

A Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1772

B Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1773

Aineellinen kysymys . . . . . II - 1777

A Kuudes kanneperuste, jonka mukaan perusteluvelvollisuutta on laiminlyöty . . . . . II - 1777

1. Riidanalaisessa päätöksessä esitettyjen toteamusten perustelujen riittämättömyys . . II - 1777

a) Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1777

b) Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1779

2. Riidanalaisen päätöksen perustelujen puutteellisuus vuoden 1997 päätöksessä asetettujen ehtojen osalta . . . . . II - 1783

a) Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1783

b) Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1784

B Kanneperuste, jonka mukaan EY 233 artiklaa on rikottu . . . . . II - 1785

1. Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1785

2. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1791

C Kanneperuste, jonka mukaan velvoitetta tehdä päätös asetuksen N:o 659/1999 4 artiklan 5 kohdassa tarkoitetussa kahden kuukauden määräajassa on laiminlyöty . . . . . II - 1804

1. Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1804

2. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1806

D Kanneperuste, jonka mukaan puolustautumisoikeuksia on loukattu . . . . . II - 1809

1. Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1809

2. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1810

E Kanneperuste, jonka mukaan EY 87 ja EY 88 artiklaa on rikottu ja sovellettu väärin . . II - 1813

1. Vähimmäistuottoprosentin määrittäminen . . . . . II - 1813

a) Se, että Alitaliaan on sovellettu Iberia-päätöksessä käytettyä vähimmäistuotto-prosenttia . . . . . II - 1814

Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1814

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1815

b) Se, ettei suunnitelman viimeisen version vaikutusta vähimmäistuottoprosentin laskentaan otettu kunnolla huomioon . . . . . II - 1822

Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1822

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1823

c) Virheellisten lähtökohtien huomioon ottaminen vähimmäistuottoprosenttia laskettaessa . . . . . II - 1824

Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1824

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1829

– Vähimmäistuottoprosentin laskentamenetelmä . . . . . II - 1829

– Komission huomioon ottamat riskit . . . . . II - 1832

2. Sisäisen tuottoprosentin määrittäminen . . . . . II - 1839

a) Maksukyvyttömyydestä aiheutuvien kustannusten määrä . . . . . II - 1840

Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1840

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1845

b) Sisäisen tuottoprosentin arviointi rakenneuudistussuunnitelman viimeisen version perusteella . . . . . II - 1853

Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1853

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1855

c) Tiettyjen komission käyttämien arvojen virheellisyys . . . . . II - 1856

Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1856

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1859

d) Pääomalainojen muuntamisen vaikutus sisäisen tuottoprosentin laskelmaan . . II - 1864

Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1864

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1865

F Kanneperuste, jonka mukaan EY 87 artiklan 3 kohtaa on rikottu . . . . . II - 1866

1. Tutkittavaksi ottaminen . . . . . II - 1867

a) Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1867

b) Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1868

2. Aineellinen kysymys . . . . . II - 1872

a) Väitteet, jotka on esitetty riidanalaisen päätöksen sisältämiä ehtoja vastaan yleisesti . . . . . II - 1872

Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1872

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1875

b) Riidanalaisen päätöksen sisältämiä tiettyjä ehtoja vastaan esitetyt erityiset väitteet II - 1880

Ehto nro 2: uusien tukien kieltäminen . . . . . II - 1880

– Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1880

– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1882

Ehto nro 3: kielto hankkia osuuksia muissa lentoyhtiöissä . . . . . II - 1884

– Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1884

– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1886

Ehto nro 4: kielto suosia Alitaliaa . . . . . II - 1889
– Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1889
– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1889
Ehto nro 5: kapasiteetin rajoittaminen . . . . . II - 1893
– Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1893
– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1896
Ehto nro 6: analyyttisen kirjanpidon pitäminen . . . . . II - 1896
– Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1901
– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1903
Ehto nro 7: price leadership -käytännön kielto . . . . . II - 1906
– Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1906
– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1909
Ehto nro 8: Malevin omistusosuuden luovuttaminen . . . . . II - 1912
– Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1912
– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1912
Implisiittinen ehto: varhaiseläkkeistä vastaaminen . . . . . II - 1917
– Asianosaisten lausumat . . . . . II - 1917
– Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 1918
Oikeudenkäyntikulut . . . . . II - 1921