II

(Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване не е задължително)

РЕШЕНИЯ

КОМИСИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 12 ноември 2008 година

относно заема в размер на 300 милиона евро, предоставен от Италия на компанията Alitalia, № C 26/08 (ex NN 31/08)

(нотифицирано под номер C(2008) 6743)

(само текстът на италиански език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

(2009/155/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 88, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като прикани заинтересованите страни да представят становищата си съгласно посочените по-горе членове [1] и като взе предвид техните становища,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) На заседание, състояло се на 23 април 2008 г., италианските органи уведомиха Комисията, че на 22 април 2008 г. Министерският съвет на Италия е одобрил предоставянето на заем от 300 милиона евро на компанията Alitalia с указ-закон № 80 от 23 април 2008 г. [2]

(2) Тъй като Комисията не бе получила уведомление от италианските органи преди решението за предоставяне на този заем, с писмо от 24 април 2008 г. (D/422119) тя поиска от тях да потвърдят съществуването на такъв заем, да предоставят всякаква информация за него, която би била от полза при оценката на такава мярка по отношение на членове 87 и 88 от Договора за ЕО, както и временно да се прекрати предоставянето на този заем и Комисията да бъде информирана за взетите мерки с оглед изпълнението на това задължение по силата на член 88, параграф 2 от Договора за ЕО.

(3) В това писмо Комисията припомня също задължението на италианските органи да отправят уведомление за всеки един проект, целящ предоставяне или изменение на помощ, и да не прилагат предвидената мярка, преди Комисията да е взела окончателно решение в рамките на процедурата по разследване на тази мярка.

(4) С писмо от 7 май 2008 г. италианските органи поискаха удължаване на предвидения срок за отговор на писмото на Комисията от 24 април 2008 г., което искане Комисията изпълни с писмо от 8 май 2008 г. (D/423186), и с което определя на италианските органи срок за отговор до 30 май 2008 г.

(5) С писмо от 30 май 2008 г. италианските органи отговориха на писмото на Комисията от 24 април 2008 г. С това писмо италианските органи по-специално уведомиха Комисията за приемането на 27 май 2008 г. на указ-закон № 93 [3], който предвижда възможността Alitalia да отнесе сумата на гореспоменатия заем към своя собствен капитал.

---

[1] ОВ C 184, 22.7.2008 г., стр. 34.

[2] Decreto-legge № 80, Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (GU № 97 del 24.4.2008).

[3] Decreto-legge № 93, Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie (GU № 127 del 28.5.2008).

(6) До Комисията бяха подадени едновременно множество жалби от различни въздухоплавателни компании срещу предоставянето от страна на италианското правителство на заем от 300 милиона евро на компанията Alitalia.

(7) С писмо от 12 юни 2008 г. (D/203822) Комисията е уведомила италианските органи за решението си от 11 юни 2008 г. да открие официална процедура по разследване в съответствие с член 88, параграф 2 от Договора за ЕО. В това решение Комисията приканва Италия и останалите заинтересовани страни да представят становищата си в определен срок. Това решение е публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([4]).

(8) С писмо от 12 юли 2008 г. (A/509783) италианските органи предадоха становището си на Комисията. Комисията е получила също становищата на 5 заинтересовани страни, които бяха препратени до италианските органи с писмо от 3 септември 2008 г. (D/433031). Списъкът със заинтересованите страни е приложен към настоящото решение.

(9) Италианските органи не са коментирали становищата на заинтересованите страни.

2. **ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА**

(10) На заседание на 23 април 2008 г. италианските органи представиха на Комисията посочения по-горе указ-закон № 80, въз основа на който италианската държава предоставя на Alitalia, компания, от която тя притежава 49,9 %, заем в размер на 300 милиона евро.

(11) Съгласно съображенията в декрета-закон:

„Като се има предвид финансовото състояние на Alitalia […] според пазарната информация и ролята ѝ на основен фактор, който осигурява най-важната част от публичното обслужване на въздухоплавателния транспорт във връзките между националната територия и страните, които не са част от Европейския съюз, както и междинните връзки по тези маршрути за пътници и стоки от и към регионални центрове на ползватели;

[След като] е преценена извънредната и спешна нужда да се гарантира, от съображения за обществен ред и териториално единство, посочената публична услуга за въздушен транспорт чрез предоставяне на Alitalia […] от страна на държавата на краткосрочен заем, при пазарни условия и със строго определен срок, с цел да не се застраши непрекъсваемостта на дейността, докато се чака назначаването на новото правителство, което ще бъде поставено в условия да поеме с пълни правомощия вече приетите инициативи за оздравяване на дружеството и завършването на процеса на неговата либерализация.“

(12) Член 1 от указ-закона разрешава, с цел да се даде възможност на Alitalia да покрие непосредствените си нужди от ликвидни средства, предоставянето на заем от 300 милиона евро, който трябва да бъде върнат в най-кратки срокове между тридесетия ден след прехвърлянето на дружествения капитал и 31 декември 2008 г. Този член предвижда също върху въпросния заем да бъде начислена лихва в съответствие с приетите от Комисията референтни проценти, а именно до 30 юни 2008 г., с посочения процент в съобщението на Комисията относно текущите лихвени проценти по възстановяване на държавни помощи и референтните ставки/сконтовите проценти за 25-те държави-членки, приложими от 1 януари 2008 г. ([5]) и от 1 юли 2008 г., с посочения процент и в съответствие със съобщението на Европейската комисия относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтовите лихвени проценти ([6]).

(13) С писмото си от 30 май 2008 г. италианските органи информираха Комисията, че с посочения по-горе указ-закон № 93 италианското правителство е предвидило възможността Alitalia да отнесе размера на отпуснатия заем към увеличаване на своя собствен капитал, за да покрие загубите си (вж. член 4, параграф 3 от посочения указ-закон). Целта на тази възможност е да се позволи на компанията да запази стойността на своя капитал, за да се избегне намаляване на дружествения капитал и на резервите под законовата граница в резултат на загубите, и по този начин да се предотврати откриване на производство по несъстоятелност („procedura concorsuale“), както и за да остане перспективата за приватизация открита и възможна.

(14) Посочените в указ-закон № 80 условия за възстановяване на заема продължават да бъдат приложими в контекста на указ-закон № 93, с изключение на това, че начислената върху заема лихва е увеличена с 1 % (вж. член 4, параграфи 1 и 2 от указ-закон № 93) и поради факта, че при евентуална ликвидация на компанията въпросната сума ще бъде възстановена едва след удовлетворяването на всички останали кредитори, солидарно и пропорционално на дружествения капитал (вж. член 4, параграф 4 от указ-закон № 93).

([4]) ОВ C 184, 22.7.2008 г., стр. 34.

([5]) ОВ C 319, 29.12.2007 г., стр. 6.

([6]) ОВ C 14, 19.1.2008 г., стр. 6.

3. ПРИЧИНИ, ДОВЕЛИ ДО ОТКРИВАНЕТО НА ОФИЦИАЛНА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

(15) В решението си от 11 юни 2008 г. Комисията отбелязва, че въпросната мярка представлява отпуснат от италианската държава заем, чийто размер може да бъде отнесен към собствения капитал на Alitalia ([7]) (по-долу „мярката“).

(16) Относно определянето на въпросната мярка като помощ Комисията е изразила съмнения по отношение на това, че при предоставянето на тази мярка на Alitalia италианската държава е имала поведение на благоразумен акционер, провеждащ структурна, глобална или секторна политика, и се е ръководила от перспективи за рентабилност на инвестираните капитали, по-дългосрочни от тези на обикновен инвеститор.

(17) В този контекст, въз основа на данните, с които разполага, Комисията по-специално счита, че въпросната мярка, независимо от начина, по който са използвани фондовете, предоставя на Alitalia икономическо предимство, което компанията не би получила при нормални условия на пазара. Тази оценка се основава на финансовото състояние на компанията, както и на условията и обстоятелствата при предоставянето на разследваната мярка.

(18) Комисията е изразила също съмнения относно съвместимостта на мярката с правилата на общия пазар. В тази връзка и въз основа на данните, с които е разполагала на съответния етап от процедурата, тя по-специално е решила, че въпросната мярка за помощ не би могла да бъде обявена за съвместима с правилата на общия пазар съгласно насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и преструктуриране на предприятия в затруднение (по-долу „насоките от 2004 г.“) ([8]). Тя всъщност е напомнила, че Alitalia вече се е ползвала от помощи за преструктуриране и оздравяване.

(19) Вследствие на това Комисията реши да открие официална процедура по разследване, за да разсее съмненията си по отношение на определянето на въпросната помощ като държавна и по отношение на съвместимостта ѝ с правилата на общия пазар.

4. КОМЕНТАРИ НА ИТАЛИАНСКИТЕ ОРГАНИ

(20) При представянето на своето становище италианските органи поддържат тезата, че въпросната мярка не е държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.

(21) В този смисъл те считат поведението на италианската държава като поведение на акционер, целта на който е била да осигури на компанията, в която има дялово участие, необходимите финансови ресурси с цел покриване на краткосрочни нужди от ликвидни средства. Следователно заемът на обикновен акционер, предоставен от Италия, се приема за обикновено краткосрочно финансиране, предназначено да повиши стойността на дяловото участие на държавата, който е бил отпуснат от благоразумен акционер, провеждащ структурна, глобална или секторна политика, и се е ръководил от перспективи за рентабилност на инвестираните капитали, по-дългосрочни от тези на обикновен инвеститор. В този контекст приложените в случая лихвени проценти са в съответствие с характера и целите при финансиране от акционерите. Въпреки че най-често подобно финансиране се характеризира като безвъзмездно, в случая то се счита за възмездно предвид качествата на заемодателя и определянето на лихвения процент на равнище, което води до пряка икономическа и адекватна капиталова възвръщаемост.

(22) Що се отнася до твърдението на Комисията, според което съмненията по отношение на това, дали въпросната мярка има характер на помощ, са подкрепени от факта, че тя е била приета едновременно с оттеглянето на оферта за закупуване, представена на Alitalia на 14 март 2008 г., както и поради липсата на доказателство за съществуването на „сигурни и незабавни перспективи за закупуване на Alitalia от друг инвеститор“, Италия припомня, че вече са били уточнени причините, които са възпрепятствали сключването на приватизационната сделка с групата Air France—KLM. Според италианските органи неизпълнението на тази сделка не е било в противоречие с приватизационен проект при условия на повишаване на стойността на имуществото на дружеството, като заедно с това се запазва остатъчната му стойност за акционерите.

(23) Освен това развитието на събитията след 30 май 2008 г. дава повод да се счита, че все още има шанс да се продължи разумно по този път. В този контекст италианските органи се позовават на договора, сключен на 9 и 10 юни 2008 г., с който Alitalia е възложила на Intesa Sanpaolo S.p.A. (по-долу „Intesa Sanpaolo“) задачата да насърчи търсенето и да намери оферта за Министерството на икономиката и финансите в качеството му на акционер в Alitalia, и за Alitalia — с цел един или повече промишлени или финансови инвеститори, заинтересовани от участие в оздравяването, развитието и възстановяването на Alitalia, по-специално чрез нейната капитализация, да поемат за продължителен период контрола върху компанията. Този мандат, който тече, е със срок 60 дни, като може да бъде удължен с 30 дни по искане на компанията.

(24) В допълнение, италианските органи твърдят, че мярката във всички случаи е съвместима с правилата на общия пазар според насоките от 2004 г.

([7]) Посочената в настоящото решение мярка се основава на горепосочените укази-закони № 80 и № 93.

([8]) ОВ C 244, 1.10.2004 г., стр. 2.

(25) В действителност, първо, Alitalia е компания в затруднение по смисъла на посочените насоки. Второ, въпросната мярка подлежи на възстановяване в съответствие с изискването от насоките от 2004 г., според което помощта за оздравяване има чисто временен характер и не трябва да представлява структурни мерки.

(26) Трето, процесът на приватизация на компанията и въпросната мярка, приета за завършването на този процес, са в съответствие с разпоредбите на параграф 25, буква б) от насоките от 2004 г. Заемът в размер на 300 милиона евро гарантира единствено устойчивостта на компанията, без обаче да води до използване на конкурентни стратегии на пазара на въздухоплаването, които могат да доведат до евентуални отрицателни икономически последици.

(27) Четвърто, противопоставяйки се на твърдението на Комисията, според което „държавата не е поела ангажимент да представи план за преструктуриране ([9]) в максимален срок от шест месеца, считано от предоставянето на мярката“ [параграф 25, буква в) от насоките от 2004 г.], италианските органи излагат аргумента, че изготвянето на плана е част от процеса на приватизация на компанията, за който Италия подробно е докладвала на Комисията в писмото си от 30 май 2008 г. В този контекст италианските органи припомнят, че при алтернативната хипотеза за пълно възстановяване на заема указ-закон № 93 постановява, че заемът трябва да бъде възстановен задължително в най-кратки срокове между тридесетия ден от прехвърлянето на целия дружествен дял, който притежава Министерството на икономиката и финансите, тоест от ефективната загуба на контрола, и 31 декември 2008 г. От това те заключават, че е бил представен график в момента на самото приемане на оспорваната мярка и че този график до голяма степен отговаря на изискванията на насоките от 2004 г. в това отношение.

(28) Пето, в съответствие с разпоредбите на параграф 25, буква г) от насоките от 2004 г. предоставянето на въпросния заем е било необходимо поради неотложната нужда на компанията от ликвидни средства, в резултат на обективни икономически затруднения, които между другото са признати от Комисията в решението ѝ от 11 юни 2008 г. (вж. съображения от 18 до 20 от посоченото решение). В тази връзка италианските органи припомнят, че заемът е предназначен единствено да гарантира краткосрочно устойчивостта и имуществото на Alitalia, за да доведе до успешен край процеса на приватизация. Общата сума по мярката от 300 милиона евро е била строго необходима и пропорционална на постигането на тези цели, както показва представянето на икономическото и финансовото състояние на компанията от Италия в писмото ѝ до Комисията от 30 май 2008 г. (вж. стр. 6—9).

(29) Шесто и последно, прилагането на принципа „един път — последен път“ от параграф 25, буква д) от насоките от 2004 г. не противоречи на конкретните обстоятелства в този случай.

(30) Въпреки че Alitalia вече е получавала помощ за преструктуриране, свързана с план за оздравяване в периода 1996—2000 г., както и помощ за оздравяване през 2004 г., на практика може да се направи изключение от принципа „един път — последен път“. В тази връзка италианските органи се позовават на решението на Комисията от 1 декември 2004 г. относно държавната помощ, която Франция възнамерява да отпусне на дружеството Bull ([10]) (по-долу „решението Bull“).

(31) Те припомнят, че прилагането на принципа „един път — последен път“ цели да се избегне възможността повтарящи се държавни интервенции в полза на някои предприятия само да „поддържат статуквото, да отлагат неизбежното и същевременно да прехвърлят икономическите и социалните проблеми върху другите, по-ефективни производители или върху другите държави-членки“ (параграф 72 от насоките от 2004 г.). Следователно вероятността да се направи изключение от този принцип по-скоро би признала съществуването на случаи, при които тези елементи не подлежат на проверка, тъй като кумулирането на отпуснатите помощи през даден период за един и същ бенефициер не е достатъчно да се счита, че компанията е „оцел[яла] само благодарение на редовна държавна поддръжка“ (параграф 72 от насоките).

(32) В този смисъл, приватизацията на компанията, която продължава да бъде възможен и надежден изход, би могла да доведе в един момент до фактическо прекъсване на съществуващото положение относно бизнес управлението на Alitalia, като по този начин ще бъде подчинена на нови органи на управление и ще даде възможност за ефективно възстановяване на рентабилността на компанията благодарение на икономическия принос на членовете на новото дружество. Италианските органи също така изтъкват, че всички външни и непредвидени фактори, които са удължили процеса на приватизация на Alitalia, несъмнено може да са довели до непредвидими и извънредни обстоятелства, за които последната, съгласно параграф 73 от насоките от 2004 г., не носи отговорност.

5. **КОМЕНТАРИ НА ТРЕТИ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ**

(33) Пет заинтересовани страни са предали своите коментари на Комисията в съответствие с член 88, параграф 2 от Договора за ЕО. Списъкът с тези страни е приложен към настоящото решение.

(34) От една страна, що се касае до това, дали въпросната мярка може да бъде определена като мярка за предоставяне на помощ, четири заинтересовани страни подкрепят в това отношение позицията на Комисията, като считат, че посочената мярка представлява помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.

([9]) Решение на Комисията от 11 юни 2008 г., съображение 7.

([10]) ОВ L 342, 24.12.2005 г., стр. 81.

(35) British Airways (BA) и Sterling Airlines изтъкват, че ако въпросната мярка не бе приложена, по силата на италианското законодателство Alitalia щеше да банкрутира. По този начин Alitalia щеше да загуби своя сертификат за въздушен превозвач в съответствие с нормативната уредба за гражданското въздухоплаване, в резултат на което щеше да прекрати своята дейност.

(36) В тази връзка Neos изтъква, че по отношение на лихвения процент, приложим към въпросната мярка при възстановяването на заема, увеличението със 100 базисни точки на референтния процент по никакъв начин не е в състояние да отрази рисковете, които поемат италианските органи с предоставянето на въпросната мярка. Neos подкрепя също оценката на Комисията в нейното решение от 11 юни 2008 г. относно липсата на перспектива за приватизация на Alitalia към момента на предоставяне на въпросната мярка. В действителност това обстоятелство се потвърждава от силното напрежение, което е съществувало през август между Министерството на финансите на Италия и управителния съвет на компанията по отношение на едно „продължаване на дейността на предприятието“ и одобрението на шестмесечните отчети на последното.

(37) BA и Sterling Airlines припомнят, че и по-рано Alitalia се е облагодетелствала от подобни мерки. Ryanair изразява съжаление от факта, че Комисията е ограничила обхвата на официалната процедура по разследване, открита на 11 юни 2008 г., до въпросната мярка, след като Alitalia, според нея, е получавала други неправомерни държавни помощи от ноември 2005 г. насам. Анализът на тези мерки би дал възможност да се подкрепи анализът, според който един частен инвеститор не би отпуснал въпросната мярка при дадените обстоятелства.

(38) Както Neos, така и Ryanair осъждат нарушаването на конкуренцията вследствие на дългогодишната подкрепа, оказвана от Италия на Alitalia.

(39) От друга страна, що се отнася до съвместимостта на въпросната мярка с правилата на общия пазар, BA счита, че въпросната мярка представлява помощ за оздравяване и поради това следва да се съблюдават условията от насоките от 2004 г. Всъщност за тази помощ не е било отправено уведомление до Комисията преди нейното прилагане и помощта не отговаря на посочените по-горе условия от насоките.

(40) В тази връзка BA изтъква, че настоящата мярка не би могла да бъде отпусната, без да се наруши именно посоченият в насоките принцип „един път — последен път“ [параграф 25, буква д) от насоките от 2004 г.], тъй като Alitalia вече е получавала одобрена от Комисията помощ за преструктуриране. BA добавя, че изключението от принципа „един път — последен път“ от параграф 73 от насоките не е приложимо в конкретния случай, тъй като Alitalia не е трябвало да се справя с непредвидими обстоятелства, които не могат да ѝ бъдат приписани. В този контекст BA и Sterling Airlines уточняват, че затрудненото положение, в което в момента се намира въздухоплавателният сектор и което е свързано по-специално с увеличаването на цената на петрола, засяга всички стопански субекти в сектора. Вследствие на това BA заключава, че този аргумент не може да се привежда като основание от Alitalia, за да се направи изключение от принципа „един път — последен път“ съгласно насоките от 2004 г. Нуждата от финансиране на компанията се дължи по-скоро на неспособността ѝ да се реформира, като намали вътрешните си разходи, и то въпреки отпуснатите ѝ вече държавни помощи.

(41) Освен това според BA въпросната мярка не представлява мярка, свързана с финансова помощ под формата на гаранции за заеми или заеми, а има характеристиките на капиталова инжекция, която гарантира на италианското правителство ефективен контрол върху компанията [параграф 25, буква а) от насоките].

(42) Що се отнася до условието от насоките от 2004 г., свързано със съществуването на сериозни социални причини, BA подчертава, че няма вероятност неплатежоспособността на Alitalia да предизвика сериозно смущение във вреда на пътниците поради наличието на конкуренти както за националните линии, така и за международните полети. Що се отнася до отрицателното въздействие върху положението на нейните конкуренти, то вероятно е последица от задържането на Alitalia на пазара въпреки финансовите ѝ затруднения, увеличаването на обслужваните от нея линии, а именно от Рим и Милано до Лос Анджелис, както и намаляването на нейните ценови тарифи. С оглед на финансовото ѝ състояние това не е рационално търговско решение и показва желание за увеличаване на нейния пазарен дял, докато конкурентите ѝ същевременно не получават държавни помощи [параграф 25, буква б) от насоките от 2004 г.].

(43) От друга страна, въпросната мярка не е била отпусната на Alitalia за период от шест месеца, както се изисква от насоките от 2004 г. [параграф 25, буква в)].

(44) На последно място BA изтъква, че при тази търговска политика, която се характеризира с поемане на несъществени разходи, не може да се гарантира, че въпросната помощ ще бъде ограничена до сумите, необходими за задържането на предприятието на пазара за периода, през който е разрешена помощта, като тази сума се определя според нуждите от парични средства, произтичащи от загубите на предприятието [параграф 25, буква г) от насоките от 2004 г.].

(45) Ryanair упреква Комисията, че все още не е поискала незабавно прекратяване на въпросната мярка и иска Alitalia незабавно да възстанови сумата от 300 милиона евро, която ѝ е била отпусната от Италия. Ryanair подчертава също, че противно на това, което твърдят италианските органи, не може обществения ред и териториалното единство да се привеждат като основание за предоставяне на въпросната мярка на Alitalia. В тази връзка Ryanair се позовава на намаляването на пазарните дялове на Alitalia за някои линии.

(46) The European Travel Agents' and tour Operators' Associations (ECTAA) и Guild European Business Travel Agents (GEBTA) считат точно обратното, че въпросната мярка, целяща да избегне банкрута на Alitalia, има за цел да предпази потребителите при липсата на законодателство, което да защитава пътниците в случай на банкрут на компанията. ECTAA и GEBTA добавят, че предоставянето на въпросния заем е било единственото разумно решение, за да се избегне банкрутът на Alitalia и да ѝ се помогне в процеса на приватизация. Като се имат предвид перспективите за възстановяване на компанията, за което се говори в пресата, предоставянето на този заем би било икономически оправдано, за да се постави началото на цялостно преструктуриране на Alitalia с перспектива за бъдещи икономически печалби.

6. ПРИПОМНЯНЕ НА РЕШЕНИЯТА НА КОМИСИЯТА ВЪВ ВРЪЗКА С ALITALIA

(47) В настоящия контекст и за целите на анализа на въпросната мярка е уместно да се припомни, че във връзка с Alitalia Комисията е приела следните решения:

— Решение на Комисията от 15 юли 1997 г. относно рекапитализацията на Alitalia ([11]): според това решение Комисията счита, че рекапитализацията на Alitalia под формата на предоставен капитал от 2 750 милиарда италиански лири е представлявала, при условие че са спазени определени ангажименти, държавна помощ, съвместима с общия пазар, в съответствие с член 87, параграф 3, буква в) от Договора за ЕО.

— Решение на Комисията от 18 юли 2001 г. относно рекапитализацията на Alitalia ([12]): след като решението от 15 юли 1997 г. е било отменено от Първоинстанционния съд ([13]), Комисията е приела ново решение относно същата рекапитализация. Според това решение Комисията стига до същото заключение като това от решението си от 15 юли 1997 г., а именно, че рекапитализацията на Alitalia е представлявала държавна помощ, съвместима с общия пазар ([14]).

— Решение на Комисията от 19 юни 2002 г., C 54/96 и N 318/02 — Трета част от помощта за преструктуриране в полза на компанията Alitalia, одобрена от Комисията на 18 юли 2001 г., и нова рекапитализация в размер на 1,4 милиарда евро ([15]): с това решение Комисията одобрява посочената трета част (129 милиона евро) и счита, че новата рекапитализация не представлява държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.

— Решение на Комисията от 20 юли 2004 г., N 279/04 — Спешни мерки в полза на преструктурирането и възстановяването на Alitalia (помощ за оздравяване) ([16]): с това решение Комисията е разрешила помощ за оздравяване под формата на гаранция от държавата за краткосрочен заем в размер на 400 милиона евро ([17]).

— Решение на Комисията 2006/176/ЕО от 7 юни 2005 г. относно индустриалния план за преструктуриране на Alitalia ([18]): според това решение Комисията счита, че въпросните мерки не представляват държавни помощи по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.

7. ОЦЕНКА НА МЯРКАТА СЪГЛАСНО ЧЛЕН 87, ПАРАГРАФ 1 ОТ ДОГОВОРА ЗА ЕО

(48) След откриването на официална процедура по разследване на основание член 88, параграф 2 от Договора за ЕО, и като се имат предвид представените в този контекст аргументи от италианските органи и заинтересованите страни, Комисията счита, че въпросната мярка, т.е. отпуснатият на Alitalia заем, чийто размер от 300 милиона евро може да бъде отнесен към собствения капитал на компанията, представлява държавна помощ, несъвместима с правилата на общия пазар по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО, и е неправомерна по смисъла на член 88, параграф 3 от Договора за ЕО.

7.1. Наличие на държавна помощ

(49) Съгласно член 87, параграф 1 от Договора за ЕО „всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез ресурси на държава-членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с общия пазар".

(50) Определянето на една национална мярка като държавна помощ предполага, че трябва да бъдат изпълнени следните кумулативни условия: 1) въпросната мярка предоставя предимство чрез държавни ресурси, 2) това предимство е избирателно и 3) въпросната мярка нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и може да засегне търговията между държавите-членки ([19]).

(51) Уместно е да се изложат причините, въз основа на които на този етап Комисията счита, че въпросната мярка удовлетворява тези кумулативни условия.

([11]) ОВ L 322, 25.11.1997 г., стр. 44.
([12]) ОВ L 271, 12.10.2001 г., стр. 28.
([13]) Решение на Първоинстанционния съд от 12 декември 2000 г., Alitalia/Комисията, T-296/97, Сб. стр. II-3871.
([14]) Заведеният от Alitalia иск срещу решението на Комисията от 18 юли 2001 г. е бил отхвърлен от Първоинстанционния съд с решението му от 9 юли 2008 г., Alitalia/Комисията, T-301/01 (все още непубликувано в сборника).
([15]) ОВ C 239, 4.10.2002 г., стр. 2.
([16]) ОВ C 125, 24.5.2005 г., стр. 7.
([17]) Air One е подала иск за отмяна на това решение, който в момента е висящ пред Първоинстанционния съд (дело T-344/02).
([18]) ОВ L 69, 8.3.2006 г., стр. 1.
([19]) Вж. например решение на Съда на ЕО от 10 януари 2006 г., Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze di Firenze (C-222/04, Сб, стр. I-289, точка 129).

7.1.1. *Относно наличието на предимство, предоставено чрез държавни ресурси*

(52) От една страна, уместно е да се отбележи, че въпросната мярка представлява заем, който може да бъде отнесен към собствения капитал на Alitalia ([20]), предоставен ѝ пряко от италианската държава, и следователно представлява прехвърляне на държавни ресурси. Освен това отговорност за тази мярка носи италианската държава, като решението за предоставяне на заема е било взето от Министерския съвет на Италия на 22 април 2008 г., допълнено от указ-закон № 93 от 27 май 2008 г.

(53) От друга страна, що се отнася до наличието на икономическо предимство, е уместно да се прецени дали при подобни обстоятелства даден частен инвеститор би направил вноска в капитала в случай като разглеждания. По този повод Съдът на ЕО уточнява, че ако поведението на частния инвеститор, с което трябва да се сравни намесата на публичния инвеститор за осъществяване на икономическа политика, не е непременно поведение на обикновен инвеститор, който влага капитали за получаване на икономически ползи повече или по-малко в краткосрочен план, то това трябва да е поне поведение на частен холдинг или на частна група предприятия, които провеждат структурна, глобална или секторна политика и се ръководят от перспективи за дългосрочна рентабилност ([21]).

(54) Съдът отсъжда също, че един частен акционер може разумно да внесе капитал с цел оцеляването на изпаднало във временно затруднение предприятие, но което след евентуално преструктуриране може да възвърне своята рентабилност. При все това, ако вноските в капитала от публичен инвеститор не са съобразени с никакви перспективи за рентабилност, дори в дългосрочен план, такива вноски трябва да бъдат считани за държавна помощ по смисъла на член 87 от Договора за ЕО ([22]).

(55) Уместно е да се припомни също, че според установената съдебна практика трябва да се оценява както наличието, така и значението на дадена помощ, като се има предвид състоянието в момента на нейното предоставяне ([23]).

(56) В конкретния случай, за целите на прилагането на критерия на частния инвеститор и горепосочените принципи, е уместно да се вземат предвид финансовото състояние на Alitalia и характеристиките на въпросната държавна намеса.

7.1.1.1. Финансово състояние на Alitalia

(57) Относно финансовото състояние на Alitalia Комисията установи, че компанията е била в много тежко състояние в момента на предоставянето на въпросния заем и приемането на указ-закон № 93. В действителност Alitalia е отбелязала консолидирани загуби от 626 милиона евро за бюджетната 2006 година и 495 милиона евро за бюджетната 2007 година ([24]).

(58) Освен това, въз основа на публикуваната от предприятието финансова информация, Alitalia е отбелязала загуби преди облагането в размер на 214,8 милиона евро за първото тримесечие на 2008 г., тоест 41 % повече спрямо същия период на 2007 г. От друга страна, нетната задлъжнялост на Alitalia към 30 април 2008 г. е достигнала 1,36 милиарда евро, т.е. наблюдава се увеличение с 13 % спрямо равнището от декември 2007 г. Същевременно ликвидните средства на предприятието, включително краткосрочните финансови заеми, към 30 април 2008 г. спадат на 174 милиона евро, т.е. наблюдава се намаление с 53 % спрямо края на декември 2007 г. ([25])

(59) Това обстоятелство се показва ясно от указ-закон № 80, в който по-специално се отбелязва, че предоставянето на въпросния заем трябва да доведе до оздравяване на компанията и да ѝ даде възможност да посрещне неотложните си нужди от ликвидни средства (вж. съображения 57 и 58 по-горе).

(60) Освен това в отговора си до Комисията от 30 май 2008 г. италианските органи изтъкват, че приемането на указ-закон № 93 се е основавало на влошаването на финансовото състояние на компанията и е било предназначено да ѝ даде възможност да запази стойността си и да се осигури непрекъсваемост на нейната дейност. В него те посочват, че в тази връзка взетите мерки целят да се избегне намаляване на дружествения капитал и на резервите под законовата граница в резултат на загубите и по този начин да се предотврати обявяване на производство по несъстоятелност („procedura concorsuale“) и ликвидация на компанията.

(61) На 3 юни 2008 г. италианските органи приемат указ-закон № 97 ([26]), който също се позовава на описаното по-горе финансово състояние на Alitalia и който привежда доводи в полза на настоящия анализ.

([20]) Посочената в настоящото решение мярка се основава на горепосочените укази-закони № 80 и № 93.

([21]) Вж. по-специално решение на съда на ЕО от 14 септември 1994 г., Испания/Комисията, C-278/92, C-279/92 и C-280/92, Сб. стр. I-4103, точки 20—22.

([22]) Вж. например решение на Съда на ЕО от 21 март 1991 г., Италия/Комисията, C-303/88, Сб. стр. I-1433, точки 21 и 22.

([23]) Вж. например решение на Първоинстанционния съд от 19 октомври 2005 г., Freistaat Thüringen/Комисията, T-318/00, Сб. стр. II-4179, точка 125).

([24]) По данни на италианските органи в писмото им до Комисията от 30 май 2008 г.

([25]) Вж. финансовите резултати на интернет сайта на Alitalia (http://corporate.alitalia.com/en/investors/financial/index.aspx).

([26]) Decreto-legge № 97, Disposizioni urgenti in materia di monitoraggio e trasparenza dei meccanismi di allocazione della spesa pubblica, nonche' in materia fiscale e di proroga di termini (GU № 128 del 3.6.2008).

(62) Въз основа на всички тези елементи може да се счита, че финансовото състояние на Alitalia е било сериозно влошено както в деня на предоставянето на заема от 300 милиона евро с указ-закон № 80, така и в момента на приемането на указ-закон № 93, което, между другото, допускат и италианските органи в писмото си до Комисията от 30 май 2008 г. Комисията счита за уместно да изтъкне в тази връзка, че тази оценка по никакъв начин не е била поставяна под съмнение от италианските органи в становището им относно откриването на официалната процедура по разследване ([27]).

(63) В този контекст Комисията също така счита за уместно да припомни, че финансовото състояние на Alitalia се е влошило от 1997 г. насам и е било сериозно застрашено от 2001 г., според описанието на финансовото състояние на компанията в решенията на Комисията от 18 юли 2001 г., от 20 юли 2004 г. и от 7 юни 2005 г. (посочени по-горе, вж. съображение 47 по-горе). Държавните мерки за подкрепа, които е получила компанията от 1997 г. насам, показват достатъчно добре, че затрудненията, които е имала компанията от близо 10 години, неведнъж са били решавани чрез намесата на държавния акционер.

7.1.1.2. Характеристики на държавната намеса

(64) Що се отнася до условията за предоставяне на въпросната мярка, Комисията установи, че: първо, според указ-закон № 80 приложимият лихвен процент е посоченият в съобщението на Комисията относно текущите лихвени проценти по възстановяване на държавни помощи и референтните ставки/сконтовите проценти за 25-те държави-членки, приложими от 1 януари 2008 г., и, считано от 1 юли 2008 г., посоченият процент в съответствие със съобщението на Европейската комисия относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтовите лихвени проценти ([28]). Този процент е увеличен с 1 % с указ-закон № 93 ([29]).

(65) Следователно е уместно да се отбележи, че що се отнася до съобщението на Комисията относно текущите лихвени проценти по възстановяване на държавни помощи и референтните ставки/сконтовите проценти за 25-те държави-членки, приложими от 1 юли 2008 г. ([30]), се предполага, че посочените проценти следва да отразяват средното лихвено равнище в различните държави-членки за средносрочни и дългосрочни заеми (от пет до десет години) при обичайни гаранции. Поради това Комисията счита, че тези процентни равнища, дори и увеличени с 1 %, не могат да се считат за подходящи за предприятие, чието финансово състояние е сериозно влошено. Впрочем това съобщение се основава на съобщението на Комисията относно метода за определяне на референтните и сконтовите лихвени проценти от 1997 г. ([31]), в което се посочва, че „така определената референтна ставка е базисна ставка и може да бъде повишавана, при положение че има особен риск (например едно предприятие е в затруднено положение, или когато липсват нормално изискваните от банките гаранции). В тези случаи премията може да достигне до 400 базисни точки или повече, ако няма частна банка, която да се съгласи да отпусне съответния заем“. Комисията счита, че увеличаването дори със 100 базисни пункта на референтната ставка, предвидено в указ-закон № 93, не е в състояние да отчете по подходящ начин сериозно влошеното състояние, в което Alitalia се е намирала в момента на предоставянето на мярката.

(66) Що се отнася до съобщението на Европейската комисия относно преразглеждането на метода за определяне на референтните и сконтовите лихвени проценти ([32]), достатъчно е да се отбележи, че доколкото то е приложимо, тъй като заемът е отпуснат преди влизането му в сила и определянето на мярката като помощ се оценява към момента на нейното предоставяне, италианските органи не са отговорили на съмненията, изразени от Комисията в решението от 11 юни 2008 г. От това следва, че изразените в това отношение съмнения на Комисията остават в сила.

(67) Поради това, въз основа на изложените по-горе елементи Комисията счита, че един частен инвеститор, който се намира в положение, подобно на положението на италианската държава в настоящия случай, дори ако се допусне, че е отпуснал въпросната мярка на Alitalia, не би приел предоставеният му лихвен процент, дори и увеличен със 100 базисни пункта, да бъде процентът, който се прилага за предприятие в нормално финансово състояние.

(68) Що се отнася до оценката на лихвените проценти, приложими за въпросната мярка, тя не се поставя под съмнение в твърденията на италианските органи в писмото им от 12 юли 2008 г. В действителност в своите коментари италианските органи се ограничават до твърдението, без да го подкрепят с доводи, че процентът е бил определен на ниво, което дава възможност да се гарантира пряка икономическа и адекватна капиталова възвръщаемост.

(69) По-нататък Комисията изтъква, че решението на италианското правителство за предоставяне на въпросния заем е взето на 22 април 2008 г., след като същия ден е била оттеглена офертата за закупуване на Alitalia от групата Air France—KLM ([33]), както и че приемането на указ-закон № 93 се е основавало на влошаването на финансовото състояние на компанията. Независимо от причините, поради които Air France—KLM е оттеглила своята оферта за закупуване, а те са свързани именно с финансовото състояние на Alitalia ([34]), решението за предоставяне на въпросния заем е взето непосредствено след това решение за оттегляне.

([27]) Вж. параграф 9 от писмото на италианските органи до Комисията от 12 юли 2008 г.
([28]) Вж. съображение 12 по-горе.
([29]) Вж. съображение 5 по-горе.
([30]) Цитирано по-горе, бележка под линия на стр. 6.
([31]) ОВ C 273, 9.9.1997 г., стр. 3.
([32]) Цитирано по-горе, бележка под линия на стр. 6.
([33]) На 14 март 2008 г. на Alitalia е представена публична оферта за замяна на акции, която е одобрена на 16 март от управителния съвет на компанията.
([34]) Вж. писмото на италианските власти до Комисията от 30 май 2008 г., цитирано по-горе.

(70) В този смисъл неподкрепеното от италианските органи твърдение, според което неосъществяването на тази сделка не е противоречало на приватизационен проект, не може да издържи поради липсата на доказателствени елементи за съществуването на такъв проект в момента на предоставяне на въпросната мярка. Опитите за приватизация на компанията, на които италианските органи се позовават в писмото си от 30 май 2008 г. и които се отнасят за периода от края на 2006 г. до края на 2007 г., всъщност не могат да докажат, че е имало реална алтернативна перспектива за закупуване на компанията при предоставянето на въпросната мярка.

(71) Що се отнася до писмото на г-н B. Ermolli до Alitalia, за което споменават италианските органи в своето писмо от 30 май 2008 г. и което според тях е доказателство за интереса на италиански предприемачи и инвеститори за изготвянето на проект за възстановяване на компанията, това писмо не може да се счита като перспектива от такъв характер ([35]).

(72) Що се отнася до развитието след 30 май 2008 г., за което споменават италианските органи в писмата си, и по-конкретно в договора, сключен на 9 и 10 юни 2008 г. между Alitalia и Intesa Sanpaolo, е достатъчно да се припомни, че за да бъде представена оценка по въпросната мярка, трябва да се вземат предвид преобладаващите обстоятелства при нейното предоставяне. Във всеки случай Комисията изтъква, че фактът, че през юни 2008 г. Alitalia е възложила на Intesa Sanpaolo задачата да насърчи търсенето и да намери решение за приватизация на компанията, не трябва да се счита като сигурна и непосредствена перспектива за закупуване на компанията, тъй като към тази дата не е имало никаква сигурност по отношение на шансовете за успех на възложената на Intesa Sanpaolo мисия.

(73) В този контекст е уместно да се изтъкне, че при предоставянето на въпросната мярка от италианската държава нито един частен акционер на Alitalia не ѝ е оказал подкрепа съвместно с държавата, за да може компанията да посрещне непосредствените си нужди от ликвидни средства.

(74) Почти едновременното оттегляне на посочената по-горе оферта за закупуване и предоставянето на заема от италианското правителство, липсата на друга перспектива за възстановяване в момента на предоставянето и липсата на финансова намеса от страна на частните акционери на Alitalia, заедно с намесата на италианската държава, подкрепят заключението, че един акционер от приблизително такава величина не би отпуснал този заем, като има предвид влошеното състояние.

([35]) В прессъобщението на Alitalia от 13 май 2008 г. се посочва следното: „The Board expressed its appreciation for the communication from Mr Bruno Ermolli and awaits a clear statement of intent which proves to be in line with the above indications in order to agree to the requested due diligence“ (http://corporate.alitalia.com/en/press/press/index.aspx).

(75) Впрочем Комисията счита, че предвид сериозно влошеното финансово състояние на Alitalia, един такъв частен инвеститор не би се съгласил да ѝ отпусне какъвто и да било заем, още повече че заем, сумата на който е отнесена към собствения ѝ капитал, при евентуална ликвидация на компанията ще бъде възстановен едва след обезщетяването на всички останали кредитори, солидарно и пропорционално на дружествения капитал (вж. член 4, параграф 4 от указ-закон № 93). Предоставянето на първоначално договорения заем за попълване на капитала на Alitalia допълнително подкрепя анализа на Комисията, съгласно който въпросната мярка има характер на държавна помощ.

(76) В контекста на всички тези елементи Комисията счита, че италианската държава, предоставяйки въпросната мярка от 300 милиона евро на Alitalia, не е имала поведение на благоразумен акционер, провеждащ структурна, глобална или секторна политика, воден от перспективи за рентабилност на инвестираните капитали, по-дългосрочни от тези на обикновен инвеститор ([36]).

(77) Следователно Комисията заключава, че въпросната мярка, независимо за какво са използвани съответните средства, предоставя на Alitalia икономическо предимство чрез държавни ресурси, което тя не би получила при обичайни пазарни условия ([37]).

7.1.2. *Относно избирателния характер на мярката*

(78) Предоставянето на заема дава на компанията Alitalia икономическо предимство, от което може да се възползва единствено тя. Следователно характерът на въпросната мярка е избирателен.

7.1.3. *По отношение на условията за засягане на търговията между държавите-членки и нарушаването на конкуренцията*

(79) Комисията счита, че въпросната мярка засяга търговията между държавите-членки, тъй като тя се отнася до предприятие, чиято транспортна дейност е от такова естество, че пряко засяга търговията и касае много държави-членки. Освен това тя нарушава или заплашва да наруши конкуренцията на общия пазар, тъй като е отпусната целево само за едно предприятие, което е в конкуренция с други общностни въздухоплавателни компании в нейната европейска мрежа, по-специално от влизането в сила на третата част от либерализацията на въздушния транспорт на 1 януари 1993 г. ([38])

([36]) Вж. например решение на Първоинстанционния съд от 15 септември 1998 г., Breda Fucine Meridionali/Комисията, T-126/96 и T-127/96, Сб., стр. II-3437, точка 79.

([37]) Вж. например решение на Съда на ЕО от 11 юли 1996 г., SFEI, C-39/94, Сб. стр. 3547, точка 60.

([38]) Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи, Регламент № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността и Регламент № 2409/92 на Съвета от 23 юли 1992 г., относно тарифите на самолетните билети и таксите за услуги за въздушен превоз — ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1.

(80) Предвид гореизложените съображения и въз основа на данните, с които разполага на този етап, Комисията счита, че мярката в размер на 300 милиона евро, отпусната от италианската държава на Alitalia, представлява държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО.

7.2. **Определяне на мярката за помощ като неправомерна помощ**

(81) В съответствие с член 88, параграф 3 от Договора за ЕО държавата-членка е длъжна да отправи уведомление за всякакви планове за предоставяне или изменение на помощите. Заинтересованата държава-членка не може да започне прилагането на предложените мерки, докато тази процедура не доведе до постановяването на окончателно решение.

(82) Решението на италианското правителство да отпусне заем от 300 милиона евро е взето на 22 април 2008 г. с указ-закон № 80. В резултат на това на тази дата са предоставени средствата на Alitalia, както потвърждават и италианските органи на заседанието си с Комисията на 23 април 2008 г. Указ-закон № 93, който предвижда възможността за отнасяне на заема към собствения капитал на компанията, е приет на 27 май 2008 г.

(83) Всъщност Комисията установява, че нито в деня на приемането на указ-закон № 80, нито в деня на приемането на указ-закон № 93 Италия е отправила уведомление за посочената мярка. Поради това Комисията счита, че Италия е действала неправомерно, като е отпуснала въпросната помощ в нарушение на член 88, параграф 3 от Договора за ЕО.

7.3. **Съвместимост на мярката с общия пазар**

(84) Тъй като Комисията счита, че въпросната мярка представлява държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора за ЕО, е уместно да се разгледа евентуалната ѝ съвместимост в контекста на изключенията, предвидени в параграфи 2 и 3 от посочения член. В тази връзка е уместно да се припомни, че бенефициерът на въпросната мярка за помощ принадлежи към сектора на въздушния транспорт.

(85) Що се отнася до изключенията, предвидени в член 87, параграф 2 от Договора за ЕО за помощи със социален характер, предоставени на отделни потребители, помощи за отстраняване на щети, причинени от природни бедствия или извънредни събития, както и до помощи, предоставяни на икономиката в отделни региони на Федерална република Германия, Комисията отбелязва, че те са лишени от всякакво основание в настоящия контекст.

(86) Относно изключението в член 87, параграф 3, буква б) от Договора за ЕО е достатъчно да се отбележи, че въпросната мярка за помощ не представлява важен проект от общоевропейски интерес и няма за цел преодоляване на някакво сериозно затруднение в италианската икономика. Тя не цели и насърчаването на културата и опазването на наследството по смисъла на изключението в член 87, параграф 3, буква г) от Договора за ЕО.

(87) Комисията счита, че по отношение на изключението в член 87, параграф 3, буква в) от Договора за ЕО, което разрешава помощите, които имат за цел да улеснят развитието на определени икономически дейности, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес, няма основание да се счита, че въпросната помощ е съвместима с общия пазар. В действителност нито едно от предвидените в този смисъл изключения от насоките на Комисията относно прилагането на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и член 61 от Споразумението за ЕИП за държавните помощи в сектора на въздухоплаването ([39]), допълнени от съобщението на Комисията [относно] общностните насоки относно финансирането на летищата и първоначални държавни помощи на авиокомпании, оперираща на регионални летища ([40]), не изглежда приложимо в конкретния случай.

(88) Освен това, въпреки че по изключение Комисията е разрешила някои помощи за дейността на въздушния транспорт, въз основа на насоките относно регионалните държавни помощи от 1998 г., изменени през 2000 г. ([41]), за авиокомпании, оперираща от територията на най-отдалечените региони и с цел компенсиране на допълнителните разходи, произтичащи от постоянните неблагоприятни условия в тези региони, посочени в член 299, параграф 2 от Договора за ЕО, това изключение е лишено от всякакво основание в настоящия контекст.

(89) Относно горепосочените изключения Комисията държи да отбележи, че в своите писма италианските органи не изтъкват, че те са приложими в конкретния случай.

(90) Що се отнася до аргумента на италианските органи за необходимостта да се гарантира, от съображения за обществен ред и териториално единство, публичната услуга, предоставяна от Alitalia, Комисията отбелязва, че това необосновано твърдение не позволява да се счита, че въпросната мярка за помощ е съвместима с общия пазар.

(91) На последно място Комисията счита, че въпросната мярка за помощ не може да се счита за съвместима с общия пазар в съответствие с насоките от 2004 г. Въпреки че Alitalia може да бъде определена като предприятие в затруднено положение по смисъла на тези насоки, другите кумулативни условия, въз основа на които въпросният заем може да бъде счетен за помощ за оздравяване, в конкретния случай не са изпълнени.

([39]) ОВ C 350, 10.12.1994 г., стр. 5.
([40]) ОВ C 312, 9.12.2005 г., стр. 1.
([41]) ОВ C 258, 9.9.2000 г., стр. 5.

(92) Всъщност Комисията отбелязва, първо, че италианските органи не са доказали, че въпросната мярка няма да има неприемливо въздействие спрямо другите държави-членки ([42]). Всъщност в тази връзка италианските органи изтъкват само, че процесът на приватизация и предоставянето на въпросната мярка в такъв контекст представляват един процес с общ характер, като предоставянето на мярката не поставя Alitalia в положение да осъществи конкурентни стратегии. Италианските органи никъде не посочват в подробности сериозните социални причини, които могат да оправдаят предоставянето на въпросната мярка.

(93) Второ, италианските органи не са поели ангажимент да представят в максимален срок от шест месеца, считано от прилагането на мярката, план за преструктуриране или план за ликвидация, или доказателство за пълно възстановяване на този заем ([43]). В писмата си италианските органи се позовават както на съществуването на план за преструктуриране, така и на съществуването на график за възстановяване на въпросната мярка. Така, от една страна, твърдението на италианските органи, според което изготвянето на план за преструктуриране в рамките на процеса на приватизация на Alitalia, започнат през 2006 г., не позволява да се счита, че е налице официално поет към Комисията ангажимент да бъде представен ефективен план за преструктуриране на компанията в рамките на шест месеца след предоставянето на мярката.

(94) От друга страна, предполагаемият график за възстановяване на заема, който е описан в посочения по-горе указ-закон № 93, също не е от естество да позволи на Комисията да счита, че условието от параграф 25, буква в) от насоките от 2004 г. е изпълнено. В действителност фактът, че въпросният заем следва да бъде върнат в най-кратки срокове между тридесетия ден от прехвърлянето на дружествения капитал на Alitalia и 31 декември 2008 г. не позволява да се счита, че италианските органи са поели задължение да представят в рамките на шест месеца от предоставянето на мярката с указ-закон № 80 доказателство, че той е изцяло възстановен, а именно най-късно до 23 октомври 2008 г.

(95) Във всеки случай италианските органи се абстрахират от факта, че в член 4, параграф 4 от указ-закон № 93 се посочва, че при евентуална ликвидация на компанията въпросната сума ще бъде възстановена едва след обезщетяването на всички останали кредитори, солидарно и пропорционално на дружествения капитал, което поставя под въпрос всякаква перспектива за възстановяване. Споменаването в този указ-закон на възможност за ликвидация на компанията не се счита като ангажимент от страна на Италия да представи план за ликвидация в максимален срок от шест месеца, считано от прилагането на мярката.

(96) Трето, италианските органи не са показали, че въпросната помощ е оправдана в количествено отношение за целите на поддържането на предприятието [параграф 25, буква г) от насоките от 2004 г.]. Всъщност в писмата си италианските органи се ограничават до твърдението, че общата сума на намесата в полза на Alitalia е била строго необходима и пропорционална на целта за запазването на устойчивостта и на имуществото на компанията. В този контекст, обратно на тезата на италианските органи, описанието на финансовото състояние на компанията в писмото им до Комисията от 30 май 2008 г. не позволява да се стигне до подобно заключение.

(97) Четвърто, и във всеки случай не може да се счита, че условието, свързано с правилото „един път — последен път“ ([44]), когато става въпрос за помощ за оздравяване или преструктуриране, е спазено от Alitalia. Всъщност е уместно да се припомни, че съгласно насоките от 2004 г., ако едно предприятие в миналото вече е получавало помощ за оздравяване или за преструктуриране и ако не са изминали поне 10 години от предоставянето на помощта за оздравяване след приключване на периода на преструктуриране или след приключване на изпълнението на плана, Комисията няма да разрешава по-нататъшна помощ за оздравяване или преструктуриране.

(98) Alitalia обаче вече е получавала помощ за преструктуриране, която е била одобрена от Комисията с решение от 18 юли 2001 г. ([45]), както и помощ за оздравяване под формата на гаранция от държавата за краткосрочен заем от 400 милиона евро, одобрен от Комисията с решение от 20 юли 2004 г. ([46]). Тъй като срокът от 10 години не е изтекъл след предоставянето на последната помощ, Alitalia не може да се ползва от въпросната помощ в конкретния случай.

(99) Това обаче не променя факта, че насоките от 2004 г. предвиждат изключения от прилагането на правилото „един път — последен път“. Комисията обаче отбелязва, от една страна, че условията по параграф 73, буква а) или буква б) не са изпълнени в този случай. Италианските органи не твърдят, че тези изключения са приложими в случая.

(100) Що се отнася, от една страна, до изключението, предвидено в параграф 73, буква в) от насоките от 2004 г., свързано със съществуването на изключителни, непредвидени и независими от волята на засегнатото предприятие обстоятелства, Комисията счита, че то също не е приложимо в случая.

(101) Всъщност трябва да се припомни, че финансовите затруднения на Alitalia продължават години наред, което противоречи на твърдението, че изпитваните от компанията затруднения, на които се обосновава предоставянето на въпросната мярка, могат да се определят като изключителни, непредвидени и независими от волята на компанията.

([42]) Вж. параграф 25, буква б) от насоките от 2004 г.
([43]) Вж. параграф 25, буква в) от насоките от 2004 г.
([44]) Вж. раздел 3.1.1, параграф 25, буква д) и раздел 3.3 от насоките от 2004 г.
([45]) Решение на Комисията от 18 юли 2001 г. (цитирано в съображение 47 по-горе).
([46]) Решение на Комисията от 20 юли 2004 г. (цитирано в съображение 47 по-горе).

(102) В този контекст е уместно да се направи позоваване на описанието на финансовото състояние на Alitalia в решенията на Комисията от 18 юли 2001 г., от 20 юли 2004 г. и от 7 юни 2005 г. (цитирани по-горе), в които се изтъква затрудненото състояние от 1997 г. насам, след това от 2001 г. за трудностите, които е срещала компанията ([47]). Сериозно влошеното финансово състояние на Alitalia в деня на предоставянето на въпросната мярка показва неуспеха на плана за преструктуриране, за който е отправено уведомление до Комисията през 2004 г. и който е предмет на решението ѝ от 7 юни 2005 г. ([48])

(103) Предоставените от италианските органи мерки за подкрепа на Alitalia през последните години също свидетелстват за трайно влошаване на финансовото ѝ състояние (вж. раздел 7 по-горе) ([49]).

(104) В този контекст настоящата много трудна ситуация в сектора на въздушния транспорт поради повишаването на цените на петрола през първото шестмесечие на 2008 г. не може да обясни твърде влошеното състояние, в което се намира Alitalia от години наред. В този смисъл следва да се припомни, че съгласно посочения указ-закон № 80 от 23 април 2008 г. предоставянето на въпросния заем се е основавало на финансовото състояние на компанията и незабавната ѝ нужда от ликвидни средства, както и че приемането на указ-закон № 93 се е основавало на тежкото финансово състояние на компанията и е било предназначено да ѝ даде възможност да запази своята стойност и да може да продължи дейността си ([50]).

(105) Дори и да няма съмнение, че икономическата ситуация в момента допълнително затруднява Alitalia, това не означава, че икономическите ѝ затруднения не са съществували по-рано, а освен това тази икономическа ситуация засяга всички въздушни превозвачи.

(106) От това следва, че при тези обстоятелства не може да се направи изключение от принципа „един път — последен път“ от насоките от 2004 г.

(107) Позоваването от страна на Италия на решението Bull не е от естество да постави под въпрос настоящия анализ.

(108) Според това решение Комисията е счела, че при конкретните обстоятелства принципът за еднократна помощ („един път — последен път“) не противоречи на разрешението за помощта, за което Франция е отправила уведомление, преди да е изтекъл десетгодишен срок, след който може да се предостави нова помощ за преструктуриране. Според Комисията философията на този принцип в това решение, а именно да възпрепятства всяка неправомерна подкрепа, е била спазена, тъй като Франция не е поддържала изкуствено жизнеспособността на Bull, докато затрудненията на фирмата са имали повтарящ се характер.

(109) Въпреки това е уместно да се отбележи, че приложимите към дружеството Bull насоки са тези от 1999 г., а не както в конкретния случай тези от 2004 г. ([51]) Същевременно, противно на насоките от 1999 г., насоките от 2004 г. предвиждат при прилагането на принципа „един път — последен път“ спрямо помощ за оздравяване или за преструктуриране да се имат предвид не само помощи за преструктуриране, но също и по-рано предоставяните на въпросното предприятие помощи за оздравяване. Комисията изтъква също, че от насоките от 2004 г. следва, че за да се попречи на предприятията да получават некоректна подкрепа, когато могат да оцелеят само благодарение на редовна държавна поддръжка, помощите за оздравяване или за преструктуриране не трябва да се предоставят повече от един път (вж. параграф 72).

([47]) В решението от 18 юли 2001 г. се посочва: „Същевременно, въпреки подобренията в резултат на адаптирането на плана през февруари и юни 1997 г., за които Комисията е получила уведомление на 26 юни 1997 г., Alitalia изглежда като предприятие, чийто специфичен риск остава много висок. В този смисъл е уместно да се припомни, че: […] компанията е в изключително затруднено и нестабилно финансово състояние. Само благодарение на капиталовата инжекция от 1 000 милиарда италиански лири през юни 1996 г. тя не е банкрутирала, тъй като собствените ѝ средства на практика са били изчерпани през пролетта на 1996 г. и тя е била сериозно задлъжняла. Сам по себе си един такъв дисбаланс на финансовото състояние на предприятието може, предвид размера на компанията и размера на предвидената инвестиция, да обезсърчи инвеститор, действащ в условията на пазарна икономика.“ Освен това от решението от 20 юли 2004 г. се вижда, че състоянието на Alitalia продължава да бъде тревожно от 2001 г. насам, което се потвърждава от все по-влошеното ѝ състояние, дейността на компанията е временно преустановена във вторник на 4 май 2004 г., след като акциите ѝ падат с 15 % до 0,1995 EUR и след като дружеството, извършващо одит на сметките на Alitalia, констатира влошаване на финансовото ѝ състояние и отбелязва, че при липсата на адекватни и решителни мерки това финансово състояние налага вземането на ново решение, включително ликвидацията ѝ. Вж. накрая в решението от 7 юни 2005 г. припомняне на състоянието на компанията през юли 2004 г.

([48]) Уместно е да се припомни, че планът за преструктуриране, представен на Комисията през 2004 г., предвижда „годишно подобрение до 2008 г. с близо 1 милиард евро, от които 200 милиона евро в резултат на равнището на натоварване и близо 770 милиона евро от други части от плана; сред тях основните източници на подобрението са икономиите от придобивания, търговските разходи и разходите за персонал“ (вж. съображение 203 от решението от 7 юни 2005 г.).

([49]) В съответствие с насоките от 2004 г. „ако на предприятие, което вече е получило помощ за преструктуриране, бъде предоставена помощ за оздравяване, може да се приеме, че затрудненията на получателя имат постоянен характер и повтарящите се интервенции на държавата водят до нарушаване на конкуренцията, което е в противоречие с общия интерес. Такива повтарящи се държавни интервенции не следва да бъдат разрешавани.“ (параграф 72, in fine).

([50]) Вж. съображение 57 по-горе.

([51]) Вж. бележка под линия 9 от решението Bull (цитирано по-горе).

(110) Освен това, противно на обстоятелствата по делото Bull ([52]), затрудненията на Alitalia, на които се основава предоставянето на въпросната мярка, както вече беше отбелязано, не са свързани с настоящата неблагоприятна ситуация в сектора на въздушния транспорт. Освен това тези затруднения имат същия характер като затрудненията, които е изпитвала компанията по-рано, както показва описанието на финансовото ѝ състояние от 1997 г. насам (вж. съображения 57 и 58 по-горе) и, за разлика от фактите по делото Bull ([53]), се повтарят многократно.

(111) На последно място, противно на това, което Комисията е установила в решението Bull ([54]), Alitalia е получила едновременно помощ за преструктуриране и помощ за оздравяване под формата на гаранция от държавата и срокът, изтекъл от предоставянето на тези помощи, далеч надхвърля определения от закона.

(112) От това следва, че дори и да са изпълнени останалите кумулативни условия от насоките от 2004 г., въз основа на които може да се счита, че въпросният заем представлява помощ за оздравяване, *quod non*, условието, свързано с принципа „един път — последен път“, в конкретния случай не е изпълнено и не е част от изключенията, предвидени в параграф 73 от насоките.

(113) От гореизложеното следва, че въпросната мярка за помощ е несъвместима с общия пазар.

7.4. **Възстановяване**

(114) Комисията припомня, че в съответствие с член 14, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО [променен на член 88 от Договора за ЕО] ([55]) всяка неправомерна и несъвместима с общия пазар помощ следва да бъде възстановена от бенефициера.

(115) Тъй като въпросната мярка е отпусната неправомерно на Alitalia и е несъвместима с общия пазар, тя трябва бъде възстановена от последната ([56]).

(116) Комисията припомня, че с оглед на сериозно влошеното финансово състояние на Alitalia и условията на предоставяне на въпросната мярка частен инвеститор не би се съгласил да ѝ отпусне какъвто и да било заем, и *a fortiori* заем, който да може да бъде отнесен към собствения ѝ капитал. Следователно, като се имат предвид характерът на въпросната мярка и обстоятелствата около нейното предоставяне, Комисията счита, че помощта, която трябва да бъде възстановена, е целият размер на заема.

(117) За целите на това възстановяване следва да се вземе предвид и лихвата, начислена от датата, на която въпросната помощ е била предоставена на компанията, а именно считано от 22 април 2008 г. до ефективното ѝ възстановяване ([57]).

7.5. **Заключение**

(118) Комисията установи, че Италия неправомерно е приложила мярката за помощ, представляваща предоставен на Alitalia заем от 300 милиона евро, който може да бъде отнесен към собствения капитал на компанията, в нарушение на член 88, параграф 3 от Договора за ЕО.

(119) Следователно Италия трябва да предприеме всички необходими мерки, за да възстанови тази държавна помощ, тъй като е несъвместима с общия пазар. Възстановяването следва да се извърши от бенефициера, а именно Alitalia,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Отпуснатият на Alitalia заем от 300 милиона евро, който може да се отнесе към собствения ѝ капитал, предоставен от Италия в нарушение на член 88, параграф 3 от Договора за ЕО, е несъвместим с общия пазар.

Член 2

1. Италия е длъжна да възстанови от бенефициера помощта, посочена в член 1.

2. Върху сумите, които следва да бъдат възстановени, се начислява лихва, считано от датата, на която те са били предоставени на бенефициера, до датата на ефективното им възстановяване.

([52]) Вж. съображение 71 от решението Bull (цитирано по-горе).
([53]) Вж. съображение 73 от решението Bull (цитирано по-горе).
([54]) Вж. съображение 74 от решението Bull (цитирано по-горе).
([55]) ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1.
([56]) Комисията държи да посочи, че условията, които ѝ дават възможност да приеме решение, с което изисква от Италия да възстанови временно въпросната мярка преди приемането на настоящото решение, на са били изпълнени в случая, тъй като не е било доказано наличието на сериозен риск от значителни и непоправими вреди за конкурент на Alitalia (вж. член 11, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 659/99, цитиран по-горе).

([57]) Вж. член 14, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 659/99 (цитиран по-горе) и съображения 80, 83 и 113 по-горе.

3. Лихвата се начислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 ([58]) и Регламент (ЕО) № 271/2008 за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004 ([59]).

Член 3

1. Възстановяването на помощта, посочена в член 1, се извършва незабавно и ефективно.

2. Италия осигурява изпълнението на настоящото решение в срок четири месеца от датата, на която е уведомена за него.

Член 4

1. В срок два месеца след получаване на уведомлението за настоящото решение Италия съобщава на Комисията следните сведения:

а) общия размер (главница и лихви), който следва да бъде възстановен от бенефициера;

б) подробно описание на вече предприетите и на планираните мерки за изпълнение на настоящото решение;

в) документите, доказващи, че бенефициерът е приканен да възстанови помощта.

2. Италия информира редовно Комисията за напредъка по националните мерки, предприети за изпълнение на настоящото решение, до окончателното възстановяване на помощта, посочена в член 1. При искане от страна на Комисията Италия предоставя незабавно информация за мерките, които са предприети или ще бъдат предприети за изпълнение на настоящото решение. Тя предоставя подробна информация за сумите на възстановената помощ и изплатените лихви от бенефициера.

Член 5

Адресат на настоящото решение е Италианската република.

Съставено в Брюксел на 12 ноември 2008 година.

За Комисията

Antonio TAJANI

Заместник-председател

([58]) ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1.
([59]) ОВ L 82, 25.3.2008 г., стр. 1.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Списък на заинтересованите страни, които са представили становища пред Комисията в съответствие с член 88, параграф 2 от Договора за ЕО

1. Sterling Airlines A/S

2. British Airways Plc

3. Ryanair

4. Neos SpA

5. The European Travel Agents' and tour Operators' Associations и the Guild European Business Travel Agents