II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

ENTSCHEIDUNGEN UND BESCHLÜSSE

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 12. November 2008

über das Darlehen in Höhe von 300 Mio. EUR, das Italien dem Unternehmen Alitalia gewährt hat
Nr. C 26/08 (vormals NN 31/08)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2008) 6743)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2009/155/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Artikeln [1] und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) In einer Sitzung am 23. April 2008 teilten die italienischen Behörden der Kommission den Beschluss des italienischen Ministerrats vom 22. April 2008 mit, dem Unternehmen Alitalia per Gesetzesdekret Nr. 80 vom 23. April 2008 [2] ein Darlehen in Höhe von 300 Mio. EUR zu gewähren.

(2) Da sie im Vorfeld der Entscheidung von den italienischen Behörden nicht über die Gewährung dieses Darlehens unterrichtet worden war, forderte die Kommission mit Schreiben vom 24. April 2008 (D/422119) die italienischen Behörden auf, die Existenz dieses Darlehens zu bestätigen und alle sachdienlichen Informationen zu übermitteln, die es erlauben, eine solche Maßnahme auf ihre Vereinbarkeit mit den Vorschriften der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag zu prüfen, sowie das Darlehen auszusetzen und der Kommission die Maßnahmen mitzuteilen, die ergriffen wurden, um dieser Verpflichtung aus Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag nachzukommen.

(3) Ferner erinnerte die Kommission die italienischen Behörden in diesem Schreiben an deren Pflicht, alle Vorhaben zur Gewährung oder Veränderung von Beihilfen anzumelden und die beabsichtigte Maßnahme nicht durchführen, bevor die Kommission ihre Prüfung beendet und eine abschließende Entscheidung erlassen hat.

(4) Mit Schreiben vom 7. Mai 2008 baten die italienischen Behörden um eine Verlängerung der Frist, die ihnen für die Beantwortung des Schreibens der Kommission vom 24. April 2008 gesetzt worden war; diesem Antrag kam die Kommission mit Schreiben vom 8. Mai 2008 (D/423186) nach, indem sie die italienischen Behörden um eine Antwort bis zum 30. Mai 2008 bat.

(5) Mit Schreiben vom 30. Mai 2008 beantworteten die italienischen Behörden das Schreiben der Kommission vom 24. April 2008. Darin unterrichteten die italienischen Behörden die Kommission insbesondere über den Erlass des Gesetzesdekrets Nr. 93 [3] vom 27. Mai 2008, das Alitalia die Möglichkeit gibt, den obigen Darlehensbetrag seinem Eigenkapital zuzuführen.

---

[1] ABl. C 184 vom 22.7.2008, S. 34.

[2] Gesetzesdekret Nr. 80, Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (Dringlichkeitsmaßnahmen zur Sicherstellung des Luftverkehrs) (*Gazzetta Ufficiale* Nr. 97 vom 24.4.2008).

[3] Gesetzesdekret Nr. 93, Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie (Dringlichkeitsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Kaufkraft von Familien) (*Gazzetta Ufficiale* Nr. 127 vom 28.5.2008).

(6) Zugleich erhielt die Kommission — insbesondere von verschiedenen Luftverkehrsunternehmen — mehrere Beschwerden gegen das Darlehen über 300 Mio. EUR, das die italienische Regierung dem Unternehmen Alitalia gewährt hatte.

(7) Mit Schreiben vom 12. Juni 2008 (D/203822) teilte die Kommission den italienischen Behörden ihren Beschluss vom 11. Juni 2008 mit, das förmliche Prüfverfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten. Darin forderte die Kommission Italien sowie alle anderen Beteiligten auf, sich innerhalb einer bestimmten Frist zu äußern. Dieser Beschluss wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht [4].

(8) Mit Schreiben vom 12. Juli 2008 (A/509783) übermittelten die italienischen Behörden der Kommission ihre Stellungnahme. Außerdem erhielt die Kommission die Stellungnahmen von fünf Beteiligten; diese wurden den italienischen Behörden mit Schreiben vom 3. September 2008 (D/433031) zugeleitet. Eine Aufstellung dieser Beteiligten ist dieser Entscheidung als Anhang beigefügt.

(9) Die italienischen Behörden haben sich zu den Stellungnahmen der Beteiligten nicht geäußert.

2. **BESCHREIBUNG DER MASSNAHME**

(10) In der Sitzung am 23. April 2008 übergaben die italienischen Behörden der Kommission das oben genannte Gesetzesdekret Nr. 80, mit dem der italienische Staat dem Unternehmen Alitalia, an er selbst einen Anteil von 49,9 % hält, ein Darlehen in Höhe von 300 Mio. EUR gewährt.

(11) In den Erwägungsgründen dieses Gesetzesdekrets heißt es:

„Angesichts der finanziellen Lage Alitalias […], wie sie sich nach den dem Markt übermittelten Informationen darstellt, und seiner Rolle als Verkehrsunternehmen, das den wichtigsten Teil der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Luftverkehr auf den Strecken im Inland und zu den Ländern außerhalb der Europäischen Union sowie den Zubringerverbindungen für die Personen- und Güterverkehrsstrecken von und zu den regionalen Einzugsbereichen gewährleistet;

Unter Berücksichtigung der außergewöhnlichen Notwendigkeit und Dringlichkeit, aus Gründen der öffentlichen Ordnung und der territorialen Kontinuität die Erfüllung der genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Luftverkehr mittels der Alitalia […] erteilten Konzession dadurch sicherzustellen, dass der Staat ein kurzfristiges Darlehen zu Marktbedingungen über eine Laufzeit gewährt, die unbedingt notwendig ist, um den fortgesetzten Betrieb in Erwartung des Amtsantritts der neuen Regierung nicht zu gefährden, damit diese in die Lage versetzt wird, aufgrund ihrer vollen Befugnisse die für notwendig erachteten Initiativen zu ergreifen, um die Sanierung und den Abschluss des Prozesses der Privatisierung des Unternehmens zu ermöglichen."

(12) Artikel 1 des Gesetzesdekrets erlaubt zur Deckung des unmittelbaren Liquiditätsbedarfs die Gewährung eines Darlehens über 300 Mio. EUR an Alitalia, das so rasch wie möglich zwischen dem dreißigsten Tag nach Übertragung des Eigenkapitals und dem 31. Dezember 2008 zurückzuzahlen ist. Dieser Artikel sieht außerdem vor, dass für dieses Darlehen Zinsen entsprechend den von der Kommission festgelegten Referenzzinssätzen anfallen, nämlich bis zum 30. Juni 2008 nach dem Zinssatz in der Mitteilung der Kommission über aktuelle bei Beihilfe-Rückforderungen angewandte Zinssätze sowie Referenz- und Abzinsungssätze für 25 Mitgliedstaaten anwendbar vom 1. Januar 2008 [5] und ab 1. Juli 2008 nach dem Zinssatz in der Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze [6].

(13) Mit Schreiben vom 30. Mai 2008 unterrichteten die italienischen Behörden die Kommission davon, dass die italienische Regierung in dem oben genannten Gesetzesdekret Nr. 93 die Möglichkeit vorgesehen hat, dass Alitalia den Darlehensbetrag seinem Eigenkapital zuführt, um seine Verluste zu decken (siehe Artikel 4 Absatz 3 des genannten Gesetzesdekrets). Damit soll das Unternehmen den Wert seines Eigenkapitals bewahren, damit das Stammkapital und die Rücklagen infolge der Verluste nicht den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestbetrag unterschreiten und auf diese Weise die Einleitung eines Insolvenzverfahrens (*procedura concorsuale*) vermieden und eine glaubhafte Privatisierungsmöglichkeit offen bleibt.

(14) Die im Gesetzesdekret Nr. 80 aufgeführten Modalitäten der Darlehensrückzahlung bleiben im Zusammenhang mit dem Gesetzesdekret Nr. 93 bestehen, mit Ausnahme des für das Darlehen geltenden Zinssatzes, der um 1 % angehoben wird (siehe Artikel 4 Absätze 1 und 2 des Gesetzesdekrets Nr. 93), und der Tatsache, dass der fragliche Darlehensbetrag im Falle einer Liquidierung des Unternehmens erst nach Befriedigung aller anderen Gläubiger gesamtschuldnerisch und im Verhältnis zum Eigenkapital zurückgezahlt wird (siehe Artikel 4 Absatz 4 des Gesetzesdekrets Nr. 93).

[4] ABl. C 184 vom 22.7.2008, S. 34.

[5] ABl. C 319 vom 29.12.2007, S. 6.

[6] ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

3. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS

(15) In ihrem Beschluss vom 11. Juni 2008 stellt die Kommission fest, dass es sich bei der fraglichen Maßnahme um ein Darlehen des italienischen Staates handelt, dessen Betrag den Eigenmitteln von Alitalia zugeführt werden kann [7] (nachstehend „die Maßnahme").

(16) Bei der Bewertung der Maßnahme als mögliche Beihilfe äußerte die Kommission Zweifel, dass der italienische Staat bei der Gewährung des Darlehens wie ein marktwirtschaftlich handelnder Aktionär agiert hat, der eine globale oder sektorale Strukturpolitik verfolgt und sich im Vergleich zu einem normalen Investor von längerfristigen Rentabilitätsaussichten leiten lässt.

(17) Diesbezüglich vertrat die Kommission aufgrund der ihr vorliegenden Informationen insbesondere die Auffassung, dass Alitalia durch die Maßnahme, unabhängig von der Verwendung der gewährten Mittel, eine wirtschaftliche Vergünstigung erhielt, die es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte. Diese Ansicht beruhte auf der finanziellen Lage des Unternehmens sowie auf den mit der fraglichen Maßnahme verknüpften Bedingungen und Umständen.

(18) Darüber hinaus äußerte die Kommission ihre Zweifel an der Vereinbarkeit der Maßnahme mit dem Gemeinsamen Markt. Aufgrund der ihr zum damaligen Verfahrensstand vorliegenden Informationen kam die Kommission zu dem Schluss, dass die fragliche Maßnahme unter Anwendung der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (nachstehend „die Leitlinien von 2004") [8] nicht als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten könne. Im Übrigen erinnert sie daran, dass Alitalia bereits Umstrukturierungs- und Rettungsbeihilfen erhalten hatte.

(19) Die Kommission beschloss deshalb, das förmliche Prüfverfahren einzuleiten, um jeden Zweifel an der Einstufung der fraglichen Maßnahme als Beihilferegelung und ihrer Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt auszuräumen.

4. BEMERKUNGEN DER DER ITALIENISCHEN BEHÖRDEN

(20) In ihren Bemerkungen bekräftigen die italienischen Behörden, dass die fragliche Maßnahme keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstelle.

(21) Nach ihrer Ansicht habe der italienische Staat als Aktionär mit dem Ziel gehandelt, dem Unternehmen, an dem er einen Kapitalanteil hält, die Finanzmittel zu garantieren, die notwendig sind, um dessen kurzfristigen Liquiditätsbedarf zu decken. Das von Italien gewährte gewöhnliche Aktionärsdarlehen stelle somit eine einfache Zwischenfinanzierung zur Erhaltung des Werts des staatlichen Kapitalanteils dar, wie sie ein marktwirtschaftlich handelnder Aktionär gewährt hätte, der eine globale oder sektorale Strukturpolitik verfolgt und sich im Vergleich zu einem normalen Investor von längerfristigen Rentabilitätsaussichten leiten lässt. In diesem Zusammenhang stehen die angewandten Zinssätze mit Einklang mit der Art und dem Zweck einer Gesellschafterfinanzierung. Obwohl eine solche Finanzierung meistens unentgeltlich erfolge, sei in diesem Fall die Finanzierung angesichts der Art des Darlehengebers und der Festsetzung des Zinssatzes in einer Höhe, die einen direkten und dem Kapital angemessenen wirtschaftlichen Ertrag ermöglicht, als entgeltlich zu betrachten.

(22) Zur Behauptung der Kommission, die Zweifel bezüglich des Beihilfecharakters der fraglichen Maßnahme würden durch die Tatsache untermauert, dass sie gleichzeitig zur Rücknahme eines Alitalia unterbreiteten Kaufangebots am 14. März 2008 ergriffen wurde und dass keine „sicheren und unmittelbaren Aussichten für den Kauf von Alitalia durch einen anderen Investor" nachgewiesen wurden, verweist Italien darauf, dass die Gründe, aus denen der Privatisierungsprozess mit der Gruppe Air France-KLM nicht zum Abschluss geführt werden konnte, bereits erläutert worden seien. Nach Ansicht der italienischen Behörden sei das Scheitern dieses Prozesses jedoch kein Hinderungsgrund für ein Privatisierungsvorhaben, bei dem der Wert des Unternehmens gewahrt und der Restwert für die Aktionäre gerettet würde.

(23) Überdies lasse die Entwicklung nach dem 30. Mai 2008 die vertretbare Hoffnung zu, dass dieser Weg noch offen stehe. Die italienischen Behörden verweisen in diesem Zusammenhang auf den am 9. und 10. Juni 2008 geschlossenen Vertrag, durch den Intesa Sanpaolo S.p.A. (nachstehend „Intesa Sanpaolo") beauftragt wird, für das Ministerium für Wirtschaft und Finanzen in seiner Eigenschaft als Alitalia-Aktionär und für Alitalia ein Angebot zu fördern und zu suchen, damit ein oder mehrere Industrie- oder Finanzinvestoren, die an der Sanierung, Entwicklung und Wiederbelebung Alitalias — insbesondere durch eine Kapitalaufstockung — interessiert sind, dauerhaft die Kontrolle über das Unternehmen übernehmen. Dieser derzeit ausgeführte Auftrag hat eine Laufzeit von 60 Tagen und kann auf Veranlassung des Unternehmens um 30 Tage verlängert werden.

(24) Hilfsweise machen die italienischen Behörden geltend, dass die Maßnahme auf jeden Fall unter Anwendung der Leitlinien von 2004 mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sei.

---

[7] Die Maßnahme, auf die sich diese Entscheidung bezieht, beruht auf den oben genannten Gesetzesdekreten Nr. 80 und 93.

[8] ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

(25) Erstens sei Alitalia ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der genannten Leitlinien. Zweitens sei die fragliche Maßnahme ein reversibler Vorgang, der somit den Anforderungen der Leitlinien von 2004 genüge, wonach Rettungsbeihilfen ausschließlich vorübergehend sein müssen und keine strukturellen Maßnahmen darstellen dürfen.

(26) Drittens entsprächen sowohl der Prozess der Privatisierung des Unternehmens als auch die fragliche Maßnahme, die im Hinblick auf den Abschluss dieses Prozesses ergriffen wurde, den Anforderungen in Ziffer 25 Buchstabe b der Leitlinien von 2004. Das Darlehen über 300 Mio. EUR garantiere lediglich den Bestand des Unternehmens, ermögliche ihm jedoch nicht die Umsetzung von Wettbewerbsstrategien auf dem Luftverkehrsmarkt, aus denen sich hypothetische wirtschaftliche Auswirkungen ergeben könnten.

(27) Viertens erwidern die italienischen Behörden auf die Behauptung der Kommission, der Staat habe nicht zugesagt, innerhalb von höchstens sechs Monaten nach Anwendung der Maßnahme einen Umstrukturierungsplan vorzulegen ([9]) (Ziffer 25 Buchstabe c der Leitlinien von 2004), dass die Aufstellung dieses Plans Teil des Privatisierungsprozesses sei, den Italien in seinem Schreiben vom 30. Mai 2008 ausführlich dargelegt habe. In diesem Zusammenhang verweisen die italienischen Behörden darauf, dass für die hypothetische Alternative einer vollständigen Rückerstattung des Darlehens diese Rückzahlung dem Gesetzesdekret Nr. 93 zufolge unbedingt so rasch wie möglich zwischen dem dreißigsten Tag nach der vollständigen Übertragung der vom Ministerium für Wirtschaft und Finanzen gehaltenen Unternehmensanteile — und damit dem Verlust der effektiven Kontrolle — und dem 31. Dezember 2008 erfolgen müsse. Daraus schließen sie, dass somit zum Zeitpunkt des Erlasses der fraglichen Maßnahme durchaus ein Zeitplan vorgelegt worden sei, der im Wesentlichen den diesbezüglichen Anforderungen der Leitlinien von 2004 genüge.

(28) Fünftens sei die Gewährung des fraglichen Darlehens entsprechend Ziffer 25 Buchstabe d der Leitlinien von 2004 notwendig gewesen, und zwar wegen eines unmittelbaren Liquiditätsbedarfs des Unternehmens, der sich aus objektiven wirtschaftlichen Schwierigkeiten ergeben habe, die im Übrigen von der Kommission in ihrer Entscheidung vom 11. Juni 2008 (siehe Erwägungsgründe 18 und 20 der genannten Entscheidung) anerkannt worden seien. Diesbezüglich erinnern die italienischen Behörden daran, dass das Darlehen lediglich kurzfristig den Fortbestand und das Vermögen von Alitalia garantieren solle, damit der Privatisierungsprozess erfolgreich abgeschlossen werden könne. Der Gesamtbetrag der Hilfe von 300 Mio. EUR sei unbedingt notwendig und angemessen, um diese Ziele zu erreichen, wie es Italien übrigens in der Darlegung der wirtschaftlichen und finanziellen Lage des Unternehmens in seinem Schreiben vom 30. Mai 2008 nachgewiesen habe (siehe Seiten 6–9).

([9]) Entscheidung der Kommission vom 11. Juni 2008, siehe Erwägungsgrund 7.

(29) Sechstens stelle die Anwendung des Grundsatzes der einmaligen Beihilfe gemäß Ziffer 25 Buchstabe e der Leitlinien von 2004 unter den besonderen Umständen dieses Falls keinen Widerspruch dar.

(30) Obwohl Alitalia bereits eine Umstrukturierungsbeihilfe im Zuge eines Sanierungsplans über den Zeitraum 1996–2000 und eine Rettungsbeihilfe im Jahr 2004 gewährt worden war, könne dennoch vom Grundsatz der einmaligen Beihilfe abgewichen werden. In diesem Zusammenhang verweisen die italienischen Behörden auf die Entscheidung der Kommission vom 1. Dezember 2004 über die staatliche Beihilfe, die Frankreich dem Unternehmen Bull gewähren will ([10]) (nachstehend die „Bull-Entscheidung“).

(31) Sie erinnern daran, dass durch die Anwendung des Grundsatzes der einmaligen Beihilfe wiederholte öffentliche Eingriffe zugunsten bestimmter Unternehmen verhindert werden sollen, „die lediglich den Status quo aufrechterhalten, das unvermeidbare Ende hinausschieben und in der Zwischenzeit die betreffenden wirtschaftlichen und sozialen Probleme auf leistungsfähigere Hersteller oder andere Mitgliedstaaten abwälzen“ (Ziffer 72 der Leitlinien von 2004). Die Möglichkeit, von diesem Grundsatz abzuweichen, hänge somit davon ab, ob anerkannt wird, dass diese Elemente im vorliegenden Fall nicht nachweisbar seien, denn die Häufung von Beihilfen, die dem gleichen Begünstigten über einen bestimmten Zeitraum gewährt werden, reiche für sich nicht aus, um zu belegen, dass ein Unternehmen nur dank des wiederholten staatlichen Eingreifens überlebt (Ziffer 72 der Leitlinien).

(32) In dieser Hinsicht könnte die Privatisierung des Unternehmens, die weiterhin ein möglicher und glaubhafter Ausweg bleibe, zum Zeitpunkt ihres Abschlusses gegenüber der vorherigen Lage einen tatsächlichen Neuanfang in Bezug auf das gewerbliche Management von Alitalia bedeuten, wobei das Unternehmen neuen Kontrollorganen unterworfen würde und dank der wirtschaftlichen Beiträge der neuen Eigner tatsächlich wieder auf den Weg der Rentabilität zurückgebracht werden könnte. Die italienischen Behörden machen ferner geltend, dass zur Gesamtheit der äußeren und unvorhergesehenen Faktoren, die den Prozess der Privatisierung Alitalias verlängert haben, zweifellos auch unvorhersehbare und außergewöhnliche Umstände gehören, die diesem Prozess nach Ziffer 73 der Leitlinien nicht anzulasten seien.

5. STELLUNGNAHME DER BETEILIGTEN

(33) Fünf Beteiligte haben der Kommission ihre Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag übermittelt. Eine Aufstellung dieser Beteiligten ist dieser Entscheidung als Anhang beigefügt.

(34) In der Frage der Bewertung der fraglichen Maßnahme als Beihilfe stimmen einerseits vier Beteiligte mit dem Standpunkt der Kommission überein, dass es sich um eine Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag handelt.

([10]) ABl. L 342 vom 24.12.2005, S. 81.

(35) British Airways (BA) und Sterling Airlines machen geltend, dass Alitalia ohne die fragliche Maßnahme nach italienischem Recht insolvent wäre. Nach den geltenden Zivilluftfahrt-Vorschriften verlöre Alitalia damit sein Luftverkehrsbetreiberzeugnis und müsste folglich den Betrieb einstellen.

(36) In diesem Zusammenhang macht Neos in Bezug auf den zur Rückzahlung für das fragliche Darlehen angewandten Zinssatz geltend, dass die Erhöhung des Referenzzinssatzes um 100 Basispunkte keineswegs dem Risiko gerecht werde, das die italienischen Behörden mit der Gewährung des fraglichen Darlehens eingehen. Ferner pflichtet Neos der Bewertung der Kommission in ihrem Beschluss vom 11. Juni 2008 bei, dass zum Zeitpunkt der Gewährung des fraglichen Darlehens keine Privatisierungsaussichten für Alitalia bestanden haben. Belegt werde dieser Umstand durch die starken Spannungen, die es im August zwischen dem italienischen Finanzministerium und dem Verwaltungsrat des Unternehmens in Bezug auf die „Kontinuität des Unternehmens" und die Genehmigung der Halbjahresabschlüsse des Unternehmens gegeben habe.

(37) BA und Sterling Airlines erinnern daran, dass Alitalia in der Vergangenheit bereits in den Genuss ähnlicher Maßnahmen gekommen war. Ryanair bedauert seinerseits, dass die Kommission das am 11. Juni 2008 eröffnete förmliche Prüfverfahren auf die fragliche Maßnahme beschränkt hat, da seiner Ansicht nach Alitalia seit November 2005 weitere illegale staatliche Beihilfen zugute gekommen seien. Die Analyse dieser anderen Maßnahmen stütze die Bewertung, dass ein privater Investor unter diesen Umständen das fragliche Darlehen nicht gewährt hätte.

(38) Sowohl Neos als auch Ryanair beanstanden die Wettbewerbsverzerrung, die sich aus der langjährigen Unterstützung Alitalias durch Italien ergibt.

(39) Andererseits ist BA bezüglich der Vereinbarkeit der fraglichen Maßnahme mit dem Gemeinsamen Markt der Ansicht, dass es sich bei der fraglichen Maßnahme um eine Rettungsbeihilfe handle, die folglich den Bestimmungen der Leitlinien von 2004 unterliege. Diese Beihilfe sei jedoch vor ihrer Umsetzung nicht bei der Kommission angemeldet worden und genüge nicht den Voraussetzungen der genannten Leitlinien.

(40) In dieser Hinsicht macht BA geltend, dass diese Maßnahme nicht gewährt werden könne, ohne insbesondere gegen den in den Leitlinien verankerten Grundsatz der einmaligen Beihilfe zu verstoßen [Ziffer 25 Buchstabe e der Leitlinien von 2004], da Alitalia bereits in den Genuss einer von der Kommission genehmigten Umstrukturierungsbeihilfe gekommen war. Weiter führt BA aus, das die in Ziffer 73 der Leitlinien vorgesehene Ausnahme vom Grundsatz der einmaligen Beihilfe in diesem Fall nicht anwendbar sei, weil Alitalia vor keinen unvorhersehbaren Umstände, die ihm nicht anzulasten seien, gestanden habe. In diesem Zusammenhang bekräftigen BA und Sterling Airlines, dass die äußerst schwierige konjunkturelle Lage des Luftverkehrssektors, die insbesondere im Zusammenhang mit dem Anstieg des Erdölpreises steht, alle Akteure des Sektors treffe. Daraus schließt BA, dass Alitalia dieses Argument nicht anführen könne, um eine Abweichung von dem in den Leitlinien von 2004 verankerten Grundsatz der einmaligen Beihilfe zu rechtfertigen. Der Finanzierungsbedarf des Unternehmens gehe auf die Unfähigkeit zurück, Reformen zur Senkung der internen Kosten durchzuführen, und dies trotz der bereits gewährten staatlichen Beihilfen.

(41) Außerdem sei die fragliche Maßnahme nach Ansicht von BA keine Liquiditätshilfe in Form von Kreditgarantien oder Krediten, sondern weise alle Merkmale einer Kapitalerhöhung auf, die der italienischen Regierung die effektive Kontrolle über das Unternehmen [Ziffer 25 Buchstabe a der Leitlinien] garantiere.

(42) Hinsichtlich der in den Leitlinien von 2004 vorgesehenen Bedingungen in Bezug auf akute soziale Gründe unterstreicht BA, dass die Insolvenz Alitalias wohl zu keinen schweren Störungen zum Nachteil der Fluggäste führen dürfte, da sowohl für die Inlandsstrecken als auch die Auslandsflüge Wettbewerber bereitstünden. Negative Ausstrahlungseffekte auf die Lage der Wettbewerber würden sich dagegen daraus ergeben, dass Alitalia trotz seiner finanziellen Schwierigkeiten auf dem Markt gehalten werde, aber auch aus der Erhöhung der Flugverbindungen, vor allem von Rom und Mailand nach Los Angeles, sowie der Senkung seiner Tarife. Diese unternehmerischen Entscheidungen seien angesichts seiner finanziellen Lage unvernünftig und ließen den Willen erkennen, seinen Marktanteil gegenüber Wettbewerbern, die keine staatlichen Beihilfen erhalten, zu steigern [Ziffer 25 Buchstabe b der Leitlinien von 2004].

(43) Im Übrigen sei Alitalia die fragliche Maßnahme nicht für einen auf sechs Monate begrenzten Zeitraum gewährt worden, wie in den Leitlinien von 2004 verlangt [Ziffer 25 Buchstabe c].

(44) Schließlich macht BA geltend, dass angesichts dieser Geschäftsstrategie, die durch die Tätigung nicht unerlässlicher Ausgaben gekennzeichnet sei, auch nicht garantiert werden könne, dass die fragliche Maßnahme tatsächlich auf den Betrag beschränkt ist, der notwendig ist, um das Unternehmen über den Zeitraum, für den die Beihilfe genehmigt ist, aufrecht zu erhalten; dieser Betrag sollte sich vielmehr am verlustbedingten Liquiditätsbedarf des Unternehmens orientieren [Ziffer 25 Buchstabe b der Leitlinien von 2004].

(45) Ryanair wirft der Kommission vor, dass sie die sofortige Aussetzung der fraglichen Maßnahme nicht bereits verfügt habe und verlangt, dass von Alitalia die sofortige Rückzahlung der ihm von Italien gewährten 300 Mio. EUR gefordert wird. Außerdem betont Ryanair, dass die Gewährung des fraglichen Darlehens an Alitalia entgegen der Behauptung der italienischen Behörden auch nicht durch Gründe der öffentlichen Ordnung oder der territorialen Kontinuität zu rechtfertigen sei. Ryanair bezieht sich in diesem Zusammenhang auf die Verringerung des von Alitalia gehaltenen Marktanteils auf bestimmten Strecken.

(46) Dagegen sind die *European Travel Agents' and Tour Operators' Associations* (ECTAAA) und die *Guild of European Business Travel Agents* (GEBTA) der Ansicht, dass die fragliche Maßnahme, mit der die Insolvenz von Alitalia verhindert werden soll, dem Schutz der Verbraucher diene, da es keine Vorschriften gebe, die die Fluggäste im Falle einer solchen Insolvenz des Unternehmens schützen würden. Ferner erklären ECTAA et GEBTA, dass die Gewährung des Darlehens die einzige vernünftige Lösung dargestellt habe, um die Insolvenz von Alitalia zu verhindern und den Privatisierungsprozess zu unterstützen. In Anbetracht der Aussichten für einen Neuanfang des Unternehmens, über die in der Presse berichtet werde, sei die Gewährung dieses Darlehens wirtschaftlich gerechtfertigt, um eine vollständige Umstrukturierung von Alitalia im Hinblick auf künftige Gewinnaussichten in Angriff zu nehmen.

6. VORHERIGE ENTSCHEIDUNGEN DER KOMMISSION IN BEZUG AUF ALITALIA

(47) In diesem Zusammenhang ist im Hinblick auf die Analyse der Maßnahe zunächst daran zu erinnern, dass die Kommission in Bezug auf Alitalia zuvor bereits folgende Entscheidungen erlassen hatte:

— Entscheidung der Kommission vom 15. Juli 1997 über eine Kapitalerhöhung zugunsten des Unternehmens Alitalia [11]: Laut dieser Entscheidung betrachtete die Kommission die Kapitalerhöhung zugunsten Alitalias in Form einer Kapitalzufuhr in Höhe von 2 750 Mrd. italienischen Lire vorbehaltlich der Erfüllung bestimmter Zusagen als staatliche Beihilfe, die gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

— Entscheidung der Kommission vom 18. Juli 2001 über eine Kapitalerhöhung zugunsten des Unternehmens Alitalia [12]: Nachdem das Gericht erster Instanz die Entscheidung vom 15. Juli 1997 für nichtig erklärt hatte [13], erließ die Kommission eine neue Entscheidung zu der gleichen Kapitalerhöhung. In dieser neuen Entscheidung kam die Kommission zu der gleichen Schlussfolgerung wie in ihrer Entscheidung vom 15. Juli 1997, nämlich dass die Kapitalerhöhung zugunsten Alitalias eine staatliche Beihilfe darstellte, die mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist [14].

— Beschluss der Kommission vom 19. Juni 2002, Beihilfe C 54/96 und N 318/02 — Dritte Tranche der von der Kommission am 18. Juli 2001 genehmigten Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten des Unternehmens Alitalia und neue Kapitalzuführung in Höhe von 1,4 Mrd. EUR [15]: Mit dieser Entscheidung genehmigte die Kommission die oben genannte dritte Tranche (129 Mio. EUR) und stufte die erneute Kapitalerhöhung nicht als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag ein.

— Beschluss der Kommission vom 20. Juli 2004, Beihilfe N 279/2004 — Sofortmaßnahmen zur Umstrukturierung und Neubelebung von Alitalia (Rettungsbeihilfe) [16]: Mit diesem Beschluss genehmigte die Kommission eine Rettungsbeihilfe in Form einer staatlichen Bürgschaft für einen Überbrückungskredit in Höhe von 400 Mio. EUR [17].

— Entscheidung K(2005) 1651 [2006/176/EG] der Kommission vom 7. Juni 2005 über den Unternehmensplan zur Umstrukturierung der Fluggesellschaft Alitalia [18]: In dieser Entscheidung stellte die Kommission fest, dass die fraglichen Maßnahmen keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen.

7. WÜRDIGUNG DER MASSNAHME NACH MASSGABE VON ARTIKEL 87 ABSATZ 1 EG-VERTRAG

(48) Nach Durchführung des förmlichen Prüfverfahrens, das nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag eingeleitet wurde, kommt die Kommission unter Berücksichtigung der von den italienischen Behörden und den Beteiligten vorgebrachten Argumente zu dem Schluss, dass die fragliche Maßnahme, nämlich das Alitalia gewährte Darlehen, dessen Betrag von 300 Mio. EUR dem Eigenkapital des Unternehmens zugeführt werden kann, eine staatliche Beihilfe darstellt, die im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar und im Sinne von Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag unrechtmäßig ist.

7.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

(49) Gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen".

(50) Eine Maßnahme eines Mitgliedstaats ist dann als staatliche Beihilfe anzusehen, wenn alle nachstehenden Kriterien erfüllt sind: 1) die Maßnahme gewährt einen Vorteil und wird vom den Staat oder aus staatlichen Mitteln finanziert, 2) die Maßnahme ist selektiv und 3) die Maßnahme verfälscht den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und ist geeignet, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen [19].

(51) Nachfolgend wird dargelegt, aus welchen Gründen die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die fragliche Maßnahme alle diese Kriterien erfüllt.

[11] ABl. L 322 vom 25.11.1997, S. 44.
[12] ABl. L 271 vom 12.10.2001, S. 28.
[13] Urteil vom 12. Dezember 2000 in der Rechtssache T-296/97, Alitalia/Kommission, Slg. II-3871.
[14] Die Klage Alitalias gegen die Entscheidung der Kommission vom 18. Juli 2001 hat das Gericht erster Instanz mit seinem Urteil vom 9. Juli 2008 in der Rechtssache T-301/01, Alitalia/Kommission, abgewiesen, (noch nicht in der Sammlung veröffentlicht).
[15] ABl. C 239 vom 4.10.2002, S. 2.
[16] ABl. C 125 vom 24.5.2005, S. 7.
[17] Eine von AirOne gegen diese Entscheidung eingereichte Nichtigkeitsklage ist derzeit vor dem Gericht erster Instanz anhängig (Rechtssache T-344/02).
[18] ABl. L 69 vom 8.3.2006, S. 1.
[19] Vgl. z. B. Urteil des Gerichtshofs vom 10. Januar 2006 in der Rechtssache C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, Slg. I-289, Rdnr. 129.

7.1.1. *Gewährung eines Vorteils aus staatlichen Mitteln*

(52) Einerseits ist festzustellen, dass es sich bei der fraglichen Maßnahme um ein Darlehen handelt, dessen Betrag dem Eigenkapital von Alitalia zugeführt werden kann ([20]) und das unmittelbar vom italienischen Staat gewährt wurde und daher mit einer Übertragung staatlicher Mittel verbunden ist. Außerdem ist die Maßnahme dem italienischen Staat zuzuordnen, denn der Beschluss über die Gewährung des genannten Darlehens wurde am 22. April 2008 vom italienischen Ministerrat gefasst und durch das Gesetzesdekret Nr. 93 vom 27. Mai 2008 vervollständigt.

(53) Andererseits ist zur Frage des Vorliegens eines wirtschaftlichen Vorteils zu bewerten, ob ein privater Kapitalgeber in vergleichbarer Lage zur Gewährung eine solchen Kapitalhilfe hätte veranlasst werden können. In dieser Hinsicht wies der Gerichtshof darauf hin, es sich bei dem Verhalten des privaten Investors, mit dem die Intervention des wirtschaftspolitische Ziele verfolgenden öffentlichen Investors verglichen werden muss, nicht zwangsläufig um das Verhalten eines gewöhnlichen Investors handeln muss, der Kapital zum Zweck seiner mehr oder weniger kurzfristigen Rentabilisierung anlegt, sondern wenigstens um das Verhalten einer privaten Holding oder einer privaten Unternehmensgruppe, die eine globale oder sektorale Strukturpolitik verfolgt und sich von längerfristigen Rentabilitätsaussichten leiten lässt ([21]).

(54) Ferner urteilte der Gerichtshof, dass ein privater Anteilseigner vernünftigerweise einem Unternehmen das Kapital zuführen kann, das zur Sicherstellung seines Fortbestandes erforderlich ist, wenn es sich in vorübergehenden Schwierigkeiten befindet, aber seine Rentabilität — gegebenenfalls nach einer Umstrukturierung — wieder zurückgewinnen kann. Wenn Kapitalzuschüsse eines öffentlichen Kapitalgebers jedoch selbst langfristig von jeder Aussicht auf Rentabilität absehen, sind sie als Beihilfen im Sinne des Artikels 87 EG-Vertrag anzusehen ([22]).

(55) Ferner ist daran zu erinnern, dass nach ständiger Rechtsprechung sowohl das Vorliegen als auch der Umfang einer Beihilfe unter Berücksichtigung der Lage zum Zeitpunkt ihrer Gewährung zu beurteilten ist ([23]).

(56) Bei der Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers und der oben genannten Grundsätze ist im vorliegenden Fall der finanziellen Lage Alitalias und den Merkmalen des staatlichen Eingriffs Rechnung zu tragen.

7.1.1.1. Finanzielle Lage Alitalias

(57) In Bezug auf die finanzielle Lage Alitalias stellt die Kommission fest, dass sich das Unternehmen zum Zeitpunkt der Gewährung des fraglichen Darlehens durch das Gesetzesdekret Nr. 93 in ersten Schwierigkeiten befand. So beliefen sich die konsolidierten Verluste Alitalias im Jahr 2006 auf 626 Mio. EUR und im Jahr 2007 auf 495 Mio. EUR ([24]).

(58) Überdies erlitt Alitalia nach den vom Unternehmen veröffentlichen Finanzinformationen im ersten Quartal 2008 Verluste vor Steuern in Höhe von 214,8 Mio. EUR, was eine Verschlechterung um 41 % gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum darstellt. Zudem erreichte die Nettoverschuldung Alitalias am 30. April 2008 eine Höhe von 1,36 Mrd. EUR, was einer Steigerung um 13 % gegenüber Dezember 2007 entspricht. Gleichzeitig sank die Liquidität des Unternehmens einschließlich kurzfristig verfügbarer Finanzguthaben am 30. April 2008 auf 174 Mio. EUR, was einen Rückgang um 53 % gegenüber Ende Dezember 2007 bedeutet ([25]).

(59) Dieser Umstand geht auch klar aus dem Gesetzesdekret Nr. 80 hervor, demzufolge das fragliche Darlehen die Sanierung des Unternehmens ermöglichen und das Unternehmen in die Lage versetzen sollte, seinen unmittelbaren Liquiditätsbedarf zu decken (siehe Erwägungsgründe 57 und 58).

(60) Ferner machten die italienischen Behörden in ihrer Antwort vom 30. Mai 2008 an die Kommission geltend, dass das Gesetzesdekret Nr. 93 aufgrund der Verschlechterung der finanziellen Lage des Unternehmens erlassen wurde und es ihm ermöglichen sollte, seinen Wert zu bewahren und die weitere Aufrechterhaltung seines Betriebs sicherzustellen. Wie sie in diesem Zusammenhang weiter darlegen, sollten die ergriffenen Maßnahmen verhindern, dass die Verluste zur Verringerung des Stammkapital und der Rücklagen unterhalb des gesetzlichen Mindestbetrags führen und deshalb ein Insolvenzverfahren (*procedura concorsuale*) eingeleitet und das Unternehmen liquidiert wird.

(61) Am 3. Juni 2008 erließen die italienischen Behörden das Gesetzesdekret Nr. 97 ([26]), in dem ebenfalls auf die finanzielle Lage oben beschriebene Alitalias eingegangen und die obige Analyse bestätigt wird.

([20]) Die Maßnahme, auf die sich diese Entscheidung bezieht, beruht auf den oben genannten Gesetzesdekreten Nr. 80 und 93.

([21]) Siehe insbesondere das Urteil des Gerichtshofs vom 14. September 1994 in den Rechtssachen C-278/92, C-279/92 und C-280/92, Spanien/Kommission, Slg. I-4103, Rdnr. 20-22.

([22]) Siehe z. B. das Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-303/88, Italien/Kommission, Slg. I-1433, Rdnr. 21-22.

([23]) Siehe z. B. das Urteil des Gerichts vom 19. Oktober 2005 in der Rechtssache T-318/00, Freistaat Thüringen/Kommission, Slg. II-4179, Rdnr. 125).

([24]) Laut Angaben der italienischen Behörden in ihrem Schreiben vom 30. Mai 2008 an die Kommission.

([25]) Siehe die auf der Internetsite von Alitalia abrufbaren Finanzergebnisse (http://corporate.alitalia.com/en/investors/financial/index.aspx).

([26]) Gesetzesdekret Nr. 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 (Dringlichkeitsvorschriften in Bezug auf die Überwachung und Transparenz von Mechanismen für die Zuteilung staatlicher Mittel sowie auf steuerlichem Gebiet und zur Verlängerung von Fristen) (*Gazzetta Ufficiale* Nr. 128 vom 3.6.2008).

(62) All diese Elemente lassen den Schluss zu, dass die finanzielle Lage Alitalias sowohl am Tag der Gewährung des Darlehens in Höhe von 300 Mio. EUR durch das Gesetzesdekret Nr. 80 als auch am Tag des Erlasses des Gesetzesdekrets Nr. 93 sehr ernst war, was die italienischen Behörden in ihrem Schreiben vom 30. Mai 2008 im Übrigen auch einräumen. Die Kommission hält es in dieser Hinsicht für angebracht festzustellen, dass die italienischen Behörden in ihrer Stellungnahme zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahren ([27]) gegen diese Beurteilung auch keine Einwände erhoben.

(63) In diesem Zusammenhang hält es die Kommission ferner für angebracht, daran zu erinnern, dass sich die finanzielle Lage Alitalias seit 1997 verschlechtert hat und seit 2001 sehr ernst ist, wie es aus der Darlegung der finanziellen Lage des Unternehmens in den genannten Entscheidungen bzw. Beschlüssen der Kommission vom 18. Juli 2001, 20. Juli 2004 und 7. Juni 2005 (siehe Erwägungsgrund 47) auch hervorgeht. Die staatlichen Hilfsmaßnahmen, in deren Genuss das Unternehmen seit 1997 kam, machen hinreichend deutlich, dass der öffentliche Aktionär seit fast 10 Jahren den Schwierigkeiten des Unternehmens durch wiederholte Eingriffe entgegengetreten ist.

7.1.1.2. Merkmale des staatlichen Eingriffs

(64) Hinsichtlich der Bedingungen für die Gewährung der fraglichen Maßnahme stellt die Kommission zunächst fest, dass für dieses Darlehen laut Gesetzesdekret Nr. 80 der Zinssatz gilt, der in der Mitteilung der Kommission über aktuelle bei Beihilfe-Rückforderungen angewandte Zinssätze sowie Referenz- und Abzinsungssätze für 25 Mitgliedstaaten anwendbar vom 1. Januar 2008 angegeben ist, sowie ab dem 1. Juli 2008 der Zinssatz entsprechend der Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze ([28]). Dieser Zinssatz wurde durch das Gesetzesdekret Nr. 93 um 1 % angehoben ([29]).

(65) Nun ist bezüglich der Mitteilung der Kommission über die ab dem 1. Juli 2008 geltenden ([30]) aktuellen bei Beihilfe-Rückforderungen angewandten Zinssätze sowie Referenz- und Abzinsungssätze für 25 Mitgliedstaaten, festzustellen, dass die darin enthaltenen Zinssätze des mittlere Zinsniveau widerspiegeln sollen, das in den verschiedenen Mitgliedstaaten auf mittel- und langfristige Kredite (fünf bis zehn Jahre) mit normaler Besicherung angewandt wird. Nach Auffassung der Kommission können diese Zinssätze, selbst wenn sie um 1 % angehoben werden, nicht als angemessen gelten, wenn es sich um ein Unternehmen handelt, das sich in ernsten finanziellen Schwierigkeiten befindet. Diese Mitteilung beruht im Übrigen auf der Mitteilung der Kommission über die Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze von 1997 ([31]), in der es heißt: „Der so festgestellte Referenzsatz ist ein Mindestsatz, welcher in besonderen Risikofällen erhöht werden kann (z. B. Unternehmen in Schwierigkeiten, Mangel an üblicherweise von Banken geforderten Sicherheiten usw.). In diesem Fall kann der Zuschlag bei 400 Basispunkten und sogar darüber liegen, wenn keine Privatbank zur Gewährung des betreffenden Darlehens bereit gewesen wäre". Nach Ansicht der Kommission ist ein Aufschlag selbst von 100 Basispunkten auf den Referenzzinssatz, wie im Gesetzesdekret Nr. 93 vorgesehen, nicht geeignet, der besonders schwierigen Lage, in der sich Alitalia zum Zeitpunkt der Gewährung der Maßnahme befand, angemessen Rechnung zu tragen.

(66) Bezüglich der Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze ([32]) — sofern sie überhaupt anwendbar ist, denn das Darlehen wurde vor ihrem Inkrafttreten gewährt und die Bewertung einer Beihilfe erfolgt zum Zeitpunkt ihrer Gewährung — genügt die Feststellung, dass die italienischen Behörden überhaupt nicht auf die von der Kommission in ihrer Entscheidung vom 11. Juni 2008 geäußerten Zweifel eingegangen sind. Die diesbezüglichen Zweifel der Kommission sind folglich nicht ausgeräumt.

(67) Infolgedessen ist die Kommission der Ansicht, dass ein privater Kapitalgeber in einer mit der des italienischen Staates vergleichbaren Situation, sofern er Alitalia das fragliche Darlehen überhaupt gewährt hätte, den festgesetzten Zinssatz selbst mit einem Aufschlag von 100 Basispunkten — also dem Satz, der für ein Unternehmen in einer normalen finanziellen Lage gilt — keineswegs akzeptiert hätte.

(68) Diese Einschätzung bezüglich der für die fragliche Maßnahme geltenden Zinssätze ist durch die Behauptungen der italienischen Behörden in ihrem Schreiben vom 12. Juli 2008 auch nicht entkräftet worden. In ihrer Stellungnahme erklärten die italienischen Behörden nämlich lediglich, ohne dies weiter auszuführen, dass der Zinssatz in einer Höhe festgesetzt worden sei, die einen direkten und dem Kapital angemessenen wirtschaftlichen Ertrag ermöglicht.

(69) Die Kommission stellt weiter fest, dass der Beschluss der italienischen Regierung über die Gewährung des fraglichen Darlehens am 22. April 2008 gefasst wurde, nachdem am gleichen Tag das Konsortium Air France-KLM sein Kaufangebot für Alitalia zurückgezogen hatte ([33]), und dass das Gesetzesdekret Nr. 93 aufgrund der Verschlechterung der finanziellen Lage des Unternehmens erlassen wurde. Was immer auch die Gründe der Angebotsrücknahme durch Air France/KLM gewesen sind, die insbesondere mit der finanziellen Lage Alitalias zusammenhängen ([34]), es steht fest, dass der Beschluss über die Gewährung des fraglichen Darlehens unmittelbar nach dieser Rücknahmeentscheidung gefasst wurde.

([27]) Siehe Ziffer 9 des Schreibens der italienischen Behörden vom 12. Juli 2008 an die Kommission.
([28]) Siehe Erwägungsgrund 12.
([29]) Siehe Erwägungsgrund 5.
([30]) Siehe obige Fußnote 6.
([31]) ABl. C 273 vom 9.9.1997, S. 3.
([32]) Siehe obige Fußnote 6.
([33]) Ein öffentliches Aktientauschangebot war Alitalia am 14. März 2008 unterbreitet und am 16. März von dessen Verwaltungsrat gebilligt worden.
([34]) Siehe das o. g. Schreiben der italienischen Behörden vom 30. Mai 2008 an die Kommission.

(70) In dieser Hinsicht kann die nicht weiter ausgeführte Behauptung der italienischen Behörden, dass das Scheitern dieses Geschäfts einem Privatisierungsvorhaben nicht entgegenstehe, nicht überzeugen, solange jeder Nachweis fehlt, dass zum Zeitpunkt der Gewährung des Darlehens tatsächlich ein solches Vorhaben bestanden hat. Die Versuche zur Privatisierung des Unternehmens, auf die sich die italienischen Behörden in ihren Schreiben vom 30. Mai 2008 beziehen und die den Zeitraum von Ende 2006 bis Ende 2007 betreffen, sind kaum geeignet, den Beweis zu führen, dass es zum Zeitpunkt der Gewährung des Darlehens wirklich alternative Verkaufsaussichten gegeben habe.

(71) Auch das Schreiben von Herrn B. Ermolli an Alitalia, das die italienischen Behörden in ihrem Schreiben vom 30. Mai 2008 anführen und das ihnen zufolge das Interesse italienischer Unternehmer und Kapitalgeber an der Ausarbeitung eines Wiederbelebungsprojekts für das Unternehmen belegt, kann nicht als derartige Perspektive betrachtet werden ([35]).

(72) In Bezug auf die Entwicklungen nach dem 30. Mai 2008, die von den italienischen Behörden in ihren Schreiben angeführt werden, und insbesondere auf den am 9. und 10. Juni 2008 zwischen Alitalia und Intesa Sanpaolo geschlossenen Vertrag genügt die Feststellung, dass zur Beurteilung der fraglichen Maßnahme nur die Umstände heranzuziehen sind, die zum Zeitpunkt ihrer Gewährung maßgeblich waren. Jedenfalls stellt die Kommission fest, dass die Tatsache, dass Alitalia im Juni 2008 Intesa Sanpaolo damit beauftragte, eine Lösung für die Privatisierung des Unternehmens zu fördern und zu suchen, nicht als sichere und unmittelbare Perspektive für den Verkauf des Unternehmens gelten kann, da zum damaligen Zeitpunkt die Chancen für den Erfolg dieses Intesa Sanpaolo erteilten Auftrags völlig ungewiss waren.

(73) In diesem Zusammenhang ist außerdem festzuhalten, dass zum Zeitpunkt der Gewährung des fraglichen Darlehens durch den italienischen Staat kein einziger privater Alitalia-Aktionär gemeinsam mit dem Staat Hilfe geleistet hat, damit das Unternehmen seinen unmittelbaren Liquiditätsbedarf decken kann.

(74) Die praktische Gleichzeitigkeit der Rücknahme des oben genannten Kaufangebots und der Darlehensgewährung durch die italienische Regierung, das Fehlen einer anderen Übernahmeperspektive zum Zeitpunkt der Gewährung und das Fehlen einer gleichzeitigen finanziellen Unterstützung seitens der privaten Alitalia-Aktionäre gemeinsam mit der des italienischen Staates sprechen für die Schlussfolgerung, dass ein Aktionär von vergleichbarer Größe in Anbetracht der schwierigen Situation dieses Darlehen nicht gewährt hätte.

([35]) In der Pressemitteilung Alitalias vom 13. Mai 2008 hieß es: „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." („Der Verwaltungsrat würdigt die Mitteilung von Herrn Bruno Ermolli und erwartet eine klare Interessenbekundung entsprechend den obigen Angaben, um der beantragten Due-Diligence-Prüfung zuzustimmen.") (http://corporate.alitalia.com/en/press/press/index.aspx).

(75) Außerdem ist die Kommission der Ansicht, dass ein solcher Kapitalgeber angesichts der ernsten finanziellen Schwierigkeiten Alitalias überhaupt kein Darlehen gewährt hätte und schon gar nicht ein Darlehen, dessen Betrag dem Eigenkapital des Unternehmens zuzuführen ist, wodurch er im Fall der Liquidierung des Unternehmens eine Rückzahlung erst nach Befriedigung aller anderen Gläubiger gesamtschuldnerisch und im Verhältnis zum Eigenkapital erhielte (siehe Artikel 4 Absatz 4 des Gesetzesdekrets Nr. 93). Die Verwendung des ursprünglich gewährten Darlehens zur Aufstockung des Eigenkapitals Alitalias untermauert noch die Analyse der Kommission, dass es sich bei der fraglichen Maßnahme um eine staatliche Beihilfe handelt.

(76) Aufgrund der vorstehenden Erwägungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass sich der italienische Staat bei der Gewährung des Darlehens in Höhe von 300 Mio. EUR nicht wie ein marktwirtschaftlich handelnder Aktionär verhalten hat, der eine globale oder sektorale Strukturpolitik verfolgt und sich im Vergleich zu einem normalen Investor von längerfristigen Rentabilitätsaussichten leiten lässt ([36]).

(77) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass durch die Maßnahme, unabhängig von der Verwendung der gewährten Mittel, Alitalia eine wirtschaftliche Vergünstigung aus staatlichen Mitteln gewährt wurde, die es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte ([37]).

7.1.2. *Selektivität der Maßnahme*

(78) Durch die Gewährung dieses Darlehens erhält das Unternehmen Alitalia als einziger Begünstigter einen wirtschaftlichen Vorteil. Die fragliche Maßnahme hat somit einen selektiven Charakter.

7.1.3. *Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten und Verfälschung des Wettbewerbs*

(79) Nach Ansicht der Kommission beeinträchtigt die Maßnahme den Handel zwischen den Mitgliedstaaten, da sie ein Unternehmen betrifft, dessen Verkehrstätigkeit naturgemäß direkt den Handel betrifft und sich auf zahlreiche Mitgliedstaaten erstreckt. Ferner verfälscht sie den Wettbewerb innerhalb des Gemeinsamen Marktes, oder droht diesen zu verfälschen, da sie ein einziges Unternehmen betrifft, das mit den anderen Luftverkehrsgesellschaften der Gemeinschaft auf seinem europäischen Netz im Wettbewerb steht, insbesondere seit dem Inkrafttreten des dritten Pakets zur Liberalisierung des Luftverkehrs am 1. Januar 1993 ([38]).

([36]) Siehe z. B. das Urteil des Gerichts erster Instanz vom 15. September 1998 in den Rechtssachen T-126/96 und T-127/96, Breda Fucine Meridionali/Kommission, Slg. II-3437, Rdnr. 79).

([37]) Siehe z. B. das Urteil des Gerichtshofs vom 11. Juli 1996 in der Rechtssache C-39/94, SFEI, Slg. I-3547, Rdnr. 60.

([38]) Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen, Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs und Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über Flugpreise und Luftfrachtraten (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 1).

(80) Angesichts all dessen vertritt die Kommission aufgrund der ihr derzeit vorliegenden Informationen die Auffassung, dass das Alitalia vom italienischen Staat gewährte Darlehen in Höhe von 300 Mio. EUR eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag ist.

7.2. **Einstufung der Hilfsmaßnahme als rechtswidrige Beihilfe**

(81) Gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag muss der Mitgliedstaat jede beabsichtigte Einführung oder Umgestaltung von Beihilfen anmelden. Der betreffende Mitgliedstaat darf die beabsichtigte Maßnahme nicht durchführen, bevor die Kommission eine abschließende Entscheidung erlassen hat.

(82) Der Beschluss der italienischen Regierung über die Gewährung des Darlehens in Höhe von 300 Mio. EUR wurde am 22. April 2008 durch das Gesetzesdekret Nr. 80 gefasst. Die Mittel wurden somit zu diesem Zeitpunkt Alitalia zur Verfügung gestellt, was die italienischen Behörden auf ihrer Sitzung mit der Kommission am 23. April 2008 im Übrigen auch bestätigten. Das Gesetzesdekret Nr. 93, das die Möglichkeit vorsieht, den Darlehensbetrag dem Eigenkapital des Unternehmens zuzuführen, wurde am 27. Mai 2008 erlassen.

(83) Dagegen stellt die Kommission fest, dass Italien die genannte Maßnahme weder am Tag des Erlasses des Gesetzesdekrets Nr. 80, noch am Tag des Erlasses des Gesetzesdekrets Nr. 93 bei ihr angemeldet hat. Die Kommission ist deshalb der Ansicht, dass Italien mit der Gewährung der fraglichen Beihilfe rechtswidrig gehandelt und gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag verstoßen hat.

7.3. **Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt**

(84) Da die Kommission die fragliche Maßnahme als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag betrachtet, ist zu prüfen, ob sie aufgrund der in Absatz 2 und 3 dieses Artikels vorgesehenen Ausnahmen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Begünstigte der fraglichen Beihilfe im Luftverkehrssektor tätig ist.

(85) Die Kommission stellt fest, dass die in Artikel 87 Absatz 2 EG-Vertrag vorgesehenen Ausnahmen für Beihilfen sozialer Art an einzelne Verbraucher, Beihilfen zur Beseitigung von durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstandenen Schäden sowie Beihilfen für die Wirtschaft bestimmter Gebiete der Bundesrepublik Deutschland im vorliegenden Fall nicht anwendbar sind.

(86) Da die fragliche Beihilfe weder ein Vorhaben von gemeinsamem europäischen Interesse darstellt noch auf die Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben Italiens abzielt, fällt sie auch nicht unter die in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe b vorgesehene Ausnahmeregelung. Ebenso wenig ist sie zur Förderung der Kultur und der Erhaltung des kulturellen Erbes gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe d EG-Vertrag bestimmt.

(87) Hinsichtlich der in Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag vorgesehenen Ausnahme, nach der Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige zulässig sind, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, kann die Kommission keine Anhaltspunkte dafür finden, dass die fragliche Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist. Keine der diesbezüglichen Ausnahmeregelungen, die in den Leitlinien der Kommission für die Anwendung der Artikel 92 und 93 EG-Vertrag sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr ([39]), ergänzt durch die Mitteilung der Kommission über gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen ([40]), vorgesehen sind, erscheinen auf den vorliegenden Fall anwendbar.

(88) Im Übrigen hat die Kommission zwar in Ausnahmefällen bestimmte Betriebsbeihilfen im Luftverkehrssektor auf der Grundlage der im Jahr 2000 geänderten ([41]) Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung von 1998 für Luftverkehrsunternehmen genehmigt, die von Gebieten in äußerster Randlage aus betrieben werden, um Mehrkosten auszugleichen, die aus den ständigen Nachteilen der in Artikel 299 Absatz 2 EG-Vertrag genannten Gebiete erwachsen, doch kommt auch diese Ausnahme im vorliegenden Fall nicht in Betracht.

(89) Hinsichtlich der oben genannten Ausnahmen stellt die Kommission fest, dass die italienischen Behörden in ihren Schreiben auch nicht geltend gemacht haben, das diese Ausnahmen im vorliegenden Fall anwendbar wären.

(90) Zu dem von den italienischen Behörden vorgebrachten Argument, wonach es aus Gründen der öffentlichen Ordnung und der territorialen Kontinuität notwendig gewesen sei, die von Alitalia erbrachten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu garantieren, stellt die Kommission fest, dass diese nicht weiter ausgeführte Behauptung allein nicht ausreicht, um die Beihilfe als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar einzustufen.

(91) Die Kommission geht davon aus, dass die fragliche Beihilfemaßnahme in Anwendung der Leitlinien von 2004 nicht als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar eingestuft werden kann. Alitalia kann zwar als ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne dieser Leitlinien eingestuft werden, jedoch sind im vorliegenden Fall die anderen kumulativen Voraussetzungen nicht erfüllt, um das fragliche Darlehen als Rettungsbeihilfe anzusehen.

([39]) ABl. C 350 vom 10.12.1994, S. 5.
([40]) ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.
([41]) ABl. C 258 vom 9.9.2000, S. 5.

(92) Wie die Kommission erstens dazu feststellt, haben die italienischen Behörden nicht nachgewiesen, dass die fragliche Maßnahme keine unannehmbaren Austrahlungseffekte in anderen Mitgliedstaaten verursacht hat ([42]). Die italienischen Behörden haben diesbezüglich lediglich geltend gemacht, dass der Privatisierungsprozess und in diesem Zusammenhang die Gewährung des fraglichen Darlehens ein Prozess von allgemeinem Charakter sei und die genannte Maßnahme Alitalia nicht in die Lage versetze, Wettbewerbsstrategien umzusetzen. Die italienischen Behörden haben aber keineswegs akute soziale Gründe dargelegt, die die Gewährung des fraglichen Maßnahme rechtfertigen könnten.

(93) Zweitens haben die italienischen Behörden keine Zusage gemacht, innerhalb von höchstens sechs Monaten nach Anwendung der Maßnahme entweder einen Umstrukturierungsplan oder einen Liquidationsplan vorzulegen oder den Nachweis der vollständigen Rückzahlung des Darlehens zu erbringen ([43]). Die italienischen Behörden verweisen in ihren Schreiben sowohl auf einen bestehenden Umstrukturierungsplan als auch auf einen bestehenden Zeitplan für die Rückzahlung des fraglichen Darlehens. Einerseits kann die Kommission allein aufgrund der Behauptung der italienischen Behörden, dass die Aufstellung eines Umstrukturierungsplans Teil des 2006 begonnenen Prozesses zur Privatisierung Alitalias sei, nicht davon ausgehen, dass sie eine förmliche Zusage für die Übermittlung eines wirksamen Plans zur Umstrukturierung des Unternehmens innerhalb von sechs Monaten nach Gewährung des Darlehens erhalten hat.

(94) Andererseits ist der angebliche Zeitplan für die Rückzahlung des Darlehens, der im oben genannten Gesetzesdekret Nr. 93 erwähnt werde, kaum besser geeignet, die Kommission zu dem Schluss zu führen, dass die Voraussetzung von Ziffer 25 Buchstabe c der Leitlinien von 2004 erfüllt sind. Die Tatsache, dass das fragliche Darlehen so rasch wie möglich zwischen dem dreißigsten Tag nach Übertragung des Eigenkapitals Alitalias und dem 31. Dezember 2008 zurückzuzahlen ist, lässt nicht den Schluss zu, dass sich die italienischen Behörden verpflichtet hätten, innerhalb von sechs Wochen nach der Gewährung des Darlehens durch das Gesetzesdekret Nr. 80, d. h. spätestens am 23. Oktober 2008, den Nachweis der vollständigen Rückzahlung zu erbringen.

(95) Jedenfalls lassen die italienischen Behörden außer Acht, dass gemäß Artikel 4 Absatz 4 des Gesetzesdekrets Nr. 93 der fragliche Darlehensbetrag im Falle einer Liquidierung des Unternehmens erst nach Befriedigung aller anderen Gläubiger gesamtschuldnerisch und im Verhältnis zum Eigenkapital zurückgezahlt wird, wodurch in diesem Fall jede Aussicht auf eine Rückzahlung in Frage gestellt ist. Die Erwähnung der Möglichkeit einer Liquidierung des Unternehmens in diesem Dekret kann im Übrigen nicht als Zusage Italiens betrachtet werden, innerhalb von höchstens sechs Monaten nach Anwendung der Maßnahme einen Liquidationsplan vorzulegen.

([42]) Siehe Ziffer 25 Buchstabe b der Leitlinien von 2004.
([43]) Siehe Ziffer 25 Buchstabe c der Leitlinien von 2004.

(96) Drittens haben die italienischen Behörden auch nicht nachgewiesen, dass die Höhe der fraglichen Beihilfe für den Erhalt des Unternehmens gerechtfertigt war [Ziffer 25 Buchstabe d der Leitlinien von 2004]. Sie erklärten in ihren Schreiben lediglich, dass der Gesamtbetrag der Maßnahme zugunsten Alitalias unbedingt notwendig und angemessen gewesen sei, um das Ziel des Fortbestands des Unternehmens und der Erhaltung seines Vermögens zu erreichen. Die Beschreibung der finanziellen Lage des Unternehmens lässt in diesem Zusammenhang entgegen den Behauptungen der italienischen Behörden in ihrem Schreiben an die Kommission vom 30. Mai 2008 eine solche Schlussfolgerung nicht zu.

(97) Viertens kann keinesfalls davon ausgegangen werden, dass die Regel der Einmaligkeit der Beihilfe ([44]) von Alitalia eingehalten wurde, und zwar unabhängig davon, ob es sich um eine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe handelt. Nach den Leitlinien von 2004 gilt nämlich, dass die Kommission keine weiteren Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen genehmigt, wenn das Unternehmen in der Vergangenheit bereits eine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe erhalten hat und seit der Gewährung der Rettungsbeihilfe bzw. seit dem Abschluss des Umstrukturierungszeitraums oder seit der Einstellung der Durchführung des Plans weniger als zehn Jahre vergangen sind.

(98) Alitalia kam aber bereits in den Genuss einer Umstrukturierungsbeihilfe, die von der Kommission mit ihrer Entscheidung vom 18. Juli 2001 ([45]) genehmigt wurde, sowie einer Rettungsbeihilfe in Form einer staatlichen Bürgschaft für einen Überbrückungskredit in Höhe von 400 Mio. EUR, die von der Kommission per Beschluss vom 20. Juli 2004 ([46]) gebilligt wurde. Da seit der Gewährung dieser letzten Beihilfe noch keine zehn Jahre vergangen sind, hätte Alitalia die hier in Rede stehende Beihilfe nicht gewährt werden dürfen.

(99) Allerdings sehen die Leitlinien von 2004 auch Ausnahmen von dieser Regel der einmaligen Gewährung vor. Einerseits stellt die Kommission jedoch fest, dass die Voraussetzungen von Ziffer 73 Buchstabe a oder b im vorliegenden Fall nicht erfüllt sind. Die italienischen Behörden haben übrigens auch nicht geltend gemacht, dass diese Ausnahmen im vorliegenden Fall anwendbar wären.

(100) Andererseits hält die Kommission auch die Ausnahme in Bezug auf das Vorliegen außergewöhnlicher und unvorhersehbarer Umstände, die das Unternehmen nicht zu vertreten hat, die in Ziffer 73 Buchstabe c der Leitlinien von 2004 vorgesehen ist, im vorliegenden Fall nicht für anwendbar.

(101) Es ist daran zu erinnern, dass sich Alitalia seit mehreren Jahren wiederholt in finanziellen Schwierigkeiten befand, weshalb die Schwierigkeiten des Unternehmen, aufgrund deren die fragliche Maßnahme gewährt wurde, wohl kaum als außergewöhnliche, unvorhersehbare und vom Unternehmen nicht zu vertretende Umstände betrachtet werden können.

([44]) Siehe Abschnitt 3.1.1 Ziffer 25 Buchstabe e und Abschnitt 3.3 der Leitlinien von 2004.
([45]) Entscheidung der Kommission vom 18. Juli 2001 (siehe obigen Erwägungsgrund 47).
([46]) Beschluss der Kommission vom 20. Juli 2004 (siehe obigen Erwägungsgrund 47).

(102) In diesem Zusammenhang ist auf die Beschreibung der finanziellen Lage Alitalias zu verweisen, wie sie in der Entscheidung der Kommission vom 18. Juli 2001, im Beschluss der Kommission vom 20. Juli 2004 und in der Entscheidung der Kommission vom 7. Juni 2005 dargelegt wurde, in denen die seit 1997 schwierige und seit 2001 besorgniserregende Lage des Unternehmens festgestellt wurde ([47]). Die sehr schwierige finanzielle Lage Alitalias zum Zeitpunkt der Gewährung der fraglichen Maßnahme belegt im Übrigen das Scheitern des der Kommission 2004 vorgelegten Umstrukturierungsplans, der Gegenstand der Entscheidung vom 7. Juni 2005 gewesen war ([48]).

(103) Ferner belegen auch die Alitalia von den italienischen Behörden in den letzten Jahren gewährten Unterschützungsmaßnahmen das wiederholte Auftreten solcher finanziellen Schwierigkeiten (siehe Abschnitt 7) ([49]).

(104) Diesbezüglich kann die besonders schwierige finanzielle Lage, in der sich Alitalia seit vielen Jahren befindet, auch nicht mit der äußerst schwierigen konjunkturellen Lage des Luftverkehrssektors, die insbesondere im Zusammenhang mit dem Anstieg des Erdölpreises im ersten Halbjahr 2008 steht, erklärt werden. Laut dem bereits erwähnten Gesetzesdekret Nr. 80 vom 23. April wurde das Darlehen wegen der finanziellen Lage des Unternehmens und seines unmittelbaren Liquiditätsbedarfs gewährt, während das Gesetzesdekret Nr. 93 aufgrund der weiteren Verschlechterung der finanziellen Lage des Unternehmens erlassen wurde und es ihm ermöglichen sollte, seinen Wert zu bewahren und dadurch die Aufrechterhaltung seines Betriebs sicherzustellen ([50]).

(105) Die aktuelle konjunkturelle Entwicklung trägt zwar zweifellos dazu bei, die Schwierigkeiten Alitalias noch zu verstärken, Tatsache ist aber, dass diese wirtschaftlichen Schwierigkeiten bereits zuvor bestanden und diese Konjunkturentwicklung überdies den gesamten Luftverkehr beeinträchtigt.

(106) Folglich ist eine Abweichung von dem in den Leitlinien von 2004 verankerten Grundsatz der einmaligen Beihilfe unter den hier vorliegenden Bedingungen nicht gerechtfertigt.

(107) Diese Analyse kann auch nicht durch eine Berufung Italiens auf die Bull-Entscheidung in Frage gestellt werden.

(108) In jener Entscheidung vertrat die Kommission die Ansicht, dass unter den besonderen Umständen des vorliegenden Falls das Kriterium der einmaligen Beihilfe („one time, last time“) einer Genehmigung der von Frankreich angemeldeten Beihilfe nicht im Wege stand, obwohl die Frist von 10 Jahren bis zur Gewährung einer neuen Umstrukturierungsbeihilfe noch nicht abgelaufen war. Wie die Kommission in dieser Entscheidung erläuterte, war der Grundgedanke des Prinzips der einmaligen Beihilfe, nämlich jede missbräuchliche Förderung zu verhindern, respektiert worden, denn Frankreich hatte Bull nicht künstlich am Leben erhalten, obwohl das Unternehmen immer wieder vor den gleichen Schwierigkeiten stand.

(109) Hierzu ist jedoch anzumerken, dass für das Unternehmen Bull die Leitlinien von 1999 ([51]) und nicht wie im hier vorliegenden Fall die von 2004 galten. Im Gegensatz zu den Leitlinien von 1999 sehen die Leitlinien von 2004 aber vor, dass bei der Anwendung des Grundsatzes der einmaligen Beihilfe auf eine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe nicht vorherige Umstrukturierungsbeihilfen, sondern auch dem betreffenden Unternehmen gewährte Rettungsbeihilfen zu berücksichtigen sind. Ferner stellt die Kommission fest, dass sich aus den Leitlinien von 2004 folgende Regelung ergibt: Um zu verhindern, dass Unternehmen, die nur mit wiederholter staatlicher Unterstützung überleben können, missbräuchlich gefördert werden, dürfen Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfen nur ein einziges Mal gewährt werden (siehe Ziffer 72).

([47]) So heißt es in der Entscheidung vom 18. Juli 2001: „Trotz der stetigen Verbesserungen bei den Änderungen des Plans im Februar und Juni 1997, die der Kommission am 26. Juni 1997 mitgeteilt wurden, erscheint Alitalia als Unternehmen mit sehr hohem Risiko. Dabei ist Folgendes zu berücksichtigen: […] Das Unternehmen befindet sich in einer finanziell äußerst schwierigen und prekären Situation. Nur durch die Erhöhung des Kapitals um 1 000 Mrd. ITL im Juni 1996 konnte Alitalia den Konkurs vermeiden, da sein Eigenkapital Anfang 1996 praktisch auf Null zurückgegangen und es hoch verschuldet war. Eine derart unausgewogene Finanzstruktur des Unternehmens kann für sich genommen einen marktwirtschaftlich handelnden Anleger angesichts der Größe des Unternehmens und der Höhe der beabsichtigten Investition von dem Vorhaben abhalten.“ Ferner ergibt sich aus dem Beschluss vom 20. Juli 2004, dass die Lage Alitalias seit 2001 weiter besorgniserregend war, dass als Zeichen seiner zunehmend prekären Lage am Morgen des 4. Mai 2004 nach einem Kursverfall um 15 % auf 0,1995 EUR der Handel mit den Aktien des Unternehmens ausgesetzt wurde sowie dass Alitalias Rechnungsprüfer eine Verschlechterung der finanziellen Lage Alitalias festgestellt und erklärt hatten, dass diese finanzielle Lage neue Lösungen einschließlich der Liquidierung notwendig mache, falls keine einschneidenden und angemessenen Maßnahmen ergriffen würden. Siehe schließlich auch die in der Entscheidung vom 7. Juni 2005 enthaltene Schilderung der Lage des Unternehmens im Juli 2004.

([48]) Dieser der Kommission 2004 vorgelegte Umstrukturierungsplan sah „ab 2008 eine jährliche Verbesserung des Betriebsergebnisses von rund 1 Mrd. EUR vor, wovon 200 Mio. EUR durch die Erhöhung des ‚load factor‘ und rund 770 Mio. EUR durch die im Plan vorgesehenen Maßnahmen bewirkt werden. Die wesentlichsten Verbesserungen sollen dabei durch Kostendegressionen bei den Anschaffungen sowie eine Senkung der betrieblichen Aufwendungen und Personalkosten erzielt werden“ (siehe Erwägungsgrund 203 der Entscheidung vom 7. Juni 2005).

([49]) In den Leitlinien von 2004 heißt es hierzu: „Wird schließlich eine Rettungsbeihilfe einem Unternehmen gewährt, das bereits eine Umstrukturierungsbeihilfe erhalten hat, so ist davon auszugehen, dass die Schwierigkeiten des begünstigten Unternehmens wiederholt auftreten und wiederholte staatliche Intervention den Wettbewerb entgegen dem gemeinsamen Interesse verzerrt. Ein derartiges wiederholtes staatliches Eingreifen in diesem Sinne sollte daher nicht zulässig sein.“ (Ziffer 72 am Ende).

([50]) Siehe Erwägungsgrund 57.

([51]) Siehe Fußnote 9 der erwähnten Bull-Entscheidung.

(110) Im Gegensatz zu den besonderen Umständen des Falls Bull ([52]) hängen überdies die Schwierigkeiten Alitalias, aufgrund deren die fragliche Maßnahme gewährt wurde, wie bereits festgestellt, nicht mit der ungünstigen Konjunkturentwicklung des Luftverkehrssektors zusammen. Außerdem handelt es sich — wie die Beschreibung der finanziellen Lage Alitalias seit 1997 belegt — um die gleiche Art von Schwierigkeiten wie sie das Unternehmen zuvor bereits hatte (siehe Erwägungsgründe 57 und 58), die sich im Gegensatz zur Sachlage des Falls Bull ([53]) mehrfach wiederholt haben.

(111) Schließlich hatte Alitalia im Gegensatz zu den Ausführungen der Kommission in der Bull-Entscheidung ([54]) schon sowohl eine Umstrukturierungsbeihilfe als auch eine Rettungsbeihilfe in Form einer staatlichen Bürgschaft erhalten, wobei die Frist seit der Gewährung dieser Beihilfen nicht annähernd erreicht worden ist.

(112) Daraus folgt, dass selbst wenn die kumulativen Voraussetzungen der Leitlinien von 2004 erfüllt wären und das fragliche Darlehen als Rettungsbeihilfe betrachtet werden könnte, was nicht der Fall ist, im vorliegenden Fall der Grundsatz der einmaligen Beihilfe nicht eingehalten wurde und auch keine der Ausnahmen, die in Ziffer 73 der genannten Leitlinien vorgesehen sind, anwendbar ist.

(113) All diese Erwägungen führen zu dem Schluss, dass die Beihilfemaßnahme nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

7.4. **Rückforderung der Beihilfe**

(114) Die Kommission weist darauf hin, dass gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags [jetzt Artikel 88 EG-Vertrag] ([55]) alle Beihilfen, die rechtswidrig gewährt wurden und nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind, vom Begünstigten zurückgefordert werden müssen.

(115) Da die fragliche Maßnahme Alitalia widerrechtlich gewährt wurde und mit dem Gemeinsamen Markt nicht vereinbar ist, muss sie von dem Unternehmen zurückgefordert werden ([56]).

(116) Die Kommission bekräftigt, dass angesichts der ernsten finanziellen Schwierigkeiten Alitalias und der mit der Gewährung der fraglichen Maßnahme verknüpften Bedingungen ein privater Kapitalgeber dem Unternehmen überhaupt kein Darlehen gewährt hätte und schon gar kein Darlehen, dessen Betrag dem Eigenkapital des Unternehmens zuzuführen ist. Somit kommt die Kommission unter Berücksichtigung der Art der fraglichen Beihilfemaßnahme und der Umstände ihrer Gewährung zu dem Schluss, dass der Gesamtbetrag des Darlehens zurückzufordern ist.

(117) Bei dieser Rückforderung sind außerdem die Zinsen zu berücksichtigen, die seit dem Zeitpunkt, ab dem die fragliche Beihilfe dem Unternehmen zur Verfügung stand, angefallen, nämlich vom 22. April 2008 bis zur tatsächlichen Rückzahlung ([57]).

7.5. **Schlussfolgerung**

(118) Die Kommission stellt fest, dass Italien die Beihilfemaßnahme in Form eines Darlehens an Alitalia in Höhe von 300 Mio. EUR, dessen Betrag dem Eigenkapital des Unternehmens zugeführt werden kann, widerrechtlich und unter Verletzung des Artikels 88 Absatz 3 EG-Vertrag durchgeführt hat.

(119) Italien muss daher alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um diese Beihilfe, die mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar ist, zurückzufordern. Die Rückforderung ist gegenüber dem Begünstigen, Alitalia, geltend zu machen —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Das Darlehen in Höhe von 300 Mio. EUR, das Italien unter Verletzung von Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag dem Unternehmen Alitalia gewährt hat und das dessen Eigenkapital zuzuordnen ist, ist mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar.

Artikel 2

(1) Italien muss die in Artikel 1 genannte Beihilfe vom Begünstigten zurückfordern.

(2) Der Rückforderungsbetrag wird ab dem Zeitpunkt, zu dem die Beihilfe dem Begünstigten zur Verfügung gestellt wurde, bis zu ihrer tatsächlichen Rückzahlung verzinst.

([52]) Siehe Erwägungsgrund 71 der erwähnten Bull-Entscheidung.
([53]) Siehe Erwägungsgrund 73 der erwähnten Bull-Entscheidung.
([54]) Siehe Erwägungsgrund 74 der erwähnten Bull-Entscheidung.
([55]) ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.
([56]) Hierzu möchte die Kommission anmerken, dass die Voraussetzungen, die es ihr ermöglicht hätten, eine Entscheidung zu erlassen, mit der Italien verpflichtet worden wäre, schon vor Erlass der vorliegenden Entscheidung das fragliche Darlehen vorläufig zurückzufordern, nicht erfüllt waren, weil insbesondere eine ernste Gefahr eines erheblichen und nicht wiedergutzumachenden Schadens für einen Wettbewerber Alitalias nicht nachgewiesen worden war (siehe Artikel 11 Absatz 2 der erwähnten Verordnung (EG) Nr. 659/1999).
([57]) Siehe Artikel 14 Absatz 2 der erwähnten Verordnung (EG) Nr. 659/1999 und die obigen Erwägungsgründe 80, 83 und 113.

(3) Die Zinsen werden gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 ([58]) und gemäß der Verordnung (EG) Nr. 271/2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 ([59]) nach der Zinseszinsformel berechnet.

Artikel 3

(1) Die in Artikel 1 genannte Beihilfe wird sofort und tatsächlich zurückgefordert.

(2) Italien stellt sicher, dass diese Entscheidung binnen vier Monaten nach ihrer Bekanntgabe umgesetzt wird.

Artikel 4

(1) Italien übermittelt der Kommission binnen zwei Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung die folgenden Informationen:

a) Gesamtbetrag der Rückforderung (Hauptforderung und Zinsen);

b) ausführliche Beschreibung der bereits getroffenen und der geplanten Maßnahmen zur Umsetzung dieser Entscheidung;

c) die Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass der Begünstigte zur Rückzahlung der Beihilfe aufgefordert wurde.

(2) Italien unterrichtet die Kommission über den Fortgang seiner Maßnahmen zur Umsetzung dieser Entscheidung, bis die Rückzahlung der in Artikel 1 genannten Beihilfe abgeschlossen ist. Auf Anfrage der Kommission legt Italien unverzüglich alle Informationen über die zur Umsetzung dieser Entscheidung getroffenen und geplanten Maßnahmen vor. Ferner übermittelt Italien ausführliche Angaben über die vom Begünstigten bereits zurückgezahlte Beihilfebeträge und Zinsen.

Artikel 5

Diese Entscheidung ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 12. November 2008

Für die Kommission
Antonio TAJANI
Vizepräsident

([58]) ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1.
([59]) ABl. L 82 vom 25.3.2008, S. 1.

ANHANG

Liste der Beteiligten, die der Kommission nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag Stellungnahmen übermittelt haben

1. Sterling Airlines A/S
2. British Airways Plc
3. Ryanair
4. Neos SpA
5. European Travel Agents' and Tour Operators' Associations und Guild of European Business Travel Agents