II

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση δεν είναι υποχρεωτική)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 12ης Νοεμβρίου 2008

σχετικά με το δάνειο 300 εκατ. ευρώ που χορήγησε η Ιταλία στην εταιρεία Alitalia C 26/08 (ex NN 31/08)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2008) 6743]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2009/155/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα [1] και έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Κατά τη διάρκεια συσκέψεως που πραγματοποιήθηκε στις 23 Απριλίου 2008, οι ιταλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι το ιταλικό υπουργικό συμβούλιο ενέκρινε στις 22 Απριλίου 2008 τη χορήγηση δανείου 300 εκατ. ευρώ στην εταιρεία Alitalia με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 80, της 23ης Απριλίου 2008 [2].

(2) Δεδομένου ότι δεν έλαβε κοινοποίηση από τις ιταλικές αρχές προγενέστερα της απόφασης χορήγησης του εν λόγω δανείου, η Επιτροπή, με επιστολή της 24ης Απριλίου 2008 (με τα στοιχεία D/422119), ζήτησε από τις τελευταίες να επιβεβαιώσουν την ύπαρξη του εν λόγω δανείου, να υποβάλουν στην περίπτωση αυτήν κάθε χρήσιμη πληροφορία που θα μπορούσε να επιτρέψει την αξιολόγηση ενός τέτοιου μέτρου με γνώμονα τα άρθρα 87 και 88 της συνθήκης, καθώς και να αναστείλουν τη χορήγηση του εν λόγω δανείου και να ενημερώσουν την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που λήφθηκαν για τη συμμόρφωση τους με την υποχρέωση αυτή που υπέχουν δυνάμει του άρθρου 88, παράγραφος 2 της συνθήκης.

(3) Με την εν λόγω επιστολή, η Επιτροπή υπενθύμισε επίσης στις ιταλικές αρχές την υποχρέωσή τους να προβαίνουν σε κοινοποίηση κάθε σχεδίου που αποσκοπεί να θεσπίσει ή να τροποποιήσει ενισχύσεις και να μην εφαρμόσουν το σχεδιαζόμενο μέτρο πριν η διαδικασία εξέτασης της Επιτροπής του μέτρου αυτού καταλήξει στην έκδοση τελικής απόφασης.

(4) Με επιστολή της 7ης Μαΐου 2008, οι ιταλικές αρχές ζήτησαν παράταση της προθεσμίας που είχε καθοριστεί προκειμένου να απαντήσουν στην επιστολή της Επιτροπής της 24ης Απριλίου 2008, αίτημα στο οποίο η Επιτροπή ανταποκρίθηκε με επιστολή της 8ης Μαΐου 2008 (D/423186) ζητώντας από τις ιταλικές αρχές να απαντήσουν μέχρι τις 30 Μαΐου 2008.

(5) Με επιστολή της 30ής Μαΐου 2008, οι ιταλικές αρχές απάντησαν στην επιστολή της Επιτροπής της 24ης Απριλίου 2008. Στην εν λόγω επιστολή, οι ιταλικές αρχές ενημέρωσαν, μεταξύ άλλων, την Επιτροπή για την έκδοση, στις 27 Μαΐου 2008, του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 93 [3] που προέβλεπε τη δυνατότητα για την Alitalia να καταλογίσει το προαναφερθέν δάνειο στα ίδια κεφάλαιά της.

[1] ΕΕ C 184 της 22.7.2008, σ. 34.

[2] Decreto-legge nº 80, Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (GU Nº 97 del 24/04/2008).

[3] Decreto-legge nº 93, Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie (GU Nº 127 del 28/05/2008).

(6) Παράλληλα, κατατέθηκαν στην Επιτροπή αρκετές καταγγελίες, ιδίως από διάφορες αεροπορικές εταιρείες, προκειμένου να καταγγελθεί η χορήγηση από την ιταλική κυβέρνηση του δανείου 300 εκατ. ευρώ στην εταιρεία Alitalia.

(7) Με επιστολή της 12ης Ιουνίου 2008 (D/203822), η Επιτροπή κοινοποίησε στις ιταλικές αρχές την απόφασή της, της 11ης Ιουνίου 2008, να κινήσει την επίσημη διαδικασία εξέτασης κατ' εφαρμογή του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης. Με την απόφαση αυτή, η Επιτροπή καλούσε την Ιταλία και τα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους μέσα σε ταχθείσα προθεσμία. Η εν λόγω απόφαση δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [4].

(8) Με επιστολή της 12ης Ιουλίου 2008 (A/509783), οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν τις παρατηρήσεις τους στην Επιτροπή. Η Επιτροπή παρέλαβε επίσης τις παρατηρήσεις 5 ενδιαφερόμενων μερών, τις οποίες διαβίβασε στις ιταλικές αρχές με επιστολή της 3ης Σεπτεμβρίου 2008 (D/433031). Ο κατάλογος των εν λόγω ενδιαφερόμενων μερών παρατίθεται σε παράρτημα της παρούσας απόφασης.

(9) Οι ιταλικές αρχές δεν σχολίασαν τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

(10) Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης της 23ης Απριλίου 2008, οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή το προαναφερόμενο νομοθετικό διάταγμα αριθ. 80, με το οποίο χορηγείται δάνειο του ιταλικού κράτους, ύψους 300 εκατ. ευρώ, στην Alitalia, εταιρεία που του ανήκει σε ποσοστό 49,9 %.

(11) Σύμφωνα με τις αιτιολογικές σκέψεις του εν λόγω νομοθετικού διατάγματος:

«Έχοντας υπόψη την οικονομική κατάσταση της Alitalia […], όπως αυτή παρατηρήθηκε μέσα από τις πληροφορίες που δόθηκαν στην αγορά, και το ρόλο της ως μεταφορέα που διασφαλίζει το μεγαλύτερο μέρος της δημόσιας υπηρεσίας αεροπορικών μεταφορών στις συνδέσεις μεταξύ της εθνικής επικράτειας και των χωρών που δεν ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και στις αρτηρίες διακίνησης, από και προς τις εν λόγω συνδέσεις, επιβατών και εμπορευμάτων περιφερειακών κέντρων·

[Έχοντας λάβει] υπόψη την έκτακτη και επείγουσα ανάγκη να διασφαλιστεί, για λόγους δημόσιας τάξης και εδαφικής συνέχειας, η εν λόγω δημόσια υπηρεσία αεροπορικών μεταφορών μέσω της παραχώρησης από το κράτος στην Alitalia […] βραχυπρόθεσμου δανείου, υπό τους όρους της αγοράς και με διάρκεια που είναι αυστηρά απαραίτητη ώστε να μην διακυβευθεί η επιχειρησιακή συνέχεια εν αναμονή της εγκαθίδρυσης της νέας διακυβέρνησης, καθιστώντας την ικανή να αναλάβει, με πλήρεις εξουσίες, τις προκριθείσες πρωτοβουλίες για την ανασύσταση και την ολοκλήρωση της διαδικασίας αποκρατικοποίησης της εταιρείας.»

(12) Το πρώτο άρθρο του εν λόγω νομοθετικού διατάγματος επιτρέπει, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι άμεσες ανάγκες ρευστότητας, τη χορήγηση στην Alitalia δανείου 300 εκατ. ευρώ, το οποίο πρέπει να εξοφληθεί το συντομότερο δυνατό μεταξύ της τριακοστής ημέρας από την εκποίηση του μετοχικού κεφαλαίου της και της 31ης Δεκεμβρίου 2008. Το άρθρο προβλέπει, επίσης, ότι το εν λόγω δάνειο επιβαρύνεται με επιτόκιο ίσο με το επιτόκιο αναφοράς που έχει υιοθετήσει η Επιτροπή και, μάλιστα, έως την 30ή Ιουνίου 2008, με το επιτόκιο που υποδεικνύεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τα τρέχοντα επιτόκια αναφοράς, προεξόφλησης και ανάκτησης των παράνομων κρατικών ενισχύσεων για τα 25 κράτη μέλη που ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 2008 [5] και, από την 1η Ιουλίου 2008, με το επιτόκιο που υποδεικνύεται στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης [6].

(13) Με επιστολή της 30ής Μαΐου 2008, οι ιταλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι η ιταλική κυβέρνηση προέβλεψε, με το προαναφερθέν ν. δ. αριθ. 93, τη δυνατότητα για την Alitalia να καταλογίσει το ποσό του καταβληθέντος δανείου στα ίδια κεφάλαιά της, προκειμένου να καλύψει τις ζημίες της (βλέπε άρθρο 4, παράγραφος 3, του εν λόγω ν. δ.). Η δυνατότητα αυτή έχει σκοπό να επιτρέψει στην εταιρεία να διατηρήσει την αξία του κεφαλαίου της προκειμένου να αποφευχθεί, λόγω των ζημιών, η μείωση του μετοχικού κεφαλαίου και των αποθεματικών κάτω από το νόμιμο όριο και, ως εκ τούτου, να μην κινηθεί η διαδικασία λόγω αφερεγγυότητας («procedura concorsuale»), ώστε να παραμείνει ανοιχτή και αξιόπιστη μια προοπτική ιδιωτικοποίησης.

(14) Οι λεπτομέρειες αποπληρωμής του δανείου όπως διατυπώνονται στο νομοθετικό διάταγμα αριθ. 80 εξακολουθούν να ισχύουν στο πλαίσιο του ν. δ. αριθ. 93,εξαιρουμένου του επιτοκίου του δανείου, το οποίο προσαυξάνεται κατά 1 % (βλέπε άρθρο 4, παράγραφοι 1 και 2 του ν. δ. αριθ. 93) και του ότι, σε ενδεχόμενη εκκαθάριση της εταιρείας, το εν λόγω ποσό θα αποπληρωθεί μόνο έπειτα από την ικανοποίηση όλων των άλλων πιστωτών, αλληλεγγύως και αναλογικά προς το εταιρικό κεφάλαιο (βλέπε άρθρο 4, παράγραφος 4, του ν. δ. αριθ. 93).

[4] ΕΕ C 184 της 22.7.2008, σ. 34.

[5] ΕΕ C 14 της 19.1.2008, σ. 6.

[6] ΕΕ C 319 της 29.12.2007, σ. 6.

3. ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

(15) Στην απόφασή της 11ης Ιουνίου 2008, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το εν λόγω μέτρο συνίσταται σε δάνειο που χορηγήθηκε από το ιταλικό κράτος, του οποίου το ποσό μπορεί να καταλογισθεί στα ίδια κεφάλαια της Alitalia ([7]) (στο εξής «το μέτρο»).

(16) Αναφορικά με το χαρακτηρισμό του εν λόγω μέτρου ως ενίσχυσης, η Επιτροπή γνωστοποίησε τις αμφιβολίες της κατά πόσον το ιταλικό κράτος, χορηγώντας στην Alitalia το εν λόγω μέτρο, συμπεριφέρθηκε ως ενήμερος μέτοχος ακολουθώντας μια πολιτική διαρθρωτική, συνολική ή τομεακή, με γνώμονα τις προοπτικές ακόμα πιο μακροπρόθεσμης απόδοσης των επενδύσεων από εκείνες ενός κανονικού επενδυτή.

(17) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή εκτίμησε μεταξύ άλλων, βάσει των πληροφοριών που διέθετε, ότι το εν λόγω μέτρο, όποια κι αν είναι η χρήση των αντίστοιχων κεφαλαίων, παρέχει στην Alitalia ένα οικονομικό πλεονέκτημα που δεν θα είχε υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς. Η εκτίμηση αυτή βασίστηκε στην οικονομική κατάσταση της εταιρείας και στους όρους και περιστάσεις υπό τους οποίους θεσπίστηκε το εξεταζόμενο μέτρο.

(18) Η Επιτροπή γνωστοποίησε επίσης τις αμφιβολίες της ως προς το συμβιβάσιμο του μέτρου με την ενιαία αγορά. Εκτίμησε σχετικά, μεταξύ άλλων, βάσει των πληροφοριών που διέθετε σε εκείνο το στάδιο της διαδικασίας, ότι το εν λόγω μέτρο δεν μπορεί να χαρακτηρισθεί συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά κατ' εφαρμογή των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων (στο εξής, «οι κατευθυντήριες γραμμές του 2004») ([8]). Υπενθύμισε, εξάλλου, ότι η Alitalia είχε ήδη επωφεληθεί ενισχύσεων αναδιάρθρωσης και διάσωσης.

(19) Η Επιτροπή αποφάσισε, κατά συνέπεια, να κινήσει την επίσημη διαδικασία εξέτασης προκειμένου να λυθούν οι αμφιβολίες της αναφορικά με το χαρακτηρισμό του εν λόγω καθεστώτος ως κρατικής ενίσχυσης και κατά πόσον αυτό είναι συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΙΤΑΛΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

(20) Στο πλαίσιο των παρατηρήσεών τους, οι ιταλικές αρχές υποστηρίζουν ότι το εν λόγω μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

(21) Θεωρούν σχετικά ότι το ιταλικό κράτος ενήργησε με την ιδιότητα του μετόχου, έχοντας ως στόχο να διασφαλίσει στην επιχείρηση στην οποία συμμετέχει, τους απαραίτητους οικονομικούς πόρους προκειμένου να αντιμετωπίσει, βραχυπρόθεσμα, τις ανάγκες της σε ρευστό. Το δάνειο απλού μετόχου που χορήγησε η Ιταλία αποτελεί επομένως απλή ενδιάμεση χρηματοδότηση που στόχο έχει να αξιοποιήσει τη συμμετοχή του κράτους, χρηματοδότηση που θα έδινε ένας ενήμερος μέτοχος ακολουθώντας μια πολιτική διαρθρωτική, συνολική ή τομεακή, με γνώμονα τις προοπτικές ακόμα πιο μακροπρόθεσμης απόδοσης των επενδύσεων από τις προοπτικές ενός απλού επενδυτή. Στο πλαίσιο αυτό, τα εφαρμοζόμενα επιτόκια όφειλαν να συνάδουν με τη φύση και τους σκοπούς μιας εταιρικής χρηματοδότησης. Αν και τις περισσότερες φορές διακρίνεται από μη επαχθή χαρακτηριστικά, η εν λόγω χρηματοδότηση θα μπορούσε να χαρακτηρισθεί στην προκειμένη περίπτωση επαχθής, δεδομένης της ιδιότητας του δανειστή και του καθορισμού του επιτοκίου σε ένα επίπεδο που να επιτρέπει άμεση και επαρκή οικονομική αποζημίωση του κεφαλαίου.

(22) Όσον αφορά τον ισχυρισμό της Επιτροπής σύμφωνα με τον οποίο οι αμφιβολίες περί τη φύση του εν λόγω μέτρου ως ενίσχυσης εντείνονται από το γεγονός ότι το μέτρο αυτό υιοθετήθηκε ταυτόχρονα με την απόσυρση προσφοράς εξαγοράς που έγινε στην Alitalia στις 14 Μαρτίου 2008 καθώς και από την έλλειψη επίδειξης «συγκεκριμένων και άμεσων προοπτικών εξαγοράς της Alitalia από άλλον επενδυτή», η Ιταλία υπενθυμίζει ότι οι αιτίες που δεν επέτρεψαν την ολοκλήρωση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης με τον όμιλο Air France-KLM έχουν ήδη διευκρινισθεί. Κατά τις ιταλικές αρχές, η μη ολοκλήρωση της διαδικασίας αυτής πάντως δεν αντετίθετο με οποιοδήποτε σχέδιο ιδιωτικοποίησης, μέσα σε ένα πλαίσιο που αξιοποιούνται τα περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας με ταυτόχρονη διατήρηση της υπολειμματικής της αξίας υπέρ των μετόχων.

(23) Επιπλέον, οι μετά τις 30 Μαΐου 2008 εξελίξεις, αφήνουν να διαφανεί ότι η οδός αυτή μπορεί ακόμα να ακολουθηθεί σε λογικά πλαίσια. Οι ιταλικές αρχές παραπέμπουν σχετικά στο συμβόλαιο που υπεγράφη στις 9 και 10 Ιουνίου 2008, με το οποίο η Alitalia εμπιστεύτηκε στην Intesa Sanpaolo SpA (στο εξής, «Intesa Sanpaolo») το καθήκον να προωθήσει και να ερευνήσει μια προσφορά που κατατέθηκε στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, με την ιδιότητά του ως μετόχου της Alitalia, και στην Alitalia, προκειμένου ένας ή περισσότεροι βιομηχανικοί ή οικονομικοί επενδυτές που ενδιαφέρονται να συμμετέχουν στην εξυγίανση, την ανάπτυξη και την ανάκαμψη της Alitalia, μέσω ιδίως της κεφαλαιοποίησής της, να αναλάβουν σταθερά τον έλεγχο της εταιρείας. Η εν λόγω υπό εκτέλεση εντολή έχει διάρκεια 60 ημερών, με δυνατότητα παράτασης 30 ημερών αιτήσει της εταιρείας.

(24) Επικουρικά, οι ιταλικές αρχές υποστηρίζουν ότι το μέτρο είναι, σε κάθε περίπτωση, συμβατό με την κοινή αγορά δυνάμει των κατευθυντήριων γραμμών του 2004.

([7]) Το μέτρο που αναφέρεται στην παρούσα απόφαση βασίζεται στα προαναφερόμενα νομοθετικά διατάγματα αριθ. 80 και αριθ. 93.

([8]) ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

(25) Πράγματι, πρώτον, η Alitalia αποτελεί προβληματική επιχείρηση σύμφωνα με το περιεχόμενο των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών. Δεύτερον, το εν λόγω μέτρο αποτελεί αναστρέψιμη διαδικασία, τηρώντας ως εκ τούτου την απαίτηση των κατευθυντήριων γραμμών του 2004, κατά την οποία οι ενισχύσεις διάσωσης πρέπει να συνιστούν μορφές υποστήριξης σαφώς προσωρινής και δεν πρέπει να αποτελούν διαρθρωτικά μέτρα.

(26) Τρίτον, η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της εταιρείας και το εν λόγω μέτρο που υιοθετήθηκε για την ολοκλήρωση της διαδικασία αυτής είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου 25, στοιχείο β), των κατευθυντήριων γραμμών του 2004. Το δάνειο των 300 εκατ. ευρώ εγγυάται απλώς τη βιωσιμότητα της εταιρείας χωρίς, ωστόσο, να επιτρέπει την υλοποίηση ανταγωνιστικών πολιτικών στην αγορά αεροπορικών μεταφορών, ικανών να επιφέρουν υποθετικά οικονομικά επακόλουθα.

(27) Τέταρτον, όσον αφορά τη διατύπωση της Επιτροπής κατά την οποία «το κράτος δεν δεσμεύτηκε να διαβιβάσει, το αργότερο εντός έξι μηνών από την εφαρμογή του μέτρου, ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης» ([9]) [παράγραφος 25, στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2004], οι ιταλικές αρχές αντιτάσσουν ότι η επεξεργασία του σχεδίου εντάσσεται στο πλαίσιο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης της εταιρείας, γεγονός που η Ιταλία είχε σαφώς θέσει υπόψη της Επιτροπής με την επιστολή της 30ής Μαΐου 2008. Στο πλαίσιο αυτό, οι ιταλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι, στην εναλλακτική υπόθεση πλήρους επιστροφής του δανείου, το ν. δ. αριθ. 93 ορίζει ότι η αποπληρωμή πρέπει απαραιτήτως να γίνει το συντομότερο δυνατό μεταξύ της τριακοστής ημέρας από την ημερομηνία μεταβίβασης του συνόλου του μεριδίου μετοχικού κεφαλαίου που κατέχει το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, δηλαδή από την πραγματική απώλεια του ελέγχου, και της 31ης Δεκεμβρίου 2008. Εξ αυτού συνάγουν ότι παρουσιάστηκε όντως χρονοδιάγραμμα ήδη από τη στιγμή της υιοθέτησης του αμφισβητούμενου μέτρου και ότι το μέτρο αυτό ικανοποιεί εν προκειμένω σε ουσιώδη βαθμό τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών του 2004.

(28) Πέμπτον, σύμφωνα με τους όρους της παραγράφου 25, στοιχείο δ), των κατευθυντήριων γραμμών του 2004, η χορήγηση του εν λόγω δανείου ήταν απαραίτητη λόγω της άμεσων αναγκών της εταιρείας σε ρευστό, απόρροια των αντικειμενικών οικονομικών δυσχερειών, τις οποίες είχε εξάλλου αναγνωρίσει και η Επιτροπή με την απόφαση της 11ης Ιουνίου 2008 (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 18 έως 20 της εν λόγω απόφασης). Οι ιταλικές αρχές υπενθυμίζουν σχετικά ότι το δάνειο αποσκοπεί μόνο στο να εγγυηθεί βραχυπρόθεσμα τη βιωσιμότητα και τα περιουσιακά στοιχεία της Alitalia προκειμένου να επιτευχθεί η διαδικασία ιδιωτικοποίησης. Το συνολικό ποσό της παρέμβασης των 300 εκατ. ευρώ είναι αυστηρά αναγκαίο και αναλογικό για την ολοκλήρωση των εν λόγω σκοπών, όπως καταδεικνύεται εξάλλου και από την παρουσίαση της οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κατάστασης της εταιρείας από την Ιταλία στην επιστολή της προς την Επιτροπή, της 30ής Μαΐου 2008 (βλέπε σελίδες 6 έως 9).

([9]) Απόφαση της Επιτροπής της 11ης Ιουνίου 2008, προαναφερθείσα, αιτιολογική σκέψη 7.

(29) Τέλος, έκτον, η εφαρμογή της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης, που διατυπώνεται στην παράγραφο 25, στοιχείο ε), των κατευθυντήριων γραμμών του 2004, δεν διακυβεύεται υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες.

(30) Αν και η Alitalia έχει ήδη λάβει ενίσχυση αναδιάρθρωσης, που συνοδευόταν από ένα σχέδιο εξυγίανσης για την περίοδο 1996-2000, καθώς και μια ενίσχυση διάσωσης το 2004, θα μπορούσε να εξαιρεθεί από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης. Οι ιταλικές αρχές παραπέμπουν, εν προκειμένω, στην απόφαση της Επιτροπής της 1ης Δεκεμβρίου 2004 σχετικά με την κρατική ενίσχυση που η Γαλλία σκοπεύει να θέσει σε εφαρμογή προς όφελος της εταιρείας Bull ([10]) (στο εξής, η «απόφαση Bull»).

(31) Υπενθυμίζουν ότι η εφαρμογή της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης αποσκοπεί στο να αποφευχθούν επαναλαμβανόμενες δημόσιες παρεμβάσεις προς όφελος ορισμένων επιχειρήσεων που περιορίζονται στο να «διατηρήσουν την υφιστάμενη κατάσταση αναβάλλοντας το αναπόφευκτο και μετακυλώντας, εντωμεταξύ, τα βιομηχανικά και κοινωνικά προβλήματα σε άλλους αποτελεσματικότερους παραγωγούς ή σε άλλα κράτη μέλη» (παράγραφος 72 των κατευθυντήριων γραμμών του 2004). Εντούτοις, η δυνατότητα εξαίρεσης από την εφαρμογή της εν λόγω αρχής, εναπόκειται στην αναγνώριση της ύπαρξης περιπτώσεων όπου τα στοιχεία αυτά δεν είναι επαληθεύσιμα, και η συσσώρευση ενισχύσεων που χορηγούνται σε ορισμένη χρονική περίοδο στον ίδιο δικαιούχο δεν επαρκεί ώστε να θεωρηθεί ότι η επιχείρηση «επιβιώνει αποκλειστικά χάρη στην επαναλαμβανόμενη κρατική υποστήριξη» (παράγραφος 72 των προσανατολισμών)

(32) Εν προκειμένω, η ιδιωτικοποίηση της εταιρείας, η οποία παραμένει δυνατή και αξιόπιστη διέξοδος, θα μπορούσε να επιφέρει με την υλοποίησή της αληθινή ρήξη σε σχέση με την υπάρχουσα κατάσταση στη βιομηχανική διαχείριση της Alitalia, που θα τεθεί υπό νέα όργανα ελέγχου, και θα μπορούσε να επαναφέρει αποτελεσματικά την αποδοτικότητα της εταιρείας χάρη στις οικονομικές συνεισφορές των μελών της νέας εταιρείας. Οι ιταλικές αρχές εκτιμούν επίσης ότι το σύνολο των εξωγενών και απρόοπτων παραγόντων που παρέτειναν τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Alitalia μπορούν αναμφίβολα να συνιστούν εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις, για τις οποίες δεν ευθύνεται η επιχείρηση, δυνάμει της παραγράφου 73 των κατευθυντήριων γραμμών του 2004.

5. ΣΧΟΛΙΑ ΤΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(33) Πέντε ενδιαφερόμενα μέρη διαβίβασαν τις παρατηρήσεις τους στην Επιτροπή, κατ' εφαρμογή του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης. Ο κατάλογος των εν λόγω ενδιαφερόμενων μερών περιλαμβάνεται σε παράρτημα της παρούσας απόφασης.

(34) Όσον αφορά, αφενός το ζήτημα του χαρακτηρισμού του εν λόγω μέτρου ως ενίσχυσης, τέσσερα ενδιαφερόμενα μέρη υποστηρίζουν τη θέση της Επιτροπής, θεωρώντας ότι το εν λόγω μέτρο αποτελεί ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

([10]) ΕΕ L 342 της 24.12.2005, σ. 81.

(35) Η British Airways (BA) και η Sterling Airlines επισημαίνουν ότι, ελλείψει του εν λόγου μέτρου, η Alitalia θα πτώχευε σύμφωνα με την ιταλική νομοθεσία. Η Alitalia θα έχανε, ως εκ τούτου, το πιστοποιητικό της αερομεταφορέα κατ' εφαρμογή των κανονισμών της πολιτικής αεροπορίας και θα έπρεπε, συνεπώς, να παύσει τη λειτουργία της.

(36) Η Neos υποστηρίζει στο πλαίσιο αυτό ότι, αναφορικά με το επιτόκιο που εφαρμόζεται στο εν λόγω μέτρο για την αποπληρωμή του, η προσαύξηση των 100 μονάδων βάσης ως προς το επιτόκιο αναφοράς δεν έχει σε καμία περίπτωση χαρακτήρα πρόληψης από τους κινδύνους που διατρέχουν οι ιταλικές αρχές με τη χορήγηση του εν λόγω μέτρου. Η Neos συμμερίζεται επίσης την εκτίμηση της Επιτροπής στην απόφασή της της 11ης Ιουνίου 2008 σχετικά με την απουσία προοπτικής ιδιωτικοποίησης της Alitalia κατά το χρόνο χορήγησης του εν λόγω μέτρου. Η κατάσταση αυτή επιβεβαιώθηκε πράγματι από τις ισχυρές εντάσεις που υπήρχαν, στη διάρκεια του Αυγούστου, μεταξύ του Υπουργείου Οικονομικών της Ιταλίας και του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας αναφορικά με τη «συνέχεια της επιχείρησης» και την έγκριση των εξαμηνιαίων λογαριασμών της τελευταίας.

(37) Οι BA και Sterling Airlines υπενθυμίζουν ότι η Alitalia υπήρξε ο αποδέκτης παρόμοιων μέτρων στο παρελθόν. Η Ryanair λυπάται από την πλευρά της που η Επιτροπή περιόρισε στο εν λόγω μέτρο το πεδίο της επίσημης διαδικασίας εξέτασης που κίνησε στις 11 Ιουνίου 2008, δεδομένου ότι η Alitalia, κατά τη γνώμη της, επωφελήθηκε και άλλων παράνομων κρατικών ενισχύσεων από τον Νοέμβριο του 2005. Η ανάλυση των υπόλοιπων αυτών μέτρων θα ενίσχυε την ανάλυση κατά την οποία ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα συναινούσε, κάτω από τις συγκεκριμένες συνθήκες, στη χορήγηση του εν λόγω μέτρου.

(38) Τόσο η Neos όσο και η Ryanair καταγγέλλουν τη στρέβλωση του ανταγωνισμού λόγω της υποστήριξης της Ιταλίας στην Alitalia εδώ και πολλά χρόνια.

(39) Όσον αφορά, αφετέρου, το συμβιβάσιμο του εν λόγω μέτρου με την κοινή αγορά, η BA εκτιμά ότι το εν λόγω μέτρο συνιστά ενίσχυση διάσωσης και θα έπρεπε επομένως να πληροί τα κριτήρια που διατυπώνονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2004. Όμως, η ενίσχυση δεν κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή πριν από την εφαρμογή της και δεν πληροί τα κριτήρια των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών.

(40) Η BA εκτιμά, σχετικά, ότι το παρόν μέτρο δεν θα μπορούσε να χορηγηθεί χωρίς να παραβιαστεί η αρχή των κατευθυντήριων γραμμών περί μη επανάληψης (εφάπαξ ενίσχυση)[παράγραφος 25, στοιχείο ε), των κατευθυντήριων γραμμών του 2004], καθώς η Alitalia έχει ήδη λάβει ενίσχυση αναδιάρθρωση η οποία έχει εγκριθεί από την Επιτροπή. Η BA προσθέτει ότι η εξαίρεση από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης της παραγράφου 73 των κατευθυντήριων γραμμών δεν εφαρμόζεται εν προκειμένω, καθώς η Alitalia δεν χρειάστηκε να αντιμετωπίσει απρόβλεπτες περιστάσεις που δεν μπορούν να της καταλογισθούν. Στο πλαίσιο αυτό, η BA και η Sterling Airlines διευκρινίζουν ότι η πολύ δύσκολη τρέχουσα συγκυρία για τον τομέα των αερομεταφορών, που συνδέεται κυρίως με την αύξηση της τιμής του πετρελαίου, επηρεάζει το σύνολο των φορέων του τομέα. Η BA συνάγει ότι το επιχείρημα αυτό δεν θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί βάσιμα από την Alitalia προκειμένου να εξαιρεθεί από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης των κατευθυντήριων γραμμών του 2004. Η ανάγκη χρηματοδότησης της εταιρείας οφείλεται στην ανικανότητά της να αναδιαρθρωθεί με προοπτική μείωσης των εσωτερικών της στοιχείων κόστους, και τούτο παρά τις κρατικές ενισχύσεις τις οποίες είχε ήδη λάβει.

(41) Επιπλέον, κατά την BA, το εν λόγω μέτρο δεν αποτελεί ενίσχυση ρευστότητας υπό τη μορφή εγγυήσεων δανείου ή χορήγησης δανείων, αλλά παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά εισφοράς σε κεφάλαιο που εγγυάται στην ιταλική κυβέρνηση τον πραγματικό έλεγχο της εταιρείας [παράγραφος 25, στοιχείο α), των κατευθυντήριων γραμμών του 2004].

(42) Αναφορικά με την προϋπόθεση των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 που αφορά στην ύπαρξη σοβαρών κοινωνικών λόγων, η BA υπογραμμίζει ότι η αφερεγγυότητα της Alitalia δεν είναι φύσεως ικανής να επιφέρει σοβαρές διαταραχές εις βάρος των επιβατών, δεδομένης της παρουσίας ανταγωνιστών τόσο στις εθνικές γραμμές όσο και στις διεθνείς πτήσεις. Όσον αφορά τα αρνητικά επακόλουθα για τους ανταγωνιστές της, αυτά ήταν απόρροια της διατήρησης της Alitalia στην αγορά παρά τις οικονομικές της δυσχέρειες, της αύξησης του αριθμού των γραμμών της, ιδίως από τη Ρώμη και το Μιλάνο προς το Λος Άντζελες, καθώς και της μείωσης των ναύλων της. Οι εν λόγω εμπορικές επιλογές δεν είναι εύλογες δεδομένης της οικονομικής της κατάστασης και καταδεικνύουν τη θέλησή της να αυξήσει το μερίδιό της στην αγορά απέναντι σε ανταγωνιστές στους οποίους δεν χορηγούνται κρατικές ενισχύσεις [παράγραφος 25, στοιχείο β), των κατευθυντήριων γραμμών του 2004].

(43) Εξάλλου, το εν λόγω μέτρο δεν χορηγήθηκε στην Alitalia για περιορισμένη περίοδο έξι μηνών, όπως ορίζουν οι κατευθυντήριες γραμμές του 2004 [παράγραφος 25, στοιχείο γ].

(44) Τέλος, η BA υποστηρίζει ότι με την εμπορική αυτή πολιτική που χαρακτηρίζεται από την ανάληψη μη ουσιωδών δαπανών, δεν μπορεί να διασφαλισθεί το ότι η εν λόγω ενίσχυση θα περιορισθεί στο απαραίτητο για τη διατήρηση της επιχείρησης ποσό για την περίοδο κατά την οποία η ενίσχυση επιτρέπεται, ποσό που πρέπει ούτως ή άλλως να διαμορφωθεί βάσει των αναγκών της επιχείρησης σε ρευστό λόγω ζημιών [παράγραφος 25, στοιχείο δ), των κατευθυντήριων γραμμών του 2004].

(45) Η Ryanair προσάπτει στην Επιτροπή το ότι δεν έχει ήδη ζητήσει την άμεση αναστολή του εν λόγω μέτρου και ζητά να απαιτηθεί από την Alitalia η άμεση ανάκτηση των 300 εκατ. ευρώ που της χορηγήθηκαν από την Ιταλία. Η Ryanair υπογραμμίζει επίσης ότι, αντίθετα με τους ισχυρισμούς των ιταλικών αρχών, κανένας λόγος δημόσιας τάξης και εδαφικής συνέχειας δεν θα μπορούσε να προβληθεί προκειμένου να δικαιολογηθεί η χορήγηση του εν λόγω μέτρου στην Alitalia. Η Ryanair παραπέμπει σχετικά στη μείωση των μεριδίων αγοράς της Alitalia σε ορισμένες γραμμές.

(46) Οι European Travel Agents' and tour Operators' Associations (ECTAA) και οι Guild European Business Travel Agents (GEBTA) θεωρούν, αντίθετα, ότι αφού το εν λόγω μέτρο αποσκοπεί στην αποφυγή της πτώχευσης της Alitalia, η χορήγησή του έχει το χαρακτήρα προστασίας των καταναλωτών, ελλείψει νομοθεσίας για την προστασία των επιβατών, στην υποθετική περίπτωση πτώχευσης της εταιρείας. Οι ECTAA και GEBTA προσθέτουν ότι η χορήγηση του εν λόγω δανείου αποτελούσε τη μόνη λογική λύση προκειμένου να αποφευχθεί η πτώχευση της Alitalia και να διευκολυνθεί η διαδικασία ιδιωτικοποίησής της. Λαμβάνοντας υπόψη τις προοπτικές ανάκαμψης της εταιρείας που δημοσιεύονται στον Τύπο, η χορήγηση του εν λόγω δανείου δικαιολογείται από οικονομική άποψη, με σκοπό την έναρξη μιας ολοκληρωμένης αναδιάρθρωσης της Alitalia με την προοπτική μελλοντικών κερδών.

6. ΥΠ'ΟΜΝΗΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ALITALIA

(47) Στο παρόν πλαίσιο και με σκοπό την ανάλυση του εν λόγω μέτρου, αρμόζει να υπενθυμίσουμε ότι η Επιτροπή έχει στο παρελθόν εκδώσει, σχετικά με την Alitalia, τις ακόλουθες αποφάσεις:

— Απόφαση της Επιτροπής της 15ης Ιουλίου 1997 σχετικά με την αύξηση του κεφαλαίου της Alitalia [11]: Στα πλαίσια της απόφασης αυτής, η Επιτροπή θεώρησε ότι η αύξηση του κεφαλαίου της Alitalia υπό μορφή εισφοράς κεφαλαίου ύψους 2 750 δισεκατ. ιταλικών λιρών αποτελεί, υπό τον όρο τήρησης ορισμένων δεσμεύσεων, κρατική ενίσχυση συμβατή με την κοινή αγορά κατ' εφαρμογή του άρθρου 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ), της συνθήκης.

— Απόφαση της Επιτροπής της 18ης Ιουλίου 2001 σχετικά με την αύξηση του κεφαλαίου της Alitalia [12]: Καθώς η απόφαση της 15ης Ιουλίου 1997 ακυρώθηκε από το Πρωτοδικείο [13], η Επιτροπή εξέδωσε νέα απόφαση σχετικά με την ίδια αύξηση κεφαλαίου. Στα πλαίσια της απόφασης αυτής, η Επιτροπή κατέληξε στο ίδιο συμπέρασμα με εκείνο της απόφασης της 15ης Ιουλίου 1997, ότι δηλαδή η αύξηση κεφαλαίου της Alitalia συνιστούσε κρατική ενίσχυση συμβατή με την κοινή αγορά [14].

— Απόφαση της Επιτροπής της 19ης Ιουνίου 2002, C 54/96 και N 318/02 – Τρίτη δόση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης προς όφελος της εταιρείας Alitalia, εγκριθείσα από την Επιτροπή στις 18 Ιουλίου 2001 και νέα αύξηση κεφαλαίου ύψους 1,4 δισεκατ. ευρώ [15]: με την απόφαση αυτή, η Επιτροπή ενέκρινε την προαναφερθείσα τρίτη δόση (129 εκατ. ευρώ) και θεώρησε ότι η νέα αύξηση κεφαλαίου δεν αποτελεί ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, της συνθήκης.

— Απόφαση της Επιτροπής της 20ής Ιουλίου 2004, N 279/04 – Επείγοντα μέτρα για την αναδιάρθρωση και την ανάκαμψη της Alitalia (ενίσχυση διάσωσης) [16]: Η Επιτροπή επέτρεψε με την απόφαση αυτή μια ενίσχυση διάσωσης υπό τη μορφή εγγύησης από το δημόσιο ενός ενδιάμεσου δανείου 400 εκατ. ευρώ [17].

— Απόφαση 2006/176/ΕΚ της Επιτροπής, της 7ης Ιουνίου 2005, σχετικά με το επιχειρηματικό σχέδιο αναδιάρθρωσης της Alitalia [18]: Στα πλαίσια της απόφασης αυτής, η Επιτροπή θεώρησε ότι τα εν λόγω μέτρα δεν αποτελούσαν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, της συνθήκης.

7. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 87, ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1, ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ

(48) Σε συνέχεια της επίσημης διαδικασίας εξέτασης που κινήθηκε βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης και λαμβάνοντας υπόψη τα επιχειρήματα που παρουσιάστηκαν εν προκειμένω από τις ιταλικές αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη, η Επιτροπή εκτιμά ότι το εν λόγω μέτρο, δηλαδή το δάνειο που χορηγήθηκε στην Alitalia του οποίου το ποσό των 300 εκατ. ευρώ μπορεί να καταλογισθεί στα ίδια κεφάλαια της εταιρείας, αποτελεί κρατική ενίσχυση μη συμβατή με την ενιαία αγορά κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1, της συνθήκης και παράνομη κατά την έννοια του άρθρου 88, παράγραφος 3, της συνθήκης.

7.1. 'Υπαρξη κρατικής ενίσχυσης

(49) Βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».

(50) Ο χαρακτηρισμός ενός εθνικού μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης προϋποθέτει να πληρούνται οι ακόλουθοι σωρευτικοί όροι: 1) με το σχετικό μέτρο παρέχεται ένα πλεονέκτημα μέσω κρατικών πόρων, 2) το εν λόγω πλεονέκτημα είναι επιλεκτικό, και 3) το εν λόγω μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και δύναται να επηρεάσει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές [19].

(51) Επαρκεί να παρατεθούν οι αιτίες που επιτρέπουν στην Επιτροπή να θεωρεί, στο παρόν στάδιο, ότι το εν λόγω μέτρο ικανοποιεί τους αθροιστικούς αυτούς όρους.

[11] ΕΕ L 322 της 25.11.1997, σ. 44.
[12] ΕΕ L 271 της 12.10.2001, σ. 28.
[13] Απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 2000, Alitalia κατά Επιτροπής, Τ-296/97, Συλλογή σ. II-3871.
[14] Η προσφυγή της Alitalia κατά της απόφασης της Επιτροπής της 18ης Ιουλίου 2001 απορρίφθηκε από το Πρωτοδικείο με την απόφαση της 9ης Ιουλίου 2008, Alitalia κατά Επιτροπής, Τ-301/01 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στη Συλλογή).
[15] ΕΕ C 239 της 4.10.2002, σ. 2.
[16] ΕΕ C 125 της 24.5.2005, σ. 7.
[17] Η Air One άσκησε προσφυγή ακυρώσεως της εν λόγω απόφασης η οποία εκκρεμεί προς το παρόν ενώπιον του Πρωτοδικείου (υπόθεση Τ-344/02).
[18] ΕΕ L 69 της 8.3.2006, σ. 1.
[19] Βλέπε, για παράδειγμα, την απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Ιανουαρίου 2006, Ministero dell'Economia e delle Finance κατά Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, Συλλογή σ. I-289, σκέψη 129).

7.1.1. *Σχετικά με την ύπαρξη πλεονεκτήματος που παρασχέθηκε μέσω κρατικών πόρων*

(52) Αρμόζει, αφενός, να επισημανθεί ότι το εν λόγω μέτρο αποτελεί δάνειο, του οποίου το ποσό μπορεί να καταλογισθεί στα ίδια κεφάλαια της Alitalia ([20]), το οποίο χορηγήθηκε κατευθείαν στην τελευταία από το ιταλικό κράτος και συνεπώς περιλαμβάνει τη μεταφορά κρατικών πόρων. Επιπλέον, το εν λόγω μέτρο αποδίδεται στο ιταλικό κράτος, εφόσον η απόφαση χορήγησης του εν λόγω δανείου υιοθετήθηκε από το ιταλικό υπουργικό συμβούλιο στις 22 Απριλίου 2008, όπως συμπληρώθηκε από το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 93 της 27ης Μαΐου 2008.

(53) Αναφορικά, αφετέρου, με την ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος, πρέπει να εκτιμηθεί κατά πόσον, υπό παρόμοιες συνθήκες, ένας ιδιώτης επενδυτής θα υποχρεούτο ενδεχομένως να προβεί σε εισφορά κεφαλαίου, παρόμοια με αυτήν της προκειμένης περίπτωσης. Το Δικαστήριο διευκρίνισε, σχετικά, ότι εάν η συμπεριφορά του ιδιώτη επενδυτή, με την οποία πρέπει να συγκριθεί η παρέμβαση του δημόσιου επενδυτή που επιδιώκει στόχους οικονομικής πολιτικής, δεν είναι απαραιτήτως εκείνη του απλού επενδυτή, ο οποίος τοποθετεί κεφάλαια, περισσότερο ή λιγότερο βραχυπρόθεσμα, με στόχο την αξιοποίησή τους, και πρέπει, τουλάχιστον, να είναι εκείνη μιας ιδιωτικής εταιρείας συμμετοχής ή μιας ιδιωτικής ομάδας επιχειρήσεων που ακολουθεί μια πολιτική διαρθρωτική, συνολική ή τομεακή, με γνώμονα τις προοπτικές πιο μακροπρόθεσμης απόδοσης ([21]).

(54) Το Δικαστήριο έκρινε επίσης ότι ένας ιδιώτης εταίρος μπορεί κάλλιστα να συνεισφέρει το απαραίτητο κεφάλαιο για τη διασφάλιση της επιβίωσης μιας επιχείρησης που αντιμετωπίζει παροδικές δυσχέρειες, που όμως θα πρέπει να είναι σε θέση, κατά περίπτωση, έπειτα από αναδιάρθρωση, να ξαναγίνει προσοδοφόρα. Εντούτοις, όταν οι εισφορές σε κεφάλαιο δημόσιου επενδυτή στερούνται κάθε προοπτικής κερδοφορίας, ακόμα και μακροπρόθεσμα, αυτές οι εισφορές πρέπει να θεωρούνται ως ενισχύσεις, κατά την έννοια του άρθρου 87 της συνθήκης ([22]).

(55) Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, πρέπει να αξιολογηθούν τόσο η ύπαρξη όσο και η σημασία μιας ενίσχυσης, λαμβάνοντας υπόψη την επικρατούσα κατάσταση τη στιγμή της χορήγησής της ([23]).

(56) Στην προκειμένη περίπτωση, πρέπει να ληφθούν υπόψη, με σκοπό την εφαρμογή του κριτηρίου του ιδιώτη επενδυτή και των προαναφερθέντων αρχών, η οικονομική κατάσταση της Alitalia και τα χαρακτηριστικά της εν λόγω κρατικής παρέμβασης.

7.1.1.1. Οικονομική κατάσταση της Alitalia

(57) Σχετικά με την οικονομική κατάσταση της Alitalia, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ήταν ιδιαιτέρως επισφαλής κατά το χρόνο χορήγησης του επίμαχου δανείου και έκδοσης του νομοθετικού διατάγματος (ν. δ.) αριθ. 93. Πράγματι, η Alitalia κατέγραψε συνολικές ζημίες 626 εκατ. ευρώ για το οικονομικό έτος 2006 και 495 εκατ. ευρώ για το οικονομικό έτος 2007 ([24]).

(58) Επιπλέον, βάσει των οικονομικών στοιχείων που δημοσίευσε η επιχείρηση, η Alitalia κατέγραψε απώλεια προ φόρων 214,8 εκατ. ευρώ κατά το πρώτο τρίμηνο του έτους 2008, δηλαδή επιδείνωση κατά 41 % σε σχέση με την ίδια περίοδο του 2007. Εξάλλου, το καθαρό χρέος της Alitalia έφτανε τα 1,36 δισεκατ. ευρώ στις 30 Απριλίου 2008, δηλαδή σημείωνε αύξηση κατά 13 % σε σχέση με το επίπεδο του Δεκεμβρίου 2007. Παράλληλα, η ταμειακή κατάσταση της επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένων των βραχυπρόθεσμων χρηματοδοτικών πιστώσεων, είχε πέσει, στις 30 Απριλίου 2008, στα 174 εκατ. ευρώ, πτώση κατά 53 % σε σχέση με το τέλος Δεκεμβρίου 2007. ([25])

(59) Η κατάσταση αυτή συνάγεται εξίσου με σαφήνεια από το ν. δ. αριθ. 80, στα πλαίσια του οποίου αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι η χορήγηση του εν λόγω δανείου πρέπει να καταστήσει δυνατή την ανόρθωση της εταιρείας και πρέπει να της επιτρέψει να αντιμετωπίσει τις άμεσες ανάγκες της για ρευστό (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 57 και 58 ανωτέρω).

(60) Οι ιταλικές αρχές επεσήμαναν επίσης, στην απάντησή τους προς την Επιτροπή, της 30ής Μαΐου 2008, ότι η έκδοση του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 93 αιτιολογείτο από την επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης της εταιρείας και έχει σκοπό να της επιτρέψει να διατηρήσει την αξία της και συνεπώς να διασφαλίσει τη συνέχιση της δραστηριότητάς της. Ανέφεραν, στο πλαίσιο αυτό, ότι τα ληφθέντα μέτρα αποσκοπούν στο να αποφευχθεί, λόγω των ζημιών, μείωση του μετοχικού κεφαλαίου και των αποθεματικών κάτω από το νόμιμο όριο και, ως εκ τούτου, να μην κινηθεί διαδικασία αφερεγγυότητας («procedura concorsuale») και τεθεί η εταιρεία υπό καθεστώς εκκαθάρισης.

(61) Στις 3 Ιουνίου 2008, οι ιταλικές αρχές εξέδωσαν το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 97 ([26]), το οποίο αναφέρεται επίσης στην οικονομική κατάσταση της Alitalia που περιγράφηκε ανωτέρω και ενισχύει την παρούσα ανάλυση.

([20]) Το μέτρο που αναφέρεται στην παρούσα απόφαση βασίζεται στα νομοθετικά διατάγματα αριθ. 80 και αριθ. 93 που προαναφέρονται.

([21]) Βλέπε, μεταξύ άλλων, την απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Σεπτεμβρίου 1994, Ισπανία κατά Επιτροπής, C-278/92, C-279/92 και C-280/92, Συλλογή σ. I-4103, σκέψεις 20 έως 22.

([22]) Βλέπε, για παράδειγμα, την απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλία κατά Επιτροπής, C-303/88, Συλλογή σ. I-1433, σκέψεις 21 έως 22.

([23]) Βλέπε, για παράδειγμα, την απόφαση του Πρωτοδικείου της 19ης Οκτωβρίου 2005, Freistaat Thüringen κατά Επιτροπής, T-318/00, Συλλογή σ. II-4179, παράγραφος 125.

([24]) Στοιχεία που διαβιβάσθηκαν από τις ιταλικές αρχές στην επιστολή τους προς την Επιτροπή της 30ής Μαΐου 2008.

([25]) Βλέπε την κατάσταση οικονομικού αποτελέσματος που διατίθεται στον ιστότοπο της Alitalia (http://corporate.alitalia.com/en/investors/financial/index.aspx).

([26]) Decreto-legge nº 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 Nº 128 del 3/06/2008).

(62) Το σύνολο των στοιχείων αυτών μας επιτρέπει να θεωρήσουμε ότι η οικονομική κατάσταση της Alitalia ήταν ιδιαιτέρως επισφαλής κατά το χρόνο τόσο της χορήγησης του δανείου των 300 εκατ. ευρώ με το ν. δ. αριθ. 80, όσο και της έκδοσης του ν. δ. αριθ. 93, γεγονός που παραδέχονται εξάλλου οι ιταλικές αρχές στην επιστολή τους προς την Επιτροπή της 30ής Μαΐου 2008. Η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να επισημάνει, ως προς τούτο, ότι η εν λόγω εκτίμηση δεν αμφισβητήθηκε διόλου από τις ιταλικές αρχές στις παρατηρήσεις τους αναφορικά με την επίσημη διαδικασία εξέτασης ([27]).

(63) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή κρίνει επίσης σκόπιμο να υπενθυμίσει ότι η οικονομική κατάσταση της Alitalia έχει επιδεινωθεί από το 1997 και έχει γίνει ιδιαίτερα επισφαλής από το 2001, όπως καταδεικνύεται από την περιγραφή της οικονομικής κατάστασης της εταιρείας στις αποφάσεις της Επιτροπής της 18ης Ιουλίου 2001, της 20ής Ιουλίου 2004 και της 7ης Ιουνίου 2005 (προαναφερθείσες, βλέπε ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 47). Τα κρατικής προέλευσης μέτρα στήριξης, από τα οποία ωφελήθηκε η εταιρεία από το 1997, αποδεικνύουν επαρκώς ότι οι δυσκολίες που συνάντησε η εταιρεία τα τελευταία δέκα χρόνια περίπου, αντιμετωπίστηκαν επανειλημμένα με την παρέμβαση του δημόσιου ως μετόχου.

7.1.1.2. Χαρακτηριστικά της κρατικής παρέμβασης

(64) Σχετικά με τις συνθήκες χορήγησης του εν λόγω μέτρου, η Επιτροπή διαπιστώνει, αρχικά, ότι, κατά το ν. δ. αριθ. 80, το εφαρμοστέο επιτόκιο είναι εκείνο που υποδεικνύεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τα τρέχοντα επιτόκια αναφοράς, προεξόφλησης και ανάκτησης των παράνομων κρατικών ενισχύσεων για τα 25 κράτη μέλη που ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 2008, το επιτόκιο που υποδεικνύεται στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφορικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και των προεξοφλητικών επιτοκίων ([28]). Το επιτόκιο αυτό προσαυξήθηκε κατά 1 % με το ν. δ. αριθ. 93 ([29]).

(65) Ωστόσο, έχει σημασία να επισημανθεί ότι, όσον αφορά την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τα τρέχοντα επιτόκια αναφοράς, προεξόφλησης και ανάκτησης των παράνομων κρατικών ενισχύσεων για τα 25 κράτη μέλη που ισχύουν από την 1η Ιουλίου 2008 ([30]), τα εκεί αναφερόμενα επιτόκια αντιπροσωπεύουν το μέσο επίπεδο των επιτοκίων σε ισχύ στα διαφορετικά κράτη μέλη, για μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα δάνεια (πέντε έως δέκα έτη) που συνοδεύονται από συνήθεις εγγυήσεις. Εντούτοις, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα εν λόγω επιτόκια, ακόμα και με την προσαύξηση του 1 %, δεν μπορούν να θεωρηθούν κατάλληλα όταν πρόκειται για μια επιχείρηση της οποίας η οικονομική κατάσταση είναι ιδιαιτέρως επισφαλής. Εξάλλου, η εν λόγω ανακοίνωση βασίζεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής, του 1997, σχετικά με τη μέθοδο καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης ([31]), στα πλαίσια της οποίας αναφέρεται ότι «το επιτόκιο αναφοράς που καθορίζεται με τον τρόπο αυτό είναι ένα κατώτατο επιτόκιο το οποίο μπορεί να αυξηθεί σε περιπτώσεις ιδιαίτερου κινδύνου (παραδείγματος χάρη, επιχείρηση που αντιμετωπίζει δυσχέρειες, απουσία εγγυήσεων τις οποίες συνήθως απαιτούν οι τράπεζες κ.λπ.). Σε τέτοιες περιπτώσεις, η προσαύξηση μπορεί να ανέλθει σε 400 μονάδες βάσης και σε ακόμη υψηλότερο επίπεδο, εφόσον καμία ιδιωτική τράπεζα δεν θα δέχονταν να χορηγήσει το υπό εξέταση δάνειο». Ωστόσο, η Επιτροπή εκτιμά ότι η προσαύξηση ακόμα και 100 μονάδων βάσης του επιτοκίου αναφοράς, όπως προβλέπεται από το ν. δ. αριθ. 93, δεν λαμβάνει επαρκώς υπόψη την ιδιαιτέρως επισφαλή κατάσταση της Alitalia τη στιγμή χορήγησης του μέτρου.

(66) Όσον αφορά την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης ([32]), αρκεί η διαπίστωση ότι, στο μέτρο που είναι εφαρμοστέα, δεδομένου ότι το δάνειο χορηγήθηκε πριν από την έναρξη ισχύος της και ο χαρακτηρισμός ενός μέτρου ως ενίσχυσης κρίνεται τη στιγμή της χορήγησής του, οι ιταλικές αρχές δεν απάντησαν στις αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφαση της 11ης Ιουνίου 2008. Άρα, οι αμφιβολίες που διατύπωσε η Επιτροπή επί του θέματος παραμένουν.

(67) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί, βάσει των ανωτέρω στοιχείων, ότι ένας ιδιώτης επενδυτής που θα βρισκόταν σε αντίστοιχη κατάσταση με εκείνη του ιταλικού κράτους στην προκειμένη περίπτωση, ακόμα και εάν είχε συναινέσει στη χορήγηση του εν λόγω μέτρου στην Alitalia, δεν θα είχε δεχτεί τον καθορισμό του επιτοκίου, ακόμα και με την προσαύξηση των 100 μονάδων βάσης, σύμφωνα με το εφαρμοστέο επιτόκιο για επιχειρήσεις που παρουσιάζουν ομαλή οικονομική κατάσταση.

(68) Η αξιολόγηση αυτή των εφαρμοστέων επιτοκίων στο εν λόγω μέτρο δεν μπορεί να τεθεί υπό αμφισβήτηση με βάση τους ισχυρισμούς των ιταλικών αρχών στην επιστολή τους της 12ης Ιουλίου 2008. Πράγματι, στα πλαίσια των παρατηρήσεών τους, οι ιταλικές αρχές αρκούνται να δηλώσουν, χωρίς να επαληθεύεται η θέση τους, ότι το ποσό του επιτοκίου καθορίστηκε σε ένα επίπεδο που επιτρέπει την εγγύηση για άμεση και επαρκή απόδοση του χορηγηθέντος κεφαλαίου.

(69) Η Επιτροπή επισημαίνει στη συνέχεια ότι η απόφαση της ιταλικής κυβέρνησης να χορηγήσει το εν λόγω δάνειο ανέκυψε στις 22 Απριλίου 2008, σε συνέχεια της απόσυρσης την ημέρα εκείνη της προσφοράς εξαγοράς της Alitalia από τον όμιλο Air France-KLM ([33]), και ότι η έκδοση του ν. δ. αριθ. 93 αιτιολογείται από την επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης της εταιρείας. Ανεξάρτητα από τους λόγους απόσυρσης της προσφοράς των Air France-KLM, οι οποίοι συνδέονται κυρίως με την οικονομική κατάσταση της Alitalia ([34]), παραμένει το γεγονός ότι η απόφαση χορήγησης του εν λόγω δανείου είναι απευθείας συνεπακόλουθη της απόφασης απόσυρσης.

([27]) Βλέπε παράγραφο 9 της επιστολής των ιταλικών αρχών προς την Επιτροπή της 12ης Ιουλίου 2008.
([28]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 12 ανωτέρω.
([29]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 5 ανωτέρω.
([30]) Προαναφερόμενη στην υποσημείωση αριθ. 5.
([31]) ΕΕ C 273 της 9.9.1997, σ. 3.
([32]) Προαναφερόμενη στην υποσημείωση αριθ. 6.
([33]) Δημόσια προσφορά ανταλλαγής μετοχών υποβλήθηκε στην Alitalia στις 14 Μαρτίου 2008 και εγκρίθηκε στις 16 Μαρτίου από το Διοικητικό της Συμβούλιο.
([34]) Βλέπε την προαναφερθείσα επιστολή των ιταλικών αρχών προς την Επιτροπή της 30ής Μαΐου 2008.

(70) Επί του συγκεκριμένου, ο αστήρικτος ισχυρισμός των ιταλικών αρχών, κατά τον οποίο η μη πραγματοποίηση της πράξεως αυτής δεν αντιτίθετο με ένα σχέδιο ιδιωτικοποίησης, δεν ευσταθεί ελλείψει πειστικών στοιχείων που θα μπορούσαν να αποδείξουν την πραγματική ύπαρξη ενός τέτοιου σχεδίου τη στιγμή χορήγησης του εν λόγω δανείου. Οι απόπειρες ιδιωτικοποίησης της εταιρείας, στις οποίες αναφέρονται οι ιταλικές αρχές στην επιστολή τους της 30ής Μαΐου 2008 και αφορούν την περίοδο από το τέλος του 2006 έως το τέλος του 2007, δεν μπορούν να καταδείξουν την ύπαρξη μιας πραγματικής, εναλλακτικής προοπτικής εξαγοράς τη στιγμή της χορήγησης του εν λόγω μέτρου.

(71) Όσον αφορά την επιστολή του κ. B. Ermolli προς την Alitalia, την οποία γνωστοποίησαν οι ιταλικές αρχές στην επιστολή τους της 30ής Μαΐου 2008 και δείχνει, κατά τη γνώμη τους, το ενδιαφέρον Ιταλών επιχειρηματιών και επενδυτών για την προετοιμασία ενός σχεδίου ανάκαμψης της εταιρείας, δεν μπορεί να θεωρηθεί προοπτική παρόμοιας φύσης ([35]).

(72) Αναφορικά με τις εξελίξεις μετά την 30ή Μαΐου 2008, τις οποίες αναφέρουν οι ιταλικές αρχές στα γραφόμενά τους και, ειδικότερα, το συμβόλαιο που συνήφθη στις 9 και 10 Ιουνίου 2008 μεταξύ Alitalia και Intesa Sanpaolo, αρκεί να υπενθυμίσουμε ότι, για την εκτίμηση του εν λόγω μέτρου, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι συνθήκες που επικρατούσαν τη στιγμή της χορήγησής του. Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το γεγονός ότι η Alitalia εμπιστεύτηκε, τον Ιούνιο του 2008, στην Intesa Sanpaolo το καθήκον να προωθήσει και να ερευνήσει μια λύση ιδιωτικοποίησης της εταιρείας, δεν μπορεί να θεωρηθεί σίγουρη και άμεση προοπτική εξαγοράς της εταιρείας, δεδομένου εξάλλου ότι δεν υπάρχει καμία βεβαιότητα μέχρι σήμερα σχετικά με τις πιθανότητες επιτυχίας της αποστολής που ανέλαβε η Intesa Sanpaolo.

(73) Στο πλαίσιο αυτό εξάλλου, θα πρέπει να επισημανθεί ότι, την εποχή χορήγησης του εν λόγω μέτρου από το ιταλικό κράτος, κανένας ιδιώτης μέτοχος της Alitalia δεν παρενέβη προς υποστήριξή της, ταυτόχρονα με το κράτος, προκειμένου να της δώσει τη δυνατότητα να αντιμετωπίσει την άμεση ανάγκη της για ρευστό.

(74) Η σχεδόν ταυτόχρονη χορήγηση του εν λόγω δανείου από την ιταλική κυβέρνηση με την απόσυρση της προαναφερθείσας προσφοράς εξαγοράς, η απουσία άλλης προοπτικής ανάκαμψης τη στιγμή της χορήγησής του και η απουσία οικονομικής παρέμβασης των ιδιωτών μετόχων της Alitalia συγχρόνως με εκείνη του ιταλικού κράτους, ενισχύουν το συμπέρασμα κατά το οποίο ένας μέτοχος ανάλογου μεγέθους δεν θα είχε συναινέσει στη χορήγηση του δανείου αυτού, λαμβανομένης υπόψη της σοβαρότητας της κατάστασης.

([35]) Κατά το δελτίο τύπου της Alitalia της 13ης Μαΐου 2008, επισημαίνονται τα ακόλουθα: «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) Η Επιτροπή εκτιμά εξάλλου ότι, δεδομένης της ιδιαιτέρως επισφαλούς οικονομικής κατάστασης της Alitalia, ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε συναινέσει στη χορήγηση τέτοιου δανείου και, *πολλώ μάλλον*, ενός δανείου του οποίου το ποσό πρόκειται να καταλογισθεί στα ίδια κεφάλαια της εταιρείας και ο οποίος, ως εκ τούτου, στην υποθετική περίπτωση εκκαθάρισης της εταιρείας, δεν θα αποζημιωνόταν παρά έπειτα από την ικανοποίηση όλων των υπόλοιπων πιστωτών, αλληλεγγύως και κατ' αναλογία του εταιρικού κεφαλαίου (βλέπε άρθρο 4, παράγραφος 4, του ν. δ. αριθ. 93). Η αξιοποίηση του αρχικά χορηγηθέντος δανείου για τη συμπλήρωση του κεφαλαίου της Alitalia, ενισχύει επιπλέον την ανάλυση της Επιτροπής σχετικά με το χαρακτήρα κρατικής ενίσχυσης του εν λόγω μέτρου.

(76) Υπό το φως του συνόλου των προαναφερομένων στοιχείων, η Επιτροπή συνεπώς εκτιμά ότι το ιταλικό κράτος, χορηγώντας στην Alitalia το εν λόγω μέτρο του ποσού των 300 εκατ. ευρώ, δεν συμπεριφέρθηκε ως ενήμερος μέτοχος ακολουθώντας μια πολιτική διαρθρωτική, συνολική ή τομεακή, με γνώμονα τις προοπτικές ακόμα πιο μακροπρόθεσμης απόδοσης των επενδύσεων από εκείνες ενός συνήθους επενδυτή ([36]).

(77) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το εν λόγω μέτρο, ανεξάρτητα από τη χρήση των σχετικών κεφαλαίων, παρέχει στην Alitalia ένα οικονομικό πλεονέκτημα μέσω κρατικών πόρων, το οποίο δεν θα λάμβανε υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς ([37]).

7.1.2. *Σχετικά με τον επιλεκτικό χαρακτήρα του μέτρου*

(78) Η χορήγηση του εν λόγω δανείου παρέχει στην εταιρεία Alitalia ένα οικονομικό πλεονέκτημα, του οποίου είναι αποκλειστικός δικαιούχος. Το εν λόγω μέτρο παρουσιάζει επομένως επιλεκτικό χαρακτήρα.

7.1.3. *Σχετικά με τις συνθήκες επίδρασης στις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές και με τη στρέβλωση του ανταγωνισμού*

(79) Η Επιτροπή θεωρεί ότι το εν λόγω μέτρο επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών εφόσον αφορά μια επιχείρηση της οποίας η δραστηριότητα στις μεταφορές επιδρά από τη φύση της κατευθείαν στις συναλλαγές και καλύπτει πολυάριθμα κράτη μέλη. Επιπλέον, νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό εντός της κοινής αγοράς, αφού αφορά μόνο μία επιχείρηση που βρίσκεται σε ανταγωνιστική θέση σε σχέση με τις άλλες κοινοτικές εταιρείες αερομεταφοράς, όσον αφορά το ευρωπαϊκό της δίκτυο, ιδίως από την έναρξη ισχύος της τρίτης δέσμης απελευθέρωσης των αερομεταφορών, την 1η Ιανουαρίου 1993 ([38]).

([36]) Βλέπε, για παράδειγμα, την απόφαση του Πρωτοδικείου της 15ης Σεπτεμβρίου 1998, Breda Fucine Meridionali κατά Επιτροπής, Τ-126/96 και Τ-127/96, Συλλογή, σ. II-3437, παράγραφος 79.

([37]) Βλέπε, για παράδειγμα, την απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Ιουλίου 1996, SFEI, C-39/94, Συλλογή σ. 3547, παράγραφος 60.

([38]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων και κανονισμός αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών και κανονισμός αριθ. 2409/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών – ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

(80) Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα προαναφερθέντα, η Επιτροπή θεωρεί, βάσει των πληροφοριών που διαθέτει στο παρόν στάδιο, ότι το μέτρο των 300 εκατ. ευρώ που χορηγήθηκε από το ιταλικό κράτος στην Alitalia, συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης.

7.2. **Χαρακτηρισμός του μέτρου ενίσχυσης ως παράνομου μέτρου**

(81) Σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης, τα κράτη μέλη έχουν την υποχρέωση να κοινοποιούν κάθε σχέδιο που αποβλέπει να θεσπίσει ή να τροποποιήσει ενισχύσεις. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δεν δύναται να εφαρμόσει τα σχεδιαζόμενα μέτρο πριν η διαδικασία αυτή καταλήξει σε τελική απόφαση.

(82) Η απόφαση της ιταλικής κυβέρνησης να χορηγήσει το δάνειο των 300 εκατ. ευρώ σημειώθηκε στις 22 Απριλίου 2008 με το ν. δ. αριθ. 80. Τα κεφάλαια τέθηκαν επομένως στη διάθεση της Alitalia την ημερομηνία αυτήν, όπως εξάλλου επιβεβαίωσαν και οι ιταλικές αρχές κατά τη συνεδρίαση με την Επιτροπή στις 23 Απριλίου 2008. Αναφορικά με το ν. δ. αριθ. 93 που προβλέπει τη δυνατότητα να καταλογισθεί το ποσό του δανείου στα ίδια κεφάλαια της εταιρείας, αυτό εκδόθηκε στις 27 Μαΐου 2008.

(83) Εντούτοις, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, ούτε την ημέρα έκδοσης του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 80, ούτε την ημέρα έκδοσης του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 93, το εν λόγω μέτρο δεν της είχε κοινοποιηθεί από την Ιταλία. Η Επιτροπή εκτιμά, επομένως, ότι η Ιταλία ενήργησε παράνομα με τη χορήγηση της εν λόγω ενίσχυσης, κατά παράβαση του άρθρου 88, παράγραφος 3, της συνθήκης.

7.3. **Το συμβιβάσιμο του μέτρου ενίσχυσης με την ενιαία αγορά**

(84) Η Επιτροπή, θεωρώντας ότι το εν λόγω μέτρο αποτελεί κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, πρέπει να εξεταθεί η ενδεχόμενη συμβατότητά του υπό το φως των εξαιρέσεων που προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 3 του εν λόγω άρθρου. Ως προς τούτο, είναι σκόπιμο να υπενθυμίσουμε, ότι ο δικαιούχος του εν λόγω μέτρου ενίσχυσης ανήκει τον τομέα των αερομεταφορών.

(85) Αναφορικά με τις εξαιρέσεις του άρθρου 87, παράγραφος 2, της συνθήκης, σχετικά με τις ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα προς μεμονωμένους καταναλωτές, τις ενισχύσεις για την επανόρθωση ζημιών από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα, καθώς και τις ενισχύσεις προς την οικονομία ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι στερούνται οποιασδήποτε συνάφειας με το παρόν πλαίσιο.

(86) Σχετικά με την εξαίρεση του άρθρου 87 παράγραφος 3, στοιχείο β), της συνθήκης, αρκεί η διαπίστωση ότι το εν λόγω μέτρο ενίσχυσης δεν αποτελεί σημαντικό σχέδιο κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος και δεν αποσκοπεί στην άρση σοβαρής διαταραχής της ιταλικής οικονομίας. Δεν αποσκοπεί επιπλέον στην προώθηση του πολιτισμού και τη διατήρηση της κληρονομιάς κατά την έννοια της εξαίρεσης του άρθρου 87 παράγραφος 3, στοιχείο δ), της συνθήκης.

(87) Η Επιτροπή θεωρεί, αναφορικά με την εξαίρεση του άρθρου 87 παράγραφος 3, στοιχείο γ), της συνθήκης, που επιτρέπει τις ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων δραστηριοτήτων εφόσον δεν αλλοιώνουν τις συναλλαγές κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον, ότι τίποτα δεν επιτρέπει να θεωρηθεί ότι η εν λόγω ενίσχυση είναι συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά. Πράγματι, καμία από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται σχετικά από τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής αναφορικά με την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 61 της συμφωνίας του ΕΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των αερομεταφορών ([39]), όπως αυτές συμπληρώνονται από την ανακοίνωση της Επιτροπής [σχετικά με] τις κοινοτικές κατευθύνσεις για τη χρηματοδότηση των αερολιμένων και τις κρατικές ενισχύσεις σε αεροπορικές εταιρείες για την έναρξη νέων γραμμών με αναχώρηση από περιφερειακούς αερολιμένες ([40]), δεν φαίνεται να μπορεί να εφαρμοστεί στην προκειμένη περίπτωση.

(88) Εξάλλου, παρόλο που η Επιτροπή επέτρεψε, σε έκτακτες περιπτώσεις, ορισμένες λειτουργικές ενισχύσεις στον τομέα των αερομεταφορών βάσει των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα του 1998, όπως αυτές τροποποιήθηκαν το 2000 ([41]), για αεροπορικές γραμμές που λειτουργούν σε εξόχως απόκεντρες περιοχές, και προκειμένου να αντισταθμιστούν οι πρόσθετες δαπάνες που απορρέουν από τα μόνιμα προβλήματα των εν λόγω περιοχών, τα οποία αναγνωρίζονται στο άρθρο 299, παράγραφος 2, της συνθήκης, η εν λόγω εξαίρεση στερείται συνάφειας με το παρόν πλαίσιο.

(89) Αναφορικά με τις προαναφερθείσες εξαιρέσεις, η Επιτροπή οφείλει να διαπιστώσει ότι οι ιταλικές αρχές δεν προέβαλαν, στο πλαίσιο των κειμένων τους, ότι θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στην προκείμενη περίπτωση.

(90) Όσον αφορά το επιχείρημα των ιταλικών αρχών σχετικά με την ανάγκη διασφάλισης, για λόγους δημόσιας τάξης και εδαφικής συνέχειας, της δημόσιας υπηρεσίας που προσφέρει η Alitalia, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι μόνη αυτή η αστήρικτη θέση, δεν επαρκεί ώστε να θεωρηθεί ότι το εν λόγω μέτρο ενίσχυσης είναι συμβατό με την κοινή αγορά.

(91) Τέλος, η Επιτροπή εκτιμά ότι το εν λόγω μέτρο ενίσχυσης δεν μπορεί να χαρακτηρισθεί συμβατό με την κοινή αγορά κατ' εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του 2004. Παρόλο που η Alitalia μπορεί να χαρακτηρισθεί επιχείρηση σε δυσχέρεια κατά την έννοια των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών, οι υπόλοιπες αθροιστικές προϋποθέσεις που θα επέτρεπαν να θεωρηθεί ότι το εν λόγω δάνειο αποτελεί ενίσχυση διάσωσης, δεν πληρούνται εν προκειμένω.

([39]) ΕΕ C 350 της 10.12.1994, σ. 5.
([40]) ΕΕ C 312 της 9.12.2005, σ. 1.
([41]) ΕΕ C 258 της 9.9.2000, σ. 5.

(92) Πράγματι, η Επιτροπή διαπιστώνει, πρώτον, ότι οι ιταλικές αρχές δεν απέδειξαν ότι το εν λόγω μέτρο δεν θα επιφέρει απαράδεκτες συνέπειες σε άλλα κράτη μέλη ([42]). Πράγματι, οι ιταλικές αρχές αρκούνται στο να καταδείξουν, εν προκειμένω, ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης και η χορήγηση, στο πλαίσιο αυτό, του εν λόγω μέτρου αποτελούν διαδικασία γενικού χαρακτήρα, αφού η χορήγηση του εν λόγω μέτρου δεν καθιστά την Alitalia ικανή να υλοποιήσει ανταγωνιστικές πολιτικές. Οι ιταλικές αρχές δεν ανέλυσαν καθόλου τις σοβαρές κοινωνικές αιτίες που θα δικαιολογούσαν τη χορήγηση του εν λόγω μέτρου.

(93) Δεύτερον, οι ιταλικές αρχές δεν δεσμεύθηκαν να διαβιβάσουν μέσα σε προθεσμία το πολύ έξι μηνών από την εφαρμογή του μέτρου είτε ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης, είτε ένα σχέδιο εκκαθάρισης, είτε την απόδειξη της ακέραιας αποπληρωμής του εν λόγω δανείου ([43]). Οι ιταλικές αρχές, στα κείμενά τους, αναφέρονται τόσο στην ύπαρξη σχεδίου αναδιάρθρωσης, όσο και στην ύπαρξη χρονοδιαγράμματος με σκοπό την επιστροφή του εν λόγω χρηματοδοτικού μέτρου. Εντούτοις, αφενός, ο ισχυρισμός των ιταλικών αρχών ότι η προετοιμασία του σχεδίου αναδιάρθρωσης εντάσσεται στο πλαίσιο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης της Alitalia που έχει ξεκινήσει από το 2006, δεν επαρκεί ώστε να θεωρηθεί ότι η Επιτροπή διαθέτει μια επίσημη δέσμευση διαβίβασης ενός αποτελεσματικού σχεδίου αναδιάρθρωσης της εταιρείας μέσα στους έξι μήνες από τη χορήγηση του μέτρου.

(94) Αφετέρου, το υποτιθέμενο χρονοδιάγραμμα αποπληρωμής του δανείου που αναφέρει το προαναφερθέν ν. δ. αριθ. 93, δεν επιτρέπει επίσης στην Επιτροπή να θεωρήσει ότι η προϋπόθεση της παραγράφου 25, στοιχείο γ), των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 πληρούται. Πράγματι, το γεγονός ότι το δάνειο έπρεπε να αποπληρωθεί μέσα στην ελάχιστη δυνατή προθεσμία μεταξύ της τριακοστής ημέρας από την εκχώρηση του εταιρικού κεφαλαίου της Alitalia και την 31η Δεκεμβρίου 2008, δεν επιτρέπει να θεωρηθεί ότι οι ιταλικές αρχές δεσμεύονται να διαβιβάσουν μέσα σε έξι μήνες από τη χορήγηση του μέτρου, με το ν. δ. αριθ. 80, την απόδειξη της πλήρους αποπληρωμής του, δηλαδή το αργότερο μέχρι τις 23 Οκτωβρίου 2008.

(95) Σε κάθε περίπτωση, οι ιταλικές αρχές δεν λαμβάνουν υπόψη τους ότι, στα πλαίσια του άρθρου 4, παράγραφος 4, του ν. δ. αριθ. 93, αναφέρεται ότι, στην υποθετική περίπτωση εκκαθάρισης της εταιρείας, το εν λόγω ποσό δεν θα αποπληρωθεί παρά μόνο μετά την εξόφληση όλων των υπόλοιπων πιστωτών, αλληλεγγύως και αναλογικά ως προς το εταιρικό κεφάλαιο, γεγονός που θέτει σε κίνδυνο στην περίπτωση αυτήν, οποιαδήποτε προοπτική ακόμα και για την απόσβεση. Η αναφορά, στα πλαίσια του εν λόγω διατάγματος, σε υποθετική περίπτωση εκκαθάρισης της εταιρείας, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως δέσμευση της Ιταλίας να διαβιβάσει μέσα σε μέγιστη προθεσμία έξι μηνών από την εφαρμογή του μέτρου ένα σχέδιο εκκαθάρισης.

(96) Τρίτον, οι ιταλικές αρχές δεν κατέδειξαν ότι η εν λόγω ενίσχυση δικαιολογείται ποσοτικά για τη διατήρηση της επιχείρησης [παράγραφος 25, στοιχείο δ), των κατευθυντήριων γραμμών του 2004]. Οι ιταλικές αρχές αρκέστηκαν στο να αναφέρουν στα κείμενά τους ότι το συνολικό ποσό της παρέμβασης προς όφελος της Alitalia ήταν αυστηρά απαραίτητο και αναλογικό προς το στόχο διατήρησης της βιωσιμότητας και των περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας. Στο πλαίσιο αυτό, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς των ιταλικών αρχών, η περιγραφή της οικονομικής κατάστασης της εταιρείας στην επιστολή τους προς την Επιτροπή της 30ής Μαΐου 2008, δεν επιτρέπει να συναχθεί παρόμοιο συμπέρασμα.

(97) Τέταρτον, και σε κάθε περίπτωση, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η προϋπόθεση που αφορά τον κανόνα της εφάπαξ ενίσχυσης ([44]), είτε πρόκειται για ενίσχυση διάσωσης είτε για ενίσχυση αναδιάρθρωσης, τηρήθηκε από την Alitalia. Πράγματι, πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004, εάν μια επιχείρηση έχει ήδη τύχει ενίσχυσης διάσωσης ή αναδιάρθρωσης στο παρελθόν και έχουν μεσολαβήσει λιγότερα από 10 έτη από τη χορήγηση της ενίσχυσης διάσωσης, από την περίοδο ολοκλήρωσης της αναδιάρθρωσης ή από τη λήξη υλοποίησης του σχεδίου, η Επιτροπή δεν επιτρέπει νέα ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης.

(98) Εντούτοις, η Alitalia έχει ήδη τύχει ενίσχυσης αναδιάρθρωσης που εγκρίθηκε από την Επιτροπή με απόφαση της 18ης Ιουλίου 2001 ([45]) καθώς και ενίσχυσης διάσωσης υπό τη μορφή εγγύησης από το κράτους για ενδιάμεσο δάνειο 400 εκατ. ευρώ που εγκρίθηκε από την Επιτροπή με την απόφαση της 20ής Ιουλίου 2004 ([46]). Καθώς δεν έχει μεσολαβήσει διάστημα 10 ετών από τη χορήγηση της τελευταίας ενίσχυσης, η Alitalia δεν μπορεί στη συγκεκριμένη περίπτωση να τύχει της εν λόγω ενίσχυσης.

(99) Αληθεύει, ωστόσο ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του 2004 προβλέπουν εξαιρέσεις στην εφαρμογή του κανόνα της εφάπαξ ενίσχυσης. Εντούτοις, η Επιτροπή διαπιστώνει, αφενός, ότι οι προϋποθέσεις της παραγράφου 73, στοιχείο α) ή στοιχείο β) δεν πληρούνται εν προκειμένω. Οι ιταλικές αρχές δεν απέδειξαν εξάλλου ότι οι εξαιρέσεις αυτές εφαρμόζονται εν προκειμένω.

(100) Όσον αφορά, αφετέρου, την εξαίρεση που προβλέπει η παράγραφος 73, στοιχείο γ), των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 και αφορά την ύπαρξη εκτάκτων περιστάσεων, απρόβλεπτων και ανεξάρτητων από τη βούληση της οικείας επιχείρησης, η Επιτροπή εκτιμά ότι δεν εφαρμόζεται ούτε αυτή εν προκειμένω.

(101) Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι οι οικονομικές δυσχέρειες της Alitalia παρουσιάζουν, εδώ και αρκετά χρόνια, επαναλαμβανόμενο χαρακτήρα, ο οποίος δεν επιτρέπει το χαρακτηρισμό των δυσχερειών που δικαιολόγησαν τη χορήγηση του εν λόγω μέτρου ως εξαιρετικών, απρόβλεπτων και ανεξάρτητων της βούλησης της εταιρείας.

([42]) Βλέπε παράγραφο 25, στοιχείο β), των κατευθυντήριων γραμμών του 2004.

([43]) Βλέπε παράγραφο 25, στοιχείο γ), των κατευθυντήριων γραμμών του 2004.

([44]) Βλέπε τμήμα 3.1.1, παράγραφο 25, στοιχείο ε), και τμήμα 3.3 των κατευθυντήριων γραμμών του 2004.

([45]) Απόφαση της Επιτροπής της 18ης Ιουλίου 2001 (προαναφερθείσα στην αιτιολογική σκέψη 47 ανωτέρω).

([46]) Απόφαση της Επιτροπής της 20ής Ιουλίου 2004 (προαναφερθείσα στην αιτιολογική σκέψη 47 ανωτέρω).

(102) Θα πρέπει να αναφερθεί, στο πλαίσιο αυτό, η περιγραφή της οικονομικής κατάστασης της Alitalia που παρατίθεται στις αποφάσεις της Επιτροπής της 18ης Ιουλίου 2001, της 20ής Ιουλίου 2004 και της 7ης Ιουνίου 2005 (προαναφερθείσες), που γνωστοποιούν μια δυσμενή κατάσταση, από το 1997, έπειτα ανησυχητική, από το 2001, που αντιμετωπίζει η εταιρεία ([47]). Η ιδιαιτέρως επισφαλής οικονομική κατάσταση της Alitalia την ημέρα χορήγησης του εν λόγω μέτρου καταδεικνύει εξάλλου την αποτυχία του σχεδίου αναδιάρθρωσης που κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή το 2004 και αποτέλεσε αντικείμενο της απόφασης της 7ης Ιουνίου 2005 ([48]).

(103) Τα μέτρα στήριξης που χορηγήθηκαν στην Alitalia από τις ιταλικές αρχές τα τελευταία χρόνια δηλώνουν εξάλλου επίσης τον επαναλαμβανόμενο χαρακτήρα αυτής της επισφαλούς οικονομικής κατάστασης (βλέπε τμήμα 7 πιο κάτω) ([49]).

(104) Στο πλαίσιο αυτό, η σημερινή πολύ δύσκολη συγκυρία για τον τομέα των αερομεταφορών, που συνδέεται ιδίως με την εντεινόμενη αύξηση της τιμής του πετρελαίου κατά το πρώτο εξάμηνο του 2008, δεν μπορεί να εξηγήσει την ιδιαίτερα επισφαλή οικονομική κατάσταση στην οποία βρίσκεται η Alitalia εδώ και πολλά χρόνια. Ας αναφερθεί σχετικά ότι, κατά το προαναφερθέν ν. δ. αριθ. 80 της 23ης Απριλίου 2008, η χορήγηση του εν λόγω δανείου αιτιολογείται από την οικονομική κατάσταση της εταιρείας και την άμεση ανάγκη της για ρευστότητα και ότι η έκδοση του ν. δ. αριθ. 93 αιτιολογείται από την επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης της εταιρείας και αποσκοπεί στο να της επιτρέψει να διαφυλάξει την αξία της και να αναλάβει τη συνέχιση της δραστηριότητάς της ([50]).

(105) Ακόμα και αν δεν υπάρχουν αμφιβολίες για το κατά πόσο η σημερινή οικονομική συγκυρία συμβάλλει στην όξυνση των δυσχερειών που αντιμετωπίζει η Alitalia, είναι γεγονός ότι οι εν λόγω οικονομικές δυσχέρειες προϋπήρχαν και, επιπλέον, η συγκυρία αυτή επηρεάζει το σύνολο των αερομεταφορέων.

(106) Κατά συνέπεια δεν μπορεί να εξαιρεθεί, υπό τις παρούσες συνθήκες, από την αρχή των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 για εφάπαξ ενίσχυση.

(107) Η επίκληση από την Ιταλία της υπόθεσης Bull δεν μπορεί να θέσει υπό εξέταση εκ νέου την ανάλυση αυτήν.

(108) Στο πλαίσιο αυτής της απόφασης, η Επιτροπή εκτίμησε ότι, υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες της εν λόγω περίπτωσης, το κριτήριο της ενίσχυσης άπαξ («one time, last time») δεν αντέκειτο προς την έγκριση της ενίσχυσης που είχε κοινοποιήσει η Γαλλία, αν και η προθεσμία των 10 ετών πριν από τη χορήγηση νέας ενίσχυσης αναδιάρθρωσης δεν είχε επιτευχθεί. Κατά την Επιτροπή, στην απόφαση αυτήν, η φιλοσοφία της αρχής, δηλαδή η παρεμπόδιση κάθε καταχρηστικής στήριξης, τηρείτο, καθώς η Γαλλία δεν είχε διατηρήσει τεχνητά σε δραστηριότητα τη Bull, παρόλο που οι δυσχέρειες της τελευταίας είχαν επαναλαμβανόμενο χαρακτήρα.

(109) Εντούτοις, αρμόζει να επισημανθεί ότι οι κατευθυντήριες γραμμές που εφαρμόζονταν στην εταιρεία Bull ήταν εκείνες του 1999 και όχι, όπως στην προκειμένη περίπτωση, αυτές του 2004 ([51]). Όμως, αντίθετα προς τις κατευθυντήριες γραμμές του 1999, αυτές του 2004 προβλέπουν το συνυπολογισμό, για την εφαρμογή της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης διάσωσης ή αναδιάρθρωσης, όχι μόνο των ενισχύσεων αναδιάρθρωσης, αλλά και των ενισχύσεων διάσωσης που έχουν προηγουμένως χορηγηθεί στην οικεία επιχείρηση. Η Επιτροπή αναφέρει, επίσης, ότι απορρέει από τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 ότι, για την αποφυγή άδικης παροχής στήριξης σε επιχειρήσεις που δεν μπορούν να επιβιώσουν χωρίς επαναλαμβανόμενες παρεμβάσεις των δημόσιων φορέων, οι ενισχύσεις διάσωσης ή αναδιάρθρωσης δεν μπορούν να χορηγούνται παρά μόνο μία φορά (βλέπε παράγραφο 72).

([47]) Αναφέρονται στην απόφαση της 18ης Ιουλίου 2001 τα ακόλουθα: «Όμως, παρά τις διαδοχικές βελτιώσεις που έγιναν συνεπεία των προσαρμογών του προγράμματος τον Φεβρουάριο και τον Ιούνιο του 1997 και οι οποίες κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή στις 26 Ιουνίου 1997, η Alitalia φαίνεται να αποτελεί επιχείρηση ο ιδιάζων κίνδυνος της οποίας είναι εξαιρετικά υψηλός. Σε συνάρτηση με το σημείο αυτό οφείλουν να υπενθυμιστούν τα ακόλουθα σημεία: […] η εταιρεία βρίσκεται σε εξαιρετικά δύσκολη και επισφαλή οικονομική κατάσταση. Μόνον η εισφορά κεφαλαίων ύψους 1 000 δισεκατ. ιταλικών λιρών, τον Ιούνιο του 1996, της είχε επιτρέψει να αποφύγει την πτώχευση, καθώς τα ίδια κεφάλαιά της είχαν εκμηδενιστεί στην πράξη, ενώ το χρέος της παρέμενε υπέρογκο. Αν ληφθεί υπόψη το μέγεθος της εταιρείας αλλά και το ποσό των προβλεπόμενων επενδύσεων, η προαναφερόμενη έλλειψη ισορροπίας των χρηματοοικονομικών υποδομών της θα μπορούσε, από μόνη της, να αποθαρρύνει κάθε επενδυτή ο οποίος δρα με βάση τους νόμους της οικονομίας της αγοράς». Προκύπτει επιπλέον από την απόφαση της 20ής Ιουλίου 2004 ότι η κατάσταση της Alitalia εξακολουθεί, από το 2001, να είναι ανησυχητική, ενώ ένδειξη της αυξανόμενης σοβαρότητας της κατάστασης είναι η αναστολή της μετοχής της εταιρείας την Τρίτη 4 Μαΐου 2004 έπειτα από πτώση 15 % στα 0,1995 ευρώ και το ότι η εταιρεία λογιστικού ελέγχου της Alitalia διαπίστωσε επιδείνωση της οικονομικής της κατάστασης και υπέδειξε ότι, ελλείψει αποφασιστικών και επαρκών μέτρων, η εν λόγω οικονομική κατάσταση θα επιφέρει νέες λύσεις, συμπεριλαμβανομένης της εκκαθάρισης. Βλέπε, τέλος, στην απόφαση της 7ης Ιουνίου 2005, την υπόμνηση της κατάστασης της εταιρείας τον Ιούλιο 2004.

([48]) Αρμόζει να υπενθυμίσουμε ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης που υποβλήθηκε στην Επιτροπή το 2004 προέβλεπε «κατά το 2008, ετήσια βελτίωση κατά ένα δισεκατ. ευρώ, από το οποίο 200 εκατ. ευρώ θα προέλθουν από την αύξηση του συντελεστή πληρότητας και περίπου 770 εκατ. ευρώ θα είναι το αποτέλεσμα των διαφόρων παρεμβάσεων που προβλέπονται στο σχέδιο· μεταξύ αυτών οι σημαντικότερες θα είναι οι οικονομίες κλίμακας στις αγορές, η μείωση των εμπορικών εξόδων και των δαπανών προσωπικού» (βλέπε αιτιολογική σκέψη 203 της απόφασης της 7ης Ιουνίου 2005).

([49]) Κατά τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004, «εάν μια ενίσχυση διάσωσης χορηγηθεί σε επιχείρηση που έχει ήδη λάβει ενίσχυση αναδιάρθρωσης, μπορεί να θεωρηθεί ότι οι δυσχέρειες του δικαιούχου είναι επαναλαμβανόμενου χαρακτήρα και ότι οι επαναλαμβανόμενες κρατικές παρεμβάσεις οδηγούν σε νοθεύσεις του ανταγωνισμού που είναι αντίθετες προς το κοινό συμφέρον. Κρατικές παρεμβάσεις αυτού του είδους δεν πρέπει να επιτρέπονται» (παράγραφος 72, τελευταίο εδάφιο).

([50]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 57 ανωτέρω.

([51]) Βλέπε υποσημείωση αριθ. 9 της προαναφερθείσας απόφασης Bull.

(110) Επιπλέον, αντίθετα προς τις ειδικές περιστάσεις της υπόθεσης Bull ([52]), οι δυσχέρειες που αντιμετωπίζει η Alitalia και αιτιολογούν τη χορήγηση του εν λόγω μέτρου δεν συνδέονται, όπως διαπιστώθηκε ανωτέρω, με τη σημερινή δυσμενή για τον τομέα των αερομεταφορών συγκυρία. Επιπλέον, οι εν λόγω δυσχέρειες είναι της ίδιας φύσης με εκείνες που αντιμετώπισε παλαιότερα η εταιρεία, όπως καταδεικνύει και η περιγραφή της οικονομικής κατάστασης από το 1997 (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 57 και 58 ανωτέρω), και παρουσιάζουν, αντίθετα προς τα γεγονότα της υπόθεσης Bull ([53]), επαναλαμβανόμενο χαρακτήρα.

(111) Τέλος, αντίθετα προς όσα η Επιτροπή είχε διαπιστώσει στην υπόθεση Bull ([54]), η Alitalia έλαβε τόσο ενίσχυση αναδιάρθρωσης, όσο και ενίσχυση διάσωσης, υπό τη μορφή κρατικής εγγύησης, και το διάστημα που μεσολάβησε από τη χορήγηση των εν λόγω ενισχύσεων απέχει από το θεμιτό.

(112) Κατά συνέπεια, ακόμα και αν υποτεθεί, πράγμα που δεν συμβαίνει, ότι πληρούνται οι λοιπές σωρευτικές προϋποθέσεις των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 που επιτρέπουν να θεωρηθεί ότι το εν λόγω δάνειο αποτελεί ενίσχυση διάσωσης, η προϋπόθεση σχετικά με την εφάπαξ χορήγηση ενίσχυσης δεν τηρείται εν προκειμένω και το δάνειο δεν μπορεί να εξαιρεθεί κατ' εφαρμογή μιας από τις εξαιρέσεις που προβλέπονται στην παραγράφο 73 των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών.

(113) Από όλα τα προαναφερθέντα προκύπτει ότι το εν λόγω μέτρο ενίσχυσης δεν είναι συμβατό με την ενιαία αγορά.

7.4. **Ανάκτηση**

(114) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, κατ' εφαρμογή του άρθρου 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999, του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, που αφορά κανόνες εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης [νυν άρθρο 88 της συνθήκης] ([55]), οποιαδήποτε παράνομη και μη συμβατή με την ενιαία αγορά ενίσχυση πρέπει να αναζητείται από τον δικαιούχο της και να ανακτάται.

(115) Καθώς το εν λόγω μέτρο χορηγήθηκε παράνομα στην Alitalia και δεν είναι συμβατό με την κοινή αγορά, πρέπει να επιστραφεί από την εταιρεία ([56]).

(116) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, λόγω της ιδιαιτέρως επισφαλούς οικονομικής κατάστασης της Alitalia και των συνθηκών χορήγησης του εν λόγω μέτρου, ένας ιδιώτης δεν θα είχε συναινέσει στη χορήγηση ενός οποιουδήποτε δανείου, και, πολλώ μάλλον, ενός δάνειου το ποσό του οποίου πρόκειται να καταλογισθεί στα ίδια κεφάλαιά της. Ως εκ τούτου, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση του εν λόγω μέτρου και τις περιστάσεις υπό τις οποίες χορηγήθηκε, η Επιτροπή εκτιμά ότι η προς ανάκτηση ενίσχυση είναι το σύνολο του δανείου.

(117) Για την εν λόγω ανάκτηση, πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι τρέχοντες τόκοι από την ημερομηνία κατά την οποία η εν λόγω ενίσχυση τέθηκε στη διάθεση της εταιρείας, δηλαδή από τις 22 Απριλίου 2008 και μέχρι την πραγματική του ανάκτηση ([57]).

7.5. **Συμπέρασμα**

(118) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Ιταλία εφάρμοσε παράνομα το μέτρο ενίσχυσης των 300 εκατ. ευρώ που χορηγήθηκε στην Alitalia με δυνατότητα να καταλογισθεί στα ίδια κεφάλαια της εταιρείας, κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης.

(119) Συνεπώς, η Ιταλία πρέπει να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για να ανακτήσει την κρατική αυτή ενίσχυση που δεν είναι συμβατή με την κοινή αγορά. Πρέπει να προβεί στην ανάκτησή της από το δικαιούχο της, δηλαδή την Alitalia,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το δάνειο 300 εκατ. ευρώ που χορηγήθηκε στην Alitalia με δυνατότητα να καταλογισθεί στα ίδια κεφάλαιά της, και τέθηκε σε εφαρμογή από την Ιταλία κατά παράβαση του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης, είναι ασυμβίβαστο με την κοινή αγορά.

Άρθρο 2

1. Η Ιταλία οφείλει να ζητήσει από το δικαιούχο την επιστροφή της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1.

2. Τα προς ανάκτηση ποσά παράγουν τόκους, οι οποίοι υπολογίζονται από την ημερομηνία που τα ποσά τέθηκαν στη διάθεση του δικαιούχου μέχρι την πραγματική τους ανάκτηση.

([52]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 71 της προαναφερθείσας απόφασης Bull.
([53]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 73 της προαναφερθείσας απόφασης Bull.
([54]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 74 της προαναφερθείσας απόφασης Bull.
([55]) ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.
([56]) Η Επιτροπή επιθυμεί να επισημάνει ότι τα κριτήρια για την έκδοση απόφασης με την οποία η Ιταλία θα υποχρεωνόταν σε προσωρινή ανάκτηση του εν λόγω μέτρου έως ότου ληφθεί η παρούσα απόφαση, δεν πληρούντο στην προκειμένη περίπτωση, καθώς δεν αποδεικνυόταν ύπαρξη σοβαρού κινδύνου ουσιώδους και ανεπανόρθωτης ζημιάς σε ανταγωνιστή της Alitalia (βλέπε άρθρο 11, παράγραφος 2, του προαναφερθέντος κανονισμού αριθ. 659/99).
([57]) Βλέπε άρθρο 14, παράγραφο 2, του προαναφερθέντος κανονισμού αριθ. 659/99 και αιτιολογικές σκέψεις 80, 83 και 113 ανωτέρω.

3. Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 ([58]) και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 271/2008 ο οποίος τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 794/2004 ([59]).

Άρθρο 3

1. Η ανάκτηση της ενίσχυσης του άρθρου 1 είναι άμεση και αποτελεσματική.

2. Η Ιταλία οφείλει να διασφαλίσει ότι η παρούσα απόφαση θα τεθεί σε εφαρμογή εντός των τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία της κοινοποίησής της.

Άρθρο 4

1. Εντός διαστήματος δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, η Ιταλία οφείλει να γνωστοποιήσει τις ακόλουθες πληροφορίες στην Επιτροπή:

α) το συνολικό ποσό (αρχικό και τόκοι) προς ανάκτηση από τον δικαιούχο·

β) λεπτομερή περιγραφή των ήδη ληφθέντων και προβλεπόμενων μέτρων για τη συμμόρφωση με την παρούσα απόφαση·

γ) τα έγγραφα που αποδεικνύουν ότι ο δικαιούχος έχει ειδοποιηθεί για την επιστροφή της ενίσχυσης.

2. Η Ιταλία ενημερώνει την Επιτροπή για με την πρόοδο των εθνικών μέτρων που ελήφθησαν για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης μέχρι να ολοκληρωθεί η ανάκτηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1. Διαβιβάζει πάραυτα, με απλή αίτηση της Επιτροπής, τα στοιχεία σχετικά με τα μέτρα που έχει ήδη λάβει και προβλέψει για να συμμορφωθεί προς την παρούσα απόφαση. Παρέχει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες για τα ποσά των ενισχύσεων και των τόκων που έχουν ήδη ανακτηθεί από τον δικαιούχο.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 12 Νοεμβρίου 2008.

Για την Επιτροπή

Antonio TAJANI

Αντιπρόεδρος

([58]) ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1.
([59]) ΕΕ L 82 της 25.3.2008, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Κατάλογος των ενδιαφερόμενων μερών που κατέθεσαν παρατηρήσεις στην Επιτροπή κατ' εφαρμογή του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης

1. Sterling Airlines A/S

2. British Airways Plc

3. Ryanair

4. Neos SpA

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