II

(EY:n ja Euratomin perustamissopimuksia soveltamalla annetut säädökset, joiden julkaiseminen ei ole pakollista)

PÄÄTÖKSET

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 12 päivänä marraskuuta 2008,

Italian Alitalia-yhtiölle myöntämästä 300 miljoonan euron lainasta N:o C 26/08 (ex NN 31/08)

(tiedoksiannettu numerolla K(2008) 6743)

(Ainoastaan italiankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2009/155/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ([1]) ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

(1) Italian viranomaiset ilmoittivat komissiolle 23. huhtikuuta 2008 pidetyssä kokouksessa, että Italian ministerineuvosto on 22. huhtikuuta 2008 hyväksynyt 300 miljoonan euron lainan myöntämisen Alitalialle 23. huhtikuuta 2008 annetulla asetuksella N:o 80 ([2]).

(2) Koska komissio ei saanut Italian viranomaisten ilmoitusta ennen kyseisen lainan myöntämispäätöstä, se pyysi viimeksi mainittuja 24. huhtikuuta 2008 päivätyllä kirjeellä (D/422119) vahvistamaan kyseisen lainan olemassaolon, toimittamaan kaikki hyödylliset tiedot, jotka voivat auttaa toimenpiteen arvioimisessa perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisesti, sekä keskeyttämään kyseisen lainan myöntämisen ja ilmoittamaan komissiolle toimenpiteistä, jotka se on toteuttanut täyttääkseen tämän perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisen velvoitteensa.

(3) Lisäksi komissio muistutti kirjeessä Italian viranomaisia niille kuuluvasta velvoitteesta antaa tieto kaikista tuen myöntämistä tai muuttamista koskevista suunnitelmista ja olla toteuttamatta suunniteltua toimenpidettä ennen kuin komission sitä koskevassa tutkintamenettelyssä on tehty lopullinen päätös.

(4) Italian viranomaiset pyysivät 7. toukokuuta 2008 päivätyllä kirjeellään 24. huhtikuuta 2008 päivättyyn komission kirjeeseen vastaamiselle asetetun määräajan pidentämistä, johon komissio ilmoitti suostuvansa 8. toukokuuta 2008 päivätyllä kirjeellä (D/423186), ja pyysi Italian viranomaisilta vastausta 30. toukokuuta 2008 mennessä.

(5) Italian viranomaiset vastasivat 24. huhtikuuta 2008 päivättyyn komission kirjeeseen 30. toukokuuta 2008 päivätyllä kirjeellä. Tässä kirjeessä Italian viranomaiset ilmoittivat komissiolle antaneensa 27. toukokuuta 2008 asetuksen N:o 93 ([3]), jonka mukaan Alitalia voi lukea edellä mainitun lainan määrän omaan pääomaansa.

([1]) EUVL C 184, 22.7.2008, s. 34.

([2]) Asetus N:o 80, Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (GURI nro 97, 24.4.2008).

([3]) Asetus N:o 93, Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie (GURI nro 127, 28.5.2008).

(6) Erityisesti eri lentoyhtiöt ovat tehneet komissiolle samanaikaisesti useita kanteluita Italian hallituksen Alitalia-yhtiölle myöntämästä 300 miljoonan euron lainasta.

(7) Komissio ilmoitti Italian viranomaisille 12. kesäkuuta 2008 päivätyllä kirjeellä (D/203822) 11. kesäkuuta 2008 tekemästään päätöksestä aloittaa perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu muodollinen tutkintamenettely. Tässä päätöksessä komissio kehotti Italiaa ja muita asianomaisia esittämään huomautuksensa määräajan kuluessa. Päätös julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([4]).

(8) Italian viranomaiset esittivät huomautuksensa komissiolle 12. heinäkuuta 2008 päivätyllä kirjeellä (A/509783). Komissio sai myös viiden asianosaisen huomautukset, jotka toimitettiin Italian viranomaisille 3. syyskuuta 2008 päivätyllä kirjeellä (D/433031). Luettelo näistä asianosaisista on tämän päätöksen liitteenä.

(9) Italian viranomaiset eivät ole ottaneet kantaa asianosaisten esittämiin huomautuksiin.

2. KYSEESSÄ OLEVAN TOIMENPITEEN KUVAUS

(10) Italian viranomaiset toimittivat komissiolle 23. huhtikuuta 2008 pidetyssä kokouksessa edellä mainitun asetuksen N:o 80, jolla Italian tasavalta myöntää 300 miljoonan euron lainan Alitalialle, josta valtio omistaa 49,9 prosenttia.

(11) Asetuksen perustelukappaleissa säädetään seuraavaa:

”ottaen huomioon Alitalian […] taloudellisen tilanteen sellaisena kuin se ilmeni markkinaosapuolille kohdistuvassa tiedottamisessa ja sen roolin lentoliikennealan julkisen palvelun suurimpana tarjoajana valtion alueen ja Euroopan unionin ulkopuolisten maiden välisillä yhteyksillä sekä matkustaja- ja tavaraliikenteen jakeluyhteyksillä kyseisillä alueellisiin käyttäjäkeskuksiin suuntautuvilla tai niistä lähtevillä reiteillä;

ottaen huomioon yleiseen järjestykseen ja alueisiin liittyviin vaatimuksiin perustuvan valtavan tarpeen ja kiireellisyyden taata kyseinen lentoliikennealan julkinen palvelu siten, että valtio myöntää Alitalialle […] lyhytaikaisen kaupallisen lainan, jonka kesto ei ole pidempi kuin on ehdottoman välttämätöntä toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi tilanteessa, jossa uutta hallitusta ei ole vielä asetettu; näin tarjotaan uudelle hallitukselle edellytykset jatkaa käynnistettyjen aloitteiden hoitamista luomalla edellytykset yrityksen talouden kohentumiselle ja vapauttamisprosessin päätökseen saattamiselle.”

(12) Asetuksen 1 artiklassa sallitaan se, että Alitalian välittömään käteisvarojen tarpeeseen myönnetään 300 miljoonan euron laina, joka on maksettava takaisin mahdollisimman pian 30:nnen Alitalian yhtiöpääoman luovutusta seuraavan päivän ja 31. joulukuuta 2008 välisenä aikana. Artiklan mukaan kyseisestä lainasta kannetaan komission käyttämää viitekorkoa vastaava korko; tältä osin sovelletaan 30. kesäkuuta 2008 asti korkoa, joka ilmoitetaan komission tiedonannossa voimassa olevista 25 jäsenvaltiota koskevista valtion tuen takaisinperinnässä sovellettavista koroista sekä viite- ja diskonttokoroista 1. tammikuuta 2008 ([5]); 1. heinäkuuta 2008 alkaen sovelletaan korkoa, joka ilmoitetaan viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta annetussa komission tiedonannossa ([6]).

(13) Italian viranomaiset ilmoittivat komissiolle 30. toukokuuta 2008 päivätyllä kirjeellään, että Italian hallitus on edellä mainitulla asetuksella N:o 93 säätänyt, että Alitalia voi lukea lainan määrän omaan pääomaansa kattaakseen tappionsa (ks. kyseisen asetuksen 4 artiklan 3 kohta). Toimenpiteen tarkoituksena on auttaa yhtiötä säilyttämään pääomansa arvo, jotta tappiot eivät aiheuttaisi yhtiöpääoman ja varojen alenemista lain vaatiman vähimmäismäärän alapuolelle ja siten aiheuttaisi maksukyvyttömyysmenettelyä (”procedura concorsuale”), sekä säilyttää avoin ja uskottava mahdollisuus yksityistämiselle.

(14) Asetuksessa N:o 80 esitetyt lainan takaisinmaksuehdot ovat edelleen voimassa sovellettaessa asetusta N:o 93 lukuun ottamatta prosentilla korotettua lainan korkokantaa (ks. asetuksen N:o 93 4 artiklan 1 ja 2 kohta); lisäksi jos yritys asetetaan selvitystilaan, kyseinen määrä palautetaan vasta sen jälkeen, kun kaikkien muiden velkojien saatavat on suoritettu yhteisvastuullisesti ja yhtiöpääomaan suhteutettuina (ks. asetuksen N:o 93 4 artiklan 4 kohta).

([4]) EUVL C 184, 22.7.2008, s. 34.

([5]) EUVL C 319, 29.12.2007, s. 6.

([6]) EUVL C 14, 19.1.2008, s. 6.

3. MUODOLLISEN TUTKINTAMENETTELYN ALOITTAMISEEN JOHTANEET SYYT

(15) Komissio huomauttaa 11. kesäkuuta 2008 tekemässään päätöksessä, että kyseessä oleva toimenpide on Italian valtion myöntämä laina, jonka määrän Alitalia voi lukea omaan pääomaansa ([7]) (jäljempänä 'toimenpide').

(16) Sen kysymyksen osalta, tuleeko kyseessä oleva toimenpide luokitella tueksi, komissio on ilmaissut epäilevänsä, onko Italian valtio toiminut kokonaisvaltaista tai alakohtaista rakennepolitiikkaa harjoittavan järkevän sijoittajan tavoin ja ovatko sitä sijoitetun pääoman tuottavuuden osalta ohjanneet pidemmän aikavälin tavoitteet kuin tavallista sijoittajaa.

(17) Tältä osin komissio katsoi hallussaan olleiden tietojen perusteella, että kyseessä olevien varojen käytöstä riippumatta Alitalia saa toimenpiteestä sellaista taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisissa markkinaolosuhteissa. Tämä arvio perustui yhtiön taloudelliseen tilanteeseen ja tutkittavan toimenpiteen toteuttamisedellytyksiin ja -olosuhteisiin.

(18) Komissio on ilmaissut myös epäilevänsä toimenpiteen soveltuvuutta yhteismarkkinoille. Komissio katsoi menettelyn tässä vaiheessa hallussaan olleiden tietojen perusteella, ettei kyseistä tukitoimenpidettä voida julistaa yhteismarkkinoille soveltuvaksi yritysten pelastamiselle ja rakenneuudistuksille myönnettävää valtiontukea koskevien yhteisön suuntaviivojen mukaisesti (jäljempänä 'vuoden 2004 suuntaviivat') ([8]). Komissio muistutti myös, että Alitalialle oli jo myönnetty pelastamis- ja rakenneuudistustukea.

(19) Komissio päätti tämän johdosta aloittaa muodollisen tutkintamenettelyn hälventääkseen epäilynsä siitä, että ohjelma on luokiteltava valtiontueksi ja että se soveltuu yhteismarkkinoille.

4. ITALIAN VIRANOMAISTEN HUOMAUTUKSET

(20) Italian viranomaiset korostavat huomautuksissaan, ettei kyseessä oleva toimenpide ole perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valtiontuki.

(21) Ne katsovat tältä osin, että Italian valtio on toiminut sellaisena osakkeenomistajana, jonka tavoitteena on turvata yritykselle, jossa se on osakkaana, varat lyhyen aikavälin käteisvarojen tarpeeseen. Italian myöntämä tavallisen osakkeenomistajan laina on niiden mukaan siten pelkkä tilapäisrahoituksen takaava toimi, jonka tarkoituksena on nostaa valtio-omistuksen arvoa ja jonka mikä tahansa kokonaisvaltaista tai alakohtaista rakennepolitiikkaa harjoittava järkevä sijoittaja, jota sijoitetun pääoman tuottavuuden osalta ohjaavat pidemmän aikavälin tavoitteet kuin tavallista sijoittajaa, olisi myöntänyt. Tältä osin käsiteltävänä olevassa asiassa sovelletut korkokannat ovat sopusoinnussa yhtiöiden rahoituksen luonteen ja päämäärien kanssa. Vaikka sellaista rahoitusta kuvaillaan useimmiten ei-rahallisena, sitä olisi käsiteltävänä olevassa asiassa pidetty rahallisena, kun otetaan huomioon lainanantajan luonne ja korkokannan määrittäminen tasolle, joka mahdollistaa pääoman suoran ja riittävän markkinaehtoisen tuoton.

(22) Sen komission väitteen osalta, jonka mukaan epäilyjä kyseessä olevan toimenpiteen tukiluonteesta vahvistaa se, että se toteutettiin samanaikaisesti kuin erään Alitalialle 14. maaliskuuta 2008 esitetyn ostotarjouksen poisvetäminen, samoin kuin se, ettei "jonkin toisen investoijan suunnittelemaa Alitalian ostoa koskevien varmojen ja välittömien näkymien" olemassaoloa ollut osoitettu, Italia huomauttaa, että syyt, joiden vuoksi yksityistämisprosessia Air France - KLM -konsernin kanssa ei voitu saattaa päätökseen, on jo täsmennetty. Italian viranomaisten mukaan se, ettei kyseistä prosessia suoritettu, ei kuitenkaan ole esteenä yksityistämissuunnitelmalle tilanteessa, jossa yhtiön omaisuuden arvoa nostetaan samalla kun pyritään säilyttämään sen arvo osakkeenomistajille.

(23) Lisäksi 30. toukokuuta 2008 jälkeen tapahtuneet muutokset antavat aiheen uskoa, että mainittu menettely voidaan vielä toteuttaa. Italian viranomaiset viittaavat tässä yhteydessä 9. ja 10. kesäkuuta 2008 tehtyyn sopimukseen, jolla Alitalia uskoi Intesa Sanpaolo SpA:lle (jäljempänä 'Intesa Sanpaolo') tehtävän edistää ja pyrkiä saamaan aikaan tarjous valtiovarainministeriölle Alitalian osakkeenomistajana ja Alitalialle, jotta yksi tai useampi teollisuus- tai rahoitussijoittaja, joka on halukas osallistumaan Alitalian tervehdyttämiseen, kehittämiseen ja sen toiminnan uudelleen käynnistämiseen erityisesti yrityksen pääomankorotuksen avulla, ottaisi yhtiössä pysyvän määräysvallan. Tämän käynnissä olevan toimeksiannon oli määrä kestää 60 päivää, ja yhtiön pyynnöstä sitä voitiin pidentää 30 päivällä.

(24) Toissijaisesti Italian viranomaiset katsovat, että kyseessä oleva toimenpide soveltuu joka tapauksessa yhteismarkkinoille vuoden 2004 suuntaviivojen mukaisesti.

([7]) Tässä päätöksessä tarkoitettu toimenpide perustuu edellä mainittuihin asetuksiin N:o 80 ja 93.
([8]) EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2.

(25) Ensiksikin Alitalia oli niiden mukaan suuntaviivoissa tarkoitettu vaikeuksissa oleva yritys. Toiseksi kyseessä oleva toimenpide oli niiden mukaan luonteeltaan palautettava ja näin ollen täytti vuoden 2004 suuntaviivojen vaatimukset, joiden mukaan pelastamistukien on oltava luonteeltaan puhtaasti tilapäisiä eivätkä ne saa olla rakenteellisia toimenpiteitä.

(26) Kolmanneksi yrityksen yksityistämisprosessi ja kyseessä oleva toimenpide, joka on toteutettu tämän prosessin saattamiseksi päätökseen, ovat niiden mukaan vuoden 2004 suuntaviivojen 25 kohdan b alakohdan vaatimusten mukaisia. Kyseisellä 300 miljoonan euron lainalla ainoastaan turvataan yrityksen taloudellinen kestävyys eikä sillä mahdollisteta lentoliikennemarkkinoilla hypoteettisia hyötyjä tuovia kilpailustrategioita.

(27) Neljänneksi sen komission toteamuksen osalta, jonka mukaan ”valtio ei ole esittänyt sitoumusta toimittaa rakenneuudistussuunnitelma viimeistään kuuden kuukauden kuluessa toimenpiteen täytäntöönpanosta” ([9]) [vuoden 2004 suuntaviivojen 25 kohdan c alakohta], Italian viranomaiset korostavat, että suunnitelman laatiminen on osa yrityksen yksityistämisprosessia, jota Italia selosti laajasti 30. toukokuuta 2008 päivätyssä kirjeessään komissiolle. Tältä osin Italian viranomaiset palauttavat mieliin, että asetuksen N:o 93 mukaan siinä vaihtoehtoisessa hypoteettisessa tilanteessa, että laina peritään takaisin kokonaisuudessaan, palauttaminen on suoritettava mahdollisimman pian siten, että määrän on oltava palautettu viimeistään valtiovarainministeriön hallussa olevan koko osakkuuden luovutusta seuraavan 30. päivän, toisin sanoen tosiasiallisen määräysvallan menetyksen, ja 31. joulukuuta 2008 välisenä aikana. Ne päättelevät tämän perusteella, että aikataulu on siten esitetty kiistanalaisen toimenpiteen toteuttamisajankohtana ja että se on tältä osin olennaisilta osiltaan vuoden 2004 suuntaviivojen vaatimusten mukainen.

(28) Viidenneksi kyseisen lainan myöntäminen oli vuoden 2004 suuntaviivojen 25 kohdan d alakohdan määräysten mukaan välttämätöntä yrityksen välittömän käteisvarojen tarpeen vuoksi, joka johtui myös komission päätöksessään 11. kesäkuuta 2008 toteamista objektiivisista taloudellisista vaikeuksista (ks. tämän päätöksen johdanto-osan 18–20 kappale). Tässä yhteydessä Italian viranomaiset muistuttavat, että lainan tarkoituksena on ainoastaan taata lyhyellä aikavälillä Alitalian taloudellinen kestävyys ja sen omaisuus, jotta voidaan luoda edellytykset yksityistämisprosessin onnistumiselle. Tuen kokonaismäärä 300 miljoonaa euroa on niiden mukaan ehdottomasti välttämätön ja oikeassa suhteessa näiden tavoitteiden saavuttamiseen, kuten myös niiden komissiolle osoittamassa 30. toukokuuta 2008 päivätyssä kirjeessä esitetystä yrityksen taloudellista ja rahoituksellista tilannetta kuvaavasta selvityksestä käy ilmi (ks. s. 6–9).

([9]) Edellä mainittu 11.6.2008 tehty komission päätös, johdanto-osan 7 kappale.

(29) Kuudenneksi vuoden 2004 suuntaviivojen 25 kohdan e alakohdassa tarkoitetun ainutkertaisuuden periaatteen soveltaminen ei ole ristiriidassa käsiteltävänä olevan asian erityisolosuhteiden kanssa.

(30) Vaikka Alitalia on jo saanut vuosia 1996–2000 koskevaan tervehdyttämissuunnitelmaan liittyvää rakenneuudistustukea sekä vuonna 2004 pelastamistukea, ainutkertaisuuden periaatteesta voidaan Italian viranomaisten mukaan todellakin poiketa. Ne viittaavat tässä yhteydessä valtiontuesta, jonka Ranska aikoo myöntää Bull-yrityksen hyväksi, 1 päivänä joulukuuta 2004 tehtyyn komission päätökseen ([10]) (jäljempänä ’Bull-päätös’).

(31) Ne muistuttavat, että soveltamalla ainutkertaisuuden periaatetta pyritään välttämään se, että toistuvasti toteutettavat julkiset toimenpiteet tiettyjen yritysten hyväksi rajoittuvat siihen, että ”pyritään ylläpitämään vallitseva tilanne, viivästyttämään väistämätöntä ja siirtämään sillä välin teolliset ja sosiaaliset ongelmat muiden menestyksekkäämpien valmistajien harteille tai toisiin jäsenvaltioihin” (vuoden 2004 suuntaviivojen 72 kohta). Mahdollisuus poiketa tämän periaatteen soveltamisesta on niiden mukaan seurausta siitä, että tunnustetaan sellaisten tapausten olemassaolo, joissa nämä tekijät eivät ole tarkistettavissa; tietyn ajanjakson kuluessa samalle edunsaajalle myönnettyjen tukien kasautuminen ei ole riittävä syy katsoa, että yritys ”on jäänyt henkiin yksinomaan valtion toistuvan tuen ansiosta” (suuntaviivojen 72 kohta).

(32) Tältä osin yrityksen yksityistäminen, joka on edelleen mahdollinen ja uskottava vaihtoehto, saattaa toteutumishetkellään merkitä suurta muutosta Alitalian johtamisessa, kun Alitalia joutuu uusien valvontaelinten alaiseksi; se saattaa myös antaa Alitalialle tosiasiallisen mahdollisuuden tulla jälleen kannattavaksi uuden yrityksen jäsenten pääomansiirtojen ansiosta. Italian viranomaisten mukaan lisäksi kaikki ulkoiset ja ennalta-arvaamattomat tekijät, jotka ovat pitkittäneet Alitalian yksityistämisprosessia, saattavat epäilemättä sisältää vuoden 2004 suuntaviivojen 73 kohdassa tarkoitettuja ennalta-arvaamattomia ja poikkeuksellisia siitä johtumattomia olosuhteita.

5. **KOLMANSIEN OSAPUOLTEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET**

(33) Viisi eturyhmää esitti huomautuksensa komissiolle perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Luettelo huomautusten esittäjistä on tämän päätöksen liitteenä.

(34) Kyseessä olevan toimenpiteen luokittelun osalta neljä asianosaista tukee komission kantaa ja katsoo, että mainittu toimenpide on perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu tuki.

([10]) EUVL L 342, 24.12.2005, s. 81.

(35) British Airways (BA) ja Sterling Airlines huomauttavat, että ilman kyseistä toimenpidettä Alitalia joutuisi Italian lainsäädännön mukaan konkurssiin. Siviili-ilmailulainsäädännön nojalla Alitalia menettäisi siten ansiolentolupansa, ja sen olisi tämän johdosta lopetettava toimintansa.

(36) Neos tuo tässä yhteydessä esiin kyseiseen toimenpiteeseen sovellettavasta korkokannasta, että 100 peruspisteen lisääminen viitekorkoon ei millään tavoin takaa sitä, että Italian viranomaisten toimenpiteen toteuttamisen yhteydessä ottama riski tulee katetuksi. Neos myös yhtyy komission 11. kesäkuuta 2008 tekemässään päätöksessä esittämään arvioon Alitalian yksityistämisnäkymien puuttumisesta toimenpiteen toteuttamisen ajankohtana. Tätä seikkaa tukevat Italian valtiovarainministeriön ja yrityksen hallintoneuvoston välillä elokuussa vallinneet voimakkaat jännitteet, jotka koskivat ”yrityksen jatkuvuutta” ja sen osavuosikatsauksen vahvistamista.

(37) BA ja Sterling Airlines muistuttavat, että Alitalia on saanut samankaltaisia tukia jo menneisyydessä. Ryanair puolestaan pahoittelee, että komissio rajasi 11. kesäkuuta 2008 aloitetun muodollisen tutkintamenettelyn kyseiseen toimenpiteeseen, koska Alitalia on sen mukaan saanut muita laittomia valtiontukia marraskuun 2005 jälkeen. Näiden muiden toimenpiteiden erittely vahvistaisi analyysia, jonka mukaan yksityinen sijoittaja ei olisi käsiteltävänä olevan asian olosuhteissa suostunut myöntämään kyseistä tukea.

(38) Sekä Neos että Ryanair valittavat kilpailun vääristymistä Italian Alitalialle jo useiden vuosien ajan myöntämän tuen vuoksi.

(39) Kyseessä olevan toimenpiteen soveltuvuudesta yhteismarkkinoille BA katsoo, että toimenpide on pelastamistuki ja että sen pitäisi tämän vuoksi täyttää vuoden 2004 suuntaviivoissa esitetyt edellytykset. BA:n mukaan tuesta ei ilmoitettu komissiolle ennen sen täytäntöönpanoa, eikä se ole kyseisten suuntaviivojen edellytysten mukainen.

(40) Tässä yhteydessä BA tuo esiin, ettei tätä tukea voitaisi myöntää loukkaamatta erityisesti suuntaviivojen ainutkertaisuuden periaatetta [vuoden 2004 suuntaviivojen 25 kohdan e alakohta], koska Alitalia on jo saanut komission hyväksymää rakenneuudistustukea. BA toteaa lisäksi, ettei suuntaviivojen 73 kohdassa tarkoitetusta ainutkertaisuuden periaatteesta voida poiketa käsiteltävänä olevassa asiassa, koska Alitalia ei ole joutunut kohtaamaan itsestään riippumattomia ennalta-arvaamattomia olosuhteita. BA ja Sterling Airlines täsmentävät tässä yhteydessä, että ilmailualan tällä hetkellä hyvin vaikea taloudellinen tilanne, joka liittyy erityisesti öljyn hinnan nousuun, koskee alan kaikkia toimijoita. BA päättelee tämän perusteella, ettei Alitalia voi pätevästi vedota tähän väitteeseen poiketakseen vuoden 2004 suuntaviivojen ainutkertaisuuden periaatteesta. Alitalian rahoitustarve johtuu BA:n mukaan yrityksen kyvyttömyydestä uusiutua siten, että sen sisäiset kustannukset laskevat, sen jo tähän mennessä saamista valtiontuista huolimatta.

(41) BA:n mukaan kyseessä oleva toimenpide ei ole myöskään lainatakauksina tai lainoina myönnettävä maksuvalmiustuki, vaan se vaikuttaa sellaiselta pääomanlisäykseltä, jolla yrityksen tosiasiallisen määräysvalta siirretään Italian valtiolle [suuntaviivojen 25 kohdan a alakohta].

(42) Mitä tulee siihen vuoden 2004 suuntaviivojen edellytykseen, joka liittyy vakavien sosiaalisten syiden olemassaoloon, BA korostaa, että Alitalian maksukyvyttömyys ei ole omiaan aiheuttamaan vakavia häiriöitä matkustajien kustannuksella, koska sekä kotimaan reiteillä että kansainvälisillä lennoilla on kilpailijoita. Sen kilpailijoiden tilanteeseen kohdistuvat kielteiset heijastusvaikutukset johtuvat pyrkimyksistä säilyttää Alitalia markkinoilla sen taloudellisista vaikeuksista huolimatta, sen lisääntyneistä reiteistä, joista mainittakoon erityisesti Rooman ja Los Angelesin sekä Milanon ja Los Angelesin väliset reitit, sekä sen hintojen laskusta. Nämä kaupalliset valinnat eivät ole sen mukaan rationaalisia, kun otetaan huomioon Alitalian taloudellinen tilanne, ja ne ovat osoitus sen halusta lisätä markkinaosuuttaan suhteessa niihin kilpailijoihin, jotka eivät saa valtiontukia [vuoden 2004 suuntaviivojen 25 kohdan b alakohta].

(43) Kyseisen tuen myöntämistä Alitalialle ei ole myöskään rajattu kuuteen kuukauteen, kuten vuoden 2004 suuntaviivoissa vaaditaan [25 kohdan c alakohta].

(44) Lopuksi BA toteaa, että koska tälle kauppapolitiikalle on ominaista sitoutuminen vähemmän tärkeisiin menoihin, ei voida taata, että tuki rajataan määrään, joka on välttämätön, jotta yritys pysyy hengissä niin kauan kuin tuki on sallittu; lisäksi tämän määrän on perustuttava yrityksen tappioista johtuvaan käteisvarojen tarpeeseen [vuoden 2004 suuntaviivojen 25 kohdan d alakohta].

(45) Ryanair moittii komissiota siitä, ettei se ole tähän mennessä pyytänyt kyseisen toimenpiteen välitöntä keskeytystä, ja pyytää, että Italian Alitalialle myöntämät 300 miljoonaa euroa vaaditaan takaisin välittömästi. Ryanair korostaa myös, että toisin kuin Italian viranomaiset väittävät, kyseessä olevan tuen myöntäminen Alitalialle ei ole perusteltavissa minkään yleistä järjestystä ja alueisiin liittyviä vaatimuksia koskevan syyn nojalla. Ryanair viittaa tässä yhteydessä Alitalian markkinaosuuksien pienentymiseen joillakin reiteillä.

(46) Euroopan matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien liitot (European Travel Agents' and tour Operators' Associations, ECTAA) ja Euroopan liikematkatoimistojen ammattikunta (Guild European Business Travel Agents, GEBTA) sen sijaan katsovat, että koska kyseessä olevan toimenpiteen avulla pyritään estämään Alitalian konkurssi, sen toteuttaminen on omiaan suojelemaan kuluttajia, koska matkustajia yrityksen mahdollisen konkurssin yhteydessä suojelevaa lainsäädäntöä ei ole olemassa. ECTAA ja GEBTA toteavat lisäksi, että kyseessä olevan lainan myöntäminen oli ainoa järkevä ratkaisu, jonka avulla Alitalia saattoi välttyä konkurssilta ja siten saada apua yksityistämisprosessiinsa. Kun otetaan huomioon lehdistössä kuvaillut näkymät, jotka koskevat yrityksen toiminnan elvytystä, tämän lainan myöntäminen on niiden mukaan taloudellisesti perusteltu, jotta voidaan aloittaa Alitalian täydellinen rakenneuudistus, joka mahdollistaa Alitalian muuttumisen kannattavaksi.

6. ALITALIAA KOSKEVIEN KOMISSION PÄÄTÖSTEN KERTAUS

(47) Tässä yhteydessä ja jotta voidaan suorittaa kyseessä olevan toimenpiteen analyysi on syytä muistuttaa, että komissio on aikaisemmin tehnyt seuraavat Alitaliaa koskevat päätökset:

— Alitalia-yhtiön pääomapohjan vahvistamisesta 15 päivänä heinäkuuta 1997 tehty komission päätös [11]: komissio katsoi tässä päätöksessä, että Alitalian pääomapohjan vahvistaminen 2 750 miljardin Italian liiran pääomanlisäyksellä oli yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla soveltuva valtiontuki edellyttäen, että tiettyjä sitoumuksia noudatetaan.

— Alitalia-yhtiön pääomapohjan vahvistamisesta 18 päivänä heinäkuuta 2001 tehty komission päätös [12]: koska ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi 15. heinäkuuta 1997 tehdyn päätöksen [13], komissio teki uuden päätöksen kyseisestä pääomapohjan vahvistamisesta. Kyseisessä päätöksessä komissio esittää saman päätelmän kuin 15. heinäkuuta 1997 tekemässään päätöksessä, nimittäin, että Alitalian pääomapohjan vahvistaminen oli yhteismarkkinoille soveltuva valtiontuki [14].

— Komission päätös, tehty 19. kesäkuuta 2002, C 54/96 ja N 318/02 – Komission 18. heinäkuuta 2001 hyväksymän Alitalia-yhtiön rakenneuudistukseen tarkoitetun tuen kolmas maksuosuus sekä uusi 1,4 miljardin euron suuruinen pääomankorotus [15]: tällä päätöksellä komissio hyväksyi edellä mainitun kolmannen maksuosuuden (129 miljoonaa euroa) ja katsoi, ettei uusi pääomankorotus muodostanut perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

— Komission päätös, tehty 20. heinäkuuta 2004, N 279/04 – Kiireelliset toimenpiteet Alitalian rakenneuudistuksen ja toiminnan uudelleen käynnistämisen tukemiseksi (pelastustuki) [16]: komissio antoi tällä päätöksellä hyväksyntänsä pelastustuelle, joka myönnettiin valtiontakuuna 400 miljoonan euron tilapäisluotolle [17].

— Komission päätös 2006/176/EY, tehty 7. kesäkuuta 2005, C 2/2005 – Alitalian rakenneuudistussuunnitelmasta [18]: komissio katsoi tässä päätöksessä, että kyseessä olevat toimenpiteet eivät olleet perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja valtiontukia.

7. TOIMENPITEEN ARVIOINTI PERUSTAMISSOPIMUKSEN 87 ARTIKLAN 1 KOHDAN KANNALTA

(48) Perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan nojalla aloitetun muodollisen tutkintamenettelyn johdosta ja kun otetaan huomioon Italian viranomaisten ja asianosaisten tässä yhteydessä esittämät väitteet, komissio katsoo, että kyseessä oleva toimenpide, toisin sanoen Alitalialle myönnetty 300 miljoonan euron laina, jonka määrän Alitalia voi lukea omaan pääomaansa, muodostaa valtiontuen, joka ei sovellu yhteismarkkinoille perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan nojalla ja joka on perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu sääntöjenvastainen tuki.

7.1 Valtiontuen olemassaolo

(49) Perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan mukaan "jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan".

(50) Kansallisen toimenpiteen luokittelu valtiontueksi edellyttää, että seuraavat kumulatiiviset edellytykset täyttyvät: 1) kyseisellä toimenpiteellä myönnetään etu, joka rahoitetaan valtion varoista, 2) tämä etu on valikoiva, ja 3) kyseinen toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan [19].

(51) On aiheellista esittää ne syyt, joiden vuoksi komissio katsoo tässä vaiheessa, että nämä kumulatiiviset edellytykset täyttyvät kyseessä olevan toimenpiteen osalta.

[11] EYVL L 322, 25.11.1997, s. 44.
[12] EYVL L 271, 12.10.2001, s. 28.
[13] Asia T-296/97, Alitalia v. komissio, tuomio 12.12.2000 (Kok. s. II-3871).
[14] Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hylkäsi kanteen, jonka Alitalia nosti komission päätöstä vastaan 18.7.2001, asiassa T-301/01, Alitalia v. komissio, 9.7.2008 antamassaan tuomiossa (ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa).
[15] EYVL C 239, 4.10.2002, s. 2.
[16] EUVL C 125, 24.5.2005, s. 7.
[17] Air One nosti tätä päätöstä vastaan kumoamiskanteen, jonka käsittely on vireillä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa (asia T-344/02).
[18] EUVL L 69, 8.3.2006, s. 1.
[19] Ks. esim. asia C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze v. Cassa di Risparmio di Firenze, tuomio 10.1.2006 (Kok. s. I-289, 129 kohta).

7.1.1 *Valtion varoista rahoitetun edun olemassaolo*

(52) Ensinnäkin on syytä tuoda esiin, että kyseessä oleva toimenpide on laina, jonka määrä voidaan lukea Alitalian omaan pääomaan ([20]) ja jonka Italian valtio on myöntänyt suoraan Alitalialle ja johon sisältyy siten valtion varojen siirtäminen. Lisäksi juuri Italian valtio on toteuttanut kyseisen toimenpiteen, sillä päätöksen lainan myöntämisestä, sellaisena kuin se on täydennettynä 27. toukokuuta 2008 annetulla asetuksella N:o 93, teki Italian ministerineuvosto 22. huhtikuuta 2008.

(53) Toiseksi taloudellisen edun olemassaolon toteamiseksi on arvioitava, olisiko yksityinen sijoittaja saattanut tehdä samanlaisissa olosuhteissa käsiteltävänä olevassa asiassa tarkoitetun kaltaisen pääomasijoituksen. Tässä yhteydessä yhteisöjen tuomioistuin on täsmentänyt, että vaikka yksityisen sijoittajan käyttäytyminen, johon talouspoliittisia päämääriä tavoittelevan julkisoikeudellisen sijoittajan toimenpidettä on verrattava, ei välttämättä tarkoita sellaisen tavallisen sijoittajan käyttäytymistä, joka tekee pääomasijoituksia saadakseen niistä tuottoa jokseenkin lyhyellä aikavälillä, sen on kuitenkin vastattava sellaisen yksityisen holdingyhtiön tai konsernin käyttäytymistä, joka noudattaa kokonaisvaltaista tai alakohtaista rakennepolitiikkaa ja jonka toimintaa ohjaavat pidemmän aikavälin tuottoodotukset ([21]).

(54) Yhteisöjen tuomioistuin on lisäksi katsonut, että yksityinen osakkeenomistaja voi järkevästi tukea tilapäisissä vaikeuksissa olevaa yritystä sen olemassaolon turvaamiseen tarvittavilla pääomasijoituksilla, jos yritys voi mahdollisesti tarvittavan rakenneuudistuksen jälkeen tulla uudelleen kannattavaksi. Jos julkisen sijoittajan pääomasijoituksissa ei lainkaan oteta huomioon edes pitkän aikavälin kannattavuusnäkymiä, kyseisiä sijoituksia on pidettävä perustamissopimuksen 87 artiklassa tarkoitettuna tukena ([22]).

(55) Muistutettakoon myös siitä, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan sekä tuen olemassaoloa että sen merkitystä on arvioitava sen myöntämishetkellä vallinneen tilanteen mukaan ([23]).

(56) Käsiteltävänä olevassa asiassa on yksityisen sijoittajan käyttäytymistä koskevan arviointiperusteen ja edellä mainittujen periaatteiden soveltamiseksi otettava huomioon Alitalian taloudellinen tilanne ja kyseessä olevan valtiontuen ominaisuudet.

7.1.1.1 Alitalian taloudellinen tilanne

(57) Komissio toteaa, että Alitalian taloudellinen tilanne oli vakavasti vaarantunut kyseisen lainan myöntämisen ja asetuksen N:o 93 antamisen ajankohtana. Varainhoitovuonna 2006 Alitalia kirjasi 626 miljoonan euron konsolidoidut tappiot ja varainhoitovuonna 2007 tappiot olivat 495 miljoonaa euroa ([24]).

(58) Lisäksi Alitalian kirjaama tappio ennen veroja oli yrityksen julkaisemien taloudellisten tietojen mukaan 214,8 miljoonaa euroa vuoden 2008 ensimmäisellä neljänneksellä, mikä on osoitus tuloksen heikkenemisestä 41 prosentilla vuoden 2007 vastaavaa ajanjaksoa kuvaaviin lukuihin verrattuna. Alitalian nettovelkaantuminen oli 1,36 miljardia euroa 30. huhtikuuta 2008, mikä merkitsee 13 prosentin nousua verrattuna joulukuun 2007 tasoon. Samanaikaisesti yrityksen käteisvarat mukaan lukien lyhytaikaiset rahoitusluotot olivat 30. huhtikuuta 2008 enää 174 miljoonaa euroa, toisin sanoen 53 prosenttia vähäisemmät kuin joulukuun 2007 lopussa ([25]).

(59) Tämä käy selvästi ilmi myös asetuksesta N:o 80, jonka mukaan kyseisen lainan on erityisesti luotava edellytykset yrityksen talouden kohentumiselle ja vastattava sen välittömään käteisvarojen tarpeeseen (ks. edellä johdanto-osan 57 ja 58 kappale).

(60) Italian viranomaiset ovat lisäksi todenneet komissiolle 30. toukokuuta 2008 antamassaan vastauksessa, että asetuksen N:o 93 antamiseen johti yrityksen taloudellisen tilanteen heikentyminen ja että asetuksen tarkoituksena on luoda edellytykset sille, että yritys voi säilyttää arvonsa ja siten jatkaa toimintaansa. Ne totesivat tässä yhteydessä, että toteutettujen toimenpiteiden tarkoituksena oli estää tappioita aiheuttamasta yhtiöpääoman ja varojen alenemista lain vaatiman vähimmäismäärän alapuolelle, jotta voidaan välttää maksukyvyttömyysmenettelyn (”procedura concorsuale”) käynnistyminen ja yrityksen asettaminen selvitystilaan.

(61) Italian viranomaiset antoivat 3. kesäkuuta 2008 asetuksen N:o 97 ([26]), jossa viitataan myös edellä kuvailtuun Alitalian taloudelliseen tilanteeseen ja joka vahvistaa tämän analyysin.

([20]) Tässä päätöksessä tarkoitettu toimenpide perustuu edellä mainittuihin asetuksiin N:o 80 ja 93.

([21]) Ks. erityisesti yhdistetyt asiat C-278/92, C-279/92 ja C-280/92, Espanja v. komissio, tuomio 14.9.1994 (Kok. s. I-4103, 20–22 kohta).

([22]) Ks. esim. asia C-303/88, Italia v. komissio, tuomio 21.3.1991 (Kok. s. I-1433, 21 ja 22 kohta).

([23]) Ks. esim. asia T-318/00, Freistaat Thüringen v. komissio, tuomio 19.10.2005 (Kok. s. II-4179, 125 kohta).

([24]) Italian viranomaisten 30.5.2008 päivätyssä kirjeessään komissiolle antamat tiedot.

([25]) Ks. taloudelliset tiedot Alitalian internetsivustolla (http://corporate.alitalia.com/en/investors/financial/index.aspx).

([26]) Asetus N:o 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 (GURI N:o 128, 3.6.2008).

(62) Kaikkien näiden seikkojen perusteella voidaan katsoa, että Alitalian taloudellinen tilanne oli vakavasti vaarantunut sekä asetuksella N:o 80 myönnetyn 300 miljoonan euron lainan myöntämispäivänä että asetuksen N:o 93 antamispäivänä, kuten myös Italian viranomaiset myöntävän kirjeessään komissiolle 30. toukokuuta 2008. Komissio katsoo aiheelliseksi korostaa tässä yhteydessä, etteivät Italian viranomaiset kyseenalaistaneet tätä arviointia millään lailla muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevissa huomautuksissaan ([27]).

(63) Tässä yhteydessä komissio katsoo aiheelliseksi huomauttaa myös, että Alitalian taloudellinen tilanne on heikentynyt vuoden 1997 jälkeen ja on ollut vakavasti vaarantunut vuodesta 2001 lähtien; tämä käy ilmi yrityksen taloudellisen tilanteen kuvauksesta (edellä mainituissa) päätöksissä, jotka komissio teki 18. heinäkuuta 2001, 20. heinäkuuta 2004 ja 7. kesäkuuta 2005 (ks. edellä johdanto-osan 47 kappale). Valtion varoista myönnetyt tukitoimenpiteet, joista yritys on hyötynyt jo vuodesta 1997 lähtien, osoittavat vakuuttavasti, että julkinen osakkeenomistaja on toistuvasti pelastanut yrityksen vaikeuksista, joita viimeksi mainittu on kokenut jo lähes 10 vuoden ajan.

7.1.1.2 Kyseessä olevan valtiontuen ominaisuudet

(64) Kyseessä olevan lainan myöntämisen edellytyksistä komissio toteaa aivan ensiksi, että asetuksen N:o 80 mukaan sovellettava korko on korko, joka ilmoitetaan komission tiedonannossa voimassa olevista 25:tä jäsenvaltiota koskevista valtion tuen takaisinperinnässä sovellettavista koroista sekä viite- ja diskonttokoroista 1. tammikuuta 2008; 1. heinäkuuta 2008 alkaen sovelletaan korkoa, joka ilmoitetaan viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta annetussa komission tiedonannossa ([28]). Asetuksella N:o 93 tätä korkokantaa korotettiin prosentilla ([29]).

(65) On kuitenkin syytä korostaa, että komission tiedonannossa voimassa olevista 25:tä jäsenvaltiota koskevista valtion tuen takaisinperinnässä sovellettavista koroista sekä viite- ja diskonttokoroista 1. heinäkuuta 2008 ([30]) esitettyjen korkojen tulisi heijastaa eri jäsenvaltioissa tavanomaisin vakuuksin myönnettyihin keskipitkiin ja pitkiin (5–10 vuotta) lainoihin sovellettavaa korkotasoa. Komissio katsoo kuitenkin, ettei näitä korkoja, vaikka niitä korotettaisiin prosentilla, voida pitää asianmukaisina, kun kyseessä on yritys, jonka taloudellinen tilanne on vakavasti vaarantunut. Lisäksi kyseinen tiedonanto perustuu komission vuoden 1997 tiedonantoon viite- ja diskonttokorkojen vahvistamismenetelmästä ([31]), jonka mukaan ”viitekorko, joka on tällä tavoin määritelty, on alin käytetty korko ja sitä voidaan korottaa tilanteissa, joissa on erityinen riski (esimerkiksi vaikeuksissa oleva yritys tai pankkien yleensä vaatimat vakuudet puuttuvat). Tällaisissa tapauksissa preemio voi olla 400 pistettä tai enemmän, jos mikään yksityinen pankki ei myöntäisi kyseessä olevaa lainaa”. Komissio katsoo kuitenkin, että edes 100 peruspisteen lisääminen viitekorkoon, mistä säädetään asetuksessa N:o 93, ei takaa, että vakavasti vaarantunut tilanne, jossa Alitalia oli toimenpiteen toteuttamisen ajankohtana, otetaan asianmukaisesti huomioon.

(66) Viite- ja diskonttokorkojen vahvistamismenetelmästä annetun Euroopan komission tiedonannon ([32]) soveltamisen osalta riittää, kun todetaan, että – ottaen huomioon, että laina on myönnetty ennen tiedonannon voimaantuloa ja että arviointi toimenpiteen mahdollisesta tukiluonteesta tehdään sen toteutushetken perusteella – Italian viranomaiset eivät ole vastanneet komission 11. kesäkuuta 2008 tehdyssä päätöksessä ilmaisemiin epäilyihin. Näin ollen komission ilmaisemat epäilyt ovat edelleen ajankohtaisia.

(67) Tämän vuoksi komissio katsoo edellä esitettyjen seikkojen perusteella, että vaikka siihen tilanteeseen, jossa Italian valtio on käsiteltävänä olevassa asiassa, rinnastettavassa olevassa tilanteessa oleva yksityinen sijoittaja olisi myöntänyt kyseisen lainan Alitalialle, se ei olisi hyväksynyt sitä, että myönnettyä korkoa – edes 100 peruspisteellä korotettuna – sovelletaan tavanomaisessa taloudellisessa tilanteessa olevaan yritykseen.

(68) Italian viranomaisten 12. heinäkuuta 2008 päivätyssä kirjeessään esittämät väitteet eivät horjuta tätä arviointia kyseessä olevaan toimenpiteeseen sovellettavista koroista. Huomautuksissaan Italian viranomaiset tyytyvät itse asiassa – näyttämättä väitettään toteen – toteamaan, että koron määrä on vahvistettu tasolle, joka takaa pääoman suoran ja riittävän markkinaehtoisen tuoton.

(69) Komissio korostaa tämän jälkeen, että Italian hallituksen päätös myöntää kyseinen laina on tehty 22. huhtikuuta 2008 – samana päivänä kuin Alitalia oli vetäytynyt Air France - KLM -konsernin tekemästä Alitalian ostotarjouksesta ([33]) – ja että asetuksen N:o 93 antamisen perusteena oli yrityksen taloudellisen tilanteen heikentyminen. Riippumatta – erityisesti Alitalian taloudelliseen tilanteeseen liittyvistä – syistä ([34]), jotka saivat Air France - KLM:n vetäytymään tarjouksestaan, kyseessä oleva päätös lainan myöntämiseksi tehtiin joka tapauksessa välittömästi tämän vetäytymispäätöksen jälkeen.

([27]) Ks. Italian viranomaisten komissiolle osoittaman 12.7.2008 päivätyn kirjeen 9 kohta.
([28]) Ks. edellä 12 perustelukappale.
([29]) Ks. edellä 5 perustelukappale.
([30]) Mainittu edellä alaviitteessä 6.
([31]) EYVL C 273, 9.9.1997, s. 3.
([32]) Mainittu edellä alaviitteessä 6.
([33]) Alitalialle oli esitetty 14. maaliskuuta 2008 julkinen osakkeiden ostotarjous, jonka sen hallintoneuvosto oli hyväksynyt 16. maaliskuuta 2008.
([34]) Ks. edellä mainittu Italian viranomaisten kirje komissiolle 30. toukokuuta 2008.

(70) Italian viranomaisten toteen näyttämätöntä väitettä, jonka mukaan operaation kariutuminen ei ollut esteenä yksityistämissuunnitelmalle, ei voida komission mukaan hyväksyä, mikäli ei ole vakuuttavia todisteita siitä, että tällainen suunnitelma todella oli olemassa kyseisen lainan myöntämisen ajankohtana. Yrityksen yksityistämispyrkimykset, joihin Italian viranomaiset viittaavat 30. toukokuuta 2008 päivätyssä kirjeessään ja jotka koskevat ajanjaksoa vuoden 2006 lopusta vuoden 2007 loppuun, eivät osoita, että ostosuunnitelma olisi ollut todellinen vaihtoehto kyseessä olevan lainan myöntämisen ajankohtana.

(71) Tällaista näkymää ei tue myöskään B. Ermollin Alitalialle osoittama kirje, jota Italian viranomaiset selostavat 30. toukokuuta 2008 päivätyssä kirjeessään ja joka niiden mukaan osoittaa italialaisten yrittäjien ja investoijien olleen kiinnostuneita laatimaan yrityksen toiminnan elvyttämistä koskevan suunnitelman ([35]).

(72) Toukokuun 30. päivän 2008 jälkeisistä tapahtumista, joita Italian viranomaiset selostavat kirjoituksissaan ja tarkemmin sanottuna Alitalian ja Intesa Sanpaolon välisessä 9. ja 10. kesäkuuta 2008 tehdyssä sopimuksessa, riittää kun huomautetaan, että kyseessä olevaa lainaa arvioitaessa on otettava huomioon sen myöntämisajankohdan olosuhteet. Komissio huomauttaa, ettei sitä, että Alitalia antoi kesäkuussa 2008 Intesa Sanpaololle tehtäväksi edistää ja löytää ratkaisu yrityksen yksityistämiseen, ei voida missään tapauksessa pitää yritystä koskevana varmana ja välittömänä ostonäkymänä, eikä Intesa Sanpaololle uskotun tehtävän onnistumisen edellytyksistä sitä paitsi ollut mitään varmuutta kyseisenä ajankohtana.

(73) Tässä yhteydessä on lisäksi syytä tuoda esiin, että silloin, kun Italian valtio myönsi kyseisen lainan, yksikään Alitalian yksityinen osakkeenomistaja ei tukenut Alitaliaa samanaikaisesti valtion kanssa, jotta sen välitön käteisvarojen tarve tulisi täytetyksi.

(74) Se, että edellä mainittu ostotarjous vedettiin pois lähes samanaikaisesti kuin Italian hallitus myönsi mainitun lainan, se, ettei lainan myöntämishetkellä ollut muita ostonäkymiä, ja se, etteivät Alitalian yksityiset osakkeenomistajat osallistuneet rahoitukseen samanaikaisesti Italian valtion kanssa, tukevat johtopäätöstä, jonka mukaan yhtä merkittävä osakkeenomistaja ei olisi myöntänyt kyseistä lainaa, kun otetaan huomioon Alitalian tilanteen vakavuus.

([35]) Toukokuun 13 päivänä 2008 annetussa Alitalian lehdistötiedotteessa todetaan seuraavaa: "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) Lisäksi komissio katsoo, että Alitalian vakavasti vaarantuneessa taloudellisessa tilanteessa tällainen yksityinen sijoittaja ei olisi myöntänyt sille minkäänlaista lainaa – etenkään lainaa, jonka määrän se voi lukea omaan pääomaansa ja jota ei näin ollen palauteta, mikäli yritys joutuu selvitystilaan, ennen kuin kaikkien muiden velkojien saatavat on suoritettu yhteisvastuullisesti ja yhtiöpääomaan suhteutettuina (ks. asetuksen N:o 93 4 artiklan 4 kohta). Alun perin Alitalian pääomaan lisättäväksi myönnetyn luoton käyttötarkoitus vahvistaa entisestään komission analyysia kyseisen toimenpiteen valtiontukiluonteesta.

(76) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo siten, että myöntäessään Alitalialle kyseessä olevan 300 miljoonan euron lainan Italian valtio ei toiminut sellaisen kokonaisvaltaista tai alakohtaista rakennepolitiikkaa harjoittavan järkevän sijoittajan tavoin, jota pääoman tuottavuuden osalta ohjaavat pidemmän aikavälin tavoitteet kuin tavallista sijoittajaa ([36]).

(77) Komissio päättelee tämän perusteella, että kyseessä olevien varojen käytöstä riippumatta Alitalia saa toimenpiteestä sellaista valtion varoista rahoitettua taloudellista etua, jota se ei olisi saanut normaaleissa kilpailuolosuhteissa ([37]).

7.1.2 *Toimenpiteen valikoiva luonne*

(78) Alitalia saa tämän lainan myöntämisestä sellaista taloudellista etua, jonka ainoa edunsaaja se on. Kyseessä oleva toimenpide on siten luonteeltaan valikoiva.

7.1.3 *Edellytykset, jotka koskevat jäsenvaltioiden väliselle kaupalle aiheutuvia vaikutuksia ja kilpailun vääristymiä*

(79) Komissio katsoo, että kyseessä oleva toimenpide vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, koska se koskee yritystä, jonka lentoliikennetoiminta on omiaan vaikuttamaan suoraan kauppaan ja kattaa useita jäsenvaltioita. Lisäksi se vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua yhteismarkkinoilla, koska se koskee ainoastaan yhtä yritystä, joka on Euroopan-verkkonsa osalta kilpailutilanteessa yhteisön muiden lentoyhtiöiden kanssa, erityisesti lentoliikenteen vapauttamisen kolmannen osan ([38]) 1. tammikuuta 1993 tapahtuneesta voimaantulosta lähtien.

([36]) Ks. esim. yhdistetyt asiat T-126/96 ja T-127/96, Breda Fucine Meridionali v. komissio, tuomio 15.9.1998 (Kok., s. II-3437, 79 kohta).

([37]) Ks. esim. asia C-39/94, SEFI, tuomio 11.7.1996 (Kok., s. 3547, 60 kohta).

([38]) Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2407/92, yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annettu neuvoston asetus N:o 2408/92 ja lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annettu neuvoston asetus N:o 2409/92 – EYVL L 240, 24.8.1992, s. 1.

(80) Kaiken edellä esitetyn ja hallussaan tässä vaiheessa olevien tietojen perusteella komissio katsoo, että toimenpide, jolla Italian valtio myönsi Alitalialle 300 miljoonan euron lainan, on perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valtiontuki.

7.2 **Tukitoimenpiteen luokittelu sääntöjenvastaiseksi tueksi**

(81) Perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on annettava tiedoksi kaikki tukien myöntämistä tai muuttamista koskevat suunnitelmansa. Jäsenvaltio, jota asia koskee, ei saa toteuttaa ehdottamiaan toimenpiteitä ennen kuin menettelyssä on tehty lopullinen päätös.

(82) Italian hallituksen päätös 300 miljoonan euron myöntämisestä tehtiin 22. huhtikuuta 2008 asetuksella N:o 80. Varat asetettiin siten Alitalian saataville kyseisenä päivänä, minkä Italian viranomaiset vahvistivat kokouksessaan komission kanssa 23. huhtikuuta 2008. Asetus N:o 93, jossa säädettiin mahdollisuudesta lukea lainan määrä yrityksen omaan pääomaan, annettiin 27. toukokuuta 2008.

(83) Komissio toteaa kuitenkin, ettei Italia ollut ilmoittanut sille mainitusta toimenpiteestä asetuksen N:o 80 eikä myöskään asetuksen N:o 93 antopäivänä. Komissio katsoo siten, että Italia on toiminut sääntöjenvastaisesti myöntäessään kyseisen tuen perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan vastaisesti.

7.3 **Tukitoimenpiteen soveltuvuus yhteismarkkinoille**

(84) Koska komissio katsoo, että kyseessä oleva toimenpide on perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valtiontuki, sen mahdollista soveltuvuutta yhteismarkkinoille on tutkittava tämän artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisten poikkeusten perusteella. Tässä yhteydessä on syytä muistuttaa, että kyseessä olevan tukitoimenpiteen edunsaaja edustaa lentoliikennealaa.

(85) Komissio toteaa, että perustamissopimuksen 87 artiklan 2 kohdassa mainitut poikkeukset, jotka koskevat yksittäisille kuluttajille myönnettävää sosiaalista tukea, tukea luonnonmullistusten tai muiden poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttaman vahingon korvaamiseksi ja tukea tietyille Saksan liittotasavallan alueille, ovat tässä yhteydessä merkityksettömiä.

(86) Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan b alakohdan osalta riittää kun todetaan, että kyseessä oleva tukitoimenpide ei ole Euroopan yhteisen edun kannalta tärkeä hanke eikä sillä pyritä poistamaan Italian taloudessa olevaa vakavaa häiriötä. Se ei ole myöskään perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan d alakohdassa tarkoitettu tuki kulttuurin ja kansallisomaisuuden suojelun edistämiseksi.

(87) Perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdassa, jossa sallitaan tuet tietyn taloudellisen toiminnan kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla, tarkoitetun poikkeuksen osalta komissio katsoo, ettei ole mitään perustetta katsoa, että kyseessä oleva tuki soveltuisi yhteismarkkinoille. Vaikuttaa siltä, ettei käsiteltävänä olevassa asiassa voida soveltaa mitään sellaista poikkeusta, josta määrätään EY:n perustamissopimuksen 92 ja 93 artiklan ja ETA-sopimuksen 61 artiklan soveltamista valtiontukiin lentoliikennealalla koskevissa komission suuntaviivoissa, sellaisina kuin ne ovat täydennettyinä lentoasemien rahoitusta ja alueellisilta kentiltä liikennöivien lentoyhtiöiden käynnistysavustuksia koskevia yhteisön suuntaviivoja ([39]) [koskevalla] komission tiedonannolla ([40]).

(88) Lisäksi vaikka komissio on poikkeuksellisesti sallinut tietyt lentoliikennealan toimintatuet alueellisia valtiontukia koskevien vuoden 1998 suuntaviivojen, sellaisina kuin ne ovat muutettuina vuonna 2000 ([41]), perusteella erittäin syrjäisiltä alueilta liikennöitävien lentoreittien osalta näiden alueiden pysyvistä haitoista, jotka määritellään perustamissopimuksen 299 artiklan 2 kohdassa, johtuvien lisäkustannusten korvaamiseksi, tämä poikkeus on käsiteltävänä olevan asian kannalta merkityksetön.

(89) Komissio toteaa, etteivät Italian viranomaiset ole kirjoituksissaan esittäneet, että edellä mainittuja poikkeuksia olisi sovellettava käsiteltävänä olevassa asiassa.

(90) Italian viranomaisten väitteestä, joka liittyy tarpeeseen taata yleisen järjestyksen ja alueisiin liittyvien vaatimusten vuoksi Alitalian tarjoama julkinen palvelu, komissio toteaa, ettei se voi pelkästään tämän väitteen, jota ei ole näytetty toteen, perusteella katsoa, että kyseessä oleva tukitoimenpide soveltuu yhteismarkkinoille.

(91) Lisäksi komissio katsoo, ettei kyseessä olevaa tukitoimenpidettä voida julistaa yhteismarkkinoille soveltuvaksi vuoden 2004 suuntaviivojen nojalla. Vaikka Alitalia voidaan luokitella näissä suuntaviivoissa tarkoitetuksi vaikeuksissa olevaksi yritykseksi, muut kumulatiiviset edellytykset, joiden nojalla voitaisiin katsoa, että kyseessä oleva laina on pelastustuki, eivät täyty käsiteltävänä olevassa asiassa.

([39]) EYVL C 350, 10.12.1994, s. 5.
([40]) EUVL C 312, 9.12.2005, s. 1.
([41]) EYVL C 258, 9.9.2000, s. 5.

(92) Komissio toteaa ensiksi, etteivät Italian viranomaiset ole osoittaneet, ettei kyseessä olevalla toimenpiteellä ole kielteisiä heijastusvaikutuksia muihin jäsenvaltioihin ([42]). Italian viranomaiset tyytyvät tässä yhteydessä toteamaan, että yksityistämisprosessi ja kyseessä olevan toimenpiteen toteuttaminen on tässä tapauksessa yleisluonteinen prosessi, koska kyseessä oleva toimenpide ei luo niille edellytyksiä toteuttaa kilpailustrategioita. Italian viranomaiset eivät ole millään tavoin täsmentäneet niitä vakavia sosiaalisia syitä, joiden nojalla kyseessä olevan toimenpiteen toteuttaminen on perusteltu.

(93) Toiseksi Italian viranomaiset eivät ole esittäneet sitoumusta toimittaa viimeistään kuuden kuukauden kuluessa toimenpiteen täytäntöönpanosta joko rakenneuudistus- tai selvitystilasuunnitelman taikka todisteet siitä, että laina on maksettu kokonaisuudessaan takaisin ([43]). Italian viranomaiset viittaavat kirjoituksissaan sekä rakenneuudistussuunnitelman olemassaoloon että kyseessä olevan lainan palauttamista koskevan aikataulun olemassaoloon. Italian viranomaisten väitteen, jonka mukaan rakenneuudistussuunnitelman laatiminen on osa jo vuonna 2006 aloitettua Alitalian yksityistämisprosessia, perusteella ei voida kuitenkaan katsoa, että komission hallussa olisi muodollinen sitoumus toimittaa yrityksen tosiasiallinen rakenneuudistussuunnitelma kuuden kuukauden kuluessa lainan myöntämisestä.

(94) Komissio ei voi myöskään lainan väitetyn palautusaikataulun, jota Italian viranomaisten mukaan kuvaillaan edellä mainitussa asetuksessa N:o 93, perusteella katsoa, että vuoden 2004 suuntaviivojen 25 kohdan c alakohdassa tarkoitettu edellytys täyttyy. Se, että kyseessä oleva laina on määrä palauttaa mahdollisimman pian 30:nnen Alitalian yhtiöpääoman luovutuksen jälkeisen päivän ja 31. joulukuuta 2008 välisenä aikana, ei vielä osoita, että Italian viranomaiset ovat sitoutuneet toimittamaan todisteet lainan täysimääräisestä takaisinmaksusta kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun laina on myönnetty asetuksen N:o 80 nojalla, toisin sanoen viimeistään 23. lokakuuta 2008.

(95) Italian viranomaiset sivuuttavat joka tapauksessa sen seikan, että asetuksen N:o 93 4 artiklan 4 kohdassa esitetään, että mikäli yritys joutuu selvitystilaan, kyseinen määrä palautetaan vasta sen jälkeen kun kaikkien muiden velkojien saatavat on suoritettu yhteisvastuullisesti ja yhtiöpääomaan suhteutettuina, mikä vaarantaa toiveet palautuksesta siinä tapauksessa, että kyseinen uhkakuva toteutuu. Sitä, että tässä asetuksessa mainitaan yrityksen selvitystilaan asettamisen mahdollisuus, ei voida pitää osoituksena siitä, että Italia on sitoutunut toimittamaan selvitystilasuunnitelman viimeistään kuuden kuukauden kuluessa toimenpiteen täytäntöönpanosta.

([42]) Ks. vuoden 2004 suuntaviivojen 25 kohdan b alakohta.
([43]) Ks. vuoden 2004 suuntaviivojen 25 kohdan c alakohta.

(96) Kolmanneksi Italian viranomaiset eivät ole myöskään osoittaneet, että kyseessä oleva tuki olisi määrällisesti perusteltu yrityksen säilymisen kannalta [vuoden 2004 suuntaviivojen 25 kohdan d alakohta]. Italian viranomaiset ovat tyytyneet toteamaan kirjoituksissaan, että Alitalialle myönnetyn tuen kokonaismäärä oli ehdottoman välttämätön ja suhteessa yrityksen taloudellisen kestävyyden ja omaisuuden suojelemista koskevaan tavoitteeseen nähden. Tässä yhteydessä todettakoon, että toisin kuin Italian viranomaiset väittävät, niiden komissiolle osoittamassa 30. toukokuuta 2008 päivätyssä kirjeessä esittämä yrityksen taloudellisen tilanteen kuvaus ei mahdollista sellaista päätelmää.

(97) Neljänneksi ei missään tapauksessa voida katsoa, että Alitalia olisi noudattanut ainutkertaisuuden periaatteeseen liittyvä edellytystä ([44]), riippumatta siitä, onko kyse pelastus- vai rakenneuudistustuesta. On syytä muistuttaa, että vuoden 2004 suuntaviivojen mukaan komissio ei myönnä uutta pelastus- tai rakenneuudistustukea, jos yritys on jo saanut pelastus- tai rakenneuudistustukea menneisyydessä ja jos pelastustuen myöntämisestä, rakenneuudistusajan päättymisestä tai suunnitelman täytäntöönpanon päättymisestä on kulunut alle 10 vuotta.

(98) Alitalia on kuitenkin jo saanut 18. heinäkuuta 2001 tehdyllä komission päätöksellä ([45]) hyväksyttyä rakenneuudistustukea sekä 20. heinäkuuta 2004 tehdyllä komission päätöksellä ([46]) hyväksyttyä pelastustukea, joka myönnettiin valtiontakuuna 400 miljoonan euron tilapäisluotolle. Koska viimeksi mainitun tuen myöntämisestä on kulunut alle kymmenen vuotta, Alitalialle ei voida myöntää käsiteltävänä olevassa asiassa tarkoitettua tukea.

(99) Pitää kuitenkin paikkansa, että vuoden 2004 suuntaviivoissa määrätään poikkeuksista ainutkertaisuuden soveltamisen periaatteeseen. Komissio toteaa kuitenkin, etteivät 73 kohdan a tai b alakohdan edellytykset täyty käsiteltävänä olevassa asiassa. Italian viranomaiset eivät ole sitä paitsi esittäneet, että näitä poikkeuksia olisi sovellettava käsiteltävänä olevassa asiassa.

(100) Komissio katsoo, ettei käsiteltävänä olevassa asiassa voida soveltaa myöskään vuoden 2004 suuntaviivojen 73 kohdan c alakohdassa tarkoitettua poikkeusta, joka liittyy poikkeuksellisten, ennalta-arvaamattomien ja asianomaisen yrityksen tahdosta riippumattomien olosuhteiden olemassaoloon.

(101) On syytä muistuttaa, että Alitalian taloudelliset vaikeudet ovat olleet useiden vuosien ajan luonteeltaan toistuvia, minkä vuoksi yrityksen kohtaamia vaikeuksia, joilla kyseessä olevan lainan myöntäminen voitaisiin perustella, ei voida luokitella poikkeuksellisiksi, ennalta-arvaamattomiksi ja yrityksen tahdosta riippumattomiksi.

([44]) Ks. vuoden 2004 suuntaviivojen jakso 3.1.1, 25 kohdan e alakohta, ja jakso 3.3.
([45]) (Edellä 47 perustelukappaleessa mainittu) 18.7.2001 tehty komission päätös.
([46]) (Edellä 47 perustelukappaleessa mainittu) 20.7.2004 tehty komission päätös.

(102) Tässä yhteydessä on aiheellista viitata Alitalian taloudellisen tilanteen kuvaukseen (edellä mainituissa) 18. heinäkuuta 2001, 20. heinäkuuta 2004 ja 7. kesäkuuta 2005 tehdyissä komission päätöksissä, joissa kuvaillaan yrityksen tilannetta, joka oli vuodesta 1997 lähtien vaikea ja sittemmin, vuodesta 2001 lähtien, huolestuttava ([47]). Alitalian vakavasti vaarantunut taloudellinen tilanne kyseessä olevan lainan myöntämispäivänä on lisäksi osoitus siitä, että komissiolle vuonna 2004 ilmoitettu rakenneuudistussuunnitelma, jota koskevan päätöksen komissio teki 7. kesäkuuta 2005, oli epäonnistunut ([48]).

(103) Italian viranomaisten Alitalian hyväksi viime vuosina toteuttamat tukitoimenpiteet ovat myös osoitus tämän vaarantuneen taloudellisen tilanteen uusiutumisesta (ks. jakso 7 edellä) ([49]).

(104) Tässä tilanteessa lentoliikennealan tämänhetkinen hyvin vaikea suhdanne, joka liittyy erityisesti öljyn kiihtyvään hinnannousun vuoden 2008 ensimmäisen vuosipuoliskon aikana, ei selitä sitä erityisen vaarantunutta taloudellista tilannetta, jossa Alitalia on ollut useiden vuosien ajan. On syytä muistuttaa, että edellä mainitussa 23. huhtikuuta 2008 annetussa asetuksessa N:o 80 kyseessä olevan lainan myöntämistä perustellaan yrityksen taloudellisella tilanteella ja sen välittömällä käteisvarojen tarpeella ja että asetus N:o 93 perusteltiin yrityksen taloudellisen tilanteen heikentymisellä, ja sillä pyrittiin luomaan edellytykset sille, että yrityksen arvo säilyy ja että se voi siten jatkaa toimintaansa ([50]).

(105) Vaikka ei ole epäilystäkään siitä, että tämänhetkinen taloudellinen suhdanne kärjistää osaltaan Alitalian taloudellisia ongelmia, on selvää, että sen taloudelliset vaikeudet ovat peräisin aikaisemmalta ajalta, ja lisäksi tämä suhdanne vaikuttaa kaikkiin lentoyhtiöihin.

(106) Tämän vuoksi vuoden 2004 suuntaviivoissa esitetystä ainutkertaisuuden periaatteesta ei voida poiketa käsiteltävänä olevan asian olosuhteissa.

(107) Tätä analyysia ei horjuta se, että Italia vetoaa Bull-päätökseen.

(108) Komissio katsoi tässä päätöksessä, että käsiteltävänä olevan asian erityisolosuhteissa tuen ainutkertaisuuden periaate (”one time, last time”) ei ollut esteenä Ranskan ilmoittaman tuen myöntämiselle, vaikka kymmenen vuoden määräaika ennen uuden rakenneuudistustuen myöntämistä ei ollut täyttynyt. Komissio toteaa kyseisessä päätöksessä, että ainutkertaisuuden periaatteen filosofiaa, joka on liiallisen tuen estäminen, oli noudatettu, koska Ranska ei ollut pitänyt Bullia hengissä keinotekoisesti, vaikkakin yrityksen ongelmat olivat luonteeltaan toistuvia.

(109) Huomattakoon kuitenkin, että Bull-yhtiöön sovellettiin vuoden 1999 eikä vuoden 2004 suuntaviivoja, kuten käsiteltävänä olevassa asiassa ([51]). Toisin kuin vuoden 1999 suuntaviivoissa, vuoden 2004 suuntaviivoissa määrätään, että sovellettaessa ainutkertaisuuden periaatetta pelastus- tai rakenneuudistustukeen on otettava huomioon asianomaiselle yritykselle aiemmin myönnetyt rakenneuudistus- ja pelastustuet. Komissio huomauttaa myös, että vuoden 2004 suuntaviivoista ilmenee, että pelastus- tai rakenneuudistustukea saa myöntää vain kerran, jotta yrityksiä ei autettaisi perusteettomasti silloin, kun ne voivat jäädä henkiin ainoastaan julkisen vallan toistuvien tukien avulla (ks. 72 kohta).

([47]) Heinäkuun 18 päivänä 2001 tehdyssä päätöksessä todetaan seuraavaa: ”Vaikka suunnitelmaan tehtiin helmi- ja kesäkuussa 1997 useita parannuksia, joista ilmoitettiin komissiolle 26 päivänä kesäkuuta 1997, Alitalian riskit ovat edelleen hyvin suuret. Tältä osin on syytä todeta seuraavaa: […] yhtiön rahoitustilanne on erittäin vaikea ja riskialtis. Yhtiö pystyi välttämään konkurssin ainoastaan kesäkuussa 1996 tehdyn 1 000 miljardin Italian liiran pääomansiirron ansiosta, sillä vuoden 1996 alussa sen omat varat olivat käytännöllisesti katsoen olemattomat, mutta velkaa sen sijaan oli paljon. Kun otetaan huomioon yhtiön ja suunnitellun sijoituksen suuruusluokka, näin heikko rahoitustilanne voi jo sinällään karkottaa markkinatalouden sääntöjen mukaan toimivat sijoittajat.” Lisäksi 20. heinäkuuta 2004 tehdystä päätöksestä käy ilmi, että Alitalian tilanne on ollut edelleen huolestuttava vuodesta 2001 lähtien, että osoituksena tilanteen kasvavasta vakavuudesta yrityksen osakekauppa oli keskeytetty tiistaina 4. toukokuuta 2004 osakkeiden arvon laskettua 15 prosenttia 0,1995 euroon ja että Alitalian tilintarkastuksesta vastaava yritys oli todennut sen rahoitustilanteen heikentyneen ja tuonut esiin, että jollei tehokkaasti kohdennettuja ja asianmukaisia toimenpiteitä toteuteta, tämä tilanne edellyttää uusia ratkaisuja, mahdollisesti selvitystilaa. Ks. myös 7. kesäkuuta 2005 tehty päätös, jossa kerrataan yrityksen tilanne heinäkuussa 2004.

([48]) On syytä huomauttaa, että komissiolle vuonna 2004 ilmoitettuun rakenneuudistussuunnitelmaan kuului ”vuoteen 2008 mennessä tulosten vuosittainen lähes miljardin euron paraneminen; tästä määrästä 200 miljoonaa on peräisin käyttöasteesta ja noin 770 miljoonaa euroa muista suunnitelmaan perustuvista tuloksista; näistä tärkeimmät edistystekijät liittyvät ostoista, kaupallisista kuluista ja henkilöstökuluista saataviin säästöihin” (ks. 7.6.2005 tehdyn päätöksen johdanto-osan 203 kappale).

([49]) Vuoden 2004 suuntaviivoissa todetaan seuraavaa: ”Jos pelastamistukea myönnetään yritykselle, joka on jo saanut rakenneuudistustukea, voidaan katsoa, että tuensaajan vaikeudet ovat luonteeltaan toistuvia ja että toistuvat valtion toimenpiteet aiheuttavat kilpailun vääristymistä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Tällaisia toistuvia valtion toimenpiteitä ei pitäisi hyväksyä” (72 kohdan lopussa).

([50]) Ks. edellä johdanto-osan 57 kappale.

([51]) Ks. (edellä mainitun) Bull-päätöksen alaviite 9.

(110) Toisin kuin asian Bull erityisolosuhteissa ([52]), Alitalian kohtaamat ongelmat, jotka johtivat kyseessä olevan lainan myöntämiseen, eivät sitä paitsi liity tämänhetkiseen lentoliikennealan kannalta epäsuotuisaan suhdanteeseen, kuten on jo todettu. Lisäksi nämä ongelmat ovat samanluonteisia kuin yrityksen aiemmin kohtaamat ongelmat, kuten sen taloudellisen tilanteen kuvaus vuodesta 1997 alkaen osoittaa (ks. edellä 57 ja 58 perustelukappale) ja ovat luonteeltaan toistuvia, toisin kuin asiassa Bull ([53]).

(111) Toisin kuin komissio totesi Bull-päätöksessä ([54]), Alitalia oli lisäksi saanut sekä rakenneuudistustukea että valtiontakuuna myönnettyä pelastustukea, eikä kyseisten tukien osalta sovellettava määräaika ole läheskään kulunut umpeen.

(112) Edellä esitetystä seuraa, että vaikka oletettaisiin, että vuoden 2004 suuntaviivojen muut sellaiset kumulatiiviset edellytykset, joiden nojalla voidaan katsoa, että kyseessä oleva laina on pelastustuki, täyttyvät (näin ei ole), ainutkertaisuuden periaatteeseen liittyvä edellytys ei täyty käsiteltävänä olevassa asiassa, eikä siitä voida poiketa soveltamalla jotakin kyseisten suuntaviivojen 73 kohdassa tarkoitettua poikkeusta.

(113) Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että kyseessä oleva tukitoimenpide ei sovellu yhteismarkkinoille.

7.4 **Takaisinperintä**

(114) Komissio muistuttaa, että perustamissopimuksen 93 artiklan [nykyinen 88 artikla] soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä 22 päivänä maaliskuuta 1999 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 ([55]) 14 artiklan 1 kohdan mukaan yhteismarkkinoille soveltumaton sääntöjenvastainen tuki on perittävä takaisin tuensaajalta.

(115) Kyseessä oleva Alitalialle myönnetty laina on perittävä takaisin, koska se on myönnetty sääntöjenvastaisesti ja koska se ei sovellu yhteismarkkinoille ([56]).

([52]) Ks. (edellä mainitun) Bull-päätöksen 71 kohta.
([53]) Ks. (edellä mainitun) Bull-päätöksen 73 kohta.
([54]) Ks. (edellä mainitun) Bull-päätöksen 74 kohta.
([55]) EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1.
([56]) Komissio toteaa, että edellytykset sellaisen päätöksen tekemiseksi, jolla Italia velvoitetaan tilapäisesti perimään takaisin kyseinen tuki ennen tämän päätöksen tekemistä, eivät täyttyneet käsiteltävänä olevassa asiassa, koska ei ollut erityisesti osoitettu, että olisi olemassa vakava vaara siitä, että kilpailijalle aiheutuu huomattavaa ja korvaamatonta vahinkoa (ks. edellä mainitun asetuksen N:o 659/99 11 artiklan 2 kohta).

(116) Komissio muistuttaa, että kun otetaan huomioon Alitalian vakavasti vaarantunut taloudellinen tilanne ja kyseessä olevan lainan myöntämisolosuhteet, yksityinen sijoittaja ei olisi myöntänyt sille minkäänlaista lainaa, etenkään lainaa, jonka määrän se voi lukea omaan pääomaansa. Kun otetaan huomioon kyseessä olevan toimenpiteen luonne ja sen myöntämiseen liittyvät olosuhteet, komissio katsoo, että laina on perittävä takaisin kokonaisuudessaan.

(117) Takaisinperimisen yhteydessä on lisäksi maksettava korkoa alkaen siitä päivästä, jolloin kyseinen tuki saatettiin yrityksen käyttöön, toisin sanoen 22. huhtikuuta 2008 alkaen tuen tosiasialliseen takaisinperintään asti ([57]).

7.5 **Päätelmä**

(118) Komissio toteaa, että Italia on sääntöjenvastaisesti pannut täytäntöön tukitoimenpiteen, joka muodostuu Alitalialle myönnettävästä ja sen pääomaan luettavasta 300 miljoonan euron lainasta, ja rikkonut siten perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohtaa.

(119) Italian on tämän vuoksi toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta tämä yhteismarkkinoille soveltumaton valtiontuki voidaan periä takaisin. Tuensaajalle, toisin sanoen Alitalialle, maksettu tuki on perittävä takaisin,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Italian Alitalialle perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan vastaisesti myöntämä 300 miljoonan euron laina, joka voidaan lukea Alitalian omaan pääomaan, ei sovellu yhteismarkkinoille.

2 artikla

1. Italian on perittävä 1 artiklassa tarkoitettu tuki takaisin tuensaajalta.

2. Takaisinperittävistä määristä on maksettava korkoa alkaen siitä päivästä, jolloin ne saatettiin tuensaajan käyttöön, niiden tosiasialliseen takaisinperintään asti.

([57]) Ks. (edellä mainitun) asetuksen N:o 659/99 14 artiklan 2 kohta ja johdanto-osan 80, 83 ja 113 kappale edellä.

3. Korko lasketaan komission asetuksen (EY) N:o 794/2004 ([58]) V luvun säännösten ja asetuksen (EY) N:o 271/2008 ([59]), jolla muutetaan asetusta (EY) N:o 794/2004, mukaisesti.

3 artikla

1. Edellä 1 artiklassa tarkoitettu tuki on perittävä takaisin välittömästi ja tehokkaasti.

2. Italian on varmistettava, että tämä päätös pannaan täytäntöön neljän kuukauden kuluessa sen tiedoksiantamisesta.

4 artikla

1. Italian on toimitettava kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta komissiolle seuraavat tiedot:

a) tuensaajalta takaisinperittävä kokonaismäärä (tuki ja siitä perittävä korko);

b) tarkka kuvaus toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi;

c) asiakirjat, jotka osoittavat, että tuensaaja on määrätty maksamaan tuki takaisin.

2. Italian on ilmoitettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöön panemiseksi toteutettavien kansallisten toimenpiteiden edistymisestä siihen saakka, kunnes 1 artiklassa tarkoitetun tuen takaisinperintä on saatettu päätökseen. Sen on annettava välittömästi komission pyynnöstä tiedot toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi. Sen on annettava myös tarkat tiedot tuensaajalta jo perityistä tukimääristä ja koroista.

5 artikla

Tämä päätös on osoitettu Italian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 12 päivänä marraskuuta 2008.

Komission puolesta

Antonio TAJANI

Varapuheenjohtaja

([58]) EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1.
([59]) EUVL L 82, 25.3.2008, s. 1.

LIITE

Luettelo asianomaisista, jotka ovat toimittaneet komissiolle huomautuksia perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti

1) Sterling Airlines A/S

2) British Airways plc

3) Ryanair

4) Neos SpA

5) Euroopan matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien liitot (European Travel Agents' and tour Operators' Associations) ja Euroopan liikematkatoimistojen ammattikunta (Guild European Business Travel Agents)