II

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

HATÁROZATOK

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2008. november 12.)

az Olaszország által az Alitalia társaságnak nyújtott 300 millió EUR összegű kölcsönről C 26/08 (ex NN 31/08) sz.

(az értesítés a C(2008) 6743. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/155/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai gazdasági térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az említett rendelkezéseknek [1] megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére, és tekintettel ezen észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) Egy 2008. április 23-i megbeszélés alkalmával az olasz hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy az olasz minisztertanács 2008. április 22-én jóváhagyta, hogy a 2008. április 23-i 80. törvényerejű rendelettel [2] az Alitalia társaságot 300 millió EUR-s kölcsönhöz juttassák.

(2) Mivel a Bizottság az olasz hatóságtól az említett kölcsön juttatásról szóló döntésről előzőleg hivatalos értesítést nem kapott, ezért 2008. április 24-i keltezésű (D/422119) levelében arra kérte az olasz hatóságokat, hogy erősítsék meg az említett kölcsön létezését, és adjanak meg minden hasznos információt, amely a Szerződés 87. és 88. cikke értelmében egy ilyen intézkedés értékelésére módot ad, továbbá függesssze fel az említett kölcsön juttatását, és tájékoztassa a Bizottságot a Szerződés 88. cikke (2) bekezdésében előírt kötelezettség teljesítése érdekében hozott intézkedésekről.

(3) E levél keretében a Bizottság az olasz hatóságokat arra is emlékeztette, hogy kötelesek bejelenteni minden olyan tervet, amely támogatás megadására vagy módosítására vonatkozik, és hogy nem szabad a tervezett intézkedést a Bizottság vizsgálati eljárásának végleges határozat formájában megvalósult befejezése előtt végrehajtani.

(4) 2008. május 7-i levelükben az olasz hatóságok a Bizottság 2008. április 24-i levelére való válaszadás határidejének meghosszabbítását kérték. E kérést a Bizottság 2008. május 8-i (D/423186) levelében engedélyezte, és 2008. május 30-ra kért választ az olasz hatóságoktól.

(5) Az olasz hatóságok, 2008. május 30-án kelt levelükben válaszoltak a Bizottság 2008. április 24-i levelére. Ebben a levélben az olasz hatóságok a Bizottságot többek között a 2008. május 27-én elfogadott 93. törvényerejű rendeletről [3] tájékoztatták, amely lehetőséget ad az Alitaliának, hogy veszteségeinek fedezésére az említett kölcsönt beszámítsa saját tőkéjébe.

---

[1] HL C 184., 2008.7.22., 34. o.

[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) A Bizottsághoz egyidejűleg több olyan panasz érkezett – többek között különböző légitársaságoktól –, amelyben sérelmezték, hogy az olasz kormány az Alitalia társaságnak 300 millió euro összegű kölcsönt nyújt.

(7) 2008. június 12-i 2008 (D/203822) levelében a Bizottság hivatalosan értesítette az olasz hatóságokat a Szerződés 88. cikke (2) bekezdése értelmében hivatalos vizsgálati eljárást elrendelő 2008. június 11-i határozatáról. E határozatban a Bizottság felkérte Olaszországot és a többi érdekelt felet észrevételeik meghatározott határidőn belüli ismertetésére. Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzétételre került ([4]).

(8) 2008. július 12-i (A/509783) levelükben az olasz hatóságok benyújtották észrevételeiket a Bizottságnak. A Bizottság ezenkívül 5 érdekelt féltől kapott észrevételeket: ezeket 2008. szeptember 3-án (D/433031) kelt levelében továbbította az olasz hatóságoknak. A szóban forgó érdekelt felek jegyzéke e határozathoz mellékelve található.

(9) Az olasz hatóságok nem fűztek megjegyzést az érdekelt felek észrevételeihez.

2. AZ INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA

(10) A 2008. április 23-i megbeszélés során az olasz hatóságok átadták a Bizottságnak a 80. törvényerejű rendeletet, amely engedélyezi, hogy az olasz állam a 49,9 %-ban saját tulajdonában levő Alitalia társaságnak 300 millió euro összegű kölcsönt nyújtson.

(11) E törvényerejű rendelet preambulumbekezdései értelmében:

„Tekintettel az Alitalia pénzügyi helyzetére […], ahogyan az a piacnak adott információk kapcsán megnyilvánult, és vezető szerepkörére, hiszen a légiközlekedési közszolgáltatás legnagyobb részét biztosítja az ország területének az Európai Unión kívüli országokkal való összeköttetésében, valamint a regionális felhasználóktól kiindulva és azok irányában a személy- és áruforgalmat ezen légi utak kiegészítő összeköttetésében;

megfontolván a rendkívüli szükségletet és sürgősséget a hivatkozott légi fuvarozási közszolgáltatás biztosítására közrendi és területi folytonossági okok miatt az Alitaliának […] az Állam részéről nyújtott rövid távú, piaci feltételeknek megfelelő kölcsön útján, amelynek időtartama mindenképpen szükséges az üzemeltetés folytonossága veszélyeztetésének elkerüléséhez addig, amíg az új Kormány meg nem alakul, amely majd teljes jogkörrel felhatalmazva fel tudja vállalni a kibontakozáshoz és a társaság liberalizálási folyamatának befejezéséhez szükségesnek tartott kezdeményezéseket.”

(12) Ezen törvényerejű rendelet első cikke az azonnali likviditási igények kielégítésére az Alitalia számára 300 millió EUR kölcsön juttatását engedélyezi, amely a lehető legrövidebb határidővel, az alaptőkéjének elidegenítését követő harmincadik nap és 2008. december 31. között törlesztendő. Ez a cikk továbbá előírja, hogy a kérdéses kölcsönt a Bizottság által elfogadott referencia-kamatlábakkal – vagyis 2008. június 30-ig az állami támogatások visszatérítése esetén 2008. január 1-jétől a 25 tagállamban alkalmazandó kamatlábakról és referencia/diszkont rátákról szóló bizottsági közleményben ([5]) megjelölt kamatlábbal, 2008. július 1-jétől pedig a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló bizottsági közleménynek ([6]) megfelelően meghatározott kamatlábbal – megegyező mértékű kamat terheli.

(13) Az olasz hatóságok 2008. május 30-án kelt levelükben arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy az olasz kormány a fent említett 93. számú törvényerejű rendelet révén lehetőséget ad az Alitaliának, hogy veszteségeinek fedezésére az engedélyezett kölcsönt beszámítsa saját tőkéjébe (lásd az említett törvényerejű rendelet 4. cikke (3) bekezdését). Ennek célja, hogy a társaság megóvhassa tőkéje értékét, nehogy a veszteségek miatt a társasági tőke és a tartalékok a jogszabályban előírt szint alá csökkenjenek, s így csődeljárás („procedura concorsuale”) induljon, valamint, hogy a privatizáció reális lehetősége megmaradjon.

(14) A 80. számú törvényerejű rendeletben meghatározott törlesztési szabályok érvényben maradnak a 93. számú törvényerejű rendelet keretében is, a kölcsönre terhelt kamatláb kivételével, amely 1 %-kal megnő (lásd a 93. törvényerejű rendelet 4. cikke (1) és (2) bekezdését), valamint kivétel még az a tény, hogy a társaság esetleges felszámolása esetén a kérdéses összeg visszafizetésére csak az összes többi hitelező az alaptőkéhez viszonyítva egyetemleges és arányos módon megvalósuló kártalanítását követően kerül sor (lásd a 93. törvényerejű rendelet 4. cikke (4) bekezdését).

([4]) HL C 184., 2008.7.22., 34. o.

([5]) HL. C 319., 2007.12.29., 6. o.

([6]) HL C 14., 2008.1.19., 6. o.

3. A HIVATALOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS MEGNYITÁSÁT KIVÁLTÓ OKOK

(15) A Bizottság 2008. június 11-i határozatában megemlíti, hogy a kérdéses intézkedés (a továbbiakban: az intézkedés) egy, az olasz állam által odaítélt kölcsön, amelynek összege az Alitalia saját tőkéjébe beszámítható ([7]).

(16) A szóban forgó intézkedés támogatásnak való minősítését illetően a Bizottság kételkedik abban, hogy az olasz állam az említett intézkedésnek az Alitalia számára történő megítélésekor olyan, körültekintő részvényesként járt volna el, akit szerkezeti, átfogó, vagy ágazati politika vezérel, és aki az átlagos befektetőnél jobban szem előtt tartja a befektetett tőke hosszabb távú megtérülését.

(17) Ezzel összefüggésben a Bizottság a rendelkezésére álló információk alapján többek között úgy vélte, hogy az említett intézkedés – a vele járó források felhasználásától függetlenül – olyan gazdasági előnyben részesíti az Alitaliát, amelyhez rendes piaci körülmények között nem jutott volna hozzá. Ez az értékelés a társaság pénzügyi helyzetén, valamint a vizsgálat tárgyát képező kölcsön nyújtásának feltételein és körülményein alapul.

(18) A Bizottság az intézkedésnek a közös piaccal való összeegyeztethetőségében is kételkedett. Ezzel összefüggésben a vizsgálat ezen szakaszában rendelkezésére álló információkra való tekintettel többek között úgy vélte, hogy a szóban forgó támogatás a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás (a továbbiakban a „2004. évi iránymutatás") ([8]) alapján nem minősülhetne a közös piaccal összeegyeztethetőnek. A Bizottság emlékeztet arra, hogy az Alitalia már részesült szerkezetátalakítási és megmentési támogatásokban.

(19) A Bizottság ennek következtében úgy döntött, hogy a kérdéses állami támogatás minősítésével és annak a közös piaccal való összeegyeztetőségével kapcsolatos kételyeinek megszüntetésére hivatalos vizsgálati eljárást indít.

4. AZ OLASZ HATÓSÁGOK MEGJEGYZÉSEI

(20) Észrevételeik között az olasz hatóságok fenntartják, hogy a kérdéses intézkedés a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül állami támogatásnak.

(21) E tekintetben megítélésük szerint az olasz állam a résztulajdonát képező vállalkozás olyan részvényesének minőségében járt el, amely biztosítani akarja az adott vállalkozás számára a rövid távú likviditási igények kielégítéséhez szükséges pénzügyi forrásokat. Az Olaszország által megítélt átlagos részvényesi kölcsön tehát egy egyszerű áthidaló finanszírozásnak tekintendő, az állam részesedésének értékmegtartása céljával, amely finanszírozás elvárható a szerkezeti, átfogó vagy ágazati politika által vezérelt és a befektetett tőke hosszabb távú megtérülését az átlagos befektetőnél jobban szem előtt tartó körültekintő részvényestől. Ebben az összefüggésben az alkalmazott kamatlábak önmagukban összhangban lennének egy társasági részvényes nyújtotta finanszírozás jellegével és végcéljával. Jóllehet többnyire az ilyen fajta finanszírozást a térítésmentesség jellemzi, az adott esetben e finanszírozás térítéskötelesnek lett volna tekintendő, figyelemmel a kölcsönadó mivoltára és arra, hogy a kamatlábat olyan szinten rögzítették, amely módot ad a tőke közvetlenül gazdaságos és megfelelő díjazására.

(22) A Bizottság azon állításáról szólva, amely szerint a kérdéses intézkedés támogatás jellegére vonatkozó kétségeket alátámasztja az a tény, hogy az intézkedést az Alitaliára 2008. március 14-én tett vételi ajánlat visszavonásával egyidejűleg fogadták el, valamint az, hogy nincs bizonyíték az „Alitalia más befektető részéről megnyilvánuló biztos és azonnali vételi kilátásainak" meglétére, Olaszország emlékeztet, hogy már kifejtették azokat az okokat, amelyek nem adtak lehetőséget a privatizációs folyamatnak az Air France-KLM csoporttal való véghezvitelére. Az olasz hatóságok szerint e folyamat be nem fejezése azonban nem vetett gátat a társaság vagyonát megfelelően értékelő összefüggésben megvalósítható privatizációs projektnek, megőrizve a társaság maradványértékét a részvényesek számára.

(23) Sőt, a 2008. május 30. utáni fejlemények arra engednek következtetni, hogy ez az út ésszerűen tovább folytatható. Az olasz hatóságok ebben az összefüggésben hivatkoznak a 2008. június 9–10-én megkötött szerződésre, amelyben az Alitalia megbízta az Intesa Sanpaolo S.p.A céget (a továbbiakban „Intesa Sanpaolo"), hogy a Gazdasági és Pénzügyminisztérium mint részvényes és az Alitalia számára dolgozzon ki és keressen ajánlatot, amelynek révén egy vagy több, az Alitaliának a szanálásában, fejlesztésében és – többek között feltőkítéssel történő – újbóli fellendítésében való részvételben érdekelt szakmai, illetve pénzügyi befektető tartósan átvenné a társaság irányítását. A teljesítés folyamatában levő megbízás időtartama 60 nap és a társaság kérésére 30 nappal meghosszabbítható.

(24) Kiegészítésképpen az olasz hatóságok fenntartják, hogy az intézkedés a 2004. évi iránymutatások alkalmazásakor mindenféleképpen összeegyeztethető a közös piaccal.

([7]) A jelen határozatban hivatkozott intézkedés a fent említett 80. és 93. törvényerejű rendeleteken alapul.
([8]) HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

(25) Először: az olasz hatóságok szerint az említett iránymutatások értelmében az Alitalia valójában nehéz helyzetben levő vállalkozás. Másodszor: szerintük a kérdéses intézkedés visszafordítható tranzakció, ily módon eleget téve a 2004. évi iránymutatások követelményének, amely szerint a megmentési támogatásoknak egyértelműen ideiglenes támogatás formáit kell ölteniük és nem lehetnek strukturális intézkedések.

(26) Harmadszor: álláspontjuk szerint a társaság privatizációs folyamata és az e folyamat teljesítésére elfogadott kérdéses intézkedés megfelel a 2004. évi iránymutatások (25) bekezdése b) pontja követelményeinek. A 300 millió EUR összegű kölcsön eszerint csupán a társaság tartós fennmaradását garantálja anélkül, hogy számára lehetőséget adna a légi fuvarozási piacon olyan versenyhelyzeti stratégiák kialakítására, amelyek a feltételezett gazdasági kihatásokat eredményezhetnék.

(27) Negyedszer: a Bizottság azon állításáról szólva, miszerint „az állam nem vállalt kötelezettséget egy szerkezetváltási terv benyújtására az intézkedés megvalósításától számított maximum hat hónapos határidővel” ([9]) [a 2004. évi iránymutatások (25) bekezdése c) pontja], az olasz hatóságok azzal az ellenérvvel élnek, hogy a terv kidolgozása a társaság privatizációs folyamatába illeszkedik, amelyről Olaszország részletesen beszámolt a Bizottsághoz intézett 2008. május 30-i levelében. Ezen összefüggésben az olasz hatóságok emlékeztetnek, hogy a kölcsön teljes mértékű visszaadása lehetőségének feltételezésekor a 93. törvényerejű rendelet rendelkezése szerint a törlesztés kötelező jelleggel a legrövidebb határidővel kell, hogy teljesüljön, a gazdasági és pénzügyminisztérium tulajdonában levő üzletrész teljes egészének elidegenítését, más szóval a tényleges irányítás megszűnését követő harmincadik nap és 2008. december 31. közötti időszakban. Az olasz hatóságok ebből azt a következtetést vonják le, hogy a vitatott intézkedés elfogadásának időpontjában igenis beterjesztésre került egy időbeli ütemezés, amely tartalmilag megfelel a 2004. évi iránymutatások e tekintetben előírt követelményeinek.

(28) Ötödször: az olasz hatóságok szerint a 2004. évi iránymutatások (25) bekezdése d) pontjának megfelelően, a kérdéses kölcsön nyújtása a társaság objektív – és egyébként a Bizottság által 2008. június 11-i határozatában elismert (lásd e határozat (18)–(20) preambulumbekezdéseit) - gazdasági nehézségei által okozott azonnali likviditási igényei miatt vált szükségessé. E tekintetben az olasz hatóságok emlékeztetnek, hogy a kölcsön egyetlen célja az Alitalia tartós fennmaradásának és vagyonának garantálása annak érdekében, hogy a privatizációs folyamat sikeres lehessen. Szerintük az összesen 300 millió EUR összegű beavatkozás egyértelműen szükséges, és arányban áll e célok teljesítésével, mint azt egyébként az Olaszország részéről a Bizottsághoz intézett 2008. május 30-i levélben (lásd a 6–9. oldalt) leírt társasági gazdasági és pénzügyi helyzet ismertetése is mutatja.

([9]) A Bizottság fentebb hivatkozott 2008. június 11-i határozata, (7) preambulumbekezdés.

(29) Végül hatodszor: a 2004. évi iránymutatások (25) bekezdése e) pontjában meghatározott „először és utoljára” elv alkalmazása az olasz hatóságok szerint nem ellentmondásos az eset speciális körülményei között.

(30) Jóllehet az Alitalia már részesült egy szanálási tervhez kötött, az 1996–2000-es időszakot érintő szerkezetátalakítási, és 2004-ben egy megmentési támogatásban, valójában mentességet kaphatna az „először és utoljára” elv alól. Az olasz hatóságok e tekintetben a Bizottság 2004. december 1-jei, a Franciaország részéről a Bull társaság javára ([10]) megvalósítani tervezett állami támogatásáról szóló határozatára hivatkozik (a továbbiakban a „Bull határozat”).

(31) Az olasz hatóságok emlékeztetnek, hogy az „először és utoljára” elv alkalmazásának célja annak elkerülése, hogy az egyes vállalatok javára tett állami beavatkozások ismétlődése a „*status quo* fenntartására, az elkerülhetetlen elodázására, ezzel egy időben a gazdasági és szociális problémáknak pedig más, hatékonyabban működő termelőkre vagy egyéb tagállamokra hárítására” korlátozódjék (a 2004. évi iránymutatások (72) bekezdése). Márpedig, az ezen elv alkalmazásától való eltérés lehetősége az ezen elemek ellenőrzésére módot nem adó esetek fennállásának elismerésétől függne, mivel az egy adott időszak során azonos kedvezményezettnek nyújtott támogatások halmazata nem elégséges annak kimondásához, hogy a vállalkozás „csak az ismételt állami támogatás révén biztosítja a túlélését” (az iránymutatások (72) bekezdése)

(32) E tekintetben a társaság privatizálása, amely továbbra is lehetséges és hihető eshetőség, beteljesülésekor az Alitalia gazdasági irányítása terén fennálló helyzet tényleges megváltozását eredményezhetné, hiszen a társaság ekkor új irányító szervek kezébe kerülne, és az új társaság tagjainak üzleti apportjai révén lehetőség nyílna a társaság tényleges jövedelmezőségének helyreállítására. Az olasz hatóságok továbbá rámutatnak, hogy az Alitalia privatizációs folyamatát elodázó külső és be nem tervezett tényezők között kétségtelenül vannak a társaságnak fel nem róható, előre nem látható és rendkívüli körülmények a 2004. évi iránymutatások (73) bekezdésének megfelelően.

5. AZ ÉRDEKELT HARMADIK FELEK MEGJEGYZÉSEI

(33) A Szerződés 88. cikke (2) bekezdésének alkalmazásában öt érdekelt fél juttatta el észrevételeit a Bizottsághoz. Ezen érdekelt felek jegyzéke e határozathoz mellékelve található.

(34) Egyrészt a kérdéses intézkedésben foglalt támogatás minősítéséről szólva négy érdekelt fél támogatja a Bizottság álláspontját e tekintetben, úgy tekintve, hogy a hivatkozott intézkedés a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében támogatásnak minősül.

([10]) HL L 342., 2005.12.24., 81. o.

(35) A British Airways (BA) és a Sterling Airlines rámutat, hogy a kérdéses támogatás hiányában az Alitalia az olasz törvény szerint csődbe menne. Ily módon az Alitalia a polgári repülésre vonatkozó szabályozás értelmében elvesztené légi fuvarozó engedélyét, és ennek következtében fel kellene hagynia működésével.

(36) A Neos ezen összefüggésben rámutat, hogy a kérdéses intézkedésben a kölcsön törlesztés céljából alkalmazandó kamatlábról szólva, a referencia-kamatláb 100 bázisponttal való növelése semmiképpen nem tekinthető azon kockázat figyelembevételének, amelyet az olasz hatóságok a kérdéses intézkedés meghoztatlával vállaltak. A Neos továbbá támogatja a Bizottság 2008. június 11-i határozatában foglalt értékelést, amely arról szól, hogy a kérdéses intézkedés meghozatalakor az Alitalia privatizációjának nem volt perspektívája. E körülményt valójában megerősíteni látszanak az olasz pénzügyminisztérium és a társaság igazgatótanácsa között augusztusban tapasztalt erőteljes feszültségek a „vállalati kontinuitás" és a társaság féléves beszámolójának elfogadása témakörében.

(37) A BA és a Sterling Airlines emlékeztet arra, hogy az Alitalia már a múltban is volt hasonló intézkedések kedvezményezettje. A Ryanair pedig sajnálja, hogy a Bizottság a 2008. június 11-én megkezdett hivatalos vizsgálati eljárást a szóban forgó intézkedésre korlátozta, mivel szerinte az Alitalia 2005 novembere óta más jogellenes állami támogatásokat is kapott. Ezen egyéb intézkedések elemzése megerősíthetné azt a következtetést, miszerint egy magánbefektető az adott körülmények között nem ítélte volna oda a szóban forgó támogatást.

(38) Mind a Neos, mind a Ryanair rámutat az Olaszország részéről az Alitaliának több év óta nyújtott támogatás okozta versenytorzulásra.

(39) Másrészt a kérdéses intézkedésnek a közös piaccal való összeegyeztethetőségéről szólva a BA megítélése szerint a kérdéses intézkedés megmentési támogatás, és így meg kellene felelnie a 2004. évi iránymutatásokban megfogalmazott feltételeknek. Márpedig ezt a támogatást foganatosítása előtt vélhetően nem jelentették be hivatalosan a Bizottságnak, és így az feltehetően nem felel meg a hivatkozott iránymutatásoknak.

(40) E tekintetben a BA kiemeli, hogy a szóban forgó intézkedés az iránymutatások „először és utoljára" elvének megsértése nélkül nem lenne odaítélhető [a 2004. évi iránymutatások (25) bekezdésének e) pontja], mivel az Alitalia már részesült a Bizottság által jóváhagyott szerkezetátalakítási támogatásban. A BA hozzáteszi, az iránymutatások (73) bekezdésében említett „először és utoljára" elvvel szembeni kivétel az adott esetre nem alkalmazható, mivel az Alitaliának nem kellett szembenéznie előre nem látható és neki fel nem róható körülményekkel. E tekintetben a BA és a Sterling Airlines kifejti, hogy a légi közlekedési ágazatra jelenleg jellemző, többek között a kőolajár-emelkedés okozta rendkívül nehéz konjunktúra az ágazat minden szereplőjét érinti. A BA ebből azt a következtetést vonja le, hogy az Alitalia ezt az érvet nem hozhatja fel a 2004. évi iránymutatásban meghatározott „először és utoljára" elv alóli mentesség igazolására. A társaság finanszírozási igénye feltehetően annak tulajdonítható, hogy a már eddig is kapott állami támogatások ellenére képtelen a belső költségeinek csökkentését célzó reformok megvalósítására.

(41) Továbbá a BA szerint a kérdéses támogatás nem tekinthető hitelgarancia vagy hitel formáját öltő likviditási támogatásnak, hanem az olasz kormány számára a társaság tényleges irányítását biztosító tőkeinjekció jellemzőit mutatja [az iránymutatások (25) bekezdésének a) pontja].

(42) A 2004. évi iránymutatások súlyos szociális okok meglétéhez kötődő feltételéről szólva a BA hangsúlyozza, hogy az Alitalia fizetésképtelensége, tekintettel a versenytársak belföldi és nemzetközi útvonalakon való jelenlétére, nem okozna súlyos zavarokat az utasok kárára. Ami a versenytársak helyzetében bekövetkező negatív hatásokat illeti, ezek abból erednének, hogy az Alitaliát pénzügyi nehézségei ellenére a piacon tartanák, járatainak számát növelnék, nevezetesen a Rómából és Milánóból Los Angelesbe menő járatok számát, valamint árait csökkentenék. Ezek az üzleti döntések nem lennének ésszerűek, figyelemmel a cég pénzügyi helyzetére, és azt bizonyítanák, hogy piaci részesedése növelésére törekszik az állami támogatásokból nem részesülő versenytársai rovására [a 2004. évi iránymutatások (25) bekezdésének b) pontja].

(43) Továbbá a kérdéses támogatást az Alitalia feltehetően nem a 2004. évi iránymutatások [(25) bekezdés c) pontja] megkövetelte hat hónapra korlátozott időszakra kapta.

(44) Végül a BA kijelenti, hogy a nem elsődleges fontosságú kiadások kötelezettségvállalásával jellemezhető üzletpolitika láttán nem garantálható, hogy a szóban forgó támogatás a kölcsön engedélyezett időszaka során a vállalkozás fenntartásához szükséges összegre fog korlátozódni; ezt az összeget mellesleg a vállalati veszteségekből fakadó likviditási igény alapján kell meghatározni [a 2004. évi iránymutatás (25) bekezdés d) pontja].

(45) A Ryanair felrója a Bizottságnak, hogy eddig még nem kérte a kérdéses intézkedés azonnali felfüggesztését és kéri, hogy követeljék az Alitaliától a számára Olaszország által nyújtott 300 millió EUR azonnali visszafizetését. A Ryanair kiemeli továbbá, hogy az olasz hatóságok állításával ellentétben az Alitaliának nyújtott támogatás igazolására a közrend, illetve a területi kontinuitás egyetlen indoka sem lenne felhozható. A Ryanair ebben az összefüggésben az Alitalia egyes vonalakon meglevő piaci részesedéseinek csökkenésére hivatkozik.

(46) A The European Travel Agents' and tour Operators' Associations (ECTAA) és a The Guild European Business Travel Agents (GEBTA) ezzel szemben úgy ítéli meg, hogy az Alitalia csődjének elkerülését célzó támogatás nyújtása olyan jellegű intézkedésnek tekinthető, amely a fogyasztókat védi, a társaság esetleges csődje esetén az utasokat védő törvényi szabályozás hiányában. Az ECTAA és a GEBTA hozzáteszi, hogy a szóban forgó kölcsön nyújtása volt az egyetlen ésszerű megoldás az Alitalia csődjének elkerülésére és a privatizációs folyamatának elősegítésére. Tekintettel a társaságnak a sajtóban ismertetett felzárkózási kilátásaira, e kölcsön odaítélése gazdaságilag indokolható lenne annak érdekében, hogy előmozdítsa az Alitalia teljes körű szerkezetátalakítását a jövőbeni nyereségesség érdekében.

6. EMLÉKEZTETŐ A BIZOTTSÁGNAK AZ ALITALIÁRA VONATKOZÓ HATÁROZATAIRÓL

(47) E háttérben és a kérdéses intézkedés elemzése céljából célszerű emlékeztetni arra, hogy a Bizottság az Alitalia vonatkozásában korábban a következő határozatokat fogadta el:

— A Bizottság 1997. július 15-i, az Alitalia feltőkésítéséről szóló határozata ([11]): E határozatban a Bizottság megítélése szerint az Alitalia 2 750 milliárd olasz líra tőkeapportban megvalósuló feltőkésítése – egyes kötelezettségvállalások betartása esetén – a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontjának megfelelő, a közös piaccal összeegyeztethető állami támogatásnak tekintendő.

— A Bizottság 2001. július 18-i, az Alitalia feltőkésítéséről szóló határozata ([12]): mivel az 1997. július 15-i határozatot az elsőfokú bíróság megsemmisítette ([13]), a Bizottság ugyanezen feltőkésítésről új határozatot fogadott el. E határozat szerint a Bizottság az 1997. július 15-i határozatában foglalttal azonos következtetésekre jutott, azaz az Alitalia feltőkésítése a közös piaccal összeegyeztethető állami támogatásnak tekintendő ([14]).

— A Bizottság 2002. június 19-i határozata, C 54/96 és N 318/02 – A Bizottság által 2001. július 18-án jóváhagyott, az Alitalia társaságnak nyújtott szerkezetátalakítási támogatás harmadik részlete és új feltőkésítés 1,4 milliárd EUR erejéig ([15]): E határozattal a Bizottság jóváhagyta a fent említett harmadik részletet (129 millió EUR) és úgy ítélte meg, hogy az új feltőkésítés nem tekintendő a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak.

— A Bizottság 2004. július 20-i határozata, N 279/04 – Sürgős intézkedések az Alitalia szerkezetátalakítása és fellendítése céljából (megmentési támogatás) ([16]): A Bizottság ezzel a határozattal egy 400 millió EUR összegű áthidaló kölcsön állami garanciájának formájában engedélyezett egy megmentési támogatást ([17]).

— A Bizottság 2005. június 7-i határozata, C 2/2005 – az Alitalia szerkezetátalakításának gazdasági tervét illetően ([18]): E határozat szerint a Bizottság úgy vélte, hogy a kérdéses intézkedések nem tekintendők a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében állami támogatásoknak.

7. AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE A SZERZŐDÉS 87. CIKKE (1) BEKEZDÉSE SZEMPONTJÁBÓL

(48) A Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése alapján megkezdett hivatalos vizsgálati eljárást követően és az olasz hatóságok, valamint az érdekelt felek részéről e tekintetben ismertetett észrevételeket figyelembe véve a Bizottság megítélése szerint a kérdéses intézkedés, azaz az Alitaliának nyújtott kölcsön, amelynek 300 millió EUR összege a társaság saját tőkéjébe beszámítható, a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében a közös piaccal összeegyeztethetetlen, és a Szerződés 88. cikke (3) bekezdése értelmében jogellenes állami támogatásnak tekintendő.

7.1. Az állami támogatás fennállása

(49) A Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerint „a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet".

(50) Ahhoz, hogy egy nemzeti intézkedést állami támogatásnak lehessen minősíteni, a következő feltételeknek egyszerre kell teljesülniük: 1) a kérdéses intézkedés állami források révén előnyt biztosít, 2) ez az előny szelektív, és 3) a szóban forgó intézkedés torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, és feltehetően érinti a tagállamok közötti kereskedelmet ([19]).

(51) Kifejtendők azon okok, amelyek alapján a Bizottság e szakaszban úgy ítélte meg, hogy a kérdéses intézkedés megfelel ezen halmozott feltételeknek.

([11]) HL L 322., 1997.11.25., 44. o.
([12]) HL L 271., 2001.10.12., 28. o.
([13]) Bírósági ítélet 2000.12.12-én, Alitalia/Bizottság, T-296/97, Rec. p. II-3871.
([14]) Az Alitalia részéről a Bizottsági 2001. július 18-i határozata ellen benyújtott fellebbezését az elsőfokú bíróság 2008. július 9-i ítéletében elutasította, Alitalia/Bizottság, T-301/01 (még nem tették közzé az ítéletek tárában).
([15]) HL C 239., 2002.10.4., 2. o.
([16]) HL C 125., 2005.5.24., 7. o.
([17]) Az Air One ezen határozat ellen megsemmisítési igényt nyújtott be, amely jelenleg az elsőfokú Bíróság előtt van (T-344/02 ügy).
([18]) HL L 69., 2006.3.8., 1. o.
([19]) Lásd például a Bíróság 2006. január 10-i határozatát, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, Rec. p. I-289, 129. pont).

7.1.1. *Az állami források révén biztosított előny fennállásáról*

(52) Egyrészt megemlítendő, hogy a kérdéses intézkedés az Alitalia saját tőkéjébe beszámítható összegben megtestesülő kölcsön ([20]), amelyet az olasz állam közvetlenül nyújtott e cégnek és ily módon állami források átadásáról van szó. Továbbá ez az intézkedés az olasz államnak tudható be, mivel az említett kölcsönt engedélyező határozatot valójában 2008. április 22-én az olasz Minisztertanács hagyta jóvá, és azt a 2008. május 27-i 93. törvényerejű rendelet egészítette ki.

(53) Másrészt a gazdasági előny fennállásáról szólva, helyénvaló annak értékelése, vajon hasonló körülmények között egy magánbefektető a szóban forgó esetnek megfelelő tőkeapportot végrehajtotta volna-e. E tekintetben a Bíróság kifejtette, hogy ha azon magánbefektető viselkedése, amelyhez a gazdaságpolitikai célkitűzéseket követő állami befektető beavatkozását kell hasonlítani, nem egyezik is meg okvetlenül egy átlagos, tőkebefektetésének többé-kevésbé rövid távon megtérülő befektetésében érdekelt befektető magatartásával, legalább strukturális, átfogó vagy ágazati politikát követő és hosszabb távú jövedelmezőségi kilátások által vezérelt magánholding vagy -cégcsoport viselkedését kell tanúsítania ([21]).

(54) A Bíróság továbbá úgy ítélkezett, hogy egy magántőkéjű üzlettárs ésszerűen apportálhatja egy átmeneti nehézségekkel küzdő vállalt túléléséhez szükséges tőkét, ám ez a vállalkozás adott esetben egy szerkezetátalakítást követően feltehetően képes lesz visszanyerni jövedelmezőségét. Mindenesetre amikor egy állami befektető tőke apportja tekintetében minden jövedelmezőségi perspektívát – még hosszú távon is – figyelmen kívül hagyó eset áll fenn, azt a Szerződés 87. cikke értelmében támogatásnak kell tekinteni ([22]).

(55) Célszerű továbbá emlékeztetni, hogy a következetes ítélkezési joggyakorlat szerint egy támogatás tekintetében mind a fennállását, mind a jelentőségét az odaítélése időpontjában fennálló helyzetet figyelembe véve kell értékelni ([23]).

(56) Jelen esetben a magánbefektető kritériumának és a fent említett elveknek az alkalmazása céljából helyénvaló figyelembe venni az Alitalia pénzügyi helyzetét és a kérdéses állami beavatkozás jellemzőit.

([20]) A jelen határozatban hivatkozott intézkedés a fent említett 80. és 93. törvényerejű rendeleteken alapul.

([21]) Lásd többek között a Bíróság 1994. szeptember 14-i határozatát, Spanyolország/Bizottság, C-278/92, C-279/92 és C-280/92, Rec. p. I-4103, 20–22 pontok).

([22]) Lásd például a Bíróság 1991. március 21-i határozatát, Olaszország/Bizottság, C-303/88, Rec. p. I-1433, 21–22 pont.

([23]) Lásd például a Bíróság 2005. október 19-i határozatát, Freistaat Thüringen/Bizottság, T-318/00, Rec. p. II-4179, 125. bekezdés).

7.1.1.1. Az Alitalia pénzügyi helyzete

(57) Az Alitalia pénzügyi helyzetéről szólva a Bizottság megállapítja, hogy ez a kérdéses kölcsön megítélésének és a 93. törvényerejű rendelet elfogadásának időpontjában súlyosan meg volt rendülve. Az Alitalia kimutatott vesztesége a 2006. üzleti évre 626 millió EUR, a 2007. üzleti évre 495 millió EUR volt ([24]).

(58) Ráadásul a vállalkozás által közzétett pénzügyi adatok alapján az Alitalia 2008 első negyedévében 214,8 millió EUR adózás előtti veszteséget számolt el, azaz 2007 azonos időszakához viszonyítva 41 %-os romlás következett be. Továbbá az Alitalia hitelállománya 2008. április 30-án elérte az 1,36 milliárd EUR-t, ami 2007 decemberéhez viszonyítva 13 % növekedés. Ezzel párhuzamosan a vállalkozás szabad pénzeszközei, a rövid futamidejű pénzügyi hitelekkel együtt 2008. április 30-án 174 millió EUR-ra csökkentek, ami 2007. december végéhez viszonyítva 53 %-os csökkenést jelent. ([25])

(59) E körülmény a 80. törvényerejű rendeletből is egyértelműen kitűnik: ebben többek között az szerepel, hogy a kérdéses hitel nyújtásának lehetővé kell tennie a társaság felzárkóztatását és a vállalat azonnali likviditási igényeinek kielégítését (lásd fentebb az (57) és (58) preambulumbekezdéseket).

(60) Az olasz hatóságok továbbá a Bizottságnak 2008. május 30-án adott válaszukban rámutattak arra, hogy a 93. törvényerejű rendelet elfogadását a társaság pénzügyi helyzetének súlyosbodása indokolta, és célja, hogy lehetővé tegye a társaság számára értéke megőrzését és tevékenysége folytonosságát. Az olasz hatóságok jelezték e tekintetben, hogy a meghozott intézkedések célja az volt, hogy elkerüljék az alaptőke és a tartalékok veszteségekből fakadó csökkenését, ami a társaság csődeljárásának („procedura concorsuale") és felszámolásának megindításához vezethetne.

(61) 2008. június 3-án az olasz hatóságok elfogadták a 97. törvényerejű rendeletet, ([26]) amely szintén hivatkozik az Alitalia fent leírt és ezen elemzést alátámasztó pénzügyi helyzetére.

([24]) Az olasz hatóságok 2008. május 30-i levelében szolgáltatott adatok.

([25]) Lásd az Alitalia honlapján rendelkezésre álló pénzügyi eredményeket (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) Ezen elemek összessége alapján az Alitalia pénzügyi helyzete súlyosan meg volt rendülve, mind a 80. törvényerejű rendeletben megítélt 300 millió EUR összegű kölcsön engedélyezésének időpontjában, mind a 93. törvényerejű rendelet elfogadásakor, ahogy azt egyébként a Bizottsághoz 2008. május 30-án intézett levelükben az olasz hatóságok is elismerik. A Bizottság célszerűnek ítéli meg e tekintetben rámutatni, hogy ezen értékelést az olasz hatóságok egyáltalán nem kérdőjelezték meg a hivatalos vizsgálati eljárás megnyitására tett észrevételeikben ([27]).

(63) Ezen összefüggésben a Bizottság szerint érdemes azt is felidézni, hogy az Alitalia pénzügyi helyzete már 1997 óta rossz és 2001 óta nagyon meg van rendülve, mint azt a Bizottság 2001. július 18-i, 2004. július 20-i és 2005. június 7-i határozataiban (előzőekben idézett határozatok, lásd fentebb a (47) preambulumbekezdést) a társaság pénzügyi helyzetének leírása is mutatja. Az 1997 óta a társaságnak nyújtott állami eredetű támogató intézkedések is elégségesen mutatják, hogy a társaságot közel 10 éve érintő nehézségeket az állami részvényes beavatkozása hárította el újból és újból.

7.1.1.2. Az állami beavatkozás jellemzői

(64) A szóban forgó kölcsön odaítélési feltételeiről szólva a Bizottság először is megállapítja, hogy a 80. törvényerejű rendelet szerint a 25 tagállamban alkalmazandó kamatlábakról és referencia/diszkont rátákról szóló bizottsági közleményben megjelölt, 2008. január 1-től hatályos kamatlábat, illetőleg 2008. július 1-jétől a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló bizottsági közleményben megjelölt kamatlábat kell alkalmazni. ([28]) E kamatlábat a 93. törvényerejű rendelet 1 %-kal megnövelte ([29]).

(65) Márpedig lényeges kiemelni az állami támogatások visszafizetésére érvényes kamatlábról szóló Bizottsági közleményben megjelölt kamat és a 2008. július 1-től érvényes, a 25 tagállamra vonatkozó referencia- és leszámítolási kamatok tárgyában ([30]), hogy az ott feltüntetett kamatlábak a különböző tagállamokban a szokásos biztosítékokkal ellátott, közép és hosszú távú kölcsönökre (öt–tíz év) hatályos kamatlábak átlagos mértékét hivatottak tükrözni. A Bizottság megítélése szerint azonban e kamatlábak még 1 %-kal növelt mértékben sem tekinthetők megfelelőnek egy pénzügyileg súlyosan megrendült helyzetű vállalkozás esetében. Egyébként ez a közlemény a Bizottság referencia- és leszámítolási kamatláb meghatározási módszeréről szóló 1997. évi Közleményén alapul ([31]), amelyben említésre kerül, hogy „az így meghatározott referencia kamatláb olyan minimális érték, amely különleges kockázattal járó helyzetekben emelhető (például ha egy vállalkozás nehéz helyzetbe kerül, vagy a bankok által általában kért biztosíték hiányzik). Ilyen esetekben a prémium értéke elérheti vagy meghaladhatja a 400 bázispontot, amennyiben egyetlen magánbank sem járul hozzá az adott kölcsön nyújtásához". Márpedig a Bizottság megítélése szerint még a referencia kamatlábnak a 93. törvényerejű rendelet szerinti, 100 bázisponttal történő megemelése sem alkalmas arra, hogy megfelelőképpen tekintetbe vegye az Alitaliának az intézkedés megítélési időpontjában fennálló, igen súlyosan megrendült helyzetét.

(66) Az Európai Bizottságnak a referencia- és leszámítolási kamatláb meghatározási módszerének felülvizsgálatáról szóló közleménye ([32]) tekintetében elegendő rámutatni arra, hogy – feltéve, hogy e közlemény egyáltalán alkalmazható a kérdéses ügyre, hiszen a kölcsön odaítélésére a hatálybalépés előtt került sor, valamint egy intézkedés minősítését megítélése időpontjára vonatkozóan kell értékelni – az olasz hatóságok nem válaszoltak a Bizottság 2008. június 11-i határozatában kifejezett kétségeire. Ebből következően a Bizottság e tekintetben megfogalmazott kétségei továbbra is fennállnak.

(67) Ennélfogva a Bizottság az előbb kifejtett elemek alapján úgy ítéli meg, hogy az adott esetben az olasz államéval hasonló helyzetben levő magánbefektető – még ha feltételezzük is, hogy a kérdéses kölcsönt odaítélte volna az Alitaliának – nem egyezett volna bele, hogy az átlagos pénzügyi helyzetű vállalkozásokra alkalmazandó kamatlábbal azonos, vagy akár azt 100 bázisponttal meghaladó mértékű legyen a kamat.

(68) Az adott intézkedésre érvényes kamatlábakra vonatkozó ezen értékelést az olasz hatóságok 2008. július 12-i levelükben gyakorlatilag nem kérdőjelezték meg. Észrevételeik értelmében ugyanis az olasz hatóságok érvelésük alátámasztása nélkül csupán azt állítják, hogy a kamat összegét olyan mértékben határozták meg, amely módot ad a tőke közvetlen és megfelelő gazdaságos díjazására.

(69) A Bizottság továbbá rámutat, hogy egyfelől az olasz kormánynak a kérdéses kölcsön engedélyezéséről szóló döntésére 2008. április 22-én, annak nyomán került sor, hogy ugyanezen a napon az Air France-KLM csoport ([33]) visszavonta az Alitalia megvásárlására vonatkozó ajánlatát, másfelől a 93. törvényerejű rendelet elfogadását a társaság pénzügyi helyzetének súlyosbodásával indokolták. Bármi volt is az oka az Air France-KLM ajánlat visszavonásának, amely többek között az Alitalia pénzügyi helyzetéhez is kötődik ([34]), a kérdéses kölcsön nyújtásáról szóló döntés mindenesetre közvetlenül az ajánlat visszavonása után született meg.

([27]) Lásd az olasz hatóságok által a Bizottságnak 2008. július 12-én írt levél 9. bekezdését.
([28]) Lásd fentebb a (12) preambulumbekezdést.
([29]) Lásd fentebb az (5) preambulumbekezdést.
([30]) Fentebb hivatkozott, 6. oldali lábjegyzet.
([31]) HL C 273., 1997.9.9., 3. o.
([32]) Fentebb hivatkozott, 6. oldali lábjegyzet.
([33]) Az Alitaliának 2008. március 14-én egy nyilvános részvénycserére vonatkozó ajánlatot nyújtottak be, amelyet az Igazgatótanácsa március 16-án jóváhagyott.
([34]) Lásd az olasz hatóságok fent hivatkozott, a Bizottsághoz 2008. május 30-án intézett levelét.

(70) E tekintetben az olasz hatóságok alá nem támasztott állítása, amely szerint ezen tranzakció meghiúsulása nem áll ellentétben a privatizációs projekttel, nem fogadható el, mivel nincsenek bizonyítékok egy ilyen projekt létezésére a kérdéses intézkedés engedélyezésének időpontjában. A vállalat privatizációs kísérletei, amelyekre az olasz hatóságok 2008. május 30-i levelükben hivatkoznak, és amelyek a 2006 végétől 2007 végéig tartó időszakot érintik, ugyanis nem alkalmasak annak bizonyítására, hogy reális kilátás lett volna a felvásárlással szembeni alternatívára a kérdéses intézkedés engedélyezésének időpontjában.

(71) Ami B. Ermolli úr Alitaliához intézett levelét illeti, amelyre az olasz hatóságok 2008. május 30-i levelükben hivatkoznak, és amely szerintük az olasz vállalkozók és befektetők érdeklődését mutatja a társaság kibontakozási projektjének kidolgozása iránt, szintén nem tekinthető a kívánt jellegű perspektívának ([35]).

(72) A 2008. május 30-i fejleményeket illetően, amelyekre írásos anyagaikban, konkrétabban az Alitalia és az Intesa Sanpaolo által 2008. június 9.–10-én kötött szerződés kapcsán ugyancsak hivatkoznak az olasz hatóságok, elegendő emlékeztetni arra, hogy a kérdéses intézkedés értékelése során az intézkedésről született döntés időpontjában irányadó körülményeket kell figyelembe venni. Mindenesetre a Bizottság rámutat, hogy az a tény, miszerint az Alitalia a Intesa Sanpaolo céget a társaság privatizációs megoldásának kidolgozásával, illetve keresésével bízta meg, nem tekinthető a társaság felvásárlása tekintetében biztos és azonnali perspektívának, hiszen ezen időpontban semmiféle bizonyosság nem volt az Intesa Sanpaolo megbízatása sikerének esélyeiről.

(73) E tekintetben helyénvaló továbbá arra is rámutatni, hogy amikor az olasz állam a szóban forgó intézkedést engedélyezte, az Alitalia egyetlen magánrészvényese sem avatkozott be támogató módon az állammal egyidejűleg a vállalat azonnali likviditási igényeinek biztosítására.

(74) A fent említett felvásárlási ajánlat visszavonásának és az olasz kormány részéről a hivatkozott kölcsön odaítélésének szinte egyidejűsége, továbbá az a tény, hogy a kölcsön odaítélésekor más cég részéről átvételi perspektíva nem állt fenn, valamint hogy az Alitalia magánrészvényesei az olasz állam pénzügyi beavatkozásával egyidejűleg nem avatkoztak be, megerősíti azt a következtetést, hogy egy hasonló méretű részvényes, figyelemmel a helyzet súlyosságára, nem adta volna beleegyezését e kölcsön odaítéléséhez.

([35]) Az Alitalia 2008. május 13-i sajtóközleménye a következőket tartalmazza: „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) A Bizottság megítélése szerint egyébként, figyelemmel az Alitalia súlyosan megrendült pénzügyi helyzetére, egy ilyen magánbefektető nem lett volna hajlandó semmiféle kölcsönt odaítélni, különösen pedig olyan kölcsönt nem, amely a társaság saját tőkéjébe beszámítható, vagyis amelynek visszafizetésére a társaság felszámolásának bekövetkezése esetén csak az összes többi hitelezőnek az alaptőkéhez viszonyítva egyetemleges és arányos módon megvalósuló kártalanítását követően kerülne sor (lásd a 93. törvényerejű rendelet 4. cikke (4) bekezdését). Az eredetileg engedélyezett kölcsönnek az Alitalia tőkéjének pótlásához való hozzárendelése még inkább megerősíti a Bizottság által a kérdéses állami támogatás jellegével kapcsolatban végzett elemzés eredményét.

(76) Az előzőekben ismertetett elemek összességének fényében a Bizottság tehát úgy ítéli meg, hogy az olasz állam, amikor az Alitaliának a kérdéses intézkedésben a 300 millió EUR összegű kölcsönt engedélyezte, nem olyan körültekintő részvényesként járt el, akit szerkezeti, átfogó vagy ágazati politika vezérel, és aki az átlagos befektetőnél jobban szem előtt tartja a befektetett tőke hosszabb távú megtérülését ([36]).

(77) A Bizottság ebből arra a következtetésre jutott, hogy a kérdéses intézkedés, függetlenül a szóban forgó pénzalapok felhasználásától, olyan gazdasági előnyben részesíti az Alitaliát, amelyhez rendes piaci körülmények között nem jutott volna hozzá ([37]).

7.1.2. *Az intézkedés szelektív voltát illetően*

(78) Ezen kölcsön odaítélése az Alitalia számára olyan gazdasági előnyt biztosít, amelynek ő az egyedüli kedvezményezettje. A kérdéses intézkedés tehát szelektív jellegű.

7.1.3. *A tagállamok közötti kereskedelmet és a verseny torzulást érintő feltételeket illetően*

(79) A Bizottság megítélése szerint a szóban forgó kölcsön érinti a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel olyan vállalkozásra vonatkozik, amelynek fuvarozói tevékenysége jellegénél fogva közvetlenül hat a kereskedelemre és számos tagállamra kiterjed. Ezenkívül a közös piacon belül torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, mivel csak egyetlen vállalatot céloz, amely európai hálózatán más közösségi légitársaságokkal versenyhelyzetben van, különösen a légi közlekedési liberalizáció harmadik jogszabály csomagjának 1993. január 1-jén történt hatálybalépése óta ([38]).

([36]) Lásd például a Bíróság 1998. szeptember 15- i határozatát, Breda Fucine Meridionali/Bizottság, T-126/96 és T-127/96, Rec., p. II-3437, 79. bekezdés

([37]) Lásd például a Bíróság 1996. július 11-i határozatát, SFEI, C-39/94, Rec. p. 3547, 60. bekezdés

([38]) (EGK) rendeletek: A Tanács 2407/92 számú, 1992. július 23-i rendelete a légifuvarozók engedélyezéséről, a Tanács 2408/92 számú, 1992. július 23-i rendelete, a közösségi légifuvarozók közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról és a Tanács 2409/92 számú, 1992. július 23-i rendelete a légi szolgáltatások viteldíjairól és tarifáiról – HL L 240., 1992.8.24., 1. o.

(80) Figyelemmel az előbbiekben kifejtettekre, a Bizottság az ez időpontban rendelkezésére álló információk alapján úgy ítéli meg, hogy az Alitaliának nyújtott 300 millió EUR összegű kölcsön a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése szerint állami támogatásnak minősül.

7.2. **A támogatási intézkedés jogellenes támogatásnak minősítése**

(81) A Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megfelelően a tagállam köteles minden, a támogatások megadásáról vagy módosításáról szóló tervezetét hivatalosan bejelenteni. Az érdekelt tagállam a tervezett intézkedéseket ezen vizsgálat végleges határozatának meghozatalát megelőzően nem hajthatja végre.

(82) Az olasz kormány 300 millió EUR összegű kölcsön odaítélésére vonatkozó döntését a 80. törvényerejű rendelettel hozta meg 2008. április 22-én. A pénzösszeget tehát e dátummal bocsátották az Alitalia rendelkezésére, mint azt egyébként az olasz hatóságok a Bizottsággal 2008. április 23-án tartott megbeszélésükön meg is erősítették. A kölcsön összegének a társaság saját tőkéjébe beszámítási lehetőségét előíró 93. törvényerejű rendeletet pedig 2008. május 27-én fogadták el.

(83) A Bizottság azonban megállapítja, hogy sem a 80. törvényerejű rendelet elfogadásának napján, sem a 93. törvényerejű rendelet elfogadásának napján a hivatkozott intézkedést Olaszország nem jelentette be neki. A Bizottság megítélése szerint tehát Olaszország jogellenesen járt el, amikor is a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megsértésével a szóban forgó támogatást engedélyezte.

7.3. **A támogatási intézkedés összeegyeztethetősége a közös piaccal**

(84) Mivel a Bizottság megítélése szerint a kérdéses intézkedés a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak tekintendő, helyénvaló az összeegyeztethetőség vizsgálata az ezen cikk (2) és (3) bekezdésében meghatározott mentességek fényében. E tekintetben emlékeztetni kell arra is, hogy a szóban forgó támogatási intézkedés kedvezményezettje a légifuvarozási ágazathoz tartozik.

(85) A Szerződés 87. cikke (2) bekezdésében meghatározott, az egyéni fogyasztóknak nyújtott szociális jellegű támogatásokra, a természeti katasztrófák és más rendkívüli események okozta károk orvoslását célzó támogatásokra, valamint a Német Szövetségi Köztársaság bizonyos régiói gazdaságának engedélyezett támogatásokra vonatkozó mentességekről szólva a Bizottság megállapítja, hogy e mentességek a jelen összefüggésben semmiképpen sem érvényesíthetők.

(86) A Szerződés 87. cikke (3) bekezdés b) pontjában meghatározott mentességet illetően elegendő annak megállapítása, hogy a kérdéses támogatási intézkedés nem tekinthető jelentős közös európai érdekű projektnek, és az olasz gazdaság súlyos zavarának orvoslását sem célozza. A kultúra fejlesztése, illetve a Szerződés 87. cikke (3) bekezdés d) pontjában meghatározott mentesség értelmében az épített örökség védelme sem sorolható céljai közé.

(87) A Szerződés 87. cikke (3) bekezdés c) pontjában meghatározott mentességet illetően, amely bizonyos tevékenységeket elősegítő támogatásokat engedélyez feltéve, hogy azok a közérdeket sértő mértékben nem hatnak ki a kereskedelemre, a Bizottság megítélése szerint e mentesség sem teszi lehetővé a kérdéses támogatás közös piaccal összeegyeztethetőnek minősítését. Valójában a Bizottság az EK-Szerződés 92. és 93. cikke, valamint a légifuvarozási ágazatban az állami támogatásokra vonatkozó EGT megállapodás 61. cikke ([39]) alkalmazásáról szóló iránymutatásaiban, a repülőterek finanszírozására és a regionális repülőterekről közlekedő légitársaságoknak nyújtott indulási célú állami támogatásokra ([40]) [vonatkozó], a Bizottság közösségi iránymutatásokról szóló közleménye szerint kiegészített mentességek egyike sem tűnik alkalmazhatónak az adott esetre.

(88) Egyébként, jóllehet a Bizottság az 1998. évi, 2000-ben módosított regionális célú állami támogatásokról szóló iránymutatások alapján rendkívüli módon engedélyezett bizonyos működési támogatásokat a légifuvarozói ágazatban ([41]), az ultraperiferikus régiókból induló légi járatokra, a Szerződés 299. cikke (2) bekezdésében meghatározott ilyen régiók tartósan hátrányos helyzetéből következő többlet költségek ellentételezésére, ám ez a kivétel sem állja meg a helyét a jelen összefüggésben.

(89) A fent említett kivételekről szólva a Bizottság hangsúlyosan megállapítja, hogy az olasz hatóságok írásos anyagaikban nem mutatták ki e kivételek alkalmazhatóságát a jelen esetre.

(90) Az olasz hatóságok azon érvelésére nézve, miszerint a közrend és a területi kontinuitás okainál fogva garantálni kell az Alitalia által biztosított közszolgáltatást, a Bizottság megállapítja, hogy ez az alátámasztást nélkülöző egyedüli állítás nem teszi számára lehetővé, hogy a kérdéses támogatási intézkedést a közös piaccal összeegyeztethetőnek minősítsék.

(91) Végül, a Bizottság megítélése szerint a 2004. évi iránymutatások alkalmazásában a szóban forgó támogatási intézkedés nem nyilvánítható a közös piaccal összeegyeztethetőnek. Jóllehet az Alitalia ezen iránymutatások értelmében minősíthető nehéz helyzetben levő vállalatnak, ám a jelen esetben a kérdéses kölcsön megmentési támogatásnak minősítésére módot adó más, halmozódó feltételek nem teljesülnek.

([39]) HL C 350., 1994.12.10., 5. o.
([40]) HL C 312., 2005.12.9., 1. o.
([41]) HL C 258., 2000.9.9.,. 5. o.

(92) Valójában a Bizottság elsősorban megállapítja, hogy az olasz hatóságok nem bizonyították azt, hogy a kérdéses intézkedésnek nem lennének más tagállamokban elfogadhatatlan hatásai ([42]). Az olasz hatóságok valójában megelégszenek e tekintetben annak hangsúlyozásával, hogy a privatizációs folyamat, és e tekintetben a kérdéses kölcsön nyújtása általános jellegű folyamat, hiszen az említett kölcsön nyújtása nem teremti meg a feltételeket az Alitalia számára a versengő stratégiák kialakítására. Az olasz hatóságok egyáltalán nem részletezték a kérdéses intézkedés odaítélésének indoklására alkalmas súlyos szociális okokat.

(93) Másodsorban az olasz hatóságok nem nyújtottak be kötelezettségvállalást arra, hogy a megmentési célú támogatás engedélyezését követő hat hónapon belül a Bizottság elé terjesztenek egy szerkezetátalakítási vagy felszámolási tervet, illetve annak bizonyítékát, hogy a kölcsönt teljes egészében visszafizették. ([43]). Az olasz hatóságok írásos anyagaikban utalnak mind egy szerkezetátalakítási terv meglétére, mind a kérdéses kölcsön törlesztési időbeli ütemezésének meglétére. Azonban egyrészt az olasz hatóságok azon állítása, miszerint a szerkezetátalakítási terv kidolgozása az Alitalia 2006-ban megkezdett privatizációs folyamatának keretébe illeszkedik, nem tekinthető úgy, hogy a Bizottságnak a kölcsön engedélyezését követő hat hónapon belül hivatalos kötelezettségvállalás áll rendelkezésére a társaság tényleges szerkezetátalakítási tervének átadásáról.

(94) Másrészt a 93. törvényerejű rendeletben említett állítólagos kölcsöntörlesztési ütemterv sem teszi lehetővé a Bizottság számára a 2004. évi iránymutatások (25) bekezdése c) pontjában előírt feltétel teljesítettnek minősítését. Valójában az a tény, hogy a kérdéses kölcsönt legrövidebb határidővel, az Alitalia alaptőke elidegenítését követő harmincadik nap és 2008. december 31. közötti időszakban kell visszafizetni, nem tekinthető úgy, hogy az olasz hatóságok kötelezettséget vállaltak arra, hogy a 80. törvényerejű rendeletben foglalt kölcsön engedélyezését követő hat hónapon belül, azaz legkésőbb 2008. október 23-án átadják a kölcsön teljes egészében megtörtént visszafizetésének bizonyítékát.

(95) Az olasz hatóságok mindenképpen figyelmen kívül hagyják azt a tényt, miszerint a 93. törvényerejű rendelet 4. cikkének (4) bekezdése értelmében a társaság felszámolásának bekövetkezése esetén a kérdéses összeg visszafizetésére csak az összes többi hitelező az alaptőkéhez viszonyítva egyetemleges és arányos módon megvalósuló kártalanítását követően kerül sor, s ez az eshetőség bizonytalanná teszi a törlesztési kilátásokat. A társaság felszámolásával kapcsolatos lehetőség felvetése e törvényerejű rendeletben egyébként nem tekinthető Olaszország részéről kötelezettségvállalásnak egy felszámolási terv benyújtására az intézkedés megvalósításától számított maximum hat hónapos határidővel.

([42]) Lásd a 2004. évi iránymutatások (25) bekezdésének b) pontját.
([43]) Lásd a 2004. évi iránymutatások (25) bekezdésének c) pontját.

(96) Harmadsorban, az olasz hatóságok azt sem mutatták ki, hogy a kérdéses támogatás összegszerűen indokolt lenne a vállalkozás fenntartása érdekében [a 2004. évi iránymutatások (25) bekezdésének d) pontja]. Az olasz hatóságok valójában csupán azt állították írásos anyagaikban, hogy az Alitalia javára tett beavatkozás teljes összege egyértelműen szükséges volt, és arányban állt azzal a célkitűzéssel, hogy a vállalatot fenntartsák és vagyonát megőrizzék. Ebben az összefüggésben, az olasz hatóságok állításával szemben a társaság pénzügyi helyzetének leírása, amely a Bizottsághoz 2008. május 30-án írt levelükben szerepel, nem teszi lehetővé e következtetés levonását.

(97) Negyedsorban semmiképpen nem fogadható el, hogy az „először és utoljára" szabályhoz ([44]) kötődő feltételt az Alitalia tiszteletben tartotta, akár megmentési, akár szerkezetátalakítási támogatásról legyen is szó. Valójában célszerű emlékeztetni, hogy a 2004. évi iránymutatások értelmében, ha egy vállalkozás a múltban már kapott megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatást és a kölcsön folyósítása óta kevesebb, mint tíz év telt el, a Bizottság nem engedélyez új megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatást.

(98) Márpedig az Alitalia kapott a Bizottság által 2001. július 18-i határozatában jóváhagyott szerkezetátalakítási kölcsönt, ([45]) valamint a Bizottság által 2004. július 20-i határozatában jóváhagyott megmentési támogatást, amely állami garancia formáját öltötte egy 400 millió EUR összegű áthidaló hitelre ([46]). Mivel ez utóbbi támogatás odaítélése óta még nem telt el tíz év, az Alitalia nem kaphatná meg az adott esetben a szóban forgó támogatást.

(99) Az is igaz, hogy a 2004. évi iránymutatások kivételeket is meghatároznak ezen „először és utoljára" szabály alkalmazására vonatkozóan. Azonban a Bizottság megállapítja egyrészt, hogy a konkrét esetben a (73) bekezdés a) vagy b) pontjában előírt feltételek nem teljesülnek. Az olasz hatóságok egyébként nem is vetették fel a konkrét esetben ezen kivételek érvényesíthetőségét.

(100) Másrészt a 2004. évi iránymutatások a (73) bekezdés c) pontjában meghatározott rendkívüli, előre nem látható és az érintett vállalkozás akaratától független körülmények fennállásához kötött kivételről szólva a Bizottság megítélése szerint a konkrét esetre ez sem alkalmazható.

(101) Arra is emlékeztetni kell, hogy az Alitalia pénzügyi nehézségei több év óta ismétlődő jellegűek, ami nem teszi lehetővé, hogy a vállalat nehézségei a szóban forgó kölcsön nyújtását indokoló rendkívüli, előre nem látható és az érintett vállalat akaratától független minősítést megkapják.

([44]) Lásd a 2004. évi iránymutatások 3.1.1. szakaszát, (25) bekezdés e) pont és a 3.3. szakaszt.
([45]) A Bizottság (fenti (47) preambulumbekezdésben már hivatkozott) 2001. július 18-i határozata.
([46]) A Bizottság (fenti (47) preambulumbekezdésben már hivatkozott) 2004. július 20-i határozata.

(102) Ebben az összefüggésben célszerű felidézni az Alitalia pénzügyi helyzetének leírását, amely a Bizottság 2001. július 18-i, 2004. július 20-i és 2005. június 7-i határozataiban (előzőekben idézett határozatok) olvasható ami rámutat a társaság 1997 óta nehéz, majd 2001 óta aggasztó helyzetére ([47]). Az Alitaliának a kérdéses kölcsön odaítélése napján tapasztalható nagyon megrendült pénzügyi helyzete mellesleg annak a szerkezetátalakítási tervnek a kudarcát is bizonyítja, amelyet 2004-ben a Bizottságnak bejelentett, és amely a Bizottság 2005. június 7-i határozatának tárgyát képezi ([48]).

(103) Az olasz hatóságok részéről az elmúlt években az Alitalia számára nyújtott támogatási intézkedések egyébként szintén ezen megrendült pénzügyi helyzet ismétlődő voltáról tanúskodnak (lásd a fenti 7. szakaszt) ([49]).

(104) Ezen összefüggésben, a légifuvarozói ágazatban jelenleg észlelhető, többek között a 2008 első félévében bekövetkezett kőolaj áremelkedéshez köthető nagyon nehéz konjunkturális helyzet sem magyarázza az Alitalia több év óta tartó, különösen megrendült anyagi helyzetét. Márpedig e tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a fent említett 80. számú, 2008. április 23-i törvényerejű rendelet szerint a kérdéses hitel nyújtását a társaság pénzügyi helyzete és azonnali likviditási igénye indokolta, továbbá, a 93. törvényerejű rendeletet a társaság pénzügyi helyzetének súlyosbodásával indokolták, és célja az volt, hogy a társaság értékét megmentse és tevékenységének folytonosságát biztosítsa ([50]).

(105) Bár a jelenlegi gazdasági konjunktúra hozzájárulása az Alitalia nehézségeinek fokozódásához vitathatatlan, ám az is igaz, hogy gazdasági nehézségei már a múltban is megvoltak, továbbá tény, hogy a jelenlegi konjunktúra hatással van a légifuvarozók összességére.

(106) Ebből következik, hogy a jelen eset körülményei között a 2004. évi iránymutatásokban meghatározott „először és utoljára" elv alkalmazása alól adható mentesség nem érvényesíthető.

(107) Az Olaszország által felvetett Bull ügyben hozott határozat nem kérdőjelezi meg ezen elemzést.

(108) Ezen határozatban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az adott eset speciális körülményei között az egyszeri támogatás („one time, last time") feltétele nem állt ellentmondásban a Franciaország bejelentette támogatás engedélyezésével, még akkor sem, ha az új szerkezetátalakítási támogatás nyújtására előírt 10 éves határidő nem teljesült. A Bizottság szerint e határozatban betartották ezen elv filozófiáját, miszerint minden visszaélésnek tekinthető támogatást meg kell akadályozni, mivel Franciaország nem tartotta mesterségesen életben a Bull céget, még akkor sem, ha e társaság nehézségei feltehetően visszatérő természetűek.

(109) Azonban célszerű rámutatni, hogy a Bull társaságra az 1999. évi, nem pedig, mint a jelen esetre vonatkozó 2004. évi iránymutatások voltak az irányadók ([51]). Márpedig az 1999. évi iránymutatásokkal szemben a 2004. évre vonatkozóak előírták, hogy a megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásokra az „először és utoljára" elv alkalmazása céljából nem csupán az érintett vállalatnak az előzőekben nyújtott szerkezetátalakítási, hanem a megmentési támogatásokat is figyelembe kell venni. A Bizottság továbbá kiemeli, a 2004. évi iránymutatásokból következik, hogy a túlélésüket csupán az ismételt állami beavatkozásoknak köszönhető vállalatok igazságtalan támogatásának elkerülésére a megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatások csak egy alkalommal engedélyezhetők (lásd a (72) bekezdést).

([47]) A 2001. július 18-i határozat a következőket tartalmazza „Márpedig a terven 1997. februárban és júniusban megvalósított és a Bizottságnak 1997. június 26-án bejelentett kiigazításokat követő javulások ellenére az Alitalia továbbra is nagyon jelentős kockázatú vállalat képét mutatja. E tekintetben a következőkre célszerű emlékeztetni: […] a társaság rendkívül nehéz és kiszolgáltatott pénzügyi helyzetben van. A csődöt kizárólag az 1996. júniusi 1 000 milliárd olasz líra tőkeinjekció miatt kerülhette el, mivel saját forrásai 1996 tavaszára gyakorlatilag nullára csökkentek és hitelállománya is tetemes volt. A vállalat pénzügyi szerkezetének ilyen nagyságú egyensúlyvesztése, figyelemmel a vállalat méretére és a tervezett befektetés összegére, már önmagában is eltántoríthatna egy, a piacgazdaság szabályai szerint eljáró befektetőt." Továbbá a 2004. július 20-i határozatból következik, hogy az Alitalia helyzete 2001 óta továbbra is aggasztó. A helyzet növekvő súlyosságát jelzi, hogy 2004. május 4-én, kedden a vállalat tevékenységét felfüggesztették a társaság részvényárfolyamának 15 %-os, 0,1995 EUR-ra történő esését követően, továbbá az is, hogy az Alitalia könyvvizsgálatát végző auditáló cég a pénzügyi helyzet romlását állapította meg és jelezte, hogy költségcsökkentő és megfelelő intézkedések hiányában ez a pénzügyi helyzet új intézkedést kényszerítene ki, a felszámolást is beleértve. Lásd végül a társaság 2004. júliusi helyzetének felidézésére a 2005. június 7-i határozatot.

([48]) Célszerű emlékeztetni, hogy a Bizottságnak 2004-ben beterjesztett szerkezetátalakítási terv előirányozta „2008-ra az eredmények éves ütemezés szerinti közel egy milliárd EUR javulását, ebből 200 millió EUR a járat kihasználási arány javulásából és kb. 770 millió EUR a tervből fakadó egyéb eredményekből volt tervezve, a javulás fő forrásait többek között a beszerzéseken, a kereskedelmi költségeken és a bérköltségeken elért megtakarítások adnák" (lásd a 2005. június 7-i határozat (203) preambulumbekezdését).

([49]) A 2004. évi iránymutatások szerint, „ha egy előzőleg szerkezetátalakítási támogatásban részesült vállalkozás számára megmentési célú támogatást nyújtanak, az úgy tekintendő, hogy a kedvezményezett nehézségei visszatérő természetűek, és hogy az ismételt állami beavatkozások a verseny közös érdekkel ellentétes torzulásához vezetnek. Az ilyen ismételt állami beavatkozások nem engedélyezhetők" (a (72) bekezdés végén).

([50]) Lásd fentebb az (57) preambulumbekezdést.

([51]) Lásd az (előzőekben hivatkozott) Bull ügy határozatának 9. lábjegyzetét.

(110) Ezenkívül, szemben a Bull ügy speciális körülményeivel ([52]), az Alitalia esetében felmerült és a szóban forgó kölcsön nyújtását indokoló nehézségek, mint már az előzőekben kimutatásra került, nem kötődnek a légifuvarozási ágazatot jelenleg érintő kedvezőtlen konjunktúrához. Ráadásul e nehézségek a társaságnál már a múltban felmerültekkel azonos jellegűek, mint azt a cég 1997. évi pénzügyi helyzetének leírása is mutatja (lásd fentebb az (57) és (58) preambulumbekezdést) és a Bull ügy tényállásával szemben ([53]) visszatérő természetűek.

(111) A Bizottság Bull vállalatra vonatkozó megállapításával ellentétben ([54]) az Alitalia szerkezetátalakítási és állami garancia formájában megmentési támogatásban is részesült, továbbá az ezen támogatások odaítélése óta meghatározott határidő korántsem telt el.

(112) Ebből következik, még akkor is, ha feltételezzük, hogy teljesülnek a 2004. évi iránymutatásban foglalt egyéb halmozódó feltételek, amelyek lehetővé teszik a kérdéses kölcsön megmentési támogatásnak tekintését, - bár e feltételezés sem helytálló – a konkrét esetben az „először és utoljára" elvhez kötődő feltétel sem teljesül, és ily módon a hivatkozott iránymutatások (73) bekezdésében meghatározott egyik kivétel alkalmazásával sem lenne alkalmazható a mentesség az intézkedésre.

(113) Az előbbiekben kifejtettek összességéből következik, hogy a szóban forgó támogatási intézkedés nem egyeztethető össze a közös piaccal.

7.4. **Visszatérítés**

(114) A Bizottság emlékeztet, hogy a Tanács 1999. március 22-i, a Szerződés 93. [a Szerződés 88. cikkére változott] ([55]) cikkének alkalmazási szabályairól szóló 659/1999/EK rendelete 14. cikke (1) bekezdése értelmében minden jogellenes és a közös piaccal összeegyeztethetetlen támogatást a kedvezményezettől vissza kell venni.

(115) A kérdéses támogatást jogellenesen ítélték meg az Alitaliának és vissza kell venni tőle, mivel a támogatás összeegyeztethetetlen a közös piaccal ([56]).

([52]) Lásd az (előzőekben hivatkozott) Bull ügy határozatának (71) preambulumbekezdését.

([53]) Lásd az (előzőekben hivatkozott) Bull ügy határozatának (73) preambulumbekezdését.

([54]) Lásd az (előzőekben hivatkozott) Bull ügy határozatának (74) preambulumbekezdését.

([55]) HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

([56]) A Bizottság kiemeli, hogy nem voltak adottak a feltételek a konkrét esetben a jelen határozat elfogadását megelőzően Olaszország számára a kérdéses támogatás ideiglenes behajtását előíró határozat elfogadására, mivel többek között az Alitalia egy versenytársát érintő jelentős és helyrehozhatatlan kár kockázatának fennállása nem volt kimutatható (lásd a fent hivatkozott 659/1999/EK rendelet 11. cikkének (2) bekezdését).

(116) A Bizottság emlékeztet, hogy figyelemmel az Alitalia súlyosan megrendült pénzügyi helyzetére és a kérdéses kölcsön juttatásának körülményeire, egy magánbefektető semmiféle kölcsön odaítéléséhez sem adta volna beleegyezését annál is inkább, hogy a társaság saját tőkéjébe beszámítható kölcsönről volt szó. E tény alapján, tekintetbe véve a szóban forgó intézkedés jellegét és az odaítéléséhez kapcsolódó körülményeket, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a kapott kölcsönt teljes egészében vissza kell téríteni.

(117) Ezen visszatérítés tárgyában továbbá a kérdéses támogatásnak a társaság rendelkezésére bocsátási időpontjától, azaz 2008. április 22-től tényleges visszatérítése időpontjáig számított esedékes kamata is figyelembe veendő ([57]).

7.5. **Következtetés**

(118) A Bizottság megállapítja, hogy Olaszország a Szerződés 88. cikke (3) bekezdését megsértve jogellenesen hajtotta végre az Alitaliának nyújtott, a társaság saját tőkéjébe beszámítható 300 millió EUR összegű kölcsönben megtestesülő támogatási intézkedését.

(119) Ennek következtében Olaszországnak minden szükséges intézkedést meg kell tennie ezen, a közös piaccal összeegyeztethetetlen állami támogatás visszavételére. A visszatérítés ügyében a kedvezményezettel, azaz az Alitaliával szemben kell eljárni,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Olaszország által, a Szerződés 88. cikke (3) bekezdését megsértve az Alitaliának nyújtott, a társaság saját tőkéjébe beszámítható 300 millió EUR összegű kölcsön összeegyeztethetetlen a közös piaccal.

2. cikk

(1) Olaszország köteles az első cikkben meghatározott támogatást a kedvezményezettel visszafizettetni.

(2) A visszatérítendő összeget a társaság rendelkezésére bocsátási időpontjától a tényleges visszatérítés időpontjáig számított kamat terheli.

([57]) Lásd a fent hivatkozott 659/1999/EK rendelet 14. cikkének (2) bekezdését és a fenti (80), (83) és (113) preambulumbekezdést.

(3) A kamatokat a 794/2004/EK rendelet V. fejezetében ([58]) és a 794/2004/EK rendeletet módosító 271/2008/EK rendeletben foglaltaknak megfelelő alapon kell kiszámítani ([59]).

3. cikk

(1) Az első cikkben említett támogatás visszavétele azonnali és tényleges.

(2) Olaszország gondoskodik arról, hogy a jelen határozat a róla szóló hivatalos értesítés időpontjától számított négy hónapon belül végrehajtásra kerüljön.

4. cikk

(1) Az ezen határozatról szóló hivatalos értesítés időpontjától számított két hónapon belül Olaszországnak a következő adatokat kell szolgáltatnia a Bizottságnak:

a) a kedvezményezettől visszaveendő teljes összeg (tőke és kamatok);

b) a jelen határozat betartása céljából már meghozott és tervezett intézkedések részletes leírása;

c) a kedvezményezett támogatás visszafizetésére való felszólítást bizonyító dokumentumok.

(2) Olaszország köteles tájékoztatni a Bizottságot az ezen határozat betartása céljából hozott nemzeti intézkedések megvalósulásának előrehaladásáról, egészen az első cikkben meghatározott támogatás teljes mértékű visszavétele teljesüléséig. Olaszország a Bizottság egyszerű kérésére azonnal köteles megadni minden információt a jelen határozat betartása céljából már meghozott és tervezett intézkedésekről. Továbbá részletes adatokat kell szolgáltatnia a kedvezményezettől már visszavett támogatási és kamatösszegekről.

5. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2008. november 12-én.

a Bizottság részéről

Antonio TAJANI

alelnök

([58]) HL L 140., 2004.4.30., 1. o.
([59]) HL L 82., 2008.3.25., 1. o.

MELLÉKLET

A Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése alkalmazása szerint a Bizottsághoz észrevételeket benyújtott érdekelt felek listája

(1) Sterling Airlines A/S

(2) British Airways Plc

(3) Ryanair

(4) Neos SpA

(5) The European Travel Agents' and tour Operators' Associations és the Guild European Business Travel Agents