II

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt)

BESLUT

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 12 november 2008

om det lån på 300 miljoner euro som Italien har beviljat företaget Alitalia nr C 26/08 (ex NN 31/08)

[delgivet med nr K(2008) 6743]

(Endast den italienska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2009/155/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig [1] och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Vid ett sammanträde den 23 april 2008 underrättade de italienska myndigheterna kommissionen om att den italienska regeringen den 22 april 2008 hade beviljat företaget Alitalia ett lån på 300 miljoner euro, genom dekret nr 80 av den 23 april 2008 [2].

(2) Eftersom kommissionen inte hade tagit emot någon anmälan från de italienska myndigheterna innan beslutet om att bevilja lånet antogs, begärde kommissionen genom en skrivelse av den 24 april 2008 (D/422119) att dessa skulle bekräfta förekomsten av ett sådant lån och lämna alla nödvändiga uppgifter för att möjliggöra en bedömning av en sådan åtgärd, i enlighet med artiklarna 87 och 88 i fördraget samt att avbryta utbetalningen av lånet och meddela kommissionen vilka åtgärder som vidtagits för att uppfylla skyldigheterna enligt artikel 88.2 i fördraget.

(3) I skrivelsen påminde kommissionen även de italienska myndigheterna om deras skyldighet att anmäla alla förslag om att införa eller ändra stöd och att inte genomföra den tänkta åtgärden innan kommissionens granskning lett fram till ett slutligt beslut.

(4) Genom en skrivelse av den 7 maj 2008 begärde de italienska myndigheterna en förlängning av tidsfristen för att svara på kommissionens skrivelse av den 24 april 2008, vilket kommissionen beviljade genom en skrivelse av den 8 maj 2008 (D/423186), där de italienska myndigheterna uppmanades att svara senast den 30 maj 2008.

(5) Genom en skrivelse av den 30 maj 2008 svarade de italienska myndigheterna på kommissionens skrivelse av den 24 april 2008. I skrivelsen underrättade de italienska myndigheterna kommissionen om att dekret nr 93 [3] hade antagits den 27 maj 2008, vilket gjorde det möjligt för Alitalia att föra över det ovan nämnda lånebeloppet till eget kapital för att täcka sina förluster.

[1] EUT C 184, 22.7.2008, s. 34.

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

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

(6) Flera klagomål har inlämnats parallellt till kommissionen, bl.a. från olika flygbolag, som kritiserar att den italienska regeringen beviljat företaget Alitalia lånet på 300 miljoner euro.

(7) Genom en skrivelse av den 12 juni 2008 (D/203822) underrättade kommissionen de italienska myndigheterna om sitt beslut av den 11 juni 2008 om att inleda det formella granskningsförfarande som anges i artikel 88.2 i fördraget avseende detta stöd. I detta beslut uppmanade kommissionen Italien och andra berörda parter att inkomma med synpunkter inom en viss tidsfrist. Beslutet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* ([4]).

(8) De italienska myndigheterna översände sina synpunkter till kommissionen genom en skrivelse av den 12 juli 2008 (A/509783). Kommissionen har också mottagit synpunkter från fem berörda parter. Den har översänt dessa synpunkter till de italienska myndigheterna genom en skrivelse av den 3 september 2008 (D/433031). Förteckningen över dessa berörda parter bifogas detta beslut.

(9) De italienska myndigheterna har inte kommenterat de berörda parternas synpunkter.

2. DETALJERAD BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

(10) Vid mötet den 23 april 2008 överlämnade de italienska myndigheterna dekret nr 80 till kommissionen. Genom detta dekret beviljar den italienska staten Alitalia (som staten äger till 49,9 %) ett lån på 300 miljoner euro.

(11) I dekretets skäl anges följande:

”med hänsyn till Alitalias ekonomiska situation […] så som den beskrivs i informationen till marknaden och till företagets roll som garant för den största delen av de offentliga luftfartstjänsterna i förbindelserna mellan det nationella territoriet och länder utanför EU och förbindelser med dessa trafikrutter för passagerare och varor till och från regionala användarcenter;

[efter] att ha beaktat det extraordinära och brådskande behovet av att för den allmänna ordningens och den territoriella sammanhållningens skull skapa garantier för denna allmänna luftfartstjänst genom att ge Alitalia […] ett kortfristigt statligt lån på marknadsvillkor med den löptid som är absolut nödvändig för att trygga den fortsatta verksamheten i väntan på att den nya regeringen ska tillträda, så att denna har möjlighet att med sina fulla befogenheter vidta mer långsiktiga åtgärder för att ta itu med och fullborda företagets liberaliseringsprocess.”

(12) Enligt artikel 1 i dekretet ska Alitalia beviljas ett lån på 300 miljoner euro för att kunna lösa de omedelbara likviditetsbehoven. Lånet ska betalas tillbaka så snart som möjligt mellan den trettionde dagen efter överlåtelsen av aktiekapitalet och den 31 december 2008. I samma artikel föreskrivs också att lånet ska löpa med en ränta som motsvarar den referensränta som kommissionen har antagit. Fram till och med den 30 juni 2008 ska räntesatsen vara den som anges i kommissionens meddelande om gällande räntesatser för återkrav av statsstöd samt referens- och diskonteringsräntor för 25 medlemsländer tillämpliga från och med den 1 januari 2008 ([5]) och från och med den 1 juli 2008 ska räntesatsen vara den som anges i Europeiska kommissionens meddelande om en översyn av metoden för att fastställa referens- och diskonteringsräntor ([6]).

(13) Genom sin skrivelse av den 30 maj 2008 underrättade de italienska myndigheterna kommissionen om att den italienska regeringen genom dekret nr 93 hade beslutat att göra det möjligt för Alitalia att föra över det ovan nämnda lånebeloppet till eget kapital för att täcka sina förluster (se artikel 4.3 i dekretet). Syftet är att företagets kapitalvärde ska bevaras, för att undvika att förlusterna leder till att företagets aktiekapital och reserver hamnar under den lagstadgade minimigränsen, vilket skulle föranleda ett insolvensförfarande (*procedura concorsuale*) och göra att en privatisering på sikt inte skulle vara möjlig och trovärdig.

(14) De villkor för återbetalningen av lånet som fastställs i dekret nr 80 tillämpas fortfarande i fråga om dekret nr 93, med undantag för lånets räntesats som har höjts med 1 % (se artikel 4.1 och 4.2 i dekret nr 93) och för det faktum att om företaget går i konkurs kommer det aktuella beloppet endast att återbetalas efter det att alla andra fordringsägare har kompenserats solidariskt och i proportion till aktiekapitalet (se artikel 4.4 i dekret nr 93).

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

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

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

3. SKÄL TILL ATT INLEDA DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET

(15) I sitt beslut av den 11 juni 2008 konstaterar kommissionen att åtgärden i fråga är ett lån som har beviljats av den italienska staten och som får föras över till Alitalias eget kapital ([7]) (nedan kallat *åtgärden*).

(16) I frågan om åtgärdens stödkaraktär har kommissionen uttryckt sina betänkligheter över att den italienska staten när den har beviljat Alitalia denna åtgärd har agerat som en rationell aktieägare med en strukturell, övergripande eller sektoriell politik och med längre lönsamhetsperspektiv på sitt investerade kapital än en normal investerare.

(17) På grundval av tillgängliga uppgifter anser kommissionen här särskilt att åtgärden i fråga, oberoende av hur medlen används, ger Alitalia en ekonomisk fördel som företaget inte kunnat få under normala marknadsförhållanden. Denna bedömning grundas på företagets ekonomiska situation och på villkoren och omständigheterna i samband med att den granskade åtgärden beviljades.

(18) Kommissionen uttryckte också tvivel på att åtgärden var förenlig med den gemensamma marknaden. På grundval av tillgängliga uppgifter i detta skede av undersökningen ansåg kommissionen särskilt att åtgärden inte föreföll förenlig med den gemensamma marknaden enligt gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter (nedan kallade *2004 års riktlinjer*) ([8]). Den påminde om att Alitalia faktiskt redan mottagit stöd till omstrukturering och undsättning.

(19) Kommissionen beslutade sig följaktligen för att inleda det formella granskningsförfarandet för att undanröja tvivlen om huruvida stödordningen utgör statligt stöd och om den är förenlig med den gemensamma marknaden.

4. SYNPUNKTER FRÅN DE ITALIENSKA MYNDIGHETERNA

(20) I sina synpunkter framhåller de italienska myndigheterna att åtgärden i fråga inte är statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget.

(21) De anser att den italienska staten har agerat i sin egenskap som aktieägare i syfte att garantera att det företag som den är delägare i får de ekonomiska resurser som krävs för att på kort sikt lösa sina likviditetsbehov. Det vanliga aktieägarlån som Italien beviljat skulle alltså vara en enkel övergångsfinansiering för att höja värdet på det statliga ägandet och som en rationell aktieägare skulle ha beviljat i enlighet med en global eller sektoriell strukturpolitik och med hänsyn till lönsamheten på längre sikt i det kapital som investerats på samma sätt som av en vanlig investerare. I detta sammanhang är de räntesatser som tillämpas förenliga med egenskaperna och ändamålen med en bolagsfinansiering. Även om en sådan finansiering oftast är avgiftsfri bör den i detta fall betraktas som avgiftsbelagd med hänsyn till långivarens egenskaper och att räntesatsen fastställs till en nivå som innebär att lånet betalas tillbaka på ett direkt och tillfredsställande sätt.

(22) Kommissionen hävdar att dess farhågor om att åtgärden utgör ett stöd förstärks av att åtgärden vidtogs samtidigt som ett erbjudande om att köpa Alitalia drogs tillbaka den 14 mars 2008 och av att det inte har bevisats att det finns säkra utsikter om att Alitalia snart kommer att köpas upp av en annan investerare. Italien påpekar att de redan har förklarat skälen till att privatiseringsprocessen med koncernen Air France-KLM inte kunde fullföljas. De italienska myndigheterna menar att den avbrutna processen inte hindrar ett privatiseringsförslag som ökar värdet på företagets tillgångar och samtidigt bevarar dess återstående värde för aktieägarna.

(23) Dessutom pekar händelseutvecklingen efter den 30 maj 2008 på att denna lösning fortfarande är rimlig. De italienska myndigheterna hänvisar i detta sammanhang till det avtal som ingicks den 9–10 juni 2008 och som innebar att Alitalia gav Intesa Sanpaolo SpA (nedan kallat *Intesa Sanpaolo*) i uppdrag att främja och undersöka ett erbjudande till ekonomi- och finansministeriet i egenskap av aktieägare i Alitalia och till Alitalia för att göra det möjligt för en eller flera industri- eller finansinvesterare att delta i saneringen, utvecklingen och nylanseringen av Alitalia, framför allt genom företagets kapitalisering, och överta kontrollen över företaget på ett hållbart sätt. Detta uppdrag, som nu pågår, skulle gälla i 60 dagar, med möjlighet till en förlängning med 30 dagar på företagets begäran.

(24) Som stödåtgärd anser de italienska myndigheterna att åtgärden i vilket fall som helst är förenlig med den gemensamma marknaden i enlighet med 2004 års riktlinjer.

([7]) Den åtgärd som avses i det här beslutet bygger på dekret nr 80 och nr 93.

([8]) EUT C 244, 1.10.2004, s. 2.

(25) För det första är Alitalia ett företag i svårigheter i den mening som avses i riktlinjerna. För det andra är åtgärden reversibel och följer därmed 2004 års riktlinjer där det föreskrivs att undsättningsstöd ska vara tillfälligt och inte får omfatta strukturåtgärder.

(26) För det tredje är företagets privatiseringsprocess och åtgärden i fråga – som har vidtagits för att processen ska kunna slutföras – förenliga med kraven i punkt 25 b i 2004 års riktlinjer. Lånet på 300 miljoner euro ska helt enkelt garantera företagets fortlevnad utan att för den skull tillåta företaget att genomföra konkurrensstrategier på luftfartsmarknaden som kan få hypotetiska ekonomiska återverkningar.

(27) När det för det fjärde gäller kommissionens påstående om att staten inte har gjort något åtagande om att översända en omstruktureringsplan inom sex månader från det att åtgärden genomfördes ([9]) [punkt 25 c i 2004 års riktlinjer], hävdar de italienska myndigheterna att utarbetandet av denna plan ingår i företagets privatiseringsprocess, som Italien beskrivit ingående i sin skrivelse till kommissionen av den 30 maj 2008. De italienska myndigheterna påminner om att om lånet återbetalas i sin helhet ska detta i enlighet med dekret nr 93 ovillkorligen göras så snart som möjligt mellan den trettionde dagen efter den dag då ekonomi- och finansministeriets bolagsandel överlåtits i sin helhet, dvs. då den faktiska kontrollen ges upp, och den 31 december 2008. Därför konstaterar de italienska myndigheterna att det lades fram en tidplan samtidigt som åtgärden antogs och att den i allt väsentligt uppfyller kraven i 2004 års riktlinjer i detta avseende.

(28) För det femte var det, i enlighet med föreskrifterna i punkt 25 d i 2004 års riktlinjer, nödvändigt att bevilja lånet för att lösa företagets omedelbara likviditetsbehov till följd av objektiva ekonomiska svårigheter som kommissionen för övrigt erkände i sitt beslut av den 11 juni 2008 (se skäl 18–20 i det beslutet). De italienska myndigheterna påminner om att syftet med lånet endast är att på kort sikt bevara Alitalia och dess kapital för att kunna genomföra privatiseringsprocessen. Det sammanlagda beloppet på 300 miljoner euro var helt nödvändigt och proportionerligt i förhållande till målet för åtgärden, vilket för övrigt framgår av Italiens beskrivning av företagets ekonomiska och finansiella situation i skrivelsen till kommissionen den 30 maj 2008 (se s. 6–9).

([9]) Kommissionens ovannämnda beslut av den 11 juni 2008, skäl 7.

(29) För det sjätte strider åtgärden under de särskilda omständigheterna inte mot tillämpningen av engångsvillkoret, dvs. principen om att stöd bara får beviljas en gång, i enlighet med punkt 25 e i 2004 års riktlinjer.

(30) Även om Alitalia redan har fått omstruktureringsstöd i samband med en saneringsplan som genomfördes under perioden 1996–2000 och ett undsättningsstöd 2004 kan företaget beviljas undantag från engångsvillkoret. De italienska myndigheterna hänvisar i sammanhanget till kommissionens beslut av den 1 december 2004 om det statliga stöd som Frankrike planerar att genomföra till förmån för företaget Bull ([10]) (nedan kallat *Bullbeslutet*).

(31) De italienska myndigheterna påminner om att syftet med engångsvillkoret är att undvika att upprepade statliga insatser till stöd för vissa företag ”endast upprätthåller en oförändrad situation, skjuter det oundvikliga på framtiden och under tiden överför de ekonomiska och sociala problemen på andra effektivare tillverkare eller andra medlemsstater” (punkt 72 i 2004 års riktlinjer). Möjligheten att göra undantag från detta villkor bygger emellertid på erkännandet av att det finns fall där dessa komponenter inte går att kontrollera och där kumuleringen av stöd som har beviljats under en viss period till en och samma mottagare inte är tillräcklig för att anse att företaget ”endast kan överleva tack vare upprepat statligt stöd” (punkt 72 i riktlinjerna).

(32) Privatiseringen av företaget, som fortfarande är en möjlig och trovärdig lösning, kan när den genomförs medföra en verklig förändring i förhållande till nuläget i fråga om den industriella förvaltningen av Alitalia, som därmed skulle underställas nya kontrollorgan och kunna skapa lönsamhet i företaget igen genom ekonomiska bidrag från medlemmarna i det nya företaget. De italienska myndigheterna hävdar även att samtliga de yttre och oförutsedda faktorer som har fördröjt Alitalias privatiseringsprocess utan tvekan kan betraktas som undantagsfall och oförutsebara omständigheter som företaget inte kan lastas för, i enlighet med punkt 73 i 2004 års riktlinjer.

5. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

(33) Fem berörda parter har lämnat in synpunkter till kommissionen i enlighet med artikel 88.2 i fördraget. Förteckningen över dessa berörda parter bifogas detta beslut.

(34) När det gäller frågan om åtgärdens stödkaraktär håller fyra av de berörda parterna med om kommissionens slutsats, nämligen att åtgärden utgör stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget.

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

(35) British Airways (BA) och Sterling Airlines konstaterar att utan den aktuella åtgärden skulle Alitalia gå i konkurs enligt den italienska lagstiftningen. Därmed skulle Alitalia förlora sitt drifttillstånd i enlighet med bestämmelserna för den civila luftfarten och skulle alltså tvingas upphöra med sin verksamhet.

(36) Neos hävdar i detta sammanhang att när det gäller den räntesats som ska tillämpas på åtgärden vid återbetalningen kan ökningen med 100 räntepunkter med utgångspunkt i referensräntan inte alls anses tillräcklig för att ta hänsyn till den risk som de italienska myndigheterna tar genom att bevilja åtgärden i fråga. Neos ställer sig också bakom kommissionens bedömning i beslutet av den 11 juni 2008 om att det när åtgärden beviljades inte fanns några utsikter till privatisering av Alitalia. Denna omständighet bekräftas av de starka motsättningar som fanns under augusti mellan den italienska finansministern och företagets styrelse i fråga om ”företagets fortlevnad” och godkännandet av styrelsens halvårsredovisning.

(37) BA och Sterling Airlines påminner om att Alitalia tidigare har varit föremål för liknande åtgärder. Ryanair beklagar å sin sida att kommissionen begränsade området för det formella granskningsförfarande som inleddes den 11 juni 2008 till att enbart gälla den aktuella åtgärden. Enligt Ryanair har Alitalia fått annat olagligt statligt stöd sedan november 2005. En granskning av dessa andra åtgärder skulle ha kunnat underbygga slutsatsen att en privat investerare under de aktuella omständigheterna inte skulle ha godkänt åtgärden i fråga.

(38) Både Neos och Ryanair tar upp den snedvridning av konkurrensen som Italiens stöd till Alitalia har inneburit under flera år.

(39) När det gäller åtgärdens förenlighet med den gemensamma marknaden anser BA att åtgärden är ett undsättningsstöd och därmed måste följa villkoren i 2004 års riktlinjer. Detta stöd har emellertid inte anmälts till kommissionen före genomförandet och uppfyller heller inte villkoren i riktlinjerna.

(40) I detta avseende hävdar BA att den genomförda åtgärden bryter mot engångsvillkoret i riktlinjerna [punkt 25 e i 2004 års riktlinjer], eftersom Alitalia redan har fått omstruktureringsstöd som har godkänts av kommissionen. Dessutom menar BA att undantaget från engångsvillkoret i punkt 73 i riktlinjerna inte är tillämpligt i detta fall eftersom Alitalia inte har ställts inför oförutsebara omständigheter som det inte kan lastas för. BA och Sterling Airlines förklarar att det mycket svåra konjunkturläget för luftfartssektorn, som framför allt beror på de ökade oljepriserna, berör samtliga aktörer inom sektorn. BA drar därför slutsatsen att Alitalia inte kan använda detta argument för att beviljas undantag från engångsvillkoret i 2004 års riktlinjer. Företagets finansieringsbehov beror på dess oförmåga att omorganisera sig för att minska de interna kostnaderna, trots de statliga stöd som företaget redan har fått.

(41) För övrigt anser BA att åtgärden inte är ett likviditetsstöd i form av kreditgarantier eller krediter utan är ett kapitaltillskott som garanterar att den italienska regeringen får effektiv kontroll över företaget [punkt 25 a i riktlinjerna].

(42) När det gäller villkoret i 2004 års riktlinjer om att det ska finnas allvarliga sociala problem understryker BA att Alitalias bristande betalningsförmåga inte riskerar att orsaka allvarliga störningar som skadar passagerare, eftersom det finns konkurrenter på både inrikeslinjerna och de internationella linjerna. I fråga om negativa sidoeffekter för konkurrenterna skulle sådana uppstå om Alitalia stannar kvar på marknaden trots sina ekonomiska svårigheter, om företagets linjer utökas, särskilt från Rom och Milano till Los Angeles och om företagets priser sänks. Dessa kommersiella val skulle inte vara rationella med hänsyn till företagets ekonomiska situation och skulle visa att de vill utöka sin marknadsandel gentemot konkurrenter som inte får statligt stöd [punkt 25 b i 2004 års riktlinjer].

(43) För övrigt har åtgärden inte beviljats Alitalia för en begränsad period på sex månader i enlighet med 2004 års riktlinjer [punkt 25 c].

(44) Slutligen hävdar BA att denna näringslivspolitik utmärks av åtaganden för icke nödvändiga utgifter och att det inte går att garantera att stödet i fråga begränsas till det belopp som krävs för att upprätthålla driften av företaget under den period för vilken stödet har beviljas. För övrigt bör detta belopp bygga på likviditetsbehoven till följd av företagets förluster [punkt 25 d i 2004 års riktlinjer].

(45) Ryanair kritiserar kommissionen för att den ännu inte har krävt att åtgärden omedelbart ska upphävas och kräver att Alitalia omedelbart ska åläggas att betala tillbaka de 300 miljoner euro som Italien har beviljat företaget. Ryanair betonar också att det, i motsats till vad de italienska myndigheterna påstår, inte går att använda den allmänna ordningen och den territoriella sammanhållningen som motivering till att bevilja Alitalia den aktuella åtgärden. Här hänvisar Ryanair till att Alitalias marknadsandelar har minskat på vissa linjer.

(46) The European Travel Agents' and Tour Operators' Associations (ECTAA) och Guild of European Business Travel Agents (GEBTA) anser däremot att åtgärden syftar till att undvika konkurs för Alitalia och att detta kommer att skydda konsumenterna i avsaknad av en lagstiftning som skyddar passagerarna om företaget skulle gå i konkurs. ECTAA och GEBTA tillägger att beviljandet av lånet var den enda förnuftiga lösningen för att undvika konkurs för Alitalia och underlätta företagets privatiseringsprocess. Med hänsyn till utsikterna för en nystart för företaget, så som de har beskrivits i pressen, är lånet ekonomiskt befogat i syfte att få till stånd en fullständig omstrukturering av Alitalia och skapa vinster i framtiden.

6. SAMMANFATTNING AV KOMMISSIONENS BESLUT OM ALITALIA

(47) I detta sammanhang och för att underlätta analysen av åtgärden i fråga bör det påpekas att kommissionen tidigare har antagit följande beslut om Alitalia:

— Kommissionens beslut av den 15 juli 1997 om kapitalrekonstruktion av flygbolaget Alitalia ([11]): i detta beslut ansåg kommissionen att kapitalrekonstrueringen av Alitalia i form av ett kapitaltillskott på 2 750 miljarder italienska lire var förenligt med den gemensamma marknaden i enlighet med artikel 87.3 c i fördraget på villkor att vissa åtaganden uppfylldes.

— Kommissionens beslut av den 18 juli 2001 om kapitalrekonstruktion av flygbolaget Alitalia ([12]): eftersom beslutet av den 15 juli 1997 hade upphävts av förstainstansrätten ([13]) antog kommissionen ett nytt beslut om samma kapitalrekonstruktion. I detta beslut kom kommissionen till samma slutsats som i sitt beslut av den 15 juli 1997, dvs. att kapitalrekonstruktionen av Alitalia utgjorde ett statligt stöd som var förenligt med den gemensamma marknaden ([14]).

— Kommissionens beslut av den 19 juni 2002, C 54/96 och N 318/02 – Tredje delbetalningen till stöd för omstruktureringen av Alitalia, godkänt av kommissionen den 18 juli 2001, samt ny kapitalrekonstruktion på 1,4 miljarder euro ([15]): genom detta beslut godkände kommissionen den tredje delbetalningen (129 miljoner euro) och ansåg att den nya kapitalrekonstruktionen inte var statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget.

— Kommissionens beslut av den 20 juli 2004, N 279/04 – Brådskande åtgärder för omstruktureringen av Alitalia (undsättningsstöd) ([16]): genom detta beslut godkände kommissionen ett undsättningsstöd i form av en statlig garanti på ett överbryggningslån på 400 miljoner euro ([17]).

— Kommissionens beslut 2006/176/EG av den 7 juni 2005 om den industriella omstruktureringsplanen för Alitalia ([18]): i detta beslut ansåg kommissionen att åtgärderna i fråga inte var statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget.

7. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN I FÖRHÅLLANDE TILL ARTIKEL 87.1 I FÖRDRAGET

(48) Efter det formella granskningsförfarande som inleddes på grundval av artikel 88.2 i fördraget och med hänsyn till de argument som lagts fram av de italienska myndigheterna och de berörda parterna, anser kommissionen att åtgärden i fråga, dvs. det lån på 300 miljoner euro som Alitalia har beviljats och som får föras över till företagets eget kapital är ett statligt stöd som är oförenligt med den gemensamma marknaden i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget och är olagligt i den mening som avses i artikel 88.3 i fördraget.

7.1 Förekomst av statligt stöd

(49) Enligt artikel 87.1 i fördraget är ”stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

(50) Klassificeringen av en nationell åtgärd som statligt stöd förutsätter att följande kumulativa villkor är uppfyllda: 1) åtgärden ger en förmån genom statliga medel, 2) förmånen är selektiv, och 3) åtgärden snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen och kan påverka handeln mellan medlemsstaterna ([19]).

(51) Det är lämpligt att ange skälen till varför kommissionen i detta skede anser att åtgärden i fråga uppfyller dessa kumulativa villkor.

([11]) EGT L 322, 25.11.1997, s. 44.
([12]) EGT L 271, 12.10.2001, s. 28.
([13]) Förstainstansrättens dom av den 12 december 2000 i mål T-296/97, Alitalia mot kommissionen, REG 2000, s. II-3871.
([14]) Alitalias ansökan om överklagande av kommissionens beslut av den 18 juli 2001 ogillades av förstainstansrätten i dess dom av den 9 juli 2008 i mål T-301/01, Alitalia mot kommissionen (ännu inte offentliggjord i rättsfallssamlingen).
([15]) EGT C 239, 4.10.2002, s. 2.
([16]) EUT C 125, 24.5.2005, s. 7.
([17]) En ansökan från Air One om att detta beslut ska upphävas behandlas för närvarande av förstainstansrätten (mål T-344/02).
([18]) EUT L 69, 8.3.2006, s. 1.
([19]) Se exempelvis domstolens dom av den 10 januari 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze mot Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, REG 2006, s. I-289, punkt 129).

7.1.1 *Förekomsten av en förmån genom statliga medel*

(52) Det bör påpekas att åtgärden i fråga är ett lån som kan föras över till Alitalias eget kapital ([20]), som har beviljats direkt till företaget av den italienska staten och som därmed omfattar överföring av statliga medel. Dessutom kan åtgärden tillskrivas den italienska staten eftersom beslutet om att bevilja lånet fattades av det italienska ministerrådet den 22 april 2008, kompletterat genom dekret nr 93 av den 27 maj 2008.

(53) När det gäller förekomsten av en ekonomisk fördel bör det göras en bedömning av huruvida en privat investerare under liknande omständigheter skulle ha beviljat ett liknande kapitaltillskott. Här har domstolen förklarat att den privata investerarens uppträdande, vilket ska jämföras med en offentlig investerares uppträdande med ekonomisk-politiska målsättningar, i detta avseende inte nödvändigtvis motsvaras av en genomsnittlig investerares uppträdande som placerar kapital för att förränta det på mer eller mindre lång sikt, men ska åtminstone kunna likställas med ett privat holdingbolag eller en koncern som har en strukturpolitik, allomfattande eller sektoriell, som låter sig styras av mer långsiktiga utsikter vad gäller lönsamheten ([21]).

(54) Domstolen har också konstaterat att en privat aktieägare rimligtvis kan skjuta till det kapital som behövs för att säkerställa ett företags överlevnad när det befinner sig i övergående svårigheter men som, i förekommande fall efter en omstrukturering, är i stånd att åter bli lönsamt. När emellertid kapitaltillskott från en offentlig investerare sker utan några som helst utsikter till vinst, ens på lång sikt, ska sådana tillskott anses vara stöd i den mening som avses i artikel 87 i fördraget ([22]).

(55) Det bör också påpekas att enligt fast rättspraxis ska både frågan huruvida ett stöd föreligger och frågan om dess storlek bedömas med utgångspunkt i den situation som rådde när stödet beviljades ([23]).

(56) För att tillämpa kriteriet om den privata investeraren och ovannämnda principer i det här fallet måste Alitalias ekonomiska situation och egenskaperna i det statliga ingripandet beaktas.

([20]) Den åtgärd som avses i det här beslutet bygger på dekret nr 80 och nr 93.

([21]) Se bl.a. domstolens dom av den 14 september 1994 i mål C-278/92, C-279/92 och C-280/92, Spanien mot kommissionen, REG 1994, s. I-4103, punkterna 20–22.

([22]) Se t.ex. domstolens dom av den 21 mars 1991 i mål C-303/88, Italien mot kommissionen, REG 1991, s. I-1433, punkterna 21–22.

([23]) Se t.ex. förstainstansrättens dom av den 19 oktober 2005 i mål T-318/00, Freistaat Thüringen mot kommissionen, REG 2005, s. II-4179, punkt 125).

7.1.1.1 Alitalias ekonomiska situation

(57) När det gäller Alitalias ekonomiska situation konstaterar kommissionen att den var allvarligt försämrad när det aktuella lånet beviljades och dekret nr 93 antogs. Alitalia hade i själva verket redovisat en konsoliderad förlust på 626 miljoner euro för räkenskapsåret 2006 och på 495 miljoner euro för räkenskapsåret 2007 ([24]).

(58) Enligt den finansiella information som företaget har offentliggjort redovisade Alitalia dessutom en förlust före skatt på 214,8 miljoner euro för första kvartalet 2008, dvs. en försämring med 41 % i förhållande till motsvarande period 2007. För övrigt uppgick Alitalias nettoskuldsättning till 1,36 miljarder euro den 30 april 2008, dvs. en ökning med 13 % jämfört med december 2007. Samtidigt hade företagets likviditet, vilket omfattar kortfristiga finansiella krediter, minskat till 174 miljoner euro den 30 april 2008, vilket är en minskning på 53 % jämfört med slutet av december 2007 ([25]).

(59) Dessa omständigheter framgår tydligt av dekret nr 80, där det bl.a. anges att det beviljade lånet ska göra det möjligt för företaget att komma på fötter igen och lösa sina omedelbara likviditetsbehov (se skälen 57 och 58 ovan).

(60) I sitt svar till kommissionen av den 30 maj 2008 hävdade de italienska myndigheterna bl.a. att dekret nr 93 antogs till följd av att företagets ekonomiska situation hade förvärrats och att syftet var att skydda företagets värde och se till att det kunde fortsätta sin verksamhet. I detta sammanhang uppgav de italienska myndigheterna att syftet med de vidtagna åtgärderna var att undvika att förlusterna ledde till att aktiekapitalet och reserverna sjönk under den lagstadgade nivån och därmed skulle leda till att ett konkursförfarande (*procedura concorsuale*) inleddes och företaget likviderades.

(61) Den 3 juni 2008 antog de italienska myndigheterna dekret nr 97 ([26]) där det också hänvisas till Alitalias ekonomiska situation och som stärker denna analys.

([24]) Uppgifter från de italienska myndigheterna i deras skrivelse till kommissionen av den 30 maj 2008.

([25]) Se de finansiella redovisningarna som finns tillgängliga på Alitalias webbplats (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 3.6.2008).

(62) Sammantaget leder dessa delar till slutsatsen att Alitalias ekonomiska situation var mycket allvarlig både när lånet på 300 miljoner euro beviljades genom dekret nr 80 och när dekret nr 93 antogs, vilket även de italienska myndigheterna erkänner i sin skrivelse till kommissionen av den 30 maj 2008. Kommissionen anser att det i detta sammanhang är lämpligt att påpeka att denna bedömning inte ifrågasattes av de italienska myndigheterna i deras synpunkter på beslutet att inleda det formella granskningsförfarandet ([27]).

(63) Dessutom anser kommissionen att det är lämpligt att påminna om att Alitalias ekonomiska situation har försämrats sedan 1997 och har försämrats kraftigt sedan 2001, vilket framgår av beskrivningen av företagets ekonomiska situation i kommissionens beslut av den 18 juli 2001, den 20 juli 2004 och av den 7 juni 2005 (se skäl 47 ovan). De statliga stödåtgärder som har kommit företaget till del sedan 1997 visar tillräckligt tydligt att företagets svårigheter under nästan tio år vid upprepade tillfällen har lösts genom interventioner av den offentliga ägaren.

7.1.1.2 Den statliga interventionen

(64) När det gäller villkoren för att bevilja åtgärden i fråga konstaterar kommissionen först och främst att enligt dekret nr 80 ska den tillämpliga räntesatsen vara den som anges i kommissionens meddelande om gällande räntesatser för återkrav av statsstöd samt referens- och diskonteringsräntor för 25 medlemsländer tillämpliga från och med den 1 januari 2008 och från och med den 1 juli 2008 ska den räntesats som anges i enlighet med Europeiska kommissionens meddelande om en översyn av metoden för att fastställa referens- och diskonteringsräntor tillämpas ([28]). Denna sats höjdes med 1 % genom dekret nr 93 ([29]).

(65) Dessutom är det viktigt att påpeka att när det gäller kommissionens meddelande om gällande räntesatser för återkrav av statsstöd samt referens- och diskonteringsräntor för 25 medlemsländer tillämpliga från och med den 1 juli 2008 ([30]) avspeglar de satser som anges där genomsnittsnivåerna för de gällande räntesatserna i de olika medlemsstaterna för lån på medellång och lång sikt (fem–tio år) med normal säkerhet. Kommissionen anser emellertid att denna räntesats inte kan betraktas som lämplig, inte ens om den höjs med 1 %, eftersom det är fråga om ett företag som befinner sig i en mycket svår ekonomisk situation. Dessutom bygger detta meddelande på kommissionens meddelande från 1997 om metoden för fastställande av referens- och diskonteringsränta ([31]), där det anges följande: ”Den referensränta som fastställs på detta sätt är en miniminivå, som kan ökas i situationer som medför särskilda risker (exempelvis företag i svårigheter, avsaknad av sådana säkerheter som normalt begärs av bankerna osv.). I sådana fall kan tillägget beräknas till 400 räntepunkter eller ännu mer om ingen privat bank skulle ha accepterat att bevilja lånet i fråga.” För övrigt anser kommissionen att inte heller den höjning med 100 räntepunkter av referensräntan som fastställs i dekret nr 93 är tillräcklig för att ta hänsyn till den synnerligen allvarliga situation som Alitalia befann sig i när lånet beviljades.

(66) När det gäller kommissionens meddelande om en översyn av metoden för att fastställa referens- och diskonteringsräntor ([32]) räcker det, i den mån det är tillämpligt, med att konstatera att lånet beviljades innan meddelandet trädde i kraft, att klassificeringen av huruvida en åtgärd är stöd gäller den tidpunkt då åtgärden beviljades och att de italienska myndigheterna inte har svarat på de tvivel som kommissionen uttryckte i sitt beslut av den 11 juni 2008. Kommissionens tvivel i detta avseende kvarstår alltså.

(67) Kommissionen anser alltså mot denna bakgrund att en privat investerare i en situation som är jämförbar med den italienska statens i detta fall, även om denne hade gått med på att ge det aktuella stödet till Alitalia, inte skulle ha accepterat den beviljade räntesatsen – ens om denna räntesats höjdes med 100 räntepunkter – och inte heller skulle acceptera den räntesats som skulle gälla för ett företag i en normal ekonomisk situation.

(68) Denna bedömning av de tillämpliga räntesatserna för åtgärden i fråga påverkas inte av de italienska myndigheternas påståenden i deras skrivelse av den 12 juli 2008. De italienska myndigheterna nöjer sig i själva verket med att bekräfta, utan att underbygga sitt påstående, att räntesatsen hade fastställts på en nivå som skulle garantera en direkt ekonomisk och tillfredsställande ersättning av kapitalet.

(69) Därefter påpekar kommissionen att den italienska statens beslut att bevilja lånet i fråga fattades den 22 april 2008, efter det att koncernen Air France-KLM dragit tillbaka sitt uppköpserbjudande samma dag ([33]), och att dekret nr 93 antogs på grund av att företagets ekonomiska situation hade förvärrats. Vilka skäl Air France-KLM än hade för att dra tillbaka sitt erbjudande, hängde de bl.a. ihop med Alitalias ekonomiska situation ([34]) och beslutet om att bevilja lånet fattades icke desto mindre direkt efter beslutet om att dra tillbaka erbjudandet.

([27]) Se punkt 9 i de italienska myndigheternas skrivelse till kommissionen av den 12 juli 2008.
([28]) Se skäl 12 ovan.
([29]) Se skäl 5 ovan.
([30]) Se fotnot 6 ovan.
([31]) EGT C 273, 9.9.1997, s. 3.
([32]) Se fotnot 6 ovan.
([33]) Ett offentligt erbjudande om utbyte av andelar överlämnades till Alitalia den 14 mars 2008 och godkändes den 16 mars 2008 av företagets styrelse.
([34]) Se de italienska myndigheternas skrivelse till kommissionen av den 30 maj 2008.

(70) De italienska myndigheternas icke underbyggda påstående om att det faktum att denna affär inte genomfördes inte motsäger ett privatiseringsförslag kan inte godtas utan belägg för att det fanns ett sådant förslag när den aktuella åtgärden beviljades. De försök att privatisera företaget som de italienska myndigheterna hänvisar till i sin skrivelse av den 30 maj 2008 och de som berör perioden från slutet av 2006 till slutet av 2007 räcker inte för att bevisa att det fanns verkliga förutsättningar för ett uppköp vid den tidpunkt då åtgärden beviljades.

(71) När det gäller Bruno Ermollis skrivelse till Alitalia, som de italienska myndigheterna åberopar i sin skrivelse av den 30 maj 2008 och som de anser visar italienska entreprenörers och investerares intresse för att utforma ett förslag för att få företaget på fötter, kan den skrivelsen inte betraktas som en sådan möjlighet ([35]).

(72) När det gäller utvecklingen efter den 30 maj 2008, som de italienska myndigheterna hänvisar till i sina skrivelser, närmare bestämt det avtal som ingicks den 9–10 juni 2008 mellan Alitalia och Intesa Sanpaolo, räcker det med att påminna om att bedömningen av den aktuella åtgärden måste bygga på de omständigheter som förelåg när åtgärden beviljades. I vilket fall som helst påpekar kommissionen att även om Alitalia gav Intesa Sanpaolo i uppdrag att främja och undersöka en privatiseringslösning i juni 2008 kan detta inte betraktas som en säker utsikt till ett omedelbart köp av företaget. Det är för övrigt ännu inte säkert att Intesa Sanpaolo kommer att lyckas med sitt uppdrag.

(73) I detta sammanhang bör det även påpekas att när den italienska staten beviljade den aktuella åtgärden hade ingen av Alitalias privata ägare ingripit samtidigt med staten för att stödja företaget så att det skulle kunna lösa sina omedelbara likviditetsbehov.

(74) Det faktum att uppköpserbjudandet drogs tillbaka och att den italienska regeringen beviljade lånet så gott som samtidigt, avsaknaden av andra utsikter till återhämtning vid den tidpunkt som lånet beviljades och avsaknaden av ekonomiskt stöd från Alitalias privata ägare samtidigt med stödet från den italienska staten stärker slutsatsen att en aktieägare av jämförbar storlek inte skulle ha beviljat detta lån med hänsyn till företagets svåra läge.

([35]) I Alitalias pressmeddelande av den 13 maj 2008 anges följande: ”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) Kommissionen anser för övrigt att en sådan privat investerare med hänsyn till Alitalias mycket svåra ekonomiska situation inte skulle ha beviljat företaget något lån över huvud taget och framför allt inte ett lån som kan överföras till företagets eget kapital och som, om företaget går i konkurs, kommer att återbetalas först efter det att alla andra fordringsägare har kompenserats solidariskt och i proportion till aktiekapitalet (se artikel 4.4 i dekret nr 93). Att det lån som först godkändes anslogs till att fylla på Alitalias kapital ger ytterligare stöd för kommissionens slutsats om att åtgärden är statligt stöd.

(76) Mot bakgrund av samtliga ovanstående omständigheter anser kommissionen alltså att den italienska staten när den beviljat Alitalia denna åtgärd på 300 miljoner euro inte har agerat som en rationell aktieägare med en strukturell, övergripande eller sektoriell politik och har haft längre lönsamhetsperspektiv på sitt investerade kapital än en normal investerare ([36]).

(77) Kommissionen drar härav slutsatsen att åtgärden, oberoende av hur medlen används, ger Alitalia en ekonomisk fördel med hjälp av statliga medel som företaget inte skulle ha fått under normala marknadsförhållanden ([37]).

7.1.2 *Åtgärdens selektiva karaktär*

(78) Detta lån ger företaget Alitalia en ekonomisk fördel som endast kommer detta företag till godo. Åtgärden är alltså selektiv.

7.1.3 *Påverkan av handeln mellan medlemsstaterna och snedvridning av konkurrensen*

(79) Kommissionen anser att åtgärden i fråga påverkar handeln mellan medlemsstaterna eftersom den berör ett företag vars transportverksamhet har en uppenbar direkt påverkan på handeln och omfattar flera medlemsstater. Dessutom snedvrider den, eller hotar att snedvrida, konkurrensen inom den gemensamma marknaden eftersom den endast gäller ett företag som konkurrerar med andra flygbolag i gemenskapen på deras europeiska nät, särskilt efter det att den tredje delen i avregleringen av luftfarten trädde i kraft den 1 januari 1993 ([38]).

([36]) Se t.ex. förstainstansrättens dom av den 15 september 1998 i mål T-126/96 och T-127/96, Breda Fucine Meridionali mot kommissionen, REG 1998, s. II-3437, punkt 79.

([37]) Se t.ex. domstolens dom av den 11 juli 1996 i mål C-39/94, SFEI, REG 1996, s. 3547, punkt 60.

([38]) Rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om tillståndsgivning för flygbolag, rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen och rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för luftfart – EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

(80) Med beaktande av ovanstående anser kommissionen på grundval av de uppgifter som den har tillgång till i detta skede att den åtgärd på 300 miljoner euro som den italienska staten har beviljat Alitalia är statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i fördraget.

7.2 **Åtgärdens klassificering som olagligt stöd**

(81) Enligt artikel 88.3 i fördraget ska medlemsstaterna anmäla alla förslag om att införa eller ändra stöd. Medlemsstaten i fråga får inte genomföra åtgärden förrän detta förfarande lett till ett slutgiltigt beslut.

(82) Den italienska regeringens beslut om att bevilja lånet på 300 miljoner euro fattades den 22 april 2008 genom dekret nr 80. Medlen ställdes alltså till Alitalias förfogande den dagen, vilket även bekräftades av de italienska myndigheterna vid deras möte med kommissionen den 23 april 2008. Dekret nr 93, som innebär att lånet får överföras till företagets eget kapital, antogs den 27 maj 2008.

(83) För övrigt konstaterar kommissionen att den inte underrättades om denna åtgärd av Italien, vare sig när dekret nr 80 eller dekret nr 93 antogs. Kommissionen konstaterar alltså att Italien olagligen har genomfört stödet i fråga i strid med artikel 88.3 i fördraget.

7.3 **Stödets förenlighet med den gemensamma marknaden**

(84) Eftersom kommissionen anser att åtgärden är statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 i fördraget måste dess eventuella förenlighet med gemenskapslagstiftningen bedömas mot bakgrund av de undantag som anges i artikel 87.2 och 87.3. Det bör här påpekas att mottagaren av stödet tillhör luftfartssektorn.

(85) När det gäller de undantag som anges i artikel 87.2 i fördraget i fråga om stöd av social karaktär som ges till enskilda konsumenter, stöd för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser och stöd som ges till ekonomin i vissa områden i Förbundsrepubliken Tyskland, konstaterar kommissionen att dessa fullständigt saknar relevans i detta fall.

(86) När det gäller det undantag som anges i artikel 87.3 b i fördraget räcker det med att konstatera att stödåtgärden inte utgör ett viktigt projekt av europeiskt intresse eller syftar till att avhjälpa en allvarlig störning i Italiens ekonomi. Det är inte heller avsett att främja kultur och bevara kulturarvet i den mening som avses med det undantag som anges i artikel 87.3 d i fördraget.

(87) När det gäller det undantag som anges i artikel 87.3 c och som tillåter stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset, anser kommissionen att det inte finns något som pekar på att stödåtgärden i fråga är förenlig med den gemensamma marknaden. Inga av de undantag som anges i kommissionens riktlinjer om tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i fördraget och artikel 61 i EES-avtalet på statligt stöd i luftfartssektorn ([39]), kompletterade genom kommissionens meddelande [om] riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser ([40]), är tillämpliga i detta fall.

(88) Även om kommissionen i undantagsfall har godkänt vissa driftsstöd inom luftfartssektorn på grundval av 1998 års riktlinjer för statligt stöd för regionala ändamål, ändrade 2000 ([41]), för flygbolag med verksamhet i de yttersta randområdena, i syfte att uppväga merkostnaderna på grund av dessa regioners varaktiga nackdelar i enlighet med artikel 299.2 i fördraget, saknar detta undantag relevans i detta sammanhang.

(89) När det gäller ovannämnda undantag konstaterar kommissionen att de italienska myndigheterna i sina skrivelser inte har hävdat att dessa är tillämpliga i det här fallet.

(90) I fråga om de italienska myndigheternas argument att det för den allmänna ordningens och den territoriella sammanhållningens skull är nödvändigt att garantera den allmänna tjänst som Alitalia tillhandahåller konstaterar kommissionen att detta icke underbyggda påstående inte är tillräckligt för att anse att åtgärden är förenlig med den gemensamma marknaden.

(91) Slutligen anser kommissionen att stödåtgärden inte kan betraktas som förenlig med den gemensamma marknaden enligt 2004 års riktlinjer. Även om Alitalia skulle kunna klassificeras som ett företag i svårigheter i den mening som avses i de riktlinjerna är de andra kumulativa villkoren för att betrakta lånet som ett undsättningsstöd inte uppfyllda i det här fallet.

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

(92) För det första konstaterar kommissionen att de italienska myndigheterna inte har visat att åtgärden inte skulle medföra oacceptabla sidoeffekter i andra medlemsstater ([42]). De italienska myndigheterna har nöjt sig med att hävda att privatiseringsprocessen och åtgärden i fråga utgör en övergripande process och att lånet inte gör det möjligt för Alitalia att genomföra konkurrensstrategier. De italienska myndigheterna har inte gett någon ingående beskrivning av de allvarliga sociala skäl som skulle kunna motivera åtgärden i fråga.

(93) För det andra har de italienska myndigheterna inte förbundit sig att inom sex månader från och med genomförandet av åtgärden överlämna en omstruktureringsplan, en likvidationsplan eller ett bevis på att lånet helt och hållet återbetalats ([43]). I sina skrivelser hänvisar de italienska myndigheterna till förekomsten av en omstruktureringsplan och av en tidplan för återbetalningen av lånet i fråga. Men dels är de italienska myndigheternas påstående om att upprättandet av en omstruktureringsplan ingår i den privatiseringsprocess för Alitalia som inleddes 2006 inte tillräckligt för att anse att kommissionen har fått ett åtagande om ett formellt överlämnande av en faktisk omstruktureringsplan för företaget inom sex månader efter genomförandet av åtgärden.

(94) Dels är den s.k. tidplan för återbetalning av lånet som åberopas i dekret nr 93 inte utformad på ett sätt som gör det möjligt för kommissionen att anse att villkoret i punkt 25 c i 2004 års riktlinjer har uppfyllts. I själva verket visar det faktum att lånet ska återbetalas så snart som möjligt mellan den trettionde dagen efter överföringen av Alitalias aktiekapital och den 31 december 2008 inte att de italienska myndigheterna har förbundit sig att översända ett bevis på att lånet har betalats i sin helhet inom sex månader efter åtgärdens genomförande genom dekret nr 80, dvs. senast den 23 oktober 2008.

(95) I vilket fall som helst bortser de italienska myndigheterna från att det i artikel 4.4 i dekret nr 93 anges att om företaget likvideras ska det aktuella beloppet endast återbetalas efter det att alla andra fordringsägare har kompenserats solidariskt och i proportion till aktiekapitalet, vilket i så fall skulle utesluta alla möjligheter till återbetalning. Att det i dekretet hänvisas till möjligheten att företaget likvideras kan för övrigt inte betraktas som ett åtagande från de italienska myndigheternas sida om att översända en likvidationsplan inom sex månader från genomförandet av åtgärden.

([42]) Se punkt 25 b i 2004 års riktlinjer.
([43]) Se punkt 25 c i 2004 års riktlinjer.

(96) För det tredje har de italienska myndigheterna inte heller visat att stödet i fråga skulle vara motiverat rent kvantitativt för att upprätthålla driften av företaget [punkt 25 d i 2004 års riktlinjer]. I stället har de italienska myndigheterna nöjt sig med att i sina skrivelser bekräfta att det totala beloppet för stödet till Alitalia var helt och hållet nödvändigt och stod i proportion till målet att skydda företagets fortlevnad och tillgångar. I motsats till vad de italienska myndigheterna framhåller går det inte att dra någon sådan slutsats av deras beskrivning av företagets ekonomiska situation i sin skrivelse till kommissionen av den 30 maj 2008.

(97) För det fjärde går det i vilket fall som helst inte att anse att engångsvillkoret ([44]) har uppfyllts av Alitalia, oberoende av om det rör sig om ett undsättnings- eller omstruktureringsstöd. Kommissionen kan inte godkänna nytt undsättnings- eller omstruktureringsstöd i enlighet med 2004 års riktlinjer om ett företag redan tidigare har fått undsättnings- eller omstruktureringsstöd och om det har gått mindre än tio år sedan undsättningsstödet beviljades, omstruktureringsplanen slutfördes eller genomförandet av planen har upphört.

(98) Alitalia har emellertid redan fått ett omstruktureringsstöd som kommissionen godkände i sitt beslut av den 18 juli 2001 ([45]) och ett undsättningsstöd i form av en statlig garanti för ett överbryggningslån på 400 miljoner euro som kommissionen godkände i sitt beslut av den 20 juli 2004 ([46]). Det har inte gått tio år sedan det senaste stödet beviljats, varför Alitalia inte har rätt till det aktuella stödet.

(99) Det är visserligen sant att det i 2004 års riktlinjer medges undantag från engångsvillkoret. Kommissionen konstaterar dock att villkoren i punkt 73 a och 73 b inte har uppfyllts i det här fallet. För övrigt har de italienska myndigheterna inte hävdat att dessa undantag skulle vara tillämpliga i det här fallet.

(100) När det å andra sidan gäller det undantag som anges i punkt 73 c i 2004 års riktlinjer i fråga om undantagsfall och oförutsebara omständigheter som det berörda företaget inte kan lastas för, anser kommissionen att detta inte är tillämpligt i det här fallet.

(101) Alitalias ekonomiska svårigheter har varit återkommande under flera år, vilket talar emot att företagets nuvarande ekonomiska svårigheter, som är motivet till åtgärden i fråga, kan klassificeras som undantagsfall, oförutsebara och som företaget inte kan lastas för.

([44]) Se punkt 25 e i avsnitt 3.1.1 och avsnitt 3.3 i 2004 års riktlinjer.
([45]) Kommissionens beslut av den 18 juli 2001 (se skäl 47 ovan).
([46]) Kommissionens beslut av den 20 juli 2004 (se skäl 47 ovan).

(102) I detta sammanhang är det lämpligt att hänvisa till den beskrivning av Alitalias ekonomiska situation som ges i kommissionens beslut av den 18 juli 2001, den 20 juli 2004 och den 7 juni 2005 (angivna ovan), där företagets svåra ekonomiska situation sedan 1997 och ännu mer allvarliga situation sedan 2001 framhålls ([47]). Alitalias mycket svåra ekonomiska situation när åtgärden beviljades visar för övrigt att den omstruktureringsplan som anmäldes till kommissionen 2004 och som kommissionen beslutade om den 7 juni 2005 ([48]) misslyckades.

(103) De stödåtgärder som de italienska myndigheterna har beviljat Alitalia under de senaste åren visar för övrigt också att de ekonomiska svårigheterna är återkommande (se avsnitt 7 ovan) ([49]).

(104) Den rådande svåra konjunkturen för luftfartssektorn, som framför allt hänger ihop med snabbare prisökningar på olja under första halvåret 2008, räcker inte för att förklara den särskilt svåra ekonomiska situation som Alitalia har befunnit sig i under flera år. Enligt dekret nr 80 av den 23 april 2008 beviljades lånet i fråga på grund av företagets ekonomiska situation och dess omedelbara likviditetsbehov. Dekret nr 93 antogs på grund av att företagets ekonomiska situation hade förvärrats och syftar till att bevara värdet i företaget och se till att dess verksamhet kan fortsätta ([50]).

(105) Även om det inte råder några tvivel om att den rådande ekonomiska konjunkturen bidrar till att förvärra Alitalias svårigheter kvarstår faktum att företaget hade ekonomiska svårigheter redan tidigare och att konjunkturen dessutom påverkar samtliga lufttrafikföretag.

(106) Omständigheterna i det aktuella fallet tillåter därför inga undantag från engångsvillkoret i 2004 års riktlinjer.

(107) Italiens hänvisning till Bullbeslutet påverkar inte denna slutsats.

(108) I detta beslut ansåg kommissionen att principen om ”en enda gång” respekterades när Frankrike beviljade det anmälda stödet trots att tioårsperioden inte hade löpt ut innan det nya omstruktureringsstödet beviljades. Kommissionen menade att den tanke som ligger bakom principen om ”en enda gång”, nämligen att undvika stödmissbruk, respekteras i det aktuella fallet. Frankrike hade inte hållit Bull flytande på konstlad väg trots återkommande svårigheter.

(109) Det bör emellertid påpekas att de riktlinjer som var tillämpliga på företaget Bull var dem som antogs 1999 och inte dem som antogs 2004, som är tillämpliga i detta fall ([51]). I motsats till 1999 års riktlinjer föreskrivs det emellertid i 2004 års riktlinjer att vid tillämpningen av engångsvillkoret på ett undsättnings- eller omstruktureringsstöd ska inte enbart omstruktureringsstöd beaktas utan även undsättningsstöd som det berörda företaget har fått tidigare. Kommissionen påpekar också att i enlighet med 2004 års riktlinjer får undsättnings- eller omstruktureringsstöd endast beviljas en gång (se punkt 72), för att undvika stödmissbruk bland företag som endast kan överleva tack vare upprepat statligt stöd.

([47]) I beslutet av den 18 juli 2001 beskrivs den enligt följande: ”Detta innebär att trots de förbättringar som har gjorts efter de ändringar som gjordes i omstruktureringsplanen i februari och juni 1997 och som meddelades kommissionen den 26 juni 1997 är Alitalia ett företag vars särskilda risk förblir mycket hög. Det skall i detta sammanhang erinras om följande: […] Bolaget befinner sig i en ytterst svår och osäker finansiell situation. Det var bara genom kapitaltillskottet på 1 000 miljarder lire i juni 1996 som det kunde undgå konkurs, eftersom de egna tillgångarna i början av 1996 hade reducerats till praktiskt taget ingenting medan skuldsättningen hade nått höga nivåer. Med hänsyn till bolagets storlek och den planerade investeringens omfattning är en så obalanserad finansiell situation en faktor som i sig kan avskräcka en investerare som bedriver sin verksamhet enligt marknadsekonomins regler.” Det framgår för övrigt av beslutet av den 20 juli 2004 att situationen för Alitalia sedan 2001 hade fortsatt att vara oroväckande, vilket framgår av att situationen blivit alltmer allvarlig, handeln företagets aktier avbröts tisdagen den 4 maj 2004 efter att värdet hade fallit med 15 % till 0,1995 euro och Alitalias revisorer hade konstaterat att företagets ekonomiska situation hade förvärrats och påpekat att om det inte vidtogs kraftfulla och lämpliga åtgärder skulle det krävas nya lösningar på den ekonomiska situationen, t.ex. likvidation. Se slutligen beskrivningen av företagets situation i juli 2004 i beslutet av den 7 juni 2005.

([48]) Det bör påpekas att enligt den omstruktureringsplan som översändes till kommissionen 2004 räknade man ”framåt 2008 med en förbättring på närmare en miljard euro. Av dessa kommer 200 miljoner euro att härröra från beläggningsgraden och omkring 770 miljoner euro från andra resultat av planen. Av de senare kommer de främsta källorna till framsteg att vara besparingar på inköp, kommersiella kostnader och personalkostnader.” (Se skäl 203 i beslutet av den 7 juni 2005.)

([49]) I 2004 års riktlinjer anges att om ”undsättningsstöd slutligen beviljas ett företag som redan har mottagit omstruktureringsstöd, kan det anses att mottagarens svårigheter är av återkommande art och att upprepade statliga interventioner skulle ge upphov till en snedvridning av konkurrensen som strider mot det gemensamma intresset. Sådana upprepade statliga interventioner bör inte tillåtas.” (Slutet av punkt 72.)

([50]) Se skäl 57 ovan.

([51]) Se fotnot 9 i Bullbeslutet (angivet ovan).

(110) Som redan har konstaterats är de svårigheter som Alitalia har och som ligger till grund för att åtgärden beviljades, i motsats till de särskilda omständigheter som rådde i fråga om Bull ([52]), inte förknippade med den rådande dåliga konjunkturen för luftfartssektorn. Svårigheterna är av samma art som företaget tidigare har haft, vilket framgår av beskrivningen av företagets situation 1997 (se skälen 57 och 58 ovan) och är i motsats till i fallet Bull ([53]) återkommande.

(111) Slutligen har Alitalia i motsats till vad kommissionen konstaterade i Bullbeslutet ([54]) fått både ett omstruktureringsstöd och ett undsättningsstöd i form av en statlig garanti och den tidsperiod som måste gå efter det att dessa stöd beviljades är inte i närheten av att ha löpt ut.

(112) Därav följer att även om det enligt de andra kumulativa villkoren i 2004 års riktlinjer skulle vara möjligt att betrakta stödet i fråga som ett undsättningsstöd är engångsvillkoret ändå inte uppfyllt i detta fall och det går inte att tillämpa något av de undantag som anges i punkt 73 i samma riktlinjer.

(113) Av det ovan anförda följer att stödåtgärden i fråga inte är förenlig med den gemensamma marknaden.

7.4 **Återkrav**

(114) Kommissionen påminner om att i enlighet med artikel 14.1 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget [nu artikel 88 i fördraget] ([55]) ska allt stöd som är olagligt och oförenligt med den gemensamma marknaden återkrävas från mottagaren.

(115) Eftersom Alitalia olagligt har beviljats stödet i fråga och detta stöd är oförenligt med den gemensamma marknaden ska det återkrävas från Alitalia ([56]).

([52]) Se skäl 71 i Bullbeslutet (angivet ovan).
([53]) Se skäl 73 i Bullbeslutet (angivet ovan).
([54]) Se skäl 74 i Bullbeslutet (angivet ovan).
([55]) EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.
([56]) Kommissionen påpekar att villkoren för att anta ett beslut om att ålägga Italien att preliminärt återkräva stödet i fråga innan det här beslutet antas inte har uppfyllts i det här fallet eftersom det inte har bevisats att det finns en allvarlig risk för att en konkurrent ska tillfogas en avsevärd och irreparabel skada (se artikel 11.2 i förordning (EEG) nr 659/99).

(116) Kommissionen påminner om att en privat investerare med hänsyn till Alitalias mycket svåra ekonomiska situation och villkoren för att bevilja stödet inte skulle ha gått med på att ge företaget ett sådant lån och framför allt inte ett lån som ska överföras till det egna kapitalet. Med hänsyn till stödets utformning och omständigheterna för beviljandet anser kommissionen därför att lånet ska återkrävas i sin helhet.

(117) Återkravet ska innefatta ränta från det datum då det olagliga stödet stod till företagets förfogande, dvs. från och med den 22 april 2008, till det datum då det har återbetalats ([57]).

7.5 **Slutsatser**

(118) Kommissionen konstaterar att Italien olagligen har genomfört stödåtgärden i form av ett lån på 300 miljoner euro till Alitalia som kan överföras till företagets eget kapital, i strid med artikel 88.3 i fördraget.

(119) Italien ska följaktligen vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva detta statliga stöd, som är oförenligt med den gemensamma marknaden. Stödet ska återkrävas från mottagaren, dvs. Alitalia.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det lån på 300 miljoner euro som har beviljats Alitalia och som kan överföras till företagets eget kapital och som Italien har genomfört i strid med artikel 88.3 i fördraget är oförenligt med den gemensamma marknaden.

Artikel 2

1. Italien ska återkräva det stöd som avses i artikel 1 från stödmottagaren.

2. Det stöd som ska återkrävas ska innefatta ränta som löper från den dag stödet stod till stödmottagarens förfogande till den dag det har återbetalats.

([57]) Se artikel 14.2 i förordning (EG) nr 659/1999 och skälen 80, 83 och 113 ovan.

3. Räntan ska beräknas på en beräkningsgrund som formuleras enligt kapitel V i förordning (EG) nr 794/2004 ([58]) och i förordning (EG) nr 271/2008 om ändring av förordning (EG) nr 794/2004 ([59]).

Artikel 3

1. Återkravet av det stöd som avses i artikel 1 ska ske omedelbart och effektivt.

2. Italien ska se till att detta beslut verkställs inom fyra månader från delgivningen av beslutet.

Artikel 4

1. Italien ska inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om följande:

a) Det sammanlagda belopp (stödbelopp och ränta) som ska återkrävas från stödmottagaren.

b) Vilka åtgärder (i detalj) som redan har vidtagits och vilka åtgärder som planeras för att följa beslutet.

c) Handlingar som visar att stödmottagaren har delgivits återkravet.

2. Italien ska informera kommissionen om hur de nationella åtgärderna för att verkställa detta beslut fortskrider fram till dess att det stöd som avses i artikel 1 är helt återbetalt. På kommissionens begäran ska Italien omedelbart överlämna all information om vilka åtgärder som har vidtagits och som planeras för att följa beslutet. Italien ska också lämna detaljerade upplysningar om vilka stödbelopp och räntor som redan har återkrävts från stödmottagaren.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 12 november 2008.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande

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

BILAGA

Förteckning över berörda parter som lämnat sina synpunkter till kommissionen genom tillämpning av artikel 88.2 i fördraget

1. Sterling Airlines A/S

2. British Airways plc

3. Ryanair

4. Neos SpA

5. The European Travel Agents' and Tour Operators' Associations och Guild of European Business Travel Agents