

PIRMĀS INSTANCES TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta paplašinātā sastāvā)

2008. gada 9. jūlijā *

Lieta T-301/01

Alitalia — Linee aeree italiane SpA, Roma (Itālija), ko pārstāv M. Siraguza [*M. Siragusa*], Dž. M. Roberti [*G. M. Roberti*], Dž. Skasellati Sforcolini [*G. Scassellati Sforzolini*], F. Moretti [*F. Moretti*] un F. Šaudone [*F. Sciandone*], advokāti,

prasītāja,

pret

Eiropas Kopienu Komisiju, ko pārstāv V. di Buči [*V. Di Bucci*], pārstāvis, kam palīdz A. Abate [*A. Abate*] un Dž. Konte [*G. Conte*], advokāti,

atbildētāja,

par prasību atcelt Komisijas 2001. gada 18. jūlija Lēmumu 2001/723/EK par sabiedrības *Alitalia* rekapitalizāciju (OV L 271, 28. lpp.).

* Tiesvedības valoda — itāļu.

PIRMĀS INSTANCES TIESA (piektā palāta paplašinātā sastāvā)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs M. Vilaras [*M. Vilaras*], tiesneši E. Martinša Reibeiru [*E. Martins Ribeiro*], F. Deuss [*F. Dehousse*], D. Švābi [*D. Šváby*] un K. Jirimēe [*K. Jürimäe*],

sekretāre K. Kanca [*C. Kantza*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2006. gada 24. oktobra tiesas sēdi,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

Prāvas priekšvēsture

- ¹ *Alitalia-Linee aeree italiane SpA* (turpmāk tekstā — “*Alitalia*” vai “prasītāja”) ir lidsabiedrība, kuras kapitāla turētāja kopš 1996. gada 1. jūlija līdz apmēram 90 % ir Itālijas valsts finansēta sabiedrība *Istituto per la ricostruzione industriale SpA* (turpmāk tekstā — “*IRI*”) un pārējā daļā privāti ieguldītāji.

- 2 90. gadu sākumā *Alitalia* cieta no nepietiekama kapitāla. Tajā pašā laikposmā tai bija jāpārvar grūtības saistībā ar Līča karu, ar lejupslīdi aviozarē 1992. un 1993. gadā un palielinātu konkurenci, kas radās no aviotransporta tirgus liberalizācijas procesa. Šie notikumi to noveda pie izmaksu samazināšanas un produktivitātes uzlabošanas, tā lai tā varētu atgūt rentabilitāti.

- 3 Šī situācija lika tai 1996. gada jūlijā pieņemt restrukturizācijas plānu 1996.–2000. gadam. Šim plānam, par ko Itālijas iestādes informēja Komisiju ar 1996. gada 29. jūlija vēstuli, bija atveseļošanās posms un attīstības posms. Finanšu daļā tas paredzēja kapitāla iepludināšanu no *IRI* puses par kopējo summu 2750 miljardi itāļu liru (ITL), pārskaitītu trīs daļās, otrās daļas pārskaitījumu paredzot 1998. gada maijā un trešo pārskaitījumu — 1999. gada maijā.

- 4 Komisija 1996. gada 9. oktobrī nolēma uzsākt procesu saskaņā ar EKL 88. panta 2. punktu attiecībā uz plānā paredzēto kapitāla pieaugumu (OV C 346, 13. lpp.). Komisija dažādos procesa posmos izmantoja neatkarīgu konsultantu padomu (turpmāk tekstā — “Komisijas konsultanti”).

- 5 Procesa gaitā sākotnējo plānu izmainīja dažādi grozījumi. Itālijas iestādes tā pēdējo versiju Komisijai nosūtīja 1997. gada 26. jūnijā.

- 6 Komisija 1997. gada 15. jūlijā pieņēma Lēmumu 97/789/EK par sabiedrības *Alitalia* rekapitalizāciju (OV L 322, 44. lpp.; turpmāk tekstā — “1997. gada lēmums”). Komisija

uzskatīja, ka kapitāla dotācija no *IRI* par labu *Alitalia* bija ar kopējo tirgu saderīgs valsts atbalsts ar nosacījumu, ka Itālijas iestādes ievēro 10 saistības, kas uzskaitītas 1997. gada lēmuma 1. pantā.

- 7 Ar 1998. gada 3. jūnija lēmumu, ņemot vērā jaunās saistības, ko Itālijas iestādes bija uzņēmušās pēc 1997. gada lēmumā noteikto nosacījumu pārkāpumiem, kas tika konstatēti pirmajos sešos mēnešos pēc tā pieņemšanas, Komisija neiebilda pret *IRI* kapitāla dotācijas trešās daļas pārskaitījumu.
- 8 Ar prasības pieteikumu, kas Pirmās instances tiesas kancelejā iesniegts 1997. gada 26. novembrī, *Alitalia* cēla prasību par 1997. gada lēmumu. Ar 2000. gada 12. decembra spriedumu lietā T-296/97 *Alitalia*/Komisija, *Recueil*, II-3871. lpp.; turpmāk tekstā — “spriedums lietā *Alitalia I*”, Pirmās instances tiesa apmierināja *Alitalia* lūgumu atcelt 1997. gada lēmumu, ņemot vērā, ka netika motivēts, kādēļ Komisija izmantoja to pašu minimālās peļņas likmi (turpmāk tekstā — “minimālā likme”), ko tā bija noteikusi Komisijas 1996. gada 31. janvāra Lēmumā 96/278/EK par sabiedrības *Iberia* rekapitalizāciju (OV L 104, 25. lpp.; turpmāk tekstā — “*Iberia* lēmums”), un ņemot vērā acīmredzamu kļūdu vērtējumā sakarā ar, pirmkārt, maksātnespējas izmaksu, kas *IRI* būtu jāsedz *Alitalia* likvidācijas gadījumā, neiekļaušanu iekšējās peļņas likmes (turpmāk tekstā — “iekšējā likme”) aprēķinā un, otrkārt, grozījumu, kas tika veikti restrukturizācijas plānā 1997. gada jūnijā, neņemšanu vērā.
- 9 2001. gada 1. jūnijā Komisijas konsultanti pēc Komisijas lūguma iesniedza tai ziņojumu, kas atjaunināja to iepriekšējo analīzi, kas tika veikta procesā, kura rezultātā tika pieņemts 1997. gada lēmums, lai ņemtu vērā restrukturizācijas plāna pēdējo versiju attiecībā uz minimālās likmes un iekšējās likmes aprēķinu.

- 10 Komisija 2001. gada 18. jūlijā pieņēma Lēmumu 2001/723/EK par sabiedrības *Alitalia* rekapitalizāciju (OV L 271, 28. lpp.; turpmāk tekstā — “apstrīdētais lēmums”).

Apstrīdētais lēmums

- 11 Pēc tam, kad bija izklāstījusi savā juridiskajā vērtējumā, ka EKL 233. pants neuzliek tai pienākumu šajā gadījumā atkal uzsākt procedūru, kura rezultātā tika pieņemts 1997. gada lēmums, un atkārtot visu procesu pirms jauna lēmuma pieņemšanas, Komisija velta 20 apsvērumus (apstrīdētā lēmuma 15.–34. apsvērumus) privāta ieguldītāja kritērija analīzei.
- 12 Attiecībā uz darījuma iekšējās likmes noteikšanu Komisija pieņem zināšanai pienākumu sagaidāmās peļņas aprēķinā iekļaut maksātspējas izmaksas, kas *IRI* būtu jāsedz *Alitalia* likvidācijas gadījumā. Komisija noslēdz analīzi, apstiprinot, ka ieguldījuma summas 2750 miljardu liru apmērā *Alitalia* kapitālā 1997. gadā *IRI* tiek noteikta 25,2 % vai 26,1 % apmērā saskaņā ar tās vērā ņemto nodokļu prognozi (apstrīdētā lēmuma 23. apsvērumus).
- 13 Attiecībā uz minimālās likmes noteikšanu, kam nepieciešams privāts ieguldītājs, kurš darbojas saskaņā ar tirgus likumiem, Komisija uzskata, balstoties uz tās rīcībā esošo informāciju, it īpaši tās konsultantu devumu, ka minimālā likme ir tuvu 30 % attiecīgās summas lieluma dēļ un galvenokārt darbības risku dēļ, kas ir paaugstināti, neraugoties uz 1997. gada jūnijā plānā veiktajiem uzlabojumiem. Tā šajā sakarā izklāsta, ka kapitāla iepludināšanas par labu *Alitalia* riski 1997. gada jūlijā ir vismaz tikpat būtiski kā tie, kas

bija, iepludinot kapitālu par labu *Iberia* 1996. gada janvārī. Komisija apstrīdētā lēmuma 30. un 31. apsvērumā paskaidro, kā šo divu uzņēmumu situācija ir līdzīga, neraugoties uz īpašām atsevišķām atšķirībām.

- 14 Apstrīdētā lēmuma 33. apsvērumā Komisija secina, ka minimālā ikgadējā likme, ko prasītu ieguldītājs, kurš rīkojas saskaņā ar tirgus likumiem, lai piešķirtu *Alitalia* kapitāla dotāciju 2750 miljardu liru apmērā, esošajos apstākļos ir augstāka nekā šī darījuma iekšējā likme.
- 15 Noslēgumā (apstrīdētā lēmuma 35.–37. apsvērumā) Komisija uzskata, ka ir novērsusi abas vērtējuma kļūdas un pamatojuma trūkumu, ko Pirmās instances tiesa norādīja iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I*. Attiecībā uz pārējo apstrīdētā lēmuma pamatojumu Komisija atsauca uz 1997. gada lēmuma apsvērumiem, kuri, kā uzskata Komisija, ir jāuzskata par apstrīdētā lēmuma sastāvdaļu bez nepieciešamības tos atkārtot (apstrīdētā lēmuma 36. apsvērumi).
- 16 Pamatojoties uz šiem apsvērumiem, Komisija pieņēma apstrīdēto lēmumu, kura rezolutīvā daļa ir šāda:

“1. pants

Valsts atbalsts, ko [Itālijas Republika] piešķirusi sabiedrībai *Alitalia* [..], kā kapitāla dotāciju par kopējo summu 2750 miljardi [liru], kas izmaksājama trīs daļās, kuras mērķis ir restrukturizēt sabiedrību saskaņā ar Komisijai 1996. gada 29. jūlijā paziņoto un 1997. gada 26. jūnijā pieņemto plānu, ir saderīgs ar kopējo tirgu un [Eiropas

Ekonomikas zonas] līgumu saskaņā ar [EKL] 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu un [Eiropas Ekonomikas zonas] līguma 61. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ar nosacījumu, ka tiek ievērotas saistības un nosacījumi [1997. gada] lēmuma 1., 2. un 3. pantā, kas ir atkārtoti šī lēmuma 1. apsvērumā.

2. pants

Komisija neiebilst pret kapitāla dotācijas [otrās] daļas izmaksu sabiedrībai *Alitalia* [..].

3. pants

Itālijas Republika ir šī lēmuma adresāte.”

17 Apstrīdētā lēmuma 1. pantā paredzētie un lēmuma 1. apsvērumā esošie 10 nosacījumi ir šādi:

“1) noteikt akcionāru normālu rīcību attiecībā pret *Alitalia*, kas tai ļautu tikt pārvaldītai saskaņā tikai ar komercprincīpiem, un neiejaukties tās pārvaldībā citu iemeslu dēļ, kas nav cieši saistīti ar Itālijas valsts kā akcionāra statusu;

- 2) vairs nepiešķirt *Alitalia* ne jaunu kapitāla dotāciju, ne citu atbalstu jebkādā formā, tajā skaitā aizņēmuma garantijas formā;

- 3) nodrošināt, ka līdz 2000. gada 31. decembrim atbalstu izmantos tikai *Alitalia*, lai restrukturizētu sabiedrību, un nevis lai iegūtu jaunu dalību citās lidsabiedrībās;

- 4) nepiešķirt jebkāda veida priekšrocības *Alitalia* salīdzinājumā ar citām Kopienas sabiedrībām, it īpaši jautājumā par satiksmes tiesību piešķiršanu (tajā skaitā uz trešām valstīm ārpus Eiropas Ekonomikas zonas), nepiešķirt laika nišu, lidlauka pakalpojumus un piekļuvi lidostas iekārtām, ciktāl šāda labvēlīgāka attieksme būtu pretrunā Kopienu tiesībām. It īpaši Itālijas iestādes apliecina, ka tās nepiemēros noteikumus, kas ir pretrunā Kopienu tiesībām, un tās garantē:
 - a) ka tās nekavējoties uzsāk un, vēlākais, līdz 1998. gada 31. decembrim pabeidz 1992. gada 15. aprīļa līguma Nr. 4372, kas apstiprināts ar 1992. gada 16. aprīļa [...] dekrētu, pārskatīšanas procedūru, lai to padarītu atbilstīgu Kopienu tiesiskajam regulējumam, it īpaši attiecībā uz “priekšrocības tiesībām”, “valdības iejaukšanos”, “saderīgumu ar aviotransporta liberalizācijas tiesisko regulējumu” un “lidostas privilēģijām”;

 - b) ka ir jau notikusi faktiskā līguma pārskatīšana attiecībā uz iepriekš minētajiem punktiem pēc vēstuļu apmaiņas ar *Alitalia*, pamatojoties uz līguma 50. pantu, saskaņā ar kuru tas ir piemērojams, ciktāl tas atbilst Kopienu tiesībām;

- c) *Alitalia* ir atteikusies no prioritātes tiesībām, kas izriet no līguma 3. panta;

- d) ka visās Itālijas koordinētās vai pilnībā koordinētās lidostās pirms 1997./1998. gada ziemas sezonas ir iecelts koordinators, kam nav nekādas saistības ar *Alitalia* un kas attiecībā pret to rīkojās pilnībā neatkarīgi;

- 5) nodrošināt, ka līdz 2000. gada 31. decembrim visu *Alitalia* izmantoto lidmašīnu vai citu pārvadātāju izmantoto lidmašīnu tādā formā, ka tas ietver risku *Alitalia* (*wet-leasing, joint venture block-space* u.c. līgumi), piedāvātās kapacitātes nepārsniedz šādus ierobežojumus:
 - a) pieejamo sēdvietu skaits nepārsniedz 28 985, no kurām 26 350 tieši *Alitalia* flotei;

 - b) katram kalendārajam gadam piedāvāto sēdvietu–kilometru pieaugums
 - Eiropas Ekonomikas zonā, izņemot Itāliju, un

 - Itālijā

nepārsniedz 2,7 %, sagaidot, ka netiks atļauts jebkāds pieaugums, ja atbilstošo tirgu pieaugums nepārsniedz 2,7 %. Tomēr, ja atbilstošo tirgu pieauguma likme pārsniedz 5 %, piedāvājums var palielināties papildus 2,7 % par pieauguma procentu zem 5 %;

- 6) nodrošināt, ka *Alitalia* ir analītiska grāmatvedība, kas ļauj īsos termiņos noteikt katrā savienojumā konkrētu rentabilitātes rādītāju kā attiecību starp savienojumam atbilstošajiem visiem ienākumiem un visiem izdevumiem (kopējās izmaksas vienādas ar mainīgo izmaksu summu un fiksēto izmaksu summu);
- 7) nodrošināt, ka līdz 2000. gada 31. decembrim *Alitalia* atturas piedāvāt zemākas cenas nekā tās konkurentu cenas par tādu pašu piedāvājumu tās izmantotajos savienojumos;
- 8) nodrošināt, ka *Alitalia* atsavina savu dalību *Mal[é]v*, vēlākais, līdz [..];
- 9) nodrošināt, ka *Alitalia* pilnībā ievieš restrukturizācijas plānu, kas Komisijai paziņots 1996. gada 29. jūlijā un pielāgots 1997. gada 26. jūnijā, it īpaši attiecībā uz produktivitātes, rentabilitātes un finanšu sanācības mērķu izpildi, kas ir paredzēti VI [punktā] iepriekš;
- 10) iesniegt Komisijai 1998. gada marta, 1999. gada marta, 2000. gada marta un 2001. gada marta beigās ikgadējo ziņojumu par restrukturizācijas plāna progresu, par *Alitalia* ekonomisko un finanšu situāciju un šo nosacījumu izpildi. Ziņojumā ietver *Alitalia* iepriekšējo komerciālas vai operatīvas sadarbības aprakstu (līdzslēdzēju klasifikācija un identitāte) par pabeigto finanšu gadu. Komisija

vajadzības gadījumā pārbaudīs katrā ziņojumā esošo informāciju ar neatkarīga konsultanta, ko Komisija izvēlēsies kopā ar Itālijas iestādēm, palīdzību.”

Process

- 18 Ar prasības pieteikumu, kas iesniegts Pirmās instances tiesas kancelejā 2001. gada 30. novembrī, *Alitalia* cēla šo prasību.
- 19 2002. gada 13. februārī *Alitalia* turklāt iesniedza prasību par zaudējumu atlīdzību ar mērķi gūt atlīdzinājumu par tās ciestajiem zaudējumiem sakarā ar 1997. gada lēmuma un apstrīdētā lēmuma pieņemšanu. Tā tomēr atteicās no šīs prasības, un lieta ar Pirmās instances tiesas trešās palātas priekšsēdētāja 2003. gada 8. aprīļa rīkojumu lietā T-35/02 *Alitalia*/Komisija (Krājumā nav publicēts) tika svitrota.
- 20 Ar 2002. gada 19. jūnija vēstuli Komisija informēja Itālijas Republiku par savu lēmumu saistībā ar valsts atbalstiem, kas reģistrēti ar numuriem C 54/96 un N 318/02, konkrēti, par restrukturizācijas atbalsta trešās daļas pārskaitīšanu sabiedrībai *Alitalia*, ko Komisija apstiprināja 2001. gada 18. jūlijā, un par jaunu rekapitalizāciju 1432 miljonu euro apmērā (turpmāk tekstā — “2002. gada 19. jūnija lēmums”). 2002. gada 19. jūnija lēmums tika labots ar 2002. gada 27. augusta Lēmumu C (2002) 3151, galīgā redakcija, un tika publicēts *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī* 2002. gada 4. oktobrī (OV C 239, 2. lpp.). Ar prasības pieteikumu, kas Pirmās instances tiesas kancelejā iesniegts

2002. gada 21. novembrī, *Air One SpA*, Itālijas lidsabiedrība, lūdza atcelt 2002. gada 19. jūnija lēmumu (lieta T-344/02). *Alitalia* iestājās šajā lietā Komisijas prasījumu atbalstam.

- 21 Ar kopīgu 2002. gada 5. septembra lūgumu lietas dalībnieki lūdza pārtraukt šo tiesvedību. Ar Pirmās instances tiesas 2002. gada 19. septembra rīkojumu tā tika pārtraukta līdz 2002. gada 30. novembrim.
- 22 Apstrīdētā lēmuma labojums tika publicēts *Oficiālajā Vēstnesī* 2003. gada 8. aprīlī (OV L 90, 54. lpp.). Pirmkārt, tika svītrots apstrīdētā lēmuma 20. apsvēruma pēdējais teikums, kurā tika norādīts, ka *Alitalia* bija pieņēmusi 750 miljardus liru kā kopējo maksātspējas izmaksu ciparu. Otrkārt, apstrīdētā lēmuma 22. apsvēruma pēdējā teikumā tika grozīti dati par *IRI* dalības *Alitalia* vērtību 2000. gada 31. decembrī.
- 23 Ar 2004. gada 10. marta vēstuli Pirmās instances tiesa lūdza *Alitalia* ieņemt nostāju attiecībā uz apgalvojumu Komisijas iesniegtajā 2003. gada 24. aprīļa atbildē uz repliku, ka *Alitalia* vairs nebija ieinteresēta turpināt uzturēt prasību. *Alitalia* atbildēja uz šo lūgumu 2004. gada 1. aprīlī.
- 24 Saskaņā ar tiesneša referenta ziņojumu Pirmās instances tiesa nolēma uzsākt mutvārdu procesu un Pirmās instances tiesas Reglamenta 64. pantā paredzēto organizatorisko procedūras pasākumu ietvaros uzdot rakstveidā jautājumus *Alitalia* un Komisijai. Lietas dalībnieki atbildēja noteiktajā termiņā.

25 Lietas dalībnieku paskaidrojumi un atbildes uz Pirmās instances tiesas uzdotajiem jautājumiem tika uzklautas 2006. gada 24. oktobra tiesas sēdē.

Lietas dalībnieku prasījumi

26 Prasītāja lūdz Pirmās instances tiesai:

- atcelt apstrīdēto lēmumu pilnībā;

- pakārtoti, atcelt apstrīdētā lēmuma 1. pantu tajā daļā, kurā Komisija pakārto kapitāla dotācijas, par ko ir strīds, saderīgumu ar 1997. gada lēmumu noteikto nosacījumu ievērošanai;

- piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

27 Komisija lūdz Pirmās instances tiesai:

- prasību noraidīt;

- piespriest prasītājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Par pieņemamību

A — *Lietas dalībnieku argumenti*

28 Atbildē uz repliku Komisija apgalvo, ka *Alitalia* vairs nav ieinteresēta uzturēt prasību.

29 Pirmkārt, Komisija uzsver, ka *Alitalia* rekapitalizācija tika pilnībā atļauta un īstenota, jo ar 2002. gada 19. jūnija lēmumu Komisija necēla iebildumus par trešās un pēdējās daļas atbalsta daļas pārskaitīšanu. *Alitalia* līdz ar to negūtu nekādu labumu no apstrīdētā lēmuma atcelšanas. Gluži pretēji, šāda atcelšana liegtu juridisko pamatojumu 2002. gada 19. jūnija lēmumam.

30 Otrkārt, Komisija norāda, ka šī prasība nevar atvieglot prasījumu par zaudējumu atlīdzību un procentiem, jo *Alitalia* atteicās no prasības lietā T-35/02, lai gan to bija iesniegusi šādam mērķim.

31 Visbeidzot, uzsverot, ka *Air One* iesniedza prasības pieteikumu par 2002. gada 19. jūnija lēmumu, kas reģistrēts ar numuru T-344/02 un vēl arvien tiek izskatīts Pirmās instances tiesā, Komisija norāda, ka tieši tās prasījumu atbalstam *Alitalia* iestājās šajā lietā. Tādējādi līdz ar to uzskata, ka, ja *Alitalia* vēlas saglabāt [spēkā] 2002. gada 19. jūnija lēmumu, tai ir jāizdara secinājumi attiecībā uz šo prasību.

- 32 *Alitalia* 2004. gada 1. aprīļa atbildē uz Pirmās instances tiesas jautājumiem par Komisijas apgalvojumiem saistībā ar tās intereses celt prasību zudumu apgalvo, ka spriedums, kurā tiek konstatēts, ka kapitāla dotācija, par ko ir strīds, nav valsts atbalsts, ļauj tai lūgt šādu atbalstu nākotnē. Savukārt apstrīdētais lēmums šādu iespēju tai liedz, tai vairs nevar tikt piešķirts nekāds atbalsts. Turklāt šāda sprieduma dēļ kapitāla dotācijas, par ko ir strīds, trešās daļas pārskaitīšanai nebūtu vajadzīga Komisijas iepriekšēja atļauja.
- 33 Turklāt, kā uzskata *Alitalia*, spriedums, ko Pirmās instances tiesa pieņēms šajā lietā, ietekmēs lietu T-344/02. Vairāki *Air One* pamati ir lemti noraidīšanai, ja kapitāla dotācija, par ko ir strīds, netiktu kvalificēta kā valsts atbalsts.
- 34 Visbeidzot, *Alitalia* apgalvo, ka lietā T-35/02 notikusi atteikšanās neliek šķēršļus tam, lai *Alitalia* no jauna celtu prasību par zaudējumu atlīdzību, šādas prasības noilguma termiņš nav iestājies. Katrā ziņā atceļošs spriedums šajā lietā nostiprina tās pozīciju iespējamās jaunas prasības par zaudējumu atlīdzību gadījumā, ko *Alitalia* noformulēja, lai saņemtu no apstrīdētā lēmuma izrietošo zaudējumu atlīdzību.

B — Pirmās instances tiesas vērtējums

- 35 Pārbaudot šīs prasības pieņemamību, jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru prasība atcelt tiesību aktu, ko ir iesniegusi fiziska vai juridiska persona, ir pieņemama tikai tad, ja šī persona ir ieinteresēta apstrīdētā lēmuma atcelšanā. Šai interesei jārodas un jāpastāv (skat. Pirmās instances tiesas 2005. gada 14. aprīļa spriedumu lietā T-141/03 *Sniace*/Komisija, Krājums, II-1197. lpp., 25. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 36 Šāda interese paredz, ka šāda akta atcelšanai ir jābūt tiesiskām sekām vai, citiem vārdiem sakot, ja prasība ir veiksmīga, tai jārada priekšrocības pusei, kura cēla prasību (skat. Pirmās instances tiesas 2004. gada 28. septembra spriedumu lietā T-310/00 *MCI/Komisija*, Krājums, II-3253. lpp., 44. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 37 Šajā sakarā ir jāatgādina, ka prasības pieņemamības nosacījumus, izņemot atsevišķo jautājumu par intereses zudumu celt prasību, novērtē prasības celšanas laikā (skat. Pirmās instances tiesas 2002. gada 21. marta spriedumu lietā T-131/99 *Shaw un Falla/Komisija*, *Recueil*, II-2023. lpp., 29. punkts un tajā minētā judikatūra). Tomēr pareizas tiesvedības interesēs šis apsvērumus saistībā ar prasības pieņemamības vērtējumu netraucē Pirmās instances tiesai konstatēt, ka prasība vairs nav jāizskata gadījumā, kad prasītājs, kam sākotnēji bija interese celt prasību, ir zaudējis jebkādu personīgo interesi apstrīdētā lēmuma atcelšanā sakarā ar notikumu pēc šīs prasības celšanas. Lai prasītājs varētu uzturēt prasību par lēmuma atcelšanu, tam ir jāsauglabā personīga interese apstrīdētā lēmuma atcelšanā (skat. Pirmās instances tiesas 2005. gada 17. oktobra rīkojumu lietā T-28/02 *First Data u.c./Komisija*, Krājums, II-4119. lpp., 36. un 37. punkts un tajos minētā judikatūra).
- 38 Ir jākonstatē, ka Komisija nav apstrīdējusi *Alitalia* interesi celt prasību 2002. gada 25. marta aizstāvības rakstā. Turklāt Pirmās instances tiesa konstatēja iepriekš 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* (74. punkts) šādi:

“[...] Fakts, ka Komisija [1997. gada] lēmumā kvalificēja kā valsts atbalstu *IRI* ieguldījumu prasītājas kapitālā, acīmredzami nodarīja tai kaitējumu. Šāda kvalificēšana

ļāva Komisijai pārbaudīt [1997. gada] lēmumā pasākuma saderīgumu ar kopējo tirgu un uzlikt nosacījumus, kas tieši skar prasītājas darījumus.”

- 39 Komisija norādīja uz *Alitalia* intereses celt prasību zudumu 2003. gada 24. aprīļa atbildē uz repliku sakarā ar faktiem, kas radušies vēlāk. Runa, pirmkārt, ir par 2002. gada 19. jūnija lēmumu, kurā Komisija nolēma tostarp necelt iebildumus par atbalsta trešās daļas pārskaitīšanu *Alitalia*, un, otrkārt, par iepriekš 19. punktā minēto Pirmās instances tiesas trešās palātas priekšsēdētāja 2003. gada 8. aprīļa rīkojumu lietā *Alitalia*/Komisija, ar kuru Pirmās instances tiesa paziņoja par lietas T-35/02 svītrosānu no reģistra pēc *Alitalia* atteikšanās.
- 40 Ir skaidrs, ka 2002. gada 19. jūnija lēmumā Komisija nolēma “pieņemt zināšanai [*Alitalia*] piešķirtā un ar 1997. gada lēmumu atļautā, 2001. gadā apstiprinātā atbalsta otrās daļas pārskaitīšanu un necelt iebildumus par trešās daļas pārskaitīšanu”. Līdz ar to *Alitalia* saņēma visu attiecīgā atbalsta maksājumu. Uz to vairs neattiecās nosacījumi un saistības, kas bija jāievēro plāna piemērošanas laikā.
- 41 Tomēr, uzskatot, ka kapitāla dotācija, par ko ir strīds, ir valsts atbalsts, apstrīdētā lēmuma dēļ atbalsta trešās daļas pārskaitījumam bija jāsaņem Komisijas atļauja. Apstrīdētais lēmums arī kalpoja par juridisko pamatu 2002. gada 19. jūnija lēmumam, jo Komisija tajā necēla iebildumus par šo trešo pārskaitījumu.

- 42 Līdz ar to, ja Pirmās instances tiesa atceltu apstrīdēto lēmumu, tā kā tas kvalificēja kapitāla dotāciju, par ko ir strīds, par valsts atbalstu, šādai atcelšanai būtu tiesiskas sekas 2002. gada 19. jūnija lēmumam, kam tiktu atņemts juridiskais pamats.
- 43 Ir skaidrs, ka lietas dalībnieki nav vienprātis par šo seku precīzo raksturu.
- 44 Kā uzskata *Alitalia*, apstrīdētā lēmuma atcelšanas gadījumā 2002. gada 19. jūnija lēmumam zustu priekšmets par attiecīgā atbalsta otrās un trešās daļas pārskaitīšanu un argumenti, ko šajā sakarā norādījusi *Air One* savā prasībā par 2002. gada 19. jūnija lēmumu lietā T-344/02, kļūtu neefektīvi. *Air One* turklāt nevarētu apšaubīt šos pārskaitījumus.
- 45 Komisija savukārt norāda, ka apstrīdētā lēmuma atcelšanas gadījumā tai ir no jauna jāpārbauda *Alitalia* rekapitalizācija 2002. gadā, lai noteiktu, vai tas ir valsts atbalsts.
- 46 Līdz ar to ir jākonstatē, ka abos gadījumos *Air One* prasība par 2002. gada 19. jūnija lēmumu, tā kā tā attiecas uz attiecīgā atbalsts pārskaitījumiem, vairs nevarētu tikt uzturēta juridiskā pamata trūkuma dēļ.
- 47 *Alitalia* līdz ar to saglabā interesi bez nepieciešamības pārbaudīt pārējos šajā sakarā norādītos argumentus.

Par lietas būtību

48 *Alitalia* būtībā norāda sešus pamatus. Pirmais ir par procesuālām kļūdām, otrais par tiesību uz aizstāvību pārkāpumu, trešais par EKL 233. panta pārkāpumu sakarā ar apstrīdētā lēmuma neatbilstību iepriekš 8. punktā minētajam spriedumam lietā *Alitalia I*, ceturtais par EKL 87. panta un EKL 88. panta pārkāpumu un kļūdainu piemērošanu, piemērojot privāta ieguldītāja principu, piektais par EKL 87. panta 3. punkta pārkāpumu, nosakot atbalsta nosacījumus, un sestais par EKL 253. panta pārkāpumu. Kā pirmais ir jāaplūko sestais pamats par pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpumu.

A — *Par pamatu — pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpumu*

49 Šis pamats būtībā sadalās divās daļās: par, pirmkārt, apstrīdētā lēmuma secinājumu pamatojumu un, otrkārt, par tajā uzlikto nosacījumu pamatojumu.

1. *Apstrīdētā lēmuma secinājumu nepietiekamais pamatojums*

a) *Lietas dalībnieku argumenti*

50 Pēc tam, kad norādījusi uz judikatūru par Kopienu iestāžu pienākumu norādīt pamatojumu saviem aktiem, tostarp valsts atbalsta jautājumā, *Alitalia* uzsver, ka

apstrīdētais lēmums nevar tikt pamatots ar 1997. gada lēmumu, jo Pirmās instances tiesa to atcēla, kam ir atpakaļejošs spēks. Līdz ar to apstrīdētajam aktam ir jārod pašam sava likumība.

- 51 No apstrīdētā lēmuma skaidri neizriet Komisijas veiktā tirgus ekonomikas privāta ieguldītāja kritērija piemērošana. Attiecībā uz minimālo likmi Komisija aprobežojas ar situācijas salīdzinājumu ar lēmumu par *Iberia*. Apstrīdētajā lēmumā nav nevienas norādes par konsultācijām ar finanšu ieguldītājiem par restrukturizācijas plāna pēdējo versiju. Netika ņemts vērā programmas galīgais saturs. *Alitalia* atsauca tostarp uz *Alitalia Team SpA* (zemo cenu sabiedrība) projekta gaitu, uz lidlauka pakalpojumu līgumiem (*handling*), uz tarifu ierosinājumu projekta ieviešanu, uz personāla aiziešanu kā uz aspektiem, kuru ietekme, tāsprāt, varēja tikt izvērtēta, jo bija pagājuši seši mēneši kopš plāna izpildes sākuma.
- 52 Attiecībā uz iekšējo likmi — *Alitalia* apgalvo, ka apstrīdētais lēmums ir tik niecīgi pārskatāms, ka Pirmās instances tiesai būtu jāaplūko citi fakti, lai varētu kontrolēt to atbilstību. Arī ļoti niecīgas norādes tiek dotas, lai varētu novērtēt *Alitalia* beigu vērtību un maksātnespējas izmaksas, kas *IRI* būtu jāsedz *Alitalia* likvidācijas gadījumā.
- 53 *Alitalia* apgalvo, ka Komisija varēja pievienot apstrīdētajam lēmumam tās konsultantu 2001. gada jūnija ziņojumu vai iekļaut apstrīdētā lēmuma tekstā būtiskāko no tā.
- 54 *Alitalia* no tā secina, ka apstrīdētajam lēmumam būtiski trūkst pamatojuma un līdz ar to tas pārkāpj EKL 253. pantu.

55 Komisija visā savu procesuālo rakstu garumā apstrīd apstrīdētā lēmuma motivācijas trūkumu. Tā piebilst, ka *Alitalia* pamati un argumenti parāda, ka pamatojums pilnībā veic savu funkciju, proti, ļauj ieinteresētajiem saprast, kā iestāde ir piemērojusi Līgumu, vajadzības gadījumā aizstāvēt savas tiesības, vienlaikus ļaujot Kopienu tiesai veikt tiesas kontroli.

b) Pirmās instances tiesas vērtējums

56 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru jautājums par to, vai lēmuma pamatojums atbilst EKL 253. panta prasībām, ir jāvērtē, ņemot vērā ne tikai tā formulējumu, bet arī tā kontekstu, kā arī visus juridiskos noteikumus, kas regulē attiecīgo jautājumu. Lai gan Komisijai nav pienākuma, pamatojot lēmumu, atbildēt uz visiem administratīvā procesa laikā ieinteresēto personu norādītajiem faktiem un tiesību jautājumiem, tai tomēr ir jāņem vērā visi attiecīgās lietas atbilstošie apstākļi un fakti, lai ļautu Kopienu tiesai veikt likumības kontroli un darīt zināmus apstākļus, kādos tā ir piemērojusi līgumu, gan dalībvalstīm, gan ieinteresētajiem iedzīvotājiem (skat. Pirmās instances tiesas 1998. gada 25. jūnija spriedumu apvienotajās lietās T-371/94 un T-394/94 *British Airways u.c./Komisija, Recueil, II-2405. lpp., 94. punkts un tajā minētā judikatūra*).

57 Atbilde uz jautājumu, vai Kopienu akts atbilst EKL 253. pantā paredzētajam pienākumam norādīt pamatojumu, ir atkarīga no akta rakstura un konteksta, kādā tas ir pieņemts. Tādējādi, ja ieinteresētā persona ir cieši iesaistīta apstrīdētā lēmuma izstrādes procesā un līdz ar to zina iemeslus, kuru dēļ administrācija nolēma tās lūgumu neapmierināt, pienākuma norādīt pamatojumu apjomu noteiks konteksts, ko būs

radījusi šāda dalība. Šādā gadījumā judikatūras prasības šajā jautājumā tiek nozīmīgi atvieglotas (skat. Pirmās instances tiesas 1997. gada 12. jūnija spriedumu lietā T-504/93 *Tiercé Ladbroke/Komisija, Recueil, II-923. lpp., 52. punkts* un tajā minētā judikatūra).

58 Lai pārbaudītu prasību norādīt pamatojumu šajos apstākļos, ir jāprecizē, ka valsts atbalsta kontroles procedūra ir procedūra pret dalībvalsti, kas atbildīga par atbalsta piešķiršanu un kurā ieinteresētās personas EKL 88. panta 2. punkta nozīmē, kuru vidū ir atbalsta saņēmējs, nevar iesaistīties sacikstes procesā ar Komisiju, kā to var minētā dalībvalsts (skat. Pirmās instances tiesas 2004. gada 8. jūlija spriedumu lietā T-198/01 *Technische Glaswerke Ilmenau/Komisija, Krājums, II-2717. lpp., 61. punkts* un tajā minētā judikatūra).

59 Saskaņā ar šiem principiem ir jāvērtē, vai apstrīdētā lēmuma pamatojums atbilst EKL 253. panta prasībām.

60 Šajā sakarā ir jākonstatē, ka faktiem un apsvērumiem ir būtiska nozīme apstrīdētā lēmuma sistēmā un tie ļauj zināt apstākļus, kādos Komisija ir no jauna piemērojusi tirgus ekonomikas privāta ieguldītāja kritēriju, kas izriet no apstrīdētā lēmuma, pēc tam, kad Pirmās instances tiesa atcēla 1997. gada lēmumu (šajā sakarā skat. Pirmās instances tiesas 1998. gada 15. septembra spriedumu apvienotajās lietās T-374/94, T-375/94, T-384/94 un T-388/94 *European Night Services u.c./Komsija, Recueil, II-3141. lpp., 95. punkts*).

61 Attiecībā uz minimālās likmes noteikšanas pamatojumu vispirms ir jāatsaucas uz apstrīdētā lēmuma 24.–29. apsvērumu, kuros aprakstīti iemesli, kas balstās uz *Alitalia*

īpašo situāciju, kas pamatoja minimālās likmes noteikšanu 30 % apmērā. Pirms uzņēmuma īpašo risku izklāstīšanas apstrīdētā lēmuma 25. apsvēruma sākas šādi:

“Šajā gadījumā un pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju, it īpaši [tās konsultantu] devumu, Komisija uzskata, ka [minimālā likme] ir tuvu 30 % attiecīgās summas lieluma dēļ un galvenokārt riskiem, ko ietver darījums. Šī minimālā likme vismaz 30 % apmērā ietver iespēju, ka plāns nenorit kā paredzēts un ka [...] ieguldījuma patiesais ienesīgums beigās izrādīsies daudz mazāks. Turklāt likme var būt tikai augstāka par attiecīgajām kapitāla izmaksām, jo tajās netiek ņemti vērā ar sabiedrību saistītie riski. Neraugoties uz pielāgojumiem, kas plānā tika veikti 1997. gada februārī un jūnijā un kas Komisijai tika paziņoti 1997. gada 26. jūnijā, *Alitalia* šķīta uzņēmums, kura īpašais risks saglabājās ļoti liels [..].”

62 Apstrīdētā lēmuma 30. un 31. apsvērumā Komisija turklāt pamato šajā lietā noteikto minimālo likmi, salīdzinot ar lēmumā *Iberia* noteikto (skat. šī sprieduma 109.–111. punktu).

63 Turklāt apstrīdētajā lēmumā ir formāls pamatojums par to, ka minimālās likmes izvērtēšanā ņemta vērā restrukturizācijas plāna pēdējā versija.

64 Apstrīdētā lēmuma 27. apsvēruma ir šāds:

“Pēdējās izmaiņas plānā, ko Itālijas iestādes veikušas 1997. gada jūnijā un kas oficiāli paziņotas Komisijai 1997. gada 26. jūnijā, nav tādas, kas apšaubītu [minimālās likmes] vērtības vērtējumu. Turklāt papildus Itālijas iestāžu lēmumam, ka *Alitalia* jāsedz priekšlaicīgās pensionēšanās izmaksas, šajos grozījumos ir ietverts uzņēmuma izmaksu

paātrināts samazinājums sakarā ar ātrāku *Alitalia* personāla pārcešanu uz *Alitalia Team*, iepludināmā kapitāla kopējās summas samazinājums no 2800 uz 2750 miljardiem [liru], kā arī *Alitalia* dalības atsavināšana Ungārijas sabiedrībā *Mal[é]v* un sešās Itālijas reģionālās lidostās. Tie samazina darījumam raksturīgos riskus un palielina kapitāla iepludināšanas rentabilitāti, tomēr tie ir mazsvarīgi un izrādās daudz mazāk būtiski nekā pirmie grozījumi, ko Itālijas iestādes veica plānā 1997. gada februārī. 1997. gada jūnijā veiktajiem grozījumiem plānā ir tikai neliela ietekme uz plāna pamatrezultātiem un uz akcionāru gaidītajām dividendēm [..].”

- 65 Apstrīdētajā lēmumā turklāt ir šīs ietekmes izvērtēšanas tabula. Arī šajā punktā apstrīdētais lēmums līdz ar to ir pamatots.
- 66 Attiecībā uz pamatojumu iekšējās likmes noteikšanai — tas ir apstrīdētā lēmuma 19.–23. apsvērumā, kas izklāsta faktus, uz kuriem Komisija balstījās savā aprēķinā, un tostarp 20. apsvērumā attiecībā uz maksātspējas izmaksām un 22. apsvērumā attiecībā uz beigu vērtību.
- 67 Turklāt ir jāuzsver, ka *Alitalia* bija ļoti cieši iesaistīta procesā, kura rezultātā tika pieņemts 1997. gada lēmums, procesu, ko Pirmās instances tiesa neatcēla (skat. šī sprieduma 96.–101. punktu). *Alitalia* tostarp bija piekļuve Komisijas konsultantu otrajam un trešajam ziņojumam, ko *Alitalia* pievienoja prasības pieteikumam šajā lietā.
- 68 Attiecībā uz *Alitalia* apgalvojumu, ka Komisija varēja apstrīdētajam lēmumam pievienot tās konsultantu 2001. gada 1. jūnija ziņojumu, tas nav atbilstošs, lai šajā lietā balstītu pamatojuma neesamību. Ciktāl tā norāda uz tiesību uz aizstāvību pārkāpumu, tas tiks pārbaudīts šī sprieduma 164.–177. punktā.

69 Turklāt ir jāņem vērā fakts, ka apstrīdētais lēmums tika pieņemts pēc 1997. gada lēmuma un pēc Pirmās instances tiesas sprieduma, ar kuru atcēla šo lēmumu, pēc iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētā sprieduma lietā *Alitalia I* (šajā sakarā skat. Tiesas 1996. gada 29. februāra spriedumu lietā C-56/93 Beļģija/Komisija, *Recueil*, I-723. lpp., 87. punkts). Iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* ir aprakstīti fakti, kas bija tiesvedības pamatā (1.–12. punkts), jo administratīvais process bija pamats 1997. gada lēmuma pieņemšanai (13.–35. punkts) un 1997. gada lēmuma saturam (36.–48. punkts). Apstrīdētais lēmums līdz ar to tika pieņemts prasītājam labi zināmā kontekstā (šajā sakarā skat. Pirmās instances tiesas 2005. gada 15. jūnija spriedumu lietā T-17/02 *Olsen/Komisija*, Krājums, II-2031. lpp., 97. punkts).

70 Līdz ar to, ciktāl tas attiecas uz pirmajā pamatā *Alitalia* minētajiem faktiem, proti, minimālās likmes un iekšējās likmes noteikšanu un tirgus ekonomikas privātā ieguldītāja kritērija galīgo ieviešanu, ir jākonstatē, ka apstrīdētajā lēmumā ir pietiekams pamatojums.

71 Pārējā daļā, ciktāl *Alitalia* apstrīd minimālās likmes un iekšējās likmes noteikšanas pamatojumu, ir jāatsaucas uz šī sprieduma 178.–370. punktu.

2. Par 1997. gada lēmumā noteikto nosacījumu pamatojuma neesamību apstrīdētajā lēmumā

a) Lietas dalībnieku argumenti

72 *Alitalia* uzsver, ka apstrīdētajā lēmumā nav pamatojuma attiecībā uz nosacījumiem, kam pakārtots kapitāla dotācijas, par ko ir strīds, saderīgums ar kopējo tirgu. Tā piebilst, ka Komisija nevarēja izmantot 1997. gadā izteikto pamatojumu, kas vairs nebija spēkā

2001. gadā, tā kā starpība starp minimālo likmi un iekšējo likmi vairs nebija 10 %, bet tikai 3,9 %. Apstrīdētajā lēmumā šajā sakarā nav nekāda vērtējuma. *Alitalia* precizē, ka tā neapstrīd nosacījumus, kas tika noteikti 1997. gada lēmumā, bet apliecina neiespējamību, ka Komisija atkal piemēroja šos pašus nosacījumus apstrīdētajā lēmumā, šajā sakarā nesniedzot pienācīgu pamatojumu.

73 Komisija atbild, ka tā izmantoja atsauces pamatojumu, kā to parāda apstrīdētā lēmuma 1. un 36. apsvērums. Turklāt nosacījumi patiesībā ir Itālijas valdības saistības un tos nevar piedēvēt Komisijai, tādējādi nekāds pamatojums šajā sakarā nevar tikt prasīts. Komisija piebilst, ka apstrīdētā lēmuma pamatojums, lai gan tas tika veikts atsauces veidā, neliedz *Alitalia* saprast apstrīdētā lēmuma pamatu.

b) Pirmās instances tiesas vērtējums

74 Nosacījumi, kas pakārto kapitāla dotācijas, par ko ir strīds, saderīgumu ar kopējo tirgu, tādi kā 1997. gada lēmumā esošie, ir atkārtoti apstrīdētā lēmuma 1. apsvērumā. Turklāt apstrīdētā lēmuma 36. apsvērumā Komisija pamatojumam tieši atsaucas “uz apsvērumiem 1997. gada lēmuma tekstā”.

75 Šajā sakarā ir jāuzsver, ka *Alitalia* precizē, ka tā nepavisam neapstrīd tai 1997. gada lēmumā uzliktos nosacījumus, bet apliecina neiespējamību, ka Komisija vēlreiz uzliek šādus pašus nosacījumus apstrīdētajā lēmumā, nesniedzot pienācīgu pamatojumu šajā sakarā.

- 76 Līdz ar to ir jākonstatē, ka *Alitalia* vispārīgi norādītais otrais pamats nav par to, ka tā apstrīdētu formu, bet gan pamatojumu to pašu nosacījumu noteikšanai apstrīdētajā lēmumā, kādi tika noteikti 1997. gada lēmumā. Tas tiks pārbaudīts šī sprieduma 399.–418. punktā. Vajadzības gadījumā tiks veikti precizējumi, pārbaudot katru no šiem nosacījumiem, atbildot uz *Alitalia* izteiktu konkrētu tiešu pamatojuma kritiku ārpus šī pamata.
- 77 *Alitalia* tādējādi nav šajā vispārīgajā pamatā konstatējusi apstrīdētā lēmuma pamatojuma neesamību, līdz ar to šis pamats ir pilnībā jānoraida.

B — Par EKL 233. panta pārkāpumu

- 78 *Alitalia* norāda uz EKL 233. panta pārkāpumu pirmā pamata pirmajā daļā par pamatojuma neesamību jaunas pārbaudes procedūras uzsākšanai un trešajā pamatā. Tie ir jāizskata kopā.

1. Lietas dalībnieku argumenti

- 79 *Alitalia* uzsver, ka pēc atceļoša sprieduma iestādei atbildētājam saskaņā ar EKL 233. pantu ir pienākums veikt vajadzīgos pasākumus, lai novērstu konstatētu

nelikumību sekas, kas gadījumā, ja akts jau ir izpildīts, varētu ietvert tādas situācijas atjaunošanu, kādā prasītāja bija pirms akta.

80 Kā uzskata *Alitalia*, no pastāvīgās judikatūras izriet, ka EKL 233. pants liek iestādei izpildīt atceļošo spriedumu, ņemot vērā gan sprieduma rezolutīvo daļu, gan tā pamatojumu un rūpīgi novērtējot atceļošā sprieduma iedarbību uz iepriekšējiem procesa posmiem. Iestāde var atkārtot procesu no stadijas, kurā radās kļūda, ko nopēla tiesa, ja runa ir tikai par formas vai procesuālo kļūdu. Ja tai nav vajadzīgo izmeklēšanas faktu, lai veiktu jaunu pārbaudītās lietas vērtēšanu, iestādei ir pienākums atkārtot procedūru *ab initio*.

81 Šajā lietā Pirmās instances tiesas konstatētās nopeltās kļūdas iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* bija būtiskas, tādējādi Komisijai ir pienākums uzsākt jaunu pārbaudes procedūru.

82 Šī apgalvojuma pamatojumam *Alitalia* vispirms apgalvo, ka Pirmās instances tiesa nopēla Komisijas vērtējumus pēc būtības divos būtiskos punktos, proti, pirmkārt, maksātnespējas izmaksu neņemšanu vērā un, otrkārt, 1997. gada jūnijā prezentētā restrukturizācijas plāna pēdējās versijas neņemšanu vērā.

83 Turklāt, kā uzskata *Alitalia*, Komisijai katrā ziņā bija atkārtoti jāuzsāk formālās pārbaudes procedūra, kas paredzēta EKL 88. panta 2. punktā, jo tai bija nepilnīgs un pretrunīgs iespaids par izmeklēšanas faktiem un atbalsta saderīguma ar kopējo tirgu vērtējumā bija nopietnas kļūdas, kas netika pārvarētas sākotnējā posmā. *Alitalia*, precīzāk, uzskata, ka minimālās likmes noteikšanai bija nepieciešama institucionālo

ieguldītāju aptauja. Kā uzskata *Alitalia*, nepieciešamība iegūt jaunus analīzes faktus ietver arī Komisijas jaunas tehniskās ekspertīzes uzsākšanu, veicot debates ar *Alitalia* un Itālijas iestādēm.

84 Komisija arī pārkāpa EKL 233. pantu, acīmredzami grozot iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētā sprieduma lietā *Alitalia I* saturu, ko apstrīdētais lēmums neievēro.

85 Tādējādi apstrīdētajā lēmumā maksātspējas izmaksas tika novērtētas 750 miljardu liru apmērā, lai gan saskaņā ar iepriekš šī sprieduma 8. punktā minēto spriedumu lietā *Alitalia I* tās sasniedza 140 miljardus liru. Šis skaitlis — 750 miljardi liru — nebija strīda priekšmets, tas nebija 1997. gada lēmumā un *Alitalia* to nebija pieņēmusi.

86 Attiecībā uz restrukturizācijas plāna pēdējo versiju — *Alitalia* uzsver, ka, lai ievērotu iepriekš šī sprieduma 8. punktā minēto spriedumu lietā *Alitalia I*, Komisijai bija pienākums, veicot pārrēķinu, lai ņemtu vērā šo plāna versiju, šķirties no līdz tam neapstrīdamās idejas, ka tas uzlabotu darījuma, par ko ir strīds, rentabilitāti un mazinātu tā riskus. *Alitalia* apgalvo, ka tā rezultātā bija jāpalielina iekšējā likme un jāsamazina minimālā likme. Kā uzskata *Alitalia*, Komisija līdz ar to nevarēja nonākt pie secinājuma, ka šīm pēdējām izmaiņām bija “tikai niecīga ietekme” uz iepriekš minētajiem parametriem, un atstāt aprēķinus nemainīgus.

87 Konkrētāk, Komisija neapbrīcināja ietekmi uz riskiem, kas bija restrukturizācijas plāna pēdējām izmaiņām. Arī minimālā likme palika nemainīga. Turklāt Komisija no jauna

neuzsāka posmus, kuru rezultātā tā sākotnēji nonāca pie šīs likmes noteikšanas 30 % apmērā. Tā nemainīja savu vērtējumu par *Alitalia* un *Iberia* attiecīgo situāciju atbilstību un neveica jaunas konsultācijas.

88 Attiecībā uz iekšējo likmi — *Alitalia* norāda, ka apstrīdētā lēmuma 23. apsvērumā esošā likme 26,1 % ir identiska tai, kas tika iegūta aprēķinā, ko Komisija pievienoja atbildei uz repliku lietā T-296/97. Līdz ar to tas tika vienkārši “pārstrādāts” apstrīdētajā lēmumā un netika ņemti vērā visi restrukturizācijas plāna pēdējās versijas elementi.

89 Turklāt Pirmās instances tiesas apsvērumi par pamatojuma neesamību lēmumā *Iberia* piemērotās minimālās likmes attiecināšanai uz *Alitalia* 1997. gada lēmumā apšaubā pašu Komisijas argumentācijas pamatu. Kā uzskata *Alitalia*, Pirmās instances tiesa iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* ne tikai nopēla 1997. gada lēmumu pamatojuma nepietiekamības dēļ. Tā kritizēja pašu salīdzinājumu starp *Alitalia* un *Iberia*. Pirmās instances tiesa norāda reālu pretrunu starp, pirmkārt, Komisijas izdarīto izvēli no jauna piemērot *Alitalia* lēmumā *Iberia* piemēroto minimālo likmi un, otrkārt, Komisijas un tās konsultantu vērtējumu par vismazākajiem riskiem, kas *Alitalia* restrukturizācijas plānam bija atšķirībā no *Iberia* restrukturizācijas plāna. Pirmās instances tiesa līdz ar to nosprieda, ka nebija pamatojuma noteikt *Alitalia* piemērojamo minimālo likmi 30 % apmērā, atsaucoties uz *Iberia* noteikto. Līdz ar to apstrīdētais lēmums netieši ir pretrunā iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajam spriedumam lietā *Alitalia I* tā vietā, lai tam atbilstu, kā to nosaka EKL 233. pants. Izstrādājot jaunu pamatojumu nesamērīgai minimālajai likmei, Komisija radīja arī jaunus attaisnojumus, ko tā iepriekš netika izteikusi administratīvajā procesā un kas Pirmās instances tiesai līdz ar to bija jānoraida.

90 Komisija apgalvo, ka *Alitalia* formulētie iebildumi ir pamatoti uz vāju iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētā sprieduma lietā *Alitalia I* apjoma un seku sapratni, kā arī no EKL 233. panta Komisijai izrietošo pienākumu sapratni. Pirmās instances tiesas lēmums par atcelšanu attiecas tikai uz Komisijas galīgo vērtējumu un nevis uz

pārbaudes procedūru, kuras rezultātā tika pieņemts 1997. gada lēmums. 1997. gada lēmuma nelikumība līdz ar to neskar sagatavojošos aktus tādējādi, ka Komisija varēja un tai pat bija jāatsāk pārbaudes procedūra tieši tajā brīdī, kad radās nelikumība, proti, 1997. gada lēmuma galīgās pieņemšanas brīdī.

- 91 Konkrētāk, Pirmās instances tiesa iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* tikai nopēla pamatojuma kļūdu, nekonstatējot, ka *Alitalia* un *Iberia* situācijas varētu būt līdzīgas. Turklāt lēmums apstrīdētajā lēmumā noteikt 30 % minimālo likmi balstītos uz *Alitalia* attiecīgo situāciju un neizrietētu no vienkāršas atsaucēs uz *Iberia* lietu.
- 92 No apstrīdētā lēmuma 20. apsvēruma izriet, ka maksātnespējas izmaksas tika iekļautas iekšējās likmes aprēķinā. Komisija atgādina, ka ar tās gādību izstrādātajā tabulā lietas T-296/97 ietvaros, ko *Alitalia* pievienojusi savam prasības pieteikumam šajā lietā, šīs izmaksas bija jau iekļautas iekšējās likmes aprēķinā. Komisija paskaidro, ka tā uzskatīja, ka tai bija pilnvaras pieņemt, ka *Alitalia* līgums bija par 750 miljardiem liru saskaņā ar faktu, ka *Alitalia* to neapstrīdēja lietā T-296/97, lai gan to bija darījusi savos rakstveida procesuālajos dokumentos. Komisija pieņem zināšanai, ka tā tas nebija, tomēr apgalvojot, ka šajā lietā šim faktam nav nozīmes, jo tas nekalpo, lai pamatotu apstrīdētajā lēmumā pausto pamatojumu. Komisija turklāt precizē, ka iemesli, kas tai lika noteikt izmaksu summu 750 miljardu liru apmērā, ir apstrīdētā lēmuma 20. apsvērumā un tika prezentēti tās konsultantu 1997. gada 21. februāra un 18. jūnija ziņojumā, ko *Alitalia* ir pievienojusi prasības pieteikuma pielikumā.
- 93 Komisija apliecina, ka tā ir veikusi iekšējās likmes un minimālās likmes atkārtotu pārbaudi atbilstoši restrukturizācijas plāna pēdējā versijā veiktajām izmaiņām. Tā norāda, ka iekšējā likme, kas 1997. gada lēmumā sasniedz 20 %, apstrīdētajā lēmumā

tika noteikta 26,1 % apmērā pēc tam, kad tās aprēķinā tika iekļautas maksātspējas izmaksas. Apstrīdētā lēmuma 19.–23. apsvērumā Komisija precizēja atbilstošos aprēķina elementus.

⁹⁴ Komisija turklāt uzsver, ka minimālās likmes noteikšana it īpaši ir atkarīga no subjektīviem faktiem — tādiem kā ieguldītāja attieksme pret risku — tādējādi, ka jebkādām jaunām pēc tam veiktām konsultācijām traucēja zināšanas par nozares attīstību kopumā un konkrēti attiecīgā uzņēmuma attīstību. Komisijas konsultanti tomēr ņēma vērā restrukturizācijas plāna pēdējā versijā veiktās izmaiņas un noteica, ka to ekonomiskās un finanšu sekas nebija tādas, kas grozītu minimālo likmi, kas sākotnēji tika noteikta 30 % apmērā.

⁹⁵ Komisija vēlreiz atgādina, ka minimālās likmes noteikšana, ko prasa privāts ieguldītājs, paredz paredzējumu un nevis *a posteriori* novērtējumu. No tā izriet, ka 1997. gada rezultāti nav jāņem vērā.

⁹⁶ Katrā ziņā Komisija apgalvo, ka, pat ja atceltajā aktā būtu kļūda pēc būtības, ir iespējams pamatot jaunu lēmumu uz iepriekš veiktas pārbaudes, ja novērtējamie fakti ir precīzi tie paši, kas jau ir pārbaudīti sākotnējā lēmumā. Tā šajā sakarā apgalvo, ka 2001. gadā bija nereāli veikt jaunu institucionālo ieguldītāju pārbaudi, lai ar atpakaļejošu datumu noteiktu minimālo likmi, ko tie uzskatītu par pienācīgu, ja tie lemtu 1997. gadā saskaņā ar restrukturizācijas plāna izmaiņām.

2. Pirmās instances tiesas vērtējums

- 97 Piemērojot EKL 233. pantu, iestādei, kura izdevusi atcelto aktu, ir jāveic pasākumi atceļošā sprieduma izpildei.
- 98 Lai panāktu atbilstību atceļošam spriedumam un to pilnībā izpildītu, iestādēm ir jāievēro ne tikai sprieduma rezolutīvā daļa, bet arī motīvi, kas pie tā noveda un kas veido nepieciešamo atbalstu, tādējādi, ka tie ir nepieciešami, lai noteiktu rezolutīvajā daļā nolemtā precīzu saturu. Tie ir motīvi, kas, pirmkārt, identificē konkrētus par nelikumīgiem uzskatītus noteikumus un, otrkārt, parāda skaidrus iemeslus rezolutīvajā daļā konstatētajai nelikumībai, kas attiecīgajām iestādēm jāņem vērā, aizstājot atcelto aktu (Tiesas 1988. gada 26. aprīļa spriedums apvienotajās lietās 97/86, 99/86, 193/86 un 215/86 *Asteris u.c./Komisija, Recueil*, 2181. lpp., 27. punkts).
- 99 Procedūra, kuras mērķis ir aizstāt šādu aktu, var atsākties tieši tajā brīdī, kurā radās nelikumība (skat. Tiesas 2000. gada 3. oktobra spriedumu lietā C-458/98 P *Industrie des poudres sphériques/Padome, Recueil*, I-8147. lpp., 82. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 100 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Kopienu akta atcelšana var neietekmēt sagatavojošos aktus (Tiesas 1998. gada 12. novembra spriedums lietā C-415/96 Spānija/Komisija, *Recueil*, I-6993. lpp., 32. punkts; šajā sakarā skat. arī Tiesas 1990. gada 13. novembra spriedumu lietā C-331/88 *Fedesa u.c., Recueil*, I-4023. lpp., 34. punkts). Akta atcelšana, kas izbeidz administratīvo procesu ar dažādiem posmiem, ne vienmēr rada visas procedūras pirms apstrīdētā akta atcelšanas anulēšanu neatkarīgi no atceļošā

sprieduma motīviem, kas saistīti ar lietas būtību vai procesu (skat. Pirmās instances tiesas 1998. gada 15. oktobra spriedumu lietā T-2/95 *Industrie des poudres sphériques/Padome, Recueil*, II-3939. lpp., 91. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 101 Ja, neraugoties uz izmeklēšanas aktiem, kas ļauj pilnībā izvērtēt atbalsta saderīgumu, Komisijas veiktā analīze izrādās nepilnīga un izraisa arī lēmuma nelikumību, procedūra, kuras mērķis ir aizstāt šo lēmumu, var atsākties no šī brīža, veicot jaunu izmeklēšanas aktu analīzi (šajā sakarā skat. iepriekš šī sprieduma 100. punktā minēto spriedumu lietā Spānija/Komisija, 34. punkts).
- 102 Tieši saskaņā ar šiem judikatūrā izklāstītajiem principiem ir jāpārbauda iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētā sprieduma lietā *Alitalia I* rezolutīvā daļa, kurā ir lēmums par atcelšanu, vai Komisija apstrīdētajā lēmumā ir veikusi sprieduma izpildes pasākumus, un šajā sakarā it īpaši jāpārbauda, vai šī sprieduma motīvi liek, vai neliek Komisijai atsākt procedūru *ab initio*.
- 103 Šajā sakarā vispirms ir jāuzsver, ka, pretēji tam, ko apgalvo *Alitalia*, judikatūra nepakārto iespēju neatsākt visu procedūru pirms akta, ko aizstāj ar citu aktu, nosacījumam, ka aizstājamajam aktam būtu jābūt atceltam procesuālu kļūdu dēļ (iepriekš šī sprieduma 100. punktā minētais 1998. gada 15. oktobra spriedums lietā *Industrie des poudres sphériques/Padome*, 91. punkts).
- 104 Iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* Pirmās instances tiesa tieši uzsvēra, ka “metode, ko Komisija izmantoja [1997. gada] lēmumā, pati par sevi nav kritizējama” (99. punkts). Pirmās instances tiesa tomēr atcēla 1997. gada lēmumu, motivējot ar to, ka tajā nebija “pamatots, kādēļ tā *IRI* ieguldījumam piemēroja to pašu likmi, kas tika noteikta lēmumā *Iberia*” (137. punkts). Turklāt tā atcēla 1997. gada lēmumu, motivējot, ka Komisija bija pieļāvusi divas acīmredzamas kļūdas vērtējumā, uzskatot, pirmkārt, “pamatojoties uz [1997. gada] lēmumā norādītajiem motīviem, ka maksātnespējas izmaksas saistībā ar *Cofiri* [kas ir *IRI* grupas sabiedrība] piešķirtajiem

aizdevumiem būtu jāzslēdz no iekšējās likmes aprēķina” (150. punkts) un, otrkārt, “ka 1997. gada jūnijā veiktajām izmaiņām restrukturizācijas plānā, kas, kā tā pati atzīst, vēl samazina šim plānam raksturīgos riskus un uzlabo uzņēmuma rentabilitāti, nebija nekādas ietekmes uz minimālās likmes aprēķinu un līdz ar to uz to, vai *IRI* atbilda privāta ieguldītāja kritērijam” (169. punkts).

105 Ir jāpārbauda motīvi, kas noveda Pirmās instances tiesu pie šiem secinājumiem spriedumā lietā *Alitalia I*.

106 Attiecībā, pirmkārt, uz pamatojuma neesamību, nosakot minimālo likmi, ir jānorāda, ka pirms šī prasītājas norādītā pamata pārbaudes Pirmās instances tiesa aplūkoja un noraidīja prasītājas iebildumus saistībā ar faktiem, uz kuriem Komisija un tās konsultanti pamatojās, lai noteiktu minimālo likmi. Konkrētāk, Pirmās instances tiesa uzsvēra, ka “neviens fakts nerada šaubas, ka ekspertiem, ar kuriem konsultējās [Komisijas konsultanti], nebija vajadzīgā informācija minimālās likmes novērtēšanā šajā lietā” (121. punkts).

107 Pārbaudot pamatojuma neesamību, pēc tam, kad bija atgādinājusi apsvērumus, kuru rezultātā Komisija lēmumā *Iberia* noteica minimālo likmi 30 % līmenī (128. punkts), Pirmās instances tiesa uzsvēra, ka prasītāja visā administratīvā procesa garumā apgalvojusi, ka tās situācija nav salīdzināma ar *Iberia* situāciju, tostarp uzstājot uz faktu, ka neskaidrie fakti, kas raksturīgi lietai *Iberia*, šajā gadījumā izpaliek (131. punkts). Pirmās instances tiesa tomēr konstatēja, ka “Komisija [1997. gada] lēmumā nepaskaidroja, kāpēc tā uzskatīja par vajadzīgu *IRI* ieguldījumam piemērot to pašu 30 % likmi, kas tika noteikta lietā *Iberia*, lai gan [1997. gada] lēmumā izdarītie secinājumi ļauj tostarp domāt, ka vairāki riska faktori, kuru rezultātā lēmumā lietā

Komisija noteica minimālo likmi “ļoti augstā un pārākā par tirgū konstatētajām likmēm” līmenī, *Alitalia* gadījumā nebija vai bija necīgi” (136. punkts). Pirmās instances tiesa secināja, ka 1997. gada lēmumam trūkst pamatojuma.

108 No šī pirmā atcelšanas motīva pārbaudes izriet, ka tā neapšaubā procedūru, kura noveda pie minimālās likmes noteikšanas 30 % līmenī. Pretēji tam, ko apgalvo *Alitalia*, Pirmās instances tiesa turklāt nekonstatēja ne to, ka minimālo likmi nevarēja noteikt 30 % līmenī, ne salīdzinājuma starp *Alitalia* un *Iberia* nederīgumu. No tā izriet, ka šis pirmais motīvs Pirmās instances tiesai atcelt 1997. gada lēmumu neradīja šķēršļus akta labošanai, pamatojoties uz pieejamajiem faktiem, sniedzot detalizētāku pamatojumu.

109 Apstrīdētajā lēmumā pēc garas iemeslu, kuri ir *Alitalia* situācijas pamatā, kas pamatoja minimālās likmes noteikšanu 30 % līmenī, aprakstīšanas 25.–29. apsvērumā un konstatējusi 30. apsvērumā, ka šī likme bija tāda pati kā tā, ko Komisija piemēroja lietā *Iberia*, Komisija izklāsta, kādēļ tā “uzskata, ka riski, ko rada kapitāla iepludināšana *Alitalia* 1997. gada jūlijā, ir vismaz tikpat būtiski kā kapitāla iepludināšanas *Iberia* 1996. gada janvārī radītie”. Komisija veic salīdzinājumu apstrīdētā lēmuma 31. apsvērumā.

110 Šajā sakarā attiecībā uz abu uzņēmumu sociālo situāciju, uz ko Pirmās instances tiesa norāda iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I*, Komisija vēl secina, ka tā “ieguldītāja acīs varētu ļoti tuva”. Tā uzsver, ka “nešaubīgi redzams tas, ka sociālie partneri (vadība un darbinieki) abās lietās zināmā mērā uzņēmas plāna ietvaros pieņemt produktivitātes pieaugumu un ražošanas izmaksu samazinājumu, bet, ka tie tomēr ņem vērā sociālās problēmas, kas iezīmēja abu lidsabiedrību dzīvi gados pirms kapitāla iepludināšanas, kā arī nepieciešamību, ar ko tām kopā jātiek galā, mainīt

valsts uzņēmuma, kas ilgi bijis monopola stāvoklī, kultūru un pielāgot to jaunajiem tirgus apstākļiem” (apstridētā lēmuma 31. apsvērumš).

- 111 Attiecībā turklāt uz *Alitalia* restrukturizācijas plāna reālistisko raksturu salīdzinājumā ar neskaidrību, kas bija raksturīga *Iberia* rekapitalizācijai, atšķirība, uz ko arī norādīja Pirmās instances tiesa iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I*, Komisija apstridētā lēmuma 31. apsvērumā turklāt norāda, ka “riskus, kas raksturīgi *Iberia*, ieguldītāja acīs lielā daļā atsvēr divkārtā neskaidrība, ar ko saskaras *Alitalia* attiecībā uz tās attīstību Malpensā [*Malpensa*], kas ir plāna būtiska daļa, un uz Itālijas civilās aviācijas iekšējā tirgus liberalizācijas iedarbību”. Tā šajā sakarā atgādina, ka “Spānijas civilās aviācijas iekšējais tirgus tika liberalizēts vairākus gadus pirms Itālijas iekšējā tirgus un ka 1996. gadā jau [bija iespējams] noteikt šīs liberalizācijas ietekmi uz *Iberia*, kamēr Itālijas iekšējā tirgus atvēršanas ietekme uz *Alitalia* 1997. gadā bija ļoti neskaidra”. Komisija piebilst, ka “*Iberia* bija privileģēta vieta tirgū starp Eiropu un Latīņameriku un ka *Alitalia* tai pat nelīdzinās”.
- 112 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, ir jāuzskata, ka Komisija, šajā sakarā pamatojot apstridēto lēmumu, ievēro EKL 233. pantu.
- 113 Attiecībā uz, otrkārt, divām acīmredzamām kļūdām vērtējumā Pirmās instances tiesa iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* vispirms konstatēja, “ka [1997. gada] lēmumā Komisija apstiprināja, ka iekšējās likmes aprēķina mērķiem tā izslēdza maksātspējas izmaksas” (142. punkts). Tad tā izklāsta motīvus, kas noveda Komisiju pie šīs izslēgšanas (144. punkts), pirms to noraidīšanas un piebildes, ka Komisijas pamatojums par maksātspējas izmaksām bija apļveidīgs (146.–149. punkts). Pirmās instances tiesa no tā secināja, ka “Komisija pieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatot, pamatojoties uz 1997. gada lēmumā norādītajiem motīviem, ka maksātspējas izmaksas saistībā ar *Cofiri* izsniegtajiem aizdevumiem ir jāizslēdz no iekšējās likmes aprēķina” (150. punkts). Pirmās instances tiesa pēc tam noraidīja

prasītājas argumentu par iespējami kļūdainu iekšējās likmes aprēķinu tādēļ, ka Komisija piespieda to uzņemt izmaksas par tās 700 darbinieku priekšlaikus pensionēšanos (152.–156. punkts).

- 114 Ir jākonstatē, ka, neapšaubot pārbaudes procedūru, ne tās laikā apkopoto pamatdatu precizitāti, it īpaši maksātnespējas izmaksas, Pirmās instances tiesa iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* nosodīja šo maksātnespējas izmaksu neņemšanu vērā iekšējās likmes aprēķinā.
- 115 Šo izdarīto kļūdu pieejamās informācijas savākšanā un galīgajā apstrādē varēja izlabot, iekļaujot šīs izmaksas iekšējās likmes aprēķinā. Līdz ar to Komisija pamatoti izklāsta apstrīdētā lēmuma 20. apsvērumā, ka šajā lietā šāda iekļaušana jāveic.
- 116 Komisija nosaka maksātnespējas izmaksas kopumā 750 miljardu liru apmērā, summa, kas *Alitalia* nebūtu jāapgalvo esam atklājušai apstrīdētajā lēmumā bez iespējas to apstrīdēt. Saskaņā ar 1997. gada 21. februāra ziņojumu (ko *Alitalia* pievienojusi prasības pieteikumam un ko Pirmās instances tiesa uzskatīja par 1997. gada lēmuma pamatojuma sastāvdaļu) Komisijas konsultanti apliecina, pabeidzot maksātnespējas izmaksu analīzi, ka to summai nebūtu jāpārsniedz 750 miljardi liru *Alitalia* piedāvāto 1140 miljardu liru vietā.
- 117 Šajā sakarā ir jākonstatē, kā to turklāt atzīst *Alitalia*, ka Pirmās instances tiesa iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* nesprieda par šīs summas — 750 miljardi liru — atbilstību. Tā līdz ar to negalvoja par *Alitalia* apgalvotajiem 1140 miljardiem liru pirmās prasības pamatojumam (138. punkts). Līdz ar to no

iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētā sprieduma lietā *Alitalia I* nevar secināt, ka, lai atbilstu šiem motīviem, Komisijai būtu jāņem vērā maksātspējas izmaksas tāda vai citāda summa.

118 Turklāt apgalvojums apstrīdētā lēmuma 20. apsvērumā, ka *Alitalia* pieņēma skaitli 750 miljardi liru, tika svītrotā no apstrīdētā lēmuma ar kļūdu labojumu (skat. šī sprieduma 22. punktu).

119 Turklāt ir jānorāda, ka iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* (150. punkts) Pirmās instances tiesa izsecināja acīmredzamu kļūdu vērtējumā, “pamatojoties uz [1997. gada] lēmumā norādītajiem motīviem”. Citiem vārdiem sakot, Pirmās instances tiesa neizslēdza, ka Komisija varēja norādīt atbilstošākus motīvus.

120 Pirmās instances tiesa turklāt atgādināja, ka “tiesvedībā par atcelšanu tai nav [...] jāpārvērtē ieguldījuma iekšējā likme un jānovērtē, vai šī likme gadījumā, ja šīs maksātspējas izmaksas būtu bijušas jāiekļauj tās aprēķinā, paliktu zemāka par minimālo likmi” (151. punkts). Tādējādi Pirmās instances tiesa neizslēdza, ka iekšējā likme paliek zemāka par minimālo likmi.

121 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisija apstrīdētajā lēmumā ievēro EKL 233. pantu, iekļaujot maksātspējas izmaksas iekšējās likmes aprēķinā, neatkārtojot procedūru *ab initio*.

122 Visbeidzot, attiecībā uz 1997. gada jūnijā veikto pēdējo izmaiņu restrukturizācijas plānā ņemšanu vērā — Pirmās instances tiesa iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* vispirms pārbaudīja notikumu hronoloģiju (158.–161. punkts). Pēc tam tā izklāstīja Komisijas argumentus, ka pēdējām restrukturizācijas plānā veiktajām izmaiņām nevarēja būt izšķiroša ietekme (163. punkts). Šis arguments ir jānoraida, pamatojot ar to, ka tas attiecas uz notikumiem pēc [1997. gada] lēmuma pieņemšanas (164. punkts). Visbeidzot Pirmās instances tiesa izklāsta, kā to apraksta

Komisija, ka minimālā likme bija tieši proporcionāla ieguldījumam piemītošajam riskam un, kā uzskata Komisija, ka iekšējā likme norādīja darījuma pamatrentabilitāti. Pirmās instances tiesa līdz ar to piebilst, ka “Komisija pati [1997. gada] lēmumā bija konstatējusi, ka pēdējie restrukturizācijas plānā 1997. gada jūnijā veiktie uzlabojumi vēl vairāk samazina restrukturizācijas plānam raksturīgos riskus un vēl vairāk palielina kapitāla iepludināšanas rentabilitāti”. Tā uzsvēra, ka, “šķiet, līdz ar to šīs pēdējās izmaiņas palielināja iekšējo likmi (palielinātā rentabilitāte) un samazināja minimālo likmi (samazinātie riski)” (167. punkts). Šajos apstākļos Pirmās instances tiesa uzskatīja, ka, lai pareizi konstatētu, vai *IRI* ieguldījums atbilst privāta ieguldītāja kritērijam, Komisijai bija jāpārvērtē minimālā likme un iekšējā likme, pamatojoties uz restrukturizācijas plāna pēdējo versiju (168. punkts). Pirmās instances tiesa no tā secināja, ka “Komisija bija pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatot, ka 1997. gada jūnijā restrukturizācijas plānā veiktās izmaiņas, kas, pēc tās pašas domām, vēl vairāk samazina plānam raksturīgos riskus un uzlabo uzņēmuma rentabilitāti, nebija ietekmes uz minimālās likmes un iekšējās likmes aprēķinu un līdz ar to vērtējumu, vai *IRI* ieguldījums atbilda privāta ieguldītāja kritērijam” (169. punkts).

- ¹²³ No iepriekš minētā izriet, ka iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* noslēguma posmā, pieņemot lēmumu, pēc pēdējiem uzlabojumiem restrukturizācijas plānā tika izdarīta Pirmās instances tiesas konstatētā kļūda vērtējumā. Pirmās instances tiesa neapšaubā pārbaudes procedūru, it īpaši attiecībā uz atbilstošo datu par šiem pēdējiem uzlabojumiem savākšanu un pārzināšanu. Tā turklāt nespriež par Komisijas konsultantu iepriekšējos ziņojumos aprēķināto minimālo likmi, ne arī par iekšējo likmi. Pretēji tam, ko apgalvo *Alitalia*, Pirmās instances tiesa nesniedz norādes, kādām šīm likmēm bija jābūt. Tieši pretēji, tā apstiprina, ka tiesvedībā par tiesību akta atcelšanu Pirmās instances tiesai nav pienākuma “pārvērtēt minimālo likmi un iekšējo likmi ieguldījumam un spriest par to, vai privāts ieguldītājs būtu nonācis pie ieguldījuma, ko *IRI* piedāvāja veikt [1997. gada] lēmuma pieņemšanas brīdī” (170. punkts).

- 124 Ar iepriekš šī sprieduma 8. punktā minēto spriedumu lietā *Alitalia I* Komisijai uzliktais pienākums attiecas uz restrukturizācijas plāna pēdējās versijas ņemšanu vērā minimālās likmes un iekšējās likmes aprēķinā. Līdz ar to ir jāpārbauda, vai Komisija to izpildīja.
- 125 Attiecībā uz minimālās likmes noteikšanu no apstrīdētā lēmuma 27. apsvēruma izriet, ka Komisija šajā sakarā ņēma vērā izmaiņas plānā attiecībā uz to, ka *Alitalia* uzņēmas priekšlaikus pensionēšanas programmas izmaksas, personāla štata samazināšanas paātrināšanu dēļ ātrākas *Alitalia* personāla pārejas uz *Alitalia Team*, kapitāla iepludinājuma samazinājumu no 2800 uz 2750 miljardiem liru, kā arī *Alitalia* dalības atsavināšanu Ungārijas sabiedrībā *Malév* un sešās Itālijas reģionālajās lidostās.
- 126 Komisija arī pārvērta skaitļos šo izmaiņu ietekmi tajā pašā apstrīdētā lēmuma 27. apsvērumā.
- 127 Apstrīdētā lēmuma 25.–28. apsvērumā Komisija tomēr atsaucās uz virkni apstākļu, kas, kā uzskata Komisija, palielināja darījuma riskus un līdz ar to neitralizēja attiecīgo izmaiņu iedarbību.
- 128 Attiecībā uz iekšējās likmes noteikšanu — *Alitalia* netieši norāda, ka apstrīdētā lēmuma 23. apsvērumā esošā likme 26,1 % nav nekas vairāk kā Komisijas iepriekš jau noteiktas likmes atkārtošana. Tā līdz ar to nepārvērtēja šo likmi, pārļausot restrukturizācijas plāna pēdējo versiju, kā to tādējādi prasa iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētais spriedums lietā *Alitalia I*.

- 129 Ir jānorāda, ka Komisija 1997. gada lēmumā iekšējo likmi noteica tuvu 20 % (VII punkts, astotā daļa). Likme 26,1 % nav līdz ar to likmes, kas ņemta vērā pirmajā procesā, ko noslēdza iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētais spriedums lietā *Alitalia I*, atkārtojums.
- 130 No iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētā sprieduma lietā *Alitalia I* izriet, ka Komisija apgalvoja “atbildē uz repliku, ka likme, kas aprēķināta, pamatojoties uz plāna pēdējo versiju, [sasniedza] maksimums 26,1 % līmeni, ietvēra maksātnespējas izmaksas” (163. punkts). Šim procesuālajam dokumentam tika pievienota tabula. Pirmās instances tiesa neņēma vērā šos procentus viena vienīgā iemesla dēļ, ka saskaņā ar judikatūru, “lai novērtētu apstrīdētā lēmuma likumību, Pirmās instances tiesa ņem vērā tikai tos faktus, kas Komisijai bija brīdī, kad tā pieņēma apstrīdēto lēmumu”, un ka “visi Komisijas argumenti saistībā ar notikumiem, kas radās pēc [1997. gada] lēmuma pieņemšanas, līdz ar to ir jānoraida” (164. punkts).
- 131 No tā izriet, ka Komisija atbildes uz repliku lietā T-296/97 posmā jau bija pārrēķinājusi šo likmi, pamatojoties uz plāna pēdējo versiju, pārvēršot to skaitli 26,1 %, bet, ka Pirmās instances tiesa bez pārbaudes noraidīja iespēju ņemt to vērā, jo 1997. gada lēmumā tās nav. No iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētā sprieduma lietā *Alitalia I* nebūtu jāsecina, ka šajā likmē 26,1 % neņēma vērā restrukturizācijas plāna pēdējo versiju.
- 132 Līdz ar to nekas Komisijai neliedz šajā sakarā atsaukties uz tabulu, kas izstrādāta ar tās pūliņiem iepriekšējās prasības ietvaros lietā T-296/97, un *Alitalia* atkārtot to sava prasības pieteikuma pielikumā šajā lietā. Komisija līdz ar to nosprieda par derīgu vērsties pie konsultantiem, ar ko tā bija konsultējusies pirms 1997. gada lēmuma pieņemšanas, lūdzot tiem tostarp veikt “produktivitātes iekšējās likmes aprēķinu kapitāla iepludināšanai un prasītās minimālās likmes novērtējumu, ņemot vērā pamatojumu spriedumā lietā [*Alitalia I*, iepriekš minēts šī sprieduma 8. punktā]” (apstrīdētā lēmuma 10. apsvērum).

- 133 Savā 2001. gada 1. jūnija ziņojumā, kas pievienots aizstāvības rakstam pielikumā, Komisijas konsultanti izklāsta, ka [skaidras naudas] plūsma, kas paredzēta atbildes uz repliku saistībā ar lietu T-296/97 pielikumā, atbilst tai, ko *Alitalia* iesniedza plānā pēdējā 1997. gada jūnija versijā, izņemot sabiedrības beigu vērtību 2000. gada beigās, ar sabiedrības pieauguma likmi pēc šī gada saistīto iemeslu dēļ un atšķirīgai vērtībai, kas piešķirta 2000. gada “normalizētai” skaidras naudas plūsmai. Turklāt negatīva naudas plūsma, kas izriet no kapitāla pieauguma, kas paredzēts 1997. gada jūnijam (1000 miljardi liru), 1998. gada martam (500 miljardi liru) un 1999. gada martam (250 miljardi liru), tika aktualizēta, izmantojot bezriskā likmi (*risk free rate*). Turklāt attiecībā uz *IRI* dalību tika paredzēti divi scenāriji, proti, 79 vai 86 %.
- 134 Apstrīdētā lēmuma 19.–23. apsvērumā Komisija vienlīdz norāda, kā tā nonāca pie iekšējās likmes 25,2 vai 26,1 % saskaņā ar izdarīto pieņēmumu. Tā tostarp 22. apsvērumā precizē veidu *Alitalia* vērtības noteikšanai 2000. gada beigās.
- 135 No tā izriet, ka ne Komisijas konsultanti, ne Komisija nepiekrīt uzrādīt savus iepriekšējos aprēķinus.
- 136 Turklāt no 2001. gada 1. jūnija ziņojuma izriet, ka Komisijas konsultanti bija ņēmuši vērā kapitāla pieauguma samazinājumu, pārējās dalības atsavināšanu, *Alitalia* restruktūrizācijas paātrināšanos un to, ka *Alitalia* uzņēmās priekšlaikus pensionēšanās sistēmas izmaksas. Tie pārvērsa skaitļos jauno pieņēmumu iedarbību uz plāna galvenajiem ekonomikas datiem.
- 137 Pārējā daļā Komisija nevarēja ņemt vērā faktus, kuru tai nebija 1997. gada lēmuma pieņemšanas laikā (šajā sakarā skat. Tiesas 2002. gada 16. maija spriedumu lietā C-482/99 Francija/Komisija, *Recueil*, I-4397. lpp., 71. punkts). Tai līdz ar to nebija

jāņem vērā plāna ieviešanas laikposms starplaikā starp 1997. gada lēmumu un apstrīdēto lēmumu.

138 Noslēgumā, attiecībā uz pēdējo 1997. gada lēmuma atcelšanas pamatojumu iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* Komisija arī ievēro EKL 233. pantu.

139 Piemērojot šī sprieduma 98.–101. un 137. punktā minēto judikatūru, novērtējamie fakti ir tie paši, kas 1997. gada lēmumā pārbaudītie, un, tā kā Pirmās instances tiesa nenopēla pārbaudes procedūru, Komisija varēja to atsākt šajā posmā, kur Pirmās instances tiesa konstatēja pamatojuma neesamību un kļūdas vērtējumā. Lai izpildītu EKL 233. pantu un ievērotu iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētā sprieduma lietā *Alitalia I* rezolutīvo daļu un pamatojumu, tai pietiek tikai motivēt tās pašas minimālās likmes izvēli kā lēmumā *Iberia*, iekļaut maksātnespējas izmaksas iekšējās likmes aprēķinā un ņemt vērā restrukturizācijas plāna pēdējo versiju minimālās likmes un iekšējās likmes aprēķinam.

140 Neviens no *Alitalia* izvirzītajiem argumentiem neapšaubā šo secinājumu.

141 Attiecībā, vispirms, uz argumentu, ka Komisijai bija atkārtoti jāuzsāk formālā izmeklēšanas procedūra, tā kā tai nebija pilnībā nepretrunīga informācija, ir jāuzsver, ka Komisija uzsāka EKL 88. panta 2. punktā paredzēto formālo izmeklēšanas procedūru 1996. gada 9. oktobrī un ka šī procedūra noslēdzās ar 1997. gada lēmumu.

142 Tā kā 1997. gada lēmumu atcēla Pirmās instances tiesa, šāda akta aizstāšanas procedūra varēja arī atsākties precīzi tajā brīdī, kad bija radusies nelikumība. Komisijai pēc tam, kad Pirmās instances tiesa bija atcēlusi 1997. gada lēmumu, nebija pienākuma atsākt

procedūru pirms brīža, kad notika sodītā nelikumība (skat. šī sprieduma 99. punktu). Šajā lietā Pirmās instances tiesas sodītās nelikumības nesniedzas līdz procedūras sākumam.

¹⁴³ Turklāt attiecībā uz apgalvoto vajadzību pēc izmaiņu veikšanas restrukturizācijas plānā ar 1997. gada 26. jūnija versiju publicēt *Oficiālajā Vēstnesī* jaunu paziņojumu un atsākt mutvārdu procedūru, lai no jauna konsultētos ar finanšu ieguldītājiem un ekspertiem, ir jānorāda, ka neviens noteikums Padomes 1999. gada 22. marta Regulā (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus [EKL 88.] panta piemērošanai (OV L 83, 1. lpp.), neparedz procedūras atkārtotu uzsākšanu, ja formālās pārbaudes laikā sākotnējā projektā ir veiktas izmaiņas un ja vienlaikus šādas izmaiņas ir paredzētas Regulas Nr. 659/1999 7. panta 2. un 3. punktā.

¹⁴⁴ Turklāt no iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētā sprieduma lietā *Alitalia I*, it īpaši no 123., 133., 143. un 163.–167. punkta izriet, ka Pirmās instances tiesa pārmeta Komisijai, ka tā netika pamatojusi vai ņēmusi vērā tās rīcībā esošos un tai zināmos faktus. Ja tai ir nepieciešamie fakti Pirmās instances tiesas prasītai jaunai analīzei un it īpaši par pēdējiem uzlabojumiem, kas veikti restrukturizācijas plānā 1997. gada jūnijā (167. punkts), Komisijai nebija pienākuma sākt no sākuma lietas izmeklēšanu, ne pat to papildināt ar jaunu konsultēšanos ar ieguldītājiem un ekspertiem vai ar jaunu tehnisko ekspertīzi.

¹⁴⁵ Šajā sakarā, pretēji tam, ko uzskata *Alitalia*, no dokumenta, ko Komisija uzrādīja pēc Pirmās instances tiesas pieprasījuma un kurā ir definēts tās konsultantiem uzticētais uzdevums pēc 1997. gada lēmuma atcelšanas, izriet, ka tā tiem neuzdeva iegūt jaunu informāciju, bet pilnveidot un atjaunot to iepriekšējo ziņojumu, iekļaujot maksātne-spējas izmaksas iekšējās likmes aprēķinā un ņemot vērā plānā veikto izmaiņu 1997. gada jūnija versijā iespējamās sekas iekšējās likmes un minimālās likmes

aprēķinā. Komisijas konsultantiem uzticētajā uzdevumu aprakstā ir arī precizēts, ka tie jau bija paveikuši lielāko daļu darba, kad deva savu ieguldījumu Komisijas 1999. gada 13. jūlijā iesniegtās atbildes uz repliku lietā T-296/97 sagatavošanā.

- ¹⁴⁶ Turklāt būtu katrā ziņā pretēji judikatūrai likt Komisijai atkārtoti sākt procedūru, lai noskaidrotu faktus pēc 1997. gada lēmuma pieņemšanas. Lai noskaidrotu, vai valsts ir rīkojusies kā informēts ieguldītājs tirgus ekonomikā, ir jāpārceļas uz to laiku, kad tika noteikti finanšu atbalsta noteikumi, lai novērtētu valsts rīcības ekonomisko racionalitāti un līdz ar to atturētos no jebkāda vērtējuma, kas pamatots uz vēlāku situāciju (skat. šī sprieduma 137. punktu).
- ¹⁴⁷ No tā izriet, ka pirmā pamata pirmā daļa par esošām procesuālām kļūdām un trešais pamats par apstrīdētā lēmuma neatbilstību iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajam spriedumam lietā *Alitalia I* nav pamatots.

C — Par pamatu — pienākuma pieņemt lēmumu divu mēnešu laikā, kas paredzēts Regulas Nr. 659/1999 4. panta 5. punktā, pārkāpumu

1. Lietas dalībnieku argumenti

- ¹⁴⁸ Pirmā pamata otrajā daļā *Alitalia* uzsver, ka pēc [tiesību akta] atcelšanas iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* Komisijai bija divi mēneši lēmuma pieņemšanai, piemērojot Regulas Nr. 659/1999 4. panta 5. punktu. Komisija esot šo pienākumu pārkāpusi.

- 149 *Alitalia* piebilst, ka tiesiskās drošības princips ir pārkāpts, ka iestādei ir ļauts brīvi izvēlēties termiņu sprieduma, kas atceļ pieņemtu lēmumu valsts atbalsta jomā, izpildei. Vēl jo vairāk ir tiesa, ka, tā kā Komisija neizmantoja tiesības iesniegt apelācijas sūdzību Tiesā par iepriekš šī sprieduma 8. punktā minēto spriedumu lietā *Alitalia I*, iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētais spriedums lietā *Alitalia I* kļuva par iztiesātu strīdu, kādēļ *Alitalia* varēja uzskatīt, ka tās juridiskā situācija bija pilnībā skaidra.
- 150 Komisijas bezdarbība starp iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētā sprieduma lietā *Alitalia I* paziņošanu un apstrīdētā lēmuma pieņemšanu turklāt radīja netieši izteiktu lēmumu par apstrīdēta atbalsta saderīgumu saskaņā ar Regulas Nr. 659/1999 4. panta 6. punktu.
- 151 Replikā *Alitalia* piebilst, ka, pat ja pieņemtu, ka Komisijai nebija pienākuma no jauna uzsākt formālās pārbaudes procedūru par darījumu, par ko ir strīds, un līdz ar to ir piemērojams Regulas Nr. 659/1999 7. panta 6. punkts, procesa kopējais ilgums visādā ziņā bija pārmērīgs. Komisijai vajadzēja 29 mēnešus, skaitot no atbalsta projekta paziņošanas, lai šajā lietā nonāktu pie galīga lēmuma. Nedaudz vairāk kā septiņi mēneši arī pagāja starp iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētā sprieduma lietā *Alitalia I* paziņošanu un apstrīdētā lēmuma pieņemšanu. Šāds termiņš ir nesaprātīgs, jo Komisijai bija tikai jāaprobežojas ar pārbaudes procedūras rezultātu pārbaudi un tā bija neaktīva pirmos četrus mēnešus.
- 152 Kā uzskata Komisija, pieņēmums, uz kura balstīta pirmā pamata otrā daļa, ir acīmredzami kļūdaini. Iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētais spriedums lietā *Alitalia I* neatveda procedūru sākotnējā posmā, bet gan pie formālās izmeklēšanas procedūras nobeiguma. No tā izriet, ka Komisija bija pakļauta nevis divu mēnešu obligātajam termiņam, kas paredzēts Regulas Nr. 659/1999 4. panta 5. punktā, bet 7. panta 6. punktā paredzētajam nepārtrauktam 18 mēnešu termiņam. Šajā gadījumā kopējais termiņš, kas bija nedaudz vairāk nekā 16 mēneši, kas bija vajadzīgi apstrīdētā lēmuma pieņemšanai, bija īsāks par minēto termiņu.

153 Turklāt judikatūra iestādei, kuras akts ir atcelts, piešķir saprātīgu termiņu atceļošā sprieduma izpildei. Termiņš, kas šajā lietā bija Komisijai, līdz ar to nebūtu automātiski jāizsecina no Regulas Nr. 659/1999 7. panta 6. punkta. Tieši pretēji, ir jāņem vērā jauna lēmuma pieņemšanai vajadzīgo pasākumu raksturs un nozīme.

154 Kā uzskata Komisija, *Alitalia* replikā norādītais arguments par “saprātīga termiņa” pārsniegšanu ir jauns pamats. Tā kā tas ir norādīts novēloti, tas ir nepieņemams un turklāt tam nav pamatojuma.

2. *Pirmās instances tiesas vērtējums*

155 Kapienu iestādes pienākums izpildīt Kapienu tiesas atceļošā spriedumu izriet no EKL 233. panta. Tiesa tika atzinusi, ka šai izpildei vajadzīgs zināms skaits administratīvo pasākumu un parasti to nevar veikt uzreiz, un ka iestādei ir saprātīgs termiņš, lai panāktu atbilstību spriedumam, ar kuru atceļ kādu no tās lēmumiem. Jautājums par to, vai termiņš ir saprātīgs, vai nē, ir atkarīgs no veicamajiem pasākumiem, kā arī no lietas blakusapstākļiem (skat. Pirmās instances tiesas 1997. gada 9. marta spriedumu lietā T-73/95 *Oliveira/Komisija*, *Recueil*, II-381. lpp., 41. punkts un tajā minētā judikatūra).

156 Šajā lietā pagāja nedaudz vairāk nekā septiņi mēneši starp iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētā sprieduma lietā *Alitalia I* pasludināšanu un apstrīdētā lēmuma pieņemšanu. Šis termiņš nebūtu jāuzskata par pārmērīgu termiņu, lai izdarītu

praktiskus secinājumus no iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētā sprieduma lietā *Alitalia I*, it īpaši, balstoties uz jauniem pieejamiem faktiem, no jauna piemērot privāta ieguldītāja tirgus ekonomikā kritēriju — kura priekšnosacījums ir izsmeļoša finanšu analīze.

157 Turklāt, lai kontrolētu jaunus atbalstus, ko dalībvalstis varētu radīt, EKL 88. pants nošķir sākotnējās pārbaudes posmu un formālo izmeklēšanas procedūru. EKL 88. panta 3. punktā paredzētās sākotnējās pārbaudes mērķis ir noteikt Komisijai pietiekamu pētījumu un izmeklēšanas termiņu, kas tai ļautu radīt pirmo iespaidu par tai paziņotajiem projektiem, lai secinātu, ka tie nav atbalsti vai ka tie ir saderīgi ar kopējo tirgu, vai vēl, ka šajā sakarā esošās šaubas liek veikt detalizētu pārbaudi (Tiesas 1973. gada 11. decembra spriedums lietā 120/73 *Lorenz*, *Recueil*, 1471. lpp., 3. punkts, un 2001. gada 3. maija spriedums lietā C-204/97 *Portugāle/Komisija*, *Recueil*, I-3175. lpp., 34. punkts). Ņemot vērā attiecīgās dalībvalsts interesi [visu] nokārtot ātri, tā norāda principā uz steidzamības raksturu un tādēļ ierobežojumu divu mēnešu obligātā termiņā, kas sākas, skaitot no brīža, kad Komisija ir saņēmusi pilnu paziņojumu (iepriekš minētais Tiesas spriedums lietā *Lorenz*, 4. punkts, un 2003. gada 28. janvāra spriedums lietā C-334/99 *Vācija/Komisija*, *Recueil*, I-1139. lpp., 49. un 50. punkts).

158 Kas attiecas uz formālās izmeklēšanas procedūru, ko paredz EKL 88. panta 2. punkta pirmā daļa, tā ir būtiska, ja Komisija sākotnējās izskatīšanas fāzē nevar iegūt pārliecību, ka projekts nav uzskatāms par atbalstu vai ka, kaut arī tas ir uzskatāms par atbalstu, tas nav saderīgs ar kopējo tirgu. Šīs procedūras mērķis, no vienas puses, ir atļaut Komisijai gūt pilnīgu skaidrību par lietas faktiem, pirms galīgā lēmuma pieņemšanas veicot visas vajadzīgās konsultācijas, kas ir tās pienākums, un, no otras puses, aizsargāt iespējami ieinteresēto personu tiesības, tās uzklusot (Pirmās instances tiesas 2005. gada 15. jūnija spriedums lietā T-171/02 *Regione autonoma della Sardegna/Komisija*, Krājums, II-2123. lpp., 32. punkts).

- 159 Šajā lietā Pirmās instances tiesa uzskatīja, ka pēc 1997. gada lēmuma atcelšanas Komisijai nebija pienākuma atkārtot visu procedūru *ab initio*, atkāpjoties līdz precīzam brīdim, kad radās sodītās nelikumības, proti, formālas izmeklēšanas procedūras beigās (skat. šī sprieduma 97.–144. punktu).
- 160 Kopš Regulas Nr. 659/1999 stāšanās spēkā 1999. gada 16. aprīlī formālo izmeklēšanas procedūru regulē orientējošs 18 mēnešu termiņš, kas sākas, skaitot no šīs procedūras uzsākšanas. Tā kā šīs Regulas Nr. 659/1999 7. panta 6. punktā paredzētais 18 mēnešu termiņš ir tikai orientējošs, šajā lietā ir jāpārbauda, vai formālās izmeklēšanas procedūras gaita parāda, ka Komisija neievēroja saprātīgu termiņu vai ir rīkojusies pārmērīgi novēloti (šajā sakarā skat. iepriekš šī sprieduma 158. punktā minēto spriedumu lietā *Regione autonoma della Sardegna*/Komisija, 56. un 57. punkts).
- 161 Komisija 1996. gada 9. oktobrī nolēma uzsākt EKL 88. panta 2. punkta procedūru un 1997. gada 15. jūlijā pieņēma 1997. gada lēmumu. Pēc tam, kad Pirmās instances tiesa atcēla šo lēmumu iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I*, kas pasludināts 2000. gada 12. decembrī, Komisija 2001. gada 18. jūlijā pieņēma apstrīdēto lēmumu. No tā izriet, ka formālā izmeklēšanas procedūra ilga nedaudz vairāk nekā deviņus mēnešus pirms atceļošā sprieduma un tika atkārtota nedaudz vairāk nekā septiņus mēnešus pēc atceļošā sprieduma. Līdz ar to kopējais formālās izmeklēšanas procedūras ilgums nepārsniedza Regulā Nr. 659/1999 paredzēto termiņu.
- 162 Turklāt no tā, ka netika iesniegta apelācijas sūdzība par iepriekš šī sprieduma 8. punktā minēto spriedumu lietā *Alitalia I*, *Alitalia* nevar atvasināt tiesiskās paļāvības aizsardzības principa pārkāpumu. Šis spriedums neizslēdz iespējamo apstrīdētā lēmuma labošanu. Turklāt termiņš, kas bija Komisijai, lai izdarītu praktiskus secinājumus no šī sprieduma, bija svarīgāks nekā divu mēnešu termiņš, kurā tai bija jāiesniedz apelācijas sūdzība par šo spriedumu.

163 Secinājumā, pirmā pamata otrā daļa par procesuālām kļūdām arī ir pilnībā jānoraida.

D — *Par pamatu — tiesību uz aizstāvību pārkāpumu*

1. *Lietas dalībnieku argumenti*

164 *Alitalia* norāda uz apstrīdētā lēmuma nelikumību tādējādi, ka Komisija esot smagi pārkāpusi tās tiesības uz aizstāvību. Tiesa īpaši apstiprināja tiesību uz aizstāvību nozīmi valsts atbalstu jomā, konkrēti atzīstot, ka valsts atbalsta saņēmēji var prasīt tiesību uz aizstāvību aizsardzību.

165 *Alitalia* apgalvo, ka katrā ziņā atbalsta saņēmējam ir jābūt tiesībām izteikt apsvērumus.

166 Neesot šādā sakarā izteiktam lūgumam, tai netika piešķirta iespēja paust savu viedokli gan par iespēju pieņemt jaunu lēmumu pēc 1997. gada lēmuma atcelšanas, gan par tā

saturu. Nenotika diskusijas, kas balstītas uz sacīkstes principu, ar Itālijas iestādēm un *Alitalia* par Komisijas konsultantu ziņojumu. Visu procesuālo garantiju ievērošana būtu līdz ar to vēl būtiskāka, lai Komisijai nebūtu pienākuma atkārtot to nostāju, kas tai bija 1997. gada lēmumā.

- 167 Komisija saskaņā ar faktu, ka administratīvais process valsts atbalsta jautājumā tika uzsākts tikai pret attiecīgo dalībvalsti, no tā secināja, ka tikai dalībvalsts var balstīties uz reālām tiesībām uz aizstāvību.
- 168 Katrā ziņā *Alitalia* tiesības iesniegt apsvērumus tika garantētas kopš 1996. gada ar lēmuma par formālas izmeklēšanas procedūras uzsākšanu publikāciju. Pēc šīs publikācijas *Alitalia* tika tiešām izteikusi savu viedokli. Tās prasība par 1997. gada lēmuma atcelšanu tai ļāva arī aizstāvēt savus argumentus. Tā kā izmeklēšanas procedūras priekšmets pēc iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētā sprieduma lietā *Alitalia I* palika tas pats un faktiskie pierādījumi, uz ko tā pamatojas apstrīdētajā lēmumā, bija precīzi tie paši, kas 1997. gada lēmumā, Komisija apgalvo, ka nebija jāaicina *Alitalia* no jauna iesniegt savus apsvērumus.

2. Pirmās instances tiesas vērtējums

- 169 Saskaņā ar iedibināto judikatūru tiesību uz aizstāvību ievērošanā visā procesā, kas uzsākts pret personu un kura rezultātā var tikt pieņemts akts, kas izsaka tam iebildumus, ir Kopienų tiesību pamatprincips un tas ir jānodrošina, pat ja nav īpaša tiesiskā regulējuma. Šis princips prasa, ka attiecīgajai personai ir jāļauj administratīvā procesa laikā lietderīgi paust savu viedokli par Komisijas apgalvoto faktu, iebildumu un

apstākļu patiesumu (skat. Pirmās instances tiesas 2003. gada 6. marta spriedumu apvienotajās lietās T-228/99 un T-233/99 *Westdeutsche Landesbank Girozentrale* un *Land Nordrhein-Westfalen*/Komisija, *Recueil*, II-435. lpp., 121. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 170 Administratīvais process valsts atbalsta jautājumā tiek uzsākts tikai pret attiecīgo dalībvalsti. Uzņēmumus atbalsta saņēmējus un teritoriālas kvazivalstiskas vienības, kas piešķir atbalstu, visus tāpat kā atbalsta saņēmēju konkurentus šajā procesā uzskata tikai par "ieinteresētajām personām" (skat. iepriekš šī sprieduma 169. punktā minēto spriedumu apvienotajās lietās *Westdeutsche Landesbank Girozentrale*/Komisija, 122. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 171 Turklāt pastāvīgā judikatūra ir tāda, ka EKL 88. panta 2. punktā paredzētās izmeklēšanas posmā Komisijai ir pienākums pieprasīt ieinteresētajām personām iesniegt savus apsvērumus. Attiecībā uz šo pienākumu Tiesa nosprieda, ka paziņojuma publikācija *Oficiālajā Vēstnesī* ir pienācīgs līdzeklis, lai visas ieinteresētās personas uzzinātu par procesa uzsākšanu, precizējot, ka šī paziņojuma mērķis ir tikai iegūt visa veida informāciju no ieinteresētajām personām, kas paredzēta Komisijas nākotnes rīcības izskaidrošanai (skat. iepriekš šī sprieduma 169. punktā minēto spriedumu apvienotajās lietās *Westdeutsche Landesbank Girozentrale*/Komisija, 123. un 124. punkts un tajos minētā judikatūra).
- 172 Šī judikatūra būtībā piešķir ieinteresētajām personām Komisijas informācijas avotu lomu saskaņā ar EKL 88. panta 2. punktu uzsāktajā administratīvajā procesā. No tā izriet, ka ieinteresētām personām, kas nevar balstīties uz aizstāvības tiesībām, kuras ir atzītas tām personām, pret ko ir uzsākta procedūra, ir tikai tiesības būt attiecīgi iesaistītām administratīvajā procedūrā, ņemot vērā šīs lietas apstākļus (skat. iepriekš šī sprieduma 169. punktā minēto Pirmās instances tiesas spriedumu apvienotajās lietās *Westdeutsche Landesbank Girozentrale*/Komisija, 125. punkts un tajā minētā judikatūra).

173 Tā kā *Alitalia* nav tiesību pamatoties uz tiesībām uz aizstāvību, kas ir atzītas personām, pret ko ir uzsākta procedūra, tādējādi ir jāpārbauda uz šīs judikatūras pamata, vai tā bija attiecīgi iesaistīta administratīvajā procesā, ņemot vērā šīs lietas apstākļus.

174 Šajā sakarā no Pirmās instances tiesas izdarītajiem secinājumiem iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* (22.–31. punkts) izriet, ka Itālijas iestādes un *Alitalia* bija cieši saistītas ar apstrīdētā atbalsta izmeklēšanu pirms 1997. gada lēmuma, ko aizstāj apstrīdētais lēmums pēc minētā lēmuma atcelšanas, pieņemšanas. Turklāt Komisijai bija jābalsta jaunā analīze tikai uz informāciju, kas tai bija tajā laikā (skat. šī sprieduma 137. punktu), informāciju, attiecībā uz kuru gan Itālijas Republika, gan *Alitalia* bija ieņēmušas nostāju, tādējādi nebija nepieciešams tās uzklaut no jauna. Visbeidzot, trešo ieinteresēto personu tiesības izteikt savus apsvērumus tika nodrošinātas ar paziņojuma publikāciju *Oficiālajā Vēstnesī* 1996. gada 16. novembrī (OV C 346, 13. lpp.) un neviens Regulas Nr. 659/1999 noteikums neliek tai no jauna piedāvāt šādu iespēju, ja sākotnējais darījums tiek grozīts pārbaudes laikā.

175 Attiecībā, konkrētāk, uz argumentiem saistībā ar Komisijas konsultantu 2001. gada 1. jūnija ziņojumu, lai gan ir jāsecina, ka šīs lietas apstākļos bija pienākums sazināties ar Itālijas iestādēm par šo pēdējo ziņojumu, nebūtu jāsecina, piemērojot iepriekš šī sprieduma 169. punktā minētā sprieduma apvienotajās lietās *Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Komisija* judikatūru, ka šāds pienākums būtu attiecināms uz trešām ieinteresētajām personām. Pēdējām būtībā ir informācijas avota loma un tās nevar balstīties uz tiesībām uz aizstāvību, kas ir atzītas personām, pret ko ir uzsākta procedūra (skat. šī sprieduma 172. punktu).

176 Katrā ziņā, kā arī izriet no šī sprieduma 145. punkta, Komisijas uzdevuma tās konsultantiem, tā kā tas bija tikai par esošā ziņojuma aktualizēšanu, ņemot vērā iepriekš šī sprieduma 8. punktā minēto spriedumu lietā *Alitalia I*, mērķis bija tikai “sniegt nelielu tehnisku palīdzību Komisijai” (apstrīdētā lēmuma 10. apsvēruma) jau esošās informācijas analīzē un vērtējumā, ko varētu būt izdarījis iestādes dienests. Apstrīdētajā

lēmumā apsvērumos, kas veltīti kapitāla dotācijas, par ko ir strīds, juridiskajam vērtējumam nav tiešas norādes uz 2001. gada 1. jūnija ziņojumu. Šo ziņojumu līdz ar to nevarētu uzskatīt par būtisku apstrīdētā lēmuma pamatojuma sastāvdaļu.

177 Pamatojoties uz šiem apsvērumiem, otrais pamats ir jānoraida.

E — *Par pamatu — EKL 87. un 88. panta pārkāpumu un kļūdainu piemērošanu*

178 *Alitalia* uzsver, ka Komisijas pieļautās kļūdas apstrīdētajā lēmumā lielā daļā attiecas tieši uz Pirmās instances tiesas iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētā sprieduma lietā *Alitalia I* identificēto kļūdu labojumu. Pēc atsevišķiem sākotnējiem apsvērumiem par privāta ieguldītāja kritēriju tā apstrīd, pirmkārt, minimālās likmes un, otrkārt, iekšējās likmes noteikšanu.

1. *Minimālās likmes noteikšana*

179 Šajā sakarā *Alitalia* apstrīd lēmumā *Iberia* izmantotās minimālās likmes piemērošanu tās gadījumā, restrukturizācijas plāna pēdējās versijas neņemšanu vērā un atsaukšanos uz kļūdainiem pieņēmumiem.

a) Lēmumā *Iberia* izmantotās minimālās likmes piemērošana *Alitalia*

Lietas dalībnieku argumenti

180 *Alitalia* pārmet Komisijai, ka tā nav rūpīgi salīdzinājusi tās situāciju ar *Iberia* situāciju, uz ko Komisija atsaucās minimālās likmes 30 % pamatošanai. Pirmās instances tiesa jau noraidīja Komisijas apstrīdētā lēmuma 30. un 31. apsvērumā izteiktos argumentus iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I*.

181 *Alitalia* turklāt uzsver, ka šie argumenti ir kļūdaini. *Alitalia* un *Iberia* nav salīdzināma lieluma sabiedrības. Kapitāla iepludināšana abos gadījumos nav jūtami vienāda, jo Komisija neievēroja rekapitalizāciju, ko saņēma Spānijas sabiedrība. Būtu acīmredzami kļūdaini apgalvot, ka, jo lielāks kapitāla pieaugums, jo lielāks ir risks. Apgalvojums, ka abas sabiedrības darbojas tirgū, kas ģeogrāfiskā ziņā nav Centrāleiropā, ignorē Itālijas ziemeļu un centrālās Itālijas ģeogrāfisko situāciju. *Iberia* nebija noslēgusi reālus arodbiedrības līgumus, lai uzlabotu vienoto izmaksu līmeni, bet tikai īslaicīgi izmantoja īslaicīgu darbību, kamēr *Alitalia* jau bija inovatīvs un ilgtermiņa līgums, kas paredzēja akciju turējumu darbiniekiem, lai nodrošinātu tiem lielāku līdzdalību. Spānijas civilās aviācijas tirgus liberalizācija radīja apdraudējumu *Iberia*, jo lidlauka pakalpojumi, ko tā piedāvāja citām sabiedrībām, tika liberalizēti, kamēr Itālijas civilās aviācijas tirgus liberalizācija piedāvāja *Alitalia* iespēju attīstīt jaunu projektu tās darbības nozarē priekš sevis (*self handling*). Projekti saistībā ar Malpensas (Itālija) lidostu nav plāna, par ko ir strīds, ekonomisko prognožu būtisks elements. *Alitalia* arī nesaprot, kā fakts, ka tā nav privilēģētā situācijā atsevišķos savienojumos, būtu riska faktors, kas varētu ietekmēt minimālo likmi. *Iberia*, kura pieredzēja ilgstošas grūtības, sociālā situācija bija atšķirīga no *Alitalia*. Itālijas civilās aviācijas tirgus liberalizācija būtu jāņem vērā plānā, par ko ir

strīds, un tas ir (teikts) bez pārmērīga optimisma. Savukārt nebūtu pareizi apgalvot, ka laikā, kad Komisija pieņēma *Iberia* lēmumu, bija jau pilnībā iespējams novērtēt Spānijas tirgus liberalizācijas sekas uz *Iberia* tirgus daļām.

182 Visbeidzot, izdarītā atsauce apstrīdētā lēmuma 32. apsvērumā uz *Continental Airlines*, *Air Partners* un *Air Canada*, ir pilnībā nevieta.

183 Komisija savukārt apgalvo, ka *Iberia* un *Alitalia* ir salīdzināmas, jo tās abas ir vidēja lieluma un tām ir vienāda vērtība. *Alitalia* turklāt cieta no tā, ka tai nebija tāda privilēģēta tirgus kā *Iberia* Latīņamerika. Kā arī sociālā klimata ziņā *Alitalia* situācija bija delikātāka nekā *Iberia* situācija. Turklāt *Alitalia* gadījumā ir jāņem vērā neskaidrības saistībā ar Itālijas tirgus liberalizāciju 1997. gadā.

184 Visbeidzot Komisija apstrīd maldinošo veidu, kādā *Alitalia* izmantoja *Air Canada* un *Air Partners* ieguldījumu *Continental Airlines*.

Pirmās instances tiesas vērtējums

185 Pirmkārt, ir jāatgādina, ka Komisijas vērtējumam par to, vai ieguldījums atbilst privāta ieguldītāja kritērijam, nepieciešams sarežģīts ekonomisks vērtējums. Komisijai,

pieņemot aktu, kas ietver tik sarežģītu ekonomisko vērtējumu, ir plaša rīcības brīvība un šī akta kontrole tiesā, pat ja tas ir viens vesels saistībā ar jautājumu, vai pasākums ietilpst EKL 87. panta 1. punkta piemērošanas jomā, ierobežota ar procesuālo normu un pamatojuma normu ievērošanas pārbaudi, būtisko faktu, lai veiktu apstrīdēto izvēli, pārbaudi, acīmredzamas kļūdas faktu vērtējumā pārbaudi un pilnvaru nelikumīgas izmantošanas pārbaudi. Tostarp Pirmās instances tiesai nav pienākuma aizstāt lēmuma autora ekonomisko vērtējumu ar savējo (skat. iepriekš šī sprieduma 8. punktā minēto spriedumu lietā *Alitalia I*, 105. punkts un tajā minētā judikatūra).

186 Otrkārt, ir jāatgādina, ka no šī sprieduma 106.–112. punktā veiktās analīzes izriet, ka iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* Pirmās instances tiesa neapstrīdēja *Alitalia* un *Iberia* salīdzināšanas pašu principu. Pirmās instances tiesa tikai norāda uz pamatojuma neesamību šajā sakarā. Līdz ar to tā ir kļūda, ka *Alitalia* apgalvo, ka Pirmās instances tiesa ir noraidījusi apstrīdētā lēmuma 30. un 31. apsvērumā esošo salīdzinājumu.

187 Atbilstoši šiem apsvērumiem ir jānovērtē argumenti, ko lietas dalībnieki ir norādījuši šajā lietā.

188 Pirmkārt, apstrīdētā lēmuma 30. apsvērumā Komisija izklāsta virkni salīdzināmu faktu, kas vienlaikus raksturo *Iberia* un *Alitalia*. Abu sabiedrību apgrozījums ir kādi 4 miljardi euro, tās veic uzņēmējdarbību tajā pašā ekonomikas nozarē, kas ir Kopienas liberalizācijas procesā, kam ir iekšējais tirgus, kas ģeogrāfiski nav Centrāleiropā, un regulāri ir saskārušās ar zaudējumiem gados pirms kapitāla iepludināšanas, ko katra no tām ir saņēmusi. Turklāt brīdī, kad tās saņēma kapitāla iepludinājumu, tās abas bija ļoti sarežģītā finansiālā situācijā, ko raksturoja būtisks parāds un pašu līdzekļu

samazinājums praktiski līdz nullei. Apstrīdētā lēmuma 31. apsvērumā Komisija piebilst, ka ieguldītāja acīs sociālā situācija abos uzņēmumos arī varēja šķist ļoti tuva.

189 *Alitalia* tomēr apstrīd vairākus no šiem faktiem.

190 Attiecībā, pirmkārt, uz *Alitalia* iepriekš iesniegtu skaitlisko datu nesalīdzināmību ir jākonstatē, ka *Iberia* un *Alitalia*, kā to turklāt atzīst *Alitalia*, ir vidēja izmēra salīdzinājumā ar lielām un mazām lidsabiedrībām. Šajā sakarā atbildē uz Pirmās instances tiesas uzdoto jautājumu Komisija iesniedza vairākas *Association of European Airlines (AEA)*, Eiropas Lidsabiedrību asociācijas, tabulas. No tā izriet, ka attiecībā uz apgrozījumu, sēdvietu–kilometru skaitu un pārvadāto pasažieru–kilometru skaitu *Alitalia* un *Iberia* ir tajā pašā vidus kategorijā.

191 Turklāt tiesas sēdē lietas dalībnieki neapstrīdēja Komisijas norādīto konsolidēto *Alitalia* un *Iberia* apgrozījumu un apstiprināja, ka tie ir dati, ko var salīdzināt, par ko tika izdarīta atzīme tiesas sēdes protokolā.

192 Attiecībā, otrkārt, uz *Alitalia* apstrīdēto faktu, ka abas sabiedrības darbojas tirgū, kas nav Centrāleiropā no ģeogrāfiskā viedokļa, ir jānorāda, ka arguments būtībā balstās uz apgalvojumu, ka centrālā un Ziemeļitālija nebūtu jāuzskata par decentralizētu tirgu. Itālijas iekšējais tirgus nosedz visu Itālijas teritoriju, ne tikai valsts ziemeļus, kādēļ nebūtu ģeogrāfiskā ziņā jāsalīdzina Ziemeļitālija ar visu Spānijas teritoriju.

193 Turklāt netika apstrīdēts, ka Spānijai un Itālijai Eiropā ir līdzīgs ģeogrāfiskais stāvoklis, lai gan to tirgus nav Centrāleiropas tirgus.

194 Attiecībā, treškārt, uz abu uzņēmumu sociālās situācijas līdzības apstrīdējumu, tas nešķiet pamatots. Pirmkārt, *Alitalia* nenoliedz “sociālās grūtības, kas raksturoja abu lidsabiedrību dzīvi gados pirms kapitāla iepludināšanas” (apstrīdētā lēmuma 31. apsvēruma). Abu uzņēmumu pagātne šajā aspektā bija salīdzināma un varēja ietekmēt ieguldītāju, kā Komisija to norādīja apstrīdētajā lēmumā. Otrkārt, attiecībā uz nākotni, ja *Alitalia* izvirza priekšplānā savu ilgtermiņa arodbiedrības līgumu, tas ir, lai norādītu nevis uz *Iberia* bezdarbību, bet gan uz tās “ierobežotu rīcību neilgā laikposmā”. Šī atšķirība, kas mērķē būtībā uz uzņēmumu darbības līgumu nākotnē, nenosaka, ka bija acīmredzami kļūdaini uzskatīt, ka “sociālā situācija abos uzņēmumos ieguldītāja acīm [varēja] šķist ļoti tuva”.

195 Otrkārt, apstrīdētā lēmuma 30. un 31. apsvērumā Komisija norāda arī faktus, kas atšķir abas lidsabiedrības risku ziņā, norādot, ka daži no tiem kompensējas.

196 No apstrīdētā lēmuma 30. apsvēruma, no vienas puses, izriet, ka kapitāla iepludināšanas summas bija jūtami atšķirīgas, respektīvi, 1,42 miljardi euro *Alitalia* un 0,522 miljardi euro *Iberia*, kas, kā uzskata Komisija, palielina riskus saistībā ar *Alitalia* rekapitalizācijas darījumu.

197 Šajā sakarā, ja tiek konstatēts, kā to uzsver *Alitalia*, ka *Iberia* saņēma divus kapitāla iepludinājumus, vienu 1992. gadā un otru 1995. gadā, Komisija lēmumā *Iberia*

nosprieda tikai par otro — 0,522 miljardi euro, nosakot šim darījumam minimālo likmi 30 %. Šajā lietā darījums ir par 1,42 miljardiem euro. Līdz ar to nav jāuzskata par acīmredzamu kļūda, ka *Alitalia* gadījumā *a priori* darījums ietver lielāku risku ieguldītājam.

198 No otras puses, no apstrīdētā lēmuma 31. apsvērums izriet, ka *Iberia* produktivitāte bija mazāka nekā *Alitalia* un ka *Iberia* saskaras ar neskaidrību attiecībā uz Spānijas lidlauka pakalpojumu tirgus liberalizācijas sekām. *Iberia* tomēr ir privileģēta vieta Eiropas un Latīņamerikas savienojumu tirgū. Savukārt *Alitalia* saskaras ar divkāršu nedrošību saistībā ar savu attīstību Malpensā un ar Itālijas civilās aviācijas tirgus liberalizāciju.

199 *Alitalia* tomēr apliecina, ka nesaprot, kā fakts, ka tā nav privileģētā situācijā atsevišķos savienojumos, būtu riska faktors.

200 Šajā sakarā ir jākonstatē, pirmkārt, ka šāds apgalvojums turklāt neatbilst Komisijas apgalvojumiem apstrīdētajā lēmumā, nepamato acīmredzamu kļūdu vērtējumā. *Alitalia* ne apstrīd, ka nav privileģētā situācijā atsevišķos savienojumos, ne noliedz *Iberia* privileģēto stāvokli šajos savienojumos. Otrkārt, Komisija savos procesuālajos dokumentos paskaidro, ka *Iberia* Latīņamerika ir tirgus, kuram tai bija laba komercstratēģija, kādēļ tās nākotnē mazāk iezīmējās neskaidrība, tā teikt, riska ziņā. Uzskats, ka lidsabiedrības privileģētā situācija atsevišķos savienojumos var tai radīt priekšrocības, kas samazina riska faktoru, šajā sakarā nešķiet acīmredzami kļūdaina.

- 201 Attiecībā uz Spānijas lidlauka pakalpojumu tirgus liberalizāciju ir jānorāda, ka Komisija nenoliedz, bet gan uzsver, ka lidlauka pakalpojumi ir tikai 13 % no *Iberia* apgrozījuma un vēl mazāk procentu attiecībā uz visu grupu (apstrīdētā lēmuma 31. apsvērumš). *Alitalia* neapstrīd šos procentus. Līdz ar to acīmredzama kļūda vērtējumā šajā sakarā nav jākonstatē.
- 202 Attiecībā uz Itālijas civilās aviācijas tirgus liberalizāciju ir jākonstatē, ka *Alitalia* neapstrīd sekas, bet gan apliecina, ka ir tās ņēmusi vērā savā plānā. Šis vienīgais apstākļš nenovērš risku, ko šī liberalizācija rada ieguldītāja skatījumā, ne līdz ar to aizliedz ņemt to vērā, nosakot minimālo likmi. Ir arī jānorāda, ka Spānijas civilās aviācijas tirgus liberalizācija sākās pirms Itālijas tirgus liberalizācijas. Tādēļ Komisija pareizi apstiprina, ka tā jau varēja noteikt sekas, kā šī liberalizācija ietekmēs *Iberia*, kamēr Itālijas iekšējā tirgus atvēršanas iespāids uz *Alitalia* 1997. gadā vēl bija ar riska faktoru.
- 203 Attiecībā, visbeidzot, uz argumentiem saistībā ar Malpensas lidostu — pēc to noliegšanas prasības pieteikumā *Alitalia* replikā atzina, ka Malpensas platforma bija stratēģiski svarīgs elements sabiedrības attīstībai.
- 204 Turklāt no iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētā sprieduma lietā *Alitalia I* izriet, ka “attīstības fāze galvenokārt pamatojās uz Malpensas pārsēšanās platformas palāišanu ekspluatācijā no 1998. gada” (12. punkts). Turklāt Malpensas platforma ir arī “plāna atslēģelementu” starpā, kas minēti kādā *Alitalia* dokumentā, uz ko ir atsauce šajā pašā sprieduma punktā (120. punkts).

205 Līdz ar to netiek apstrīdēts, ka Malpensas platformas attīstība bija būtiska *Alitalia* restrukturizācijas plāna sastāvdaļa. Fakts, ka *Alitalia* nevarēja atsaukties savā grāmatvedībā uz pozitīviem šīs pārsēšanās platformas (*hub*) rezultātiem tikai pēdējos divos šī plāna gados, ieguldītāja skatījumā nenovērš risku, ko ietver šis darījums, ne liedz to ņemt vērā, nosakot minimālo likmi. Turklāt nav apstrīdams, ka šis risks attiecās uz *Alitalia* un neskāra *Iberia*.

206 Noslēgumā, šī pārbaude neuzrādīja acīmredzamu kļūdu vērtējumā, ko pieļāvusi Komisija, salīdzinot *Alitalia* un *Iberia* situāciju. No šo divu sabiedrību situācijas salīdzināmā rakstura izriet, ka Komisija varēja, nepieļaujot acīmredzamu kļūdu, šajā lietā noteikt minimālo likmi 30 %, kas ir identiska tai, ko Komisija noteica lietā *Iberia*. Katrā ziņā ir jāuzsver, ka abu sabiedrību salīdzinājums ir tikai papildinošs un apliecinošs minimālās likmes 30 % noteikšanas pamatojumā.

207 Vēlreiz jāpiebilst, atbildot uz *Alitalia* apstrīdēto Komisijas veikto atsauci apstrīdētā lēmuma 32. apsvērumā uz *Continental Airlines*, ka salīdzinājumā, ko tā veic ar šīs ASV sabiedrības situāciju, Komisija ņem vērā laikposmu līdz 1998. gada novembrim. Līdz ar to runa ir par faktiem, kuru tai nebija 1997. gada lēmuma pieņemšanas laikā. Komisijai ir jāatturas no jebkāda vērtējuma, kas pamatots uz vēlāku situāciju (skat. šī sprieduma 137. punktu).

208 Līdz ar to apstrīdētā lēmuma 32. apsvērumā izdarītā atsauce uz ASV sabiedrību *Continental Airlines* ir jāuzskata par neatbilstīgu bez nepieciešamības pārbaudīt argumentus, ko šajā sakarā norāda *Alitalia*. Šis papildinošs un pilnībā apstiprinošs norādes neatbilstība tomēr neietekmē Komisijas argumentāciju, ne arī apstrīdētā lēmuma likumību.

b) Plāna pēdējās versijas ietekmes nopietna neņemšana vērā minimālās likmes aprēķinā

Lietas dalībnieku argumenti

²⁰⁹ *Alitalia* uzsver, ka Komisija atzīst apstrīdētā lēmuma 27. apsvērumā, ka pēdējās izmaiņas restrukturizācijas plānā 1997. gada jūnijā “[..] samazina darījumam raksturīgos riskus”. Kā uzskata *Alitalia*, šī konstatējuma dēļ Komisijai būtu bijis jāpieņem lēmums par zemāku minimālo likmi nekā iepriekš noteiktā.

²¹⁰ *Alitalia* piebilst, ka, lai novērtētu ieguldījuma uzņēmumā risku un no tā izrietošo minimālo likmi, analītiķi ņem vērā uzņēmuma finanšu stāvokli attiecībā pret tā pašu kapitālu. Lai pārveidotu šo indikatoru finanšu riska reālā signālā, neizbēgami tomēr ir jāsalīdzina konkrētā attiecība starp parādiem un pašu līdzekļiem (*gearing*) ar līdzīgu uzņēmumu vidējo parādu apjomu. Tā kā *Alitalia gearing* ir līdzīgs tās nozīmīgāko konkurentu *gearing*, tas, pretēji tam, ko apstrīdētā lēmuma 28. apsvērumā noteica Komisija, nav jāieskaita faktoros, kas, iespējams, varētu radīt augstāku minimālo likmi nekā parasti piemērotā likme ieguldījumiem nozarē.

²¹¹ Komisija uzsver, ka ir neatbilstoši salīdzināt *Alitalia gearing*, beidzoties restrukturizācijas plānam 2000. gadā, ar citu sabiedrību *gearing*, kā to dara *Alitalia*.

- 212 Komisija apgalvo, ka apstrīdētā lēmuma 28. apsvērumā tā norāda, ka plānā veiktās izmaiņas neietekmē *gearing* līmeni un vērtību, ko tas dod faktu kopumā, ko apsver privāts ieguldītājs, pieņemot lēmumu investēt, vai nē.

Pirmās instances tiesas vērtējums

- 213 Komisija apstrīdētā lēmuma 27. apsvērumā izklāsta, ka *Alitalia* restrukturizācijas plāna pēdējā versija samazina darījumam raksturīgos riskus un palielina kapitāla iepludināšanas rentabilitāti. Tā tomēr uzskata, ka plāna izmaiņas “paliek nenozīmīgas un izrādās nebūtiskākas nekā Itālijas iestāžu veiktās pirmās izmaiņas plānā 1997. gada februārī”.
- 214 Ir jāatgādina (skat. šī sprieduma 125.–136. punktu, kā arī apstrīdētā lēmuma 10. un 27. apsvērumu), ka Komisija izteica skaitļos šo izmaiņu ietekmi un ka šajā gadījumā tā vēlreiz izmantoja tās konsultantu veiktos aprēķinus 2001. gada 1. jūnija ziņojumā, kas ir aizstāvības raksta pielikumā. *Alitalia* neizsaka nevienu precīzu iebildumu par šiem aprēķiniem.

- 215 Apstrīdētā lēmuma 28. apsvērumā Komisija turpina šādi:

“Ir jāpiebilst, ka *Alitalia* parādi un attiecība parādi/pašu līdzekļi (*gearing*) 2000. gadam nav turklāt būtiski mainīti. Šie dati no ieguldītāja aspekta ir primārie, lai noteiktu risku,

ko [tas] uzņemas. 1997. gada jūnijā plānā radušās izmaiņas līdz ar to praktiski neietekmē vērtējumu, ko veic ieguldītājs pēc komerciāliem kritērijiem, ņemot vērā ar darījumu saistīto un iepriekš aprakstīto risku noturīgumu.”

216 No lietas dalībnieku atbildēm uz Pirmās instances tiesas uzdotajiem rakstveida jautājumiem izriet, ka *Alitalia* neapstrīd faktu, ka plāna pēdējā versijā *gearing* nebija būtiski mainījies, bet tikai norāda, ka šādas izmaiņas nebija vajadzīgas, jo tās *gearing* bija pielīdzināts vidējai vērtībai nozarē.

217 Tādējādi, konstatējot, ka *gearing* 2000. gadam nebija būtiski mainījies, Komisija nepieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā. Fakts, ka *Alitalia gearing* varētu atbilst, kā arī tā to apliecina, nozares vidējam rādītājam, šajā secinājumā neko nemaina.

218 Līdz ar to *Alitalia* nav konstatējusi, ka Komisija nebūtu nopietni ņēmusi vērā restrukturizācijas plāna pēdējās versijas ietekmi minimālās likmes noteikšanā.

c) Kļūdainu pieņēmumu ņemšana vērā minimālās likmes aprēķinā

Lietas dalībnieku argumenti

219 *Alitalia* uzskata, ka minimālā likme ir jānosaka atkarībā no uzņēmuma attiecīgajām vidējām izmaksām, proti, atkarībā no iecerētās peļņas ieguldīšanas riska kapitālā šajā

uzņēmumā. Šī peļņa ir jānosaka pēc formulas, kas atspoguļo ieguldījuma risku vispār un risku ieguldīt konkrētā uzņēmumā.

220 *Alitalia* nesaprot, kā Komisija var, no vienas puses, novērtēt pašu kapitāla izmaksas 14 % apmērā un, no otras puses, noteikt minimālo likmi 30 %. *Alitalia* uzskata, ka pašu kapitāla izmaksas 14 % apmērā, kas novērtētas saskaņā ar finanšu aktīvu vērtēšanas modeli [(FAVM) (*Capital Asset Pricing Model*)], ir jau ņemti vērā riska elementi gaisa transporta nozarē, kā arī uzņēmumam atbilstošais risks. No Komisijas konsultantu 1997. gada 18. jūnija ziņojuma izriet, ka tie nonāca pie šiem procentiem, pamatojoties uz īpaši paaugstinātu "koeficientu β " 1,23, kas izsaka savstarpējo saistību starp tirgus produktivitāti un attiecīgajā Biržā kotētā uzņēmuma produktivitāti, kas jau parāda vērtības vērtējumu attiecībā uz ieguldījumā, par ko ir strīds, esošo risku.

221 Šajā sakarā *Alitalia* kritizē dažādos Komisijas uzskaitītos faktorus apstrīdētā lēmuma 25. un 26. apsvērumā.

222 *Alitalia* turklāt uzsver, ka laikposmā pirms plāna tai ir fiksēti pozitīvi uzņēmuma darbības rādītāji, bet vairākus gadus tai nebija pozitīvu neto rezultātu sakarā ar nelīdzsvarotību starp tās pašu līdzekļiem un trešo personu līdzekļiem; nelīdzsvarotība, kuru koriģēt bija plāna mērķis. Turklāt *Alitalia* 1997. gada pirmajā pusgadā fiksēja pozitīvākus uzņēmuma darbības rezultātus, nekā plānā paredzēts. Visbeidzot, *IRI* kā jau sabiedrības esošo akcionāru holdings ir īpašā situācijā, kas ieguldījuma novērtējuma mērķiem dod labākas zināšanas un labāku spēju to saprast.

223 Par Komisijas analīzi, ka plāns balstīts uz dāsniem pieņēmumiem sabiedrības produktivitātes, darbības izmaksu, izpildījuma koeficienta un vienoto ieņēmumu novērtēšanas ziņā. *Alitalia* iebilst, ka Komisijas konsultanti ir pieņēmuši sabiedrības plānā paredzētos pieņēmumus, nesniedzot citus avotus, kas varētu tos atspēkot. Komisija pat atzina, ka tāds plāns, kādu tā uzlaboja un pielāgoja laikā no 1997. gada janvāra, bija reāls plāns.

224 Attiecībā uz Malpensas platformas lomu sagaidāmajā atlabšanā, *Alitalia* uzsver, ka šim faktam plānā bija neliela loma, pat ja attiecīgajam projektam neapšaubāmi bija vēra ņemama nozīme sabiedrībai. Tā šajā sakarā uzsver, ka šīs pārsēšanās platformas palaišanas ekspluatācijā ietekme būtu bijusi sajūtama tikai pēc 2000. gada un ka piesardzības dēļ tā netika iekļauta terminālās vērtības aprēķinā. Attiecībā uz attālumu, kas šķir Malpensu no Milānas (Itālija), tas esot līdzīgs tam, kas šķir citas Eiropas lidostas no to apkalpotajām pilsētām, kā Getvika un Stansteda (Apvienotā Karaliste), Mīnhene (Vācijā) un Oslo (Norvēģija). Laika ziņā, kas vajadzīgs, lai nonāktu Malpensas lidostā no Milānas, tas būtu tas pats.

225 Attiecībā uz Itālijas iekšējā tirgus liberalizāciju — *Alitalia* apgalvo, ka plānā pienācīgi ņemts vērā gan *Alitalia*, gan citu Eiropas gaisa pārvadātāju būtiskas tirgus daļas, paredzot vienoto ienākumu reālu vidējo kritumu (*yield*) par 23 %. Turklāt *Alitalia* norāda, ka nav vietā Komisijai uzsvērt, ka Itālijas iekšējais tirgus reāli tika liberalizēts 1995. gada beigās un ka uz veidu, kādā *Alitalia* spēs tikt galā ar konkurenci, gulstas liela neskaidrība.

226 Attiecībā uz ekspluatācijas vienotajām izmaksām — *Alitalia* apgalvo, ka tās bija pielīdzinātas tās galveno konkurentu izmaksām. Kā tā uzskata, apstrīdētajā lēmumā

Komisija ieņem atšķirīgu nostāju no tās nostājas, kas tika pieņemta šajā sakarā 1997. gada lēmumā, jo tā pārbauda sabiedrības rezultātu attīstību *ex post*.

- 227 Visbeidzot, attiecībā uz *Alitalia* zināmajām lielām sociālām grūtībām 1995. un 1996. gadā — tā uzsver, ka uzņēmuma kultūras maiņa konkrēti izpaužas 1996. gadā parakstītajos arodbiedrības līgumos. Izmeklēšanas laikā nenotika neviens streiks.
- 228 Komisija savukārt apgalvo, ka minimālās likmes noteikšana šajā lietā ir darbība, kam jāiekļaujas noteiktā vēsturiskā kontekstā atkarībā no nākotnes novērtējuma, ņemot vērā nākotnes paredzējumu psiholoģisko un subjektīvo pakāpi un nepatiku pret risku noteiktā nozarē un no gaisa transporta savstarpēji atkarīgā nozarē. Tā uzskata, ka minimālās likmes aprēķinā ir jāņem vērā attiecīgā projekta attiecīgie riski.
- 229 Pašu kapitāla izmaksas, kuras saskaņā ar FAVM ir noteiktas 14 % apmērā, nav saistītas ar minimālo likmi un tiek savukārt ņemtas vērā iekšējās likmes aprēķinā. Koeficients β bija jāizmanto tikai *IRI* kopējās dalības *Alitalia* aprēķinā 2000. gada 31. decembrī. Šis koeficients izsaka uzņēmuma īpašo risku Biržas kontekstā un nav nozīmīgs, ņemot vērā, ka *Alitalia* nebija pietiekami kotēta.
- 230 Attiecībā uz *Alitalia* rezultātiem 1997. gada pirmajā pusgadā, tie ir neatbilstīgi, jo 1997. gada lēmuma pieņemšanas datumā nebija zināmi.

231 *Alitalia* argumentācija, kuras mērķis ir parādīt Malpensas pārsēšanās platformas ierobežoto ietekmi, ir pilnībā pretrunā šīs sabiedrības izteiktajām cerībām restruktūrizācijas plāna pirmajā versijā. Komisija apstrīd arī argumentus par Malpensas platformas salīdzināšanu ar Getviku, Stanstedu, Minheni un Oslo.

232 Kā uzskata Komisija, Itālijas iekšējā tirgus liberalizācijas faktam ir nozīmīga konotācija *Alitalia*, tāpēc ka Itālijas Republika ir vienīgā lielā Kopienas dalībvalsts, kas izmanto visas iespējas, kas piedāvātas Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulā (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem (OV L 240, 8. lpp.), lai aizsargātu savu tirgu vienīgi nacionālās sabiedrības labā. Līdz ar to 1997. gadā liberalizācijas un monopola situācijas beigšanās brīdī smagas negatīvas sekas *Alitalia* nevarēja tikt izslēgtas. Turklāt *Alitalia* norādīto trīs piemēru starpā tikai Spānijas Karalistes gadījums ir atbilstīgs, jo Apvienotā Karaliste un Vācijas Federatīvā Republika bija liberalizējušas savu tirgu atšķirīgā laikposmā no *Alitalia* izvēlētā atsauces laikposma 1992.–1995. gads.

233 Attiecībā uz darbības vienotajām izmaksām — Komisija uzsver, ka apstrīdētā lēmuma 26. apsvēruma ceturtajā ievilkumā tās attiecas uz laikposmu 1996.–1997. gads un nevis uz 2000. gadu, plāna noslēguma laikposmu. Tam tā esot, tā apstiprina, ka nav apstrīdams, ka *Alitalia* vienotās izmaksas bija lielākas par 12 %, nekā vidēji tās bija Eiropas konkurentiem.

234 Visbeidzot, streiku neesamība nav izšķiroša. Minimālā likme būtu krietni augstāka par 30 %, ja izmeklēšanas laikā būtu bijuši streiki.

Pirmās instances tiesas vērtējums

²³⁵ *Alitalia*, pirmkārt, formulē noteiktus iebildumus par minimālās likmes aprēķina metodi un, otrkārt, apstrīd risku izvēli, ko Komisija ņēmusi vērā likmes noteikšanai.

— Minimālās likmes aprēķina metode

²³⁶ Iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* (98. un 99. punkts) Pirmās instances tiesa konstatēja, ka Komisija, lai novērtētu, vai *IRI* ieguldījums atbilda privāta ieguldītāja kritērijam, un līdz ar to, lai novērtētu, vai tajā ir valsts atbalsta elementi EKL 87. panta 1. punkta izpratnē, vadījās no sava paziņojuma par [EKL 87.] panta un [EKL 88.] panta un Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) līguma 61. panta piemērošanu valsts atbalstiem aviācijas nozarē (OV 1994, C 350, 5. lpp.; turpmāk tekstā — “paziņojums par aviāciju”) principiem. Komisija 1997. gada lēmumā (VII punkts) salīdzināja *IRI* ieguldījuma summu ar diskontētas nākotnes skaidras naudas plūsmas vērtību, kas aktualizēta ar minimālās likmes palīdzību, ko prasītu privāts ieguldītājs. Tā secināja, ka šajā gadījumā iekšējā likme saglabājās zem minimālās likmes un ka līdz ar to ieguldījums neatbilda privāta ieguldītāja kritērijam. Pirmās instances tiesa piebilda, ka Komisijas izmantotā metode 1997. gada lēmumā nebūtu jākritizē.

²³⁷ Apstrīdētā lēmuma 25. apsvērumā Komisija izklāsta, ka “šajā gadījumā un pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju, it īpaši [tās konsultantu] veikto darbu”, tā uzskata, ka “[minimālā likme] ir tuvu 30 % attiecīgās summas nozīmīguma dēļ un galvenokārt darījuma radīto risku dēļ”. Tā precizē, ka “vismaz 30 % likme ietver iespējamību, ka plāns nenoris kā paredzēts un ka ieguldījuma patiesais ienesīgums beigās izrādās daudz

mazāks”. Tā turpina, norādot, ka “turklāt likme var būt tikai augstāka par pašu kapitāla izmaksām, tādēļ ka pēdējās minētās neņem vērā visus ar sabiedrību saistītos riskus”.

238 Attiecībā uz *Alitalia* izteikto iebildumu saistībā ar attiecību viens pret divi starp 14 % likmi, kas noteikta pašu kapitāla izmaksām, un minimālo likmi — no apstrīdētā lēmuma skaidri izriet, ka Komisija ņēma vērā *Alitalia* pašu kapitāla izmaksas, kas aprēķinātas ar FAVM, turklāt, lai novērtētu *IRI* dalības vērtību *Alitalia* 2000. gada decembrī (apstrīdētā lēmuma 22. apsvēruma) un pēc tam, lai noteiktu uz šo datu bāzes iekšējo likmi (apstrīdētā lēmuma 23. apsvēruma), nevis minimālo likmi.

239 Lasot Komisijas konsultantu otro un trešo ziņojumu, kas pievienoti prasības pieteikumam pielikumā, arī apstiprinās, ka 14 % likme tika aprēķināta, lai novērtētu vienu no faktiem, kas ir ņemti vērā, nosakot iekšējo likmi.

240 Tā kā šī 14 % likme kalpo iekšējās likmes aprēķinam un nevis minimālās likmes aprēķinam, ir kļūda, ka *Alitalia* to apstrīd minimālās likmes 30 % apmēra noteikšanas ietvaros un ka tā izvirza priekšplānā attiecību starp šīm divām likmēm viens pret divi.

241 Turklāt apstrīdētā lēmuma 22. apsvērumā un savos procesuālajos dokumentos Komisija uzsver, ka pašu kapitāla izmaksas, kas aprēķinātas, izmantojot *Alitalia* koeficientu β , ņem vērā riskus, kas izriet no sabiedrības kopējās situācijas, it īpaši Biržas

kontekstā, kā arī attiecīgajai nozarei raksturīgos riskus. Komisija precizē, ka, tā kā *Alitalia* 1996.–1997. gadā nebija pietiekami kotēta, 14 % vērtējums un 2000. gadā aprēķinātais *Alitalia* koeficients β ir neizbēgami teorētiskas darbības rezultāts un ir pamatots uz citu salīdzināmu lidsabiedrību koeficientu β . Tā uzsver, ka tādējādi aprēķinātais koeficients β nevar atspoguļot *Alitalia* īpašo risku 1996.–1997. gadā un ka uz šīs bāzes noteiktās kapitāla vidējās izlīdzinātās izmaksas “turklāt neņem vērā *Alitalia* atbilstošo īpašo risku” (apstrīdētā lēmuma 22. apsvērums).

242 Minimālā likme ņem vērā “attiecīgo summu un galvenokārt darījuma uzrādītos riskus” (apstrīdētā lēmuma 25. apsvērums). Līdz ar to Komisijas metode ir saskanīga un tas ir papildus tam, ka *Alitalia* pati apstiprina, ka minimālās likmes noteikšana ir nevis matemātiskas formulas piemērošanas rezultāts, bet veicamo empīrisku izmaiņu rezultāts, no skata neizlaižot ieguldītāja, kas salīdzināms ar publisku ieguldītāju, ieguldījumu mērķus (skat. arī apstrīdētā lēmuma 24. apsvērumu).

243 Visbeidzot, ir jāpiebilst, ka Komisija turklāt nepieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatot, ka *IRI* īpašais stāvoklis kā jau sabiedrības esošo akcionāru holdingam ieguldījuma vērtības novērtēšanai nedod tai labākas zināšanas un labāku sapratnes spēju. Ir jāuzsver, ka *IRI* ir pilnībā Itālijas valstij piederošas dalības holdings. Atsauces parametri minimālās likmes aprēķinam nav valsts, bet gan tirgus parametri. Turklāt, tā kā tā jau bija *Alitalia* akcionāre, *IRI* varēja būt interese pārspīlēt sabiedrības vērtību. No tā izriet, ka nebūtu jāpresumē, ka *IRI* dalība *Alitalia* kapitālā tai noteikti piešķir labāku spēju novērtēt minimālo likmi, ko prasa privāts ieguldītājs, kas darbojas saskaņā ar tirgus likumiem.

244 Līdz ar to *Alitalia* izteiktie iebildumi attiecībā uz Komisijas izmantoto metodi nav pamatoti.

— Komisijas vērā ņemtie riski

245 Tā kā *Alitalia* apstrīd riskus, ko Komisija ņemusi vērā apstrīdētajā lēmumā minimālās likmes noteikšanai, tie ir jāpārbauda viens pēc otra.

246 Attiecībā, pirmkārt, uz Komisijas apgalvojumu, ka gaisa transporta nozarē peļņa tradicionāli ir neliela un peļņas un zaudējumu gaistamība ir palielināta (apstrīdētā lēmuma 25. apsvēruma pirmais ievilkums), *Alitalia* to neapstrīd. Tās arguments drīzāk ir tāds, ka ar darbību saistītie riska elementi jau ir turklāt ņemti vērā.

247 Šajā sakarā ir jānorāda, pirmkārt, ka apstrīdētajā lēmumā šī ņemšana vērā caur FAVM formulas koeficientu β ir ierobežota ar iekšējās likmes viena elementa noteikšanu, proti, terminālās vērtības 2000. gada beigās (apstrīdētā lēmuma 22. apsvērums). Turklāt koeficients β neizsaka tieši risku saistībā ar attiecīgo nozari. Tādējādi, kā to atzīst *Alitalia*, tas ļauj izmērīt korelāciju starp tirgus produktivitātes mainību un uzņēmuma, uz ko attiecas novērtējums, produktivitātes mainību.

248 Otrkārt, minimālās likmes noteikšana neietilpst tajā pašā aspektā kā iekšējā likme, kas turklāt izriet no matemātiskas formulas piemērošanas. Runa ir par empīrisko un prospektīvo veidu, kādā minimālajā likmē, ko pieprasa privāts ieguldītājs, kurš šāda finanšu darījuma īstenošanai darbojas saskaņā ar tirgus likumiem, ņem vērā tostarp darījuma riskus (skat. šī sprieduma 242. punktu). Šajā sakarā privātam ieguldītājam ir

pamats ar attiecīgo darījumu īpaši saistīto risku starpā ņemt vērā faktu, ka darījums notiek gaisa transporta nozarē, kurā peļņa parasti ir neliela un peļņas un zaudējumu gaistamība ir paaugstināta.

249 Komisija līdz ar to nepieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā, minot šo risku apstrīdētā lēmuma 25. apsvērumā.

250 Attiecībā, otrkārt, uz to, ka nav pozitīvu nozīmīgu *Alitalia* darbības rezultātu (apstrīdētā lēmuma 25. apsvēruma otrais ievilkums), ir jākonstatē, ka tā to turklāt neapstrīd. Fakts, ka plāna, par ko ir strīds, mērķis varēja būt novērst nepietiekamu kapitalizāciju, neko nemaina *Alitalia* sliktajā finanšu situācijā, kas bija risks, ko varētu ņemt vērā privāts ieguldītājs pirms piekrist kapitāla palielinājumam.

251 Šo konstatējumu neapstrīd fakts, ka *Alitalia* 1997. gada pirmajā pusgadā bija fiksējusi pozitīvāku ekspluatācijas rezultātu nekā paredzēts restrukturizācijas plānā. Pieņemot, ka šie dati varētu iepriekš noteikt vēlākos plāna rezultātus, tie katrā ziņā bija zināmi laikposmā pēc riska novērtējuma 1997. gada lēmuma ietvaros un nebūtu līdz ar to jāņem vērā (skat. šī sprieduma 137. punktu).

252 Attiecībā uz 1997. gada pirmā pusgada rezultātu vērtējumu, kas izrādījās labāki nekā paredzēts, ir jāuzsver, ka tie balstās uz provizoriskiem, nepārbaudītiem datiem, ko *Alitalia* nav apstrīdējusi. Tā kā attiecīgie dati nav droši, kas papildina attiecīgā

laikposma ārkārtīgo īsumu, tas ļāva Komisijai uzskatīt, ka tie apšaubītu tās vērtējumu par risku saistībā ar to, ka kopš 80. gadiem *Alitalia* nav būtisku pozitīvu darbības rezultātu, lai gan notika konjunktūras uzlabošana no 1994. gada.

253 Attiecībā, treškārt, uz Komisijas apgalvojumu, ka plāns balstīts uz devīgiem pieņēmumiem produktivitātes attīstības, darbības izdevumu, papildījuma koeficienta un sabiedrības vienoto ieņēmumu jautājumā (apstrīdētā lēmuma 26. apsvēruma pirmais ievilkums), ir jānorāda, ka Komisijas konsultantu 1997. gada 18. jūnija ziņojumā, kas ir prasības pieteikuma pielikumā, norāda, pirmkārt, uz plānā iepriekš veiktām konkrētām izmaiņām, uzsverot, ka izmainītais plāns ir piesardzīgāks nekā sākotnējais plāns. Tomēr šis ziņojums, otrkārt, uzsver, ka plānā vēl ir vairāki optimistiski elementi un ka atsevišķus mērķus varētu būt grūti sasniegt. Elementi, kas tajā uzskaitīti, ir tieši tie paši, kas atkārtoti apstrīdētā lēmuma 26. apsvēruma pirmajā ievilkumā un attiecībā uz kuriem plānā ir “dāsni pieņēmumi”.

254 Turklāt papildu ziņojumā, kas pievienots 1997. gada 18. jūnija ziņojumam, Komisijas konsultanti novērtē restrukturizācijas plāna vispārējo dzīvotspēju un kapitāla dotācijas, par ko ir strīds, atbilstību. Tie paskaidro, ka savos iepriekšējos ziņojumos ir analizējuši plāna īpatnības, lai noteiktu ienesīguma likmi, ko potenciāls ieguldītājs saprātīgi prasītu ieguldījumam *Alitalia*. Komisijas konsultanti piebilst, ka šajā kontekstā elementi, ko viņi novērtēja kā “optimistiskus”, tika izmantoti ienesīguma likmes, ko prasītu privāts ieguldītājs, novērtēšanai. Līdz ar to viņi turpina, apstiprinot, ka šie elementi nenorāda uz plāna dzīvotspējas neesamību.

255 No tā izriet, ka *Alitalia* neapstrīd devīgo pieņēmumu ņemšanu vērā restrukturizācijas plānā, atsaucoties uz faktu, ka papildu ziņojumā Komisijas konsultanti secina par restrukturizācijas plāna vispārējo dzīvotspēju. Šajā papildu ziņojumā, kā arī 1997. gada 18. jūnija pamatziņojumā ir tieši atsaucē uz optimistiskiem elementiem.

- 256 Katrā ziņā fakts, ka atsevišķi pieņēmumi tiek uzskatīti par dāsniem vai optimistiskiem, pats par sevi nav jāuzskata esam pretrunā restrukturizācijas plāna vispārējās dzīvotspējas vērtējumam.
- 257 Visbeidzot, pretēji tam, ko apgalvo *Alitalia*, kontrolējot plāna izpildes stāvokli, Komisija vai tās konsultanti nav konstatējuši mērķu īstenošanu produktivitātes un darbības izmaksu ziņā. It īpaši no 1999. gada jūlija ziņojuma izvilkuma, ko replikas pielikumā norādījusi *Alitalia*, izriet, ka darbības izmaksas bija augstākas nekā paredzēts plānā un ka, lai gan uzlabojusies atsevišķos gadījumos 1997. gadā, produktivitāte nesasniedza mērķus.
- 258 Katrā ziņā šis *Alitalia* arguments un pamatojumam iesniegtie dati ir jānoraida, jo tie balstās uz *ex post* faktiem.
- 259 Komisija līdz ar to nepieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā citu riska papildfaktoru vidū, kurus varētu ņemt vērā privāts ieguldītājs, iekļaujot faktu, ka plāns balstījās uz devīgiem pieņēmumiem produktivitātes attīstības, darbības izmaksu, piepildījuma koeficienta un sabiedrības vienoto ieņēmumu ziņā.
- 260 Attiecībā uz, ceturtkārt, riskiem, kas saistīti ar faktu, ka Malpensas jaunās infrastruktūras konkrētais potenciāls, kā arī šīs pārsēšanās platformas laišanas ekspluatācijā apstākļi daļēji bija nezināmi (apstrīdētā lēmuma 26. apsvēruma otrais ievilkums), ir jāatsaucas uz šī sprieduma 203. un 204. punktu, no kuriem izriet, ka Malpensas lidosta bija restrukturizācijas plāna atslēgas elements. Komisija līdz ar to nebija pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, apstiprinot, ka sagaidāmais piepildījums lielā daļā bija atkarīgs no Malpensas lidostas centra laišanas ekspluatācijā 1998. gadā.

261 *Alitalia* neapstrīdēja Komisijas apgalvojumu, ka arī konkurence varētu gūt labumu no Malpensas lidostas attīstības, jo brīvo laika nišu tur ir vairāk nekā *Linete* (Itālija) lidostā, kas lielākoties ir piepildīta. Konkurences attīstība ir risks *Alitalia*.

262 Attiecībā uz salīdzinājumu attāluma ziņā ar citām Eiropas lidostām — šajā sakarā ir jāuzsver, ka attālums no Minhenes lidostas līdz Minhenes centram, proti, 37 km, nav salīdzināms ar Malpensas attālumu līdz Milānas centram, vai pēc Komisijas noteiktā attāluma, proti, 55 km, vai *Alitalia* apgalvotajiem 48 km. Attiecībā uz trīs pārējām lidostām šo distanci varētu uzskatīt par salīdzināmu. Malpensa līdz ar to ir to lidostu starpā, kas ir vistālāk no pilsētas, kuru tā apkalpo, centra. Tomēr *Alitalia* veiktais salīdzinājums saskaras ar vairākiem iebildumiem saistībā ar attiecīgo lidostu izmēra vai to vietas attiecīgajā lidostu sistēmā salīdzināmību. Pirmkārt, Oslo lidosta nav tikpat liela kā Milānas lidosta un, otrkārt, Getvikas un Stanstedas lidosta nav Londonas (Apvienotā Karaliste) galvenās lidostas atšķirībā no Malpensas mērķa par tādu kļūt priekš Milānas. Risks saistībā ar attālumu varētu līdz ar to tikt uzskatīts par vissvarīgāko Malpensas gadījumā.

263 Katrā ziņā būtiskais risks saistībā ar Malpensas lidostas centra laišanu ekspluatācijā 1998. gadā ir rezumēts apstrīdētā lēmuma 26. apsvēruma otrā ievilkuma pēdējā teikumā šādi:

“Jaunās infrastruktūras patiesās iespējas, kā arī [pārsēšanās platformas] laišanas ekspluatācijā apstākļi paliek daļēji nezināmi.”

- 264 *Alitalia* to neapstrīd. Komisija līdz ar to nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, uzskatot, ka Malpensas pārsēšanās platformas laišana ekspluatācijā ir papildu riska faktors, ko privāts ieguldītājs varētu ņemt vērā.
- 265 Attiecībā, piektkārt, uz Itālijas iekšējā tirgus liberalizāciju (apstrīdētā lēmuma 26. apsvēruma trešais ievilkums) ir skaidrs, ka tā sākas tikai 1995. gada beigās.
- 266 Argumentācijā ar mērķi pamatot 23 % *yield*, ko tā piemēroja savā plānā, *Alitalia* par salīdzinājuma punktiem izmanto Apvienoto Karalisti, Vāciju un Spāniju.
- 267 Ir jānorāda, ka ne Apvienotā Karaliste, ne Vācija atsaucēs laikposmā nebija līdzīgā situācijā kā Itālija. Šīs divas valstis bija atvērušas savu iekšējo tirgu — viena 80. gadu sākumā un otra — 80. gadu beigās. Turklāt atbilstoši *Alitalia* sniegtajām norādēm tās bija pilnībā liberalizējušas savu tirgu Kopienu līmenī, pirmā — 1993. gadā un otrā — 1997. gadā. Šī situācija nebūtu jāsalīdzina ar Itālijas situāciju, kas liberalizēja šos divus tirgus, iekšējo un Kopienu, gandrīz reizē, respektīvi, 1996. un 1997. gadā, liekot arī *Alitalia* vienlaikus tikt galā ar konkurenci divos līmeņos. Šī situācija līdz ar to privāta ieguldītāja skatījumā palielina darījuma riskus.
- 268 Komisija līdz ar to nepieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā, minot to faktu starpā, ko varētu ņemt vērā privāts ieguldītājs, Itālijas iekšējā tirgus liberalizāciju 1995. gada beigās

un neskaidrību, kas gūlās uz veidu, kādā *Alitalia*, kas līdz tam bija monopola stāvoklī, būs spējīga tikt galā ar konkurenci.

269 Attiecībā, sestkārt, uz Komisijas apgalvojumu, ka *Alitalia* vienotās izmaksas saglabājās lielākas par tās galveno Kopienas konkurentu izmaksām (apstrīdētā lēmuma 26. apsvēruma ceturtais ievilkums), ir jānorāda, ka šis formulējums nekādi neizslēdz situācijas uzlabošanu. Tieši pretēji, darbības vārda “saglabāties” lietošana šķietami to pat netieši nosaka.

270 Komisija apliecina, ka ir pamatojusi savu vērtējumu uz apgrozījumu, kas tai tika paziņots 1996. gadā. *Alitalia* izdara piezīmi, ka šis apgrozījums patiesībā ir datēts ar 1994. gadu; pēc tam šis izmaksas uzlabojās. Lai pierādītu šo uzlabojumu, tā replikas pielikumā norāda statistikas datus no *AEA* publikācijas.

271 Šajā sakarā ir jāatgādina, ka Komisijai, pieņemot 1997. gada lēmumu, bija jāizmanto pieejamie dati (skat. šī sprieduma 137. punktu). *Alitalia* norādītie statistikas dati izriet no *AEA* konfidenciālas publikācijas, kuras kopijā, kas pievienota lietas materiāliem, nav oficiālā datuma, bet ir norāde uz datumu 1998. gada 26. jūnija rokrakstā. Komisija apgalvo, ka šī publikācija parādījās tikai 1997. gada beigās un ka *Alitalia* to pirmo reizi iesniedza replikas posmā šajā procedūrā. *Alitalia* līdz ar to nav pierādījusi, ka Komisija zināja vai varēja zināt par šiem datiem, pieņemot 1997. gada lēmumu.

272 Līdz ar to Komisijai nebūtu jāpārmet, ka tā pamatojās uz datiem, kas tai bija pieejami, pieņemot 1997. gada lēmumu, un ka tā saglabāja savu nostāju, ka *Alitalia* vienotās

izmaksas saglabājās par 12 % augstākas nekā ar to konkurējošiem uzņēmumiem, kā tas tika izklāstīts 1997. gada lēmumā.

273 Attiecībā, septītkārt, uz apgalvojumu, ka sabiedrībai bija būtiskas sociālās grūtības 1995. un 1996. gadā un ka, vispārīgāk, uzņēmuma kultūras izmaiņas riskēja kļūt grūti vadāmas (apstrīdētā lēmuma 26. apsvēruma piektais ievilkums), ir jākonstatē, ka pirmais fakts ir patiess un ka tas varētu privātam ieguldītājam likt uzskatīt vajadzīgās izmaiņas par risku, neraugoties uz arodbiedrības līgumu noslēgšanu, kas nevarēja novērst visas neskaidrības saistībā ar personāla reakciju.

274 Nobeigumā, pārbaudot Komisijas norādītos riskus, lai pamatotu minimālās likmes noteikšanu 30 % apmērā, ir jāsecina, ka Komisija šajā sakarā nepieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

275 Līdz ar to ir jānoraida pamats par EKL 87. un 88. panta pārkāpumu un kļūdainu piemērošanu minimālās likmes noteikšanā.

2. Iekšējās likmes noteikšana

276 Šajā sakarā *Alitalia* apstrīd maksātspējas izmaksu summu, ko Komisija iekļāva iekšējās likmes aprēķinā, iekšējās likmes vērtējumu, pamatojoties uz plāna pēdējo

versiju, Komisijas izmantotos parametrus un aizdevumu pārvēršanas kapitālā ietekmi uz iekšējās likmes aprēķinu.

a) Maksātspējas izmaksu summa

²⁷⁷ Jautājums par maksātspējas izmaksu iekļaušanu tika jau aplūkots šī sprieduma 113.–121. punktā, bet tikai EKL 233. panta pārkāpuma aspektā, ņemot vērā iepriekš šī sprieduma 8. punktā minēto spriedumu lietā *Alitalia I*. Līdz ar to šeit ir runa par to, vai savā vērtējumā Komisija nav izmantojusi neprecīzus faktus un pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

Lietas dalībnieku argumenti

²⁷⁸ *Alitalia* vispirms atgādina, ka, pretēji tam, ko apgalvo Komisija apstrīdētā lēmuma 20. apsvērumā, tā nekad nav piekritusi Komisijas aprēķinātajiem 750 miljardiem liru.

²⁷⁹ *Alitalia* uzsver, ka kapitāla palielinājuma pirmā daļa tai ļāva atlīdzināt 900 miljardus liru kā *IRI* īstermiņa aizdevumu, kas nebūtu tikuši atlīdzināti, ja sabiedrība būtu bankrotējusi. Šie 900 miljardi liru ir minimālais, nevis maksimālais maksātspējas

izmaksu, no kā varētu arī izvairīties, ierobežojums. Ņemot vērā 900 miljardu liru atlīdzinājumu, maksātnespējas izmaksu vērtējums 750 miljardu liru apmērā ir nesaprotams un nepamatots.

280 Konkrētāk, *Alitalia* izklāsta, ka izmaksas *IRI* sabiedrības iespējamās maksātnespējas gadījumā tā ir noteikusi 1140 miljardu liru apmērā, cipars, kas, kā tā uzskata, ir vidējais starp maksātnespējas minimālo summu un maksimālo summu. *Alitalia* apgalvo, ka apstrīdētajā lēmumā norādītās maksātnespējas izmaksas būtu jāpalielina par 236 miljardiem liru, kas palielina iekšējo likmi par vairāk nekā 4 %.

281 *Alitalia* apstrīd, ka tā būtu par zemu novērtējusi zaudējuma riskus iemaksām gaisa flotes iegādei īsā termiņā. Kā tā uzskata, avanss par mašīnām maksātnespējas gadījumā nav atgūstams.

282 *Alitalia* arī noliedz, ka ir par zemu novērtējusi flotes tirgus vērtību. Tās vērtējums šajā pēdējā gadījumā balstās uz profesionālajos katalogos norādītajām pārdošanas vērtībām, kas, tāsprāt, būtu jāpiemēro ar atlaidi no 25 līdz 45 %, atkarībā no tā, vai pārdošana veikta saskaņā ar "going concern" vai piespiedu kārtā. Kopā vairāk par divām vai trijām pārdotu lidmašīnu vērtība jāsamazina vismaz par 12 % un ir jāparedz katra veida lidmašīnas vērtējums. Visbeidzot, atlaižu procentiem nebūtu jāpārsniedz 10 līdz 15 % pārdošanai vairumā salīdzinājumā ar mazumtirdzniecību, kam jāpieskaita Komisijas paredzētie 20 % jeb kopumā no 30 līdz 35 %. *Alitalia* turklāt uzsver, ka Komisija nenorāda nevienu faktu savu apgalvojumu pamatojumam.

283 *Alitalia* turklāt nenoliedz, ka ir par zemu novērtējusi likvidācijas izmaksas. Novērtējot tās izmaksas — kā apmēram 10 % no realizējamās vērtības, *Alitalia* ietver termiņus, kas vajadzīgi, lai pabeigtu procedūru, un likvidācijas procedūras izmaksas. Tā apliecina attiecībā uz likvidācijas izmaksām, ka nav varējusi apstrīdēt Komisijas izmantoto

summu, jo šī summa netika norādīta un tās aprēķins saskaņā ar Komisijas konsultantu 1997. gada 18. jūnija ziņojumu balstīts uz viņu atbilstošo pieredzi.

284 *Alitalia* visbeidzot norāda uz faktu, ka tās likvidācijai būtu negatīva ietekme uz *IRI* finanšu stāvokli, ietverot *Alitalia* parāda vērtējuma pazemināšanos un radot paaugstinātas maksātspējas izmaksas. Piesardzības dēļ tā tomēr neapņēma šo ietekmi.

285 Kopumā *Alitalia* atgādina, ka, ņemot vērā maksātspējas izmaksas par vidējo vērtību 1140 miljardi liru, ieguldījuma produktivitāte būtu bijusi 33 %.

286 Komisija ņem vērā faktu, ka *Alitalia* nepieņēma 750 miljardu liru ņemšanu vērā, izskaidrojot, kā tā nonāca pie šāda secinājuma.

287 Attiecībā uz iemesliem, kuru rezultātā tika noteikta šī summa, Komisija izklāsta, ka tie ir izklāstīti apstrīdētā lēmuma 20. apsvērumā, kā arī tās konsultantu 1997. gada 21. februāra un 18. jūnija ziņojumā. Tā precizē, ka tabulā, ko tā izstrādāja tiesvedībā, kurā tika pieņemts iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētais spriedums lietā *Alitalia I*, un ko *Alitalia* ir pielikusi klāt prasības pieteikumam, bija jau iekļautas maksātspējas izmaksas iekšējās likmes aprēķinā.

- 288 Komisija turklāt apstrīd *Alitalia* apgalvojumu, ka tā sistemātiski izmantojusi pārmērīgas vērtības iekšējās likmes noteikšanai. Šajā sakarā tā sniedz piemērus par *Alitalia* izdevīgiem parametriem, kas izmantoti šajā aprēķinā.
- 289 Komisija atgādina, ka visas kļūdas, kuru labojums nepaaugstinātu iekšējo likmi zem 30 % minimālās likmes, neietekmē apstrīdētā lēmuma likumību. Komisija dažādās tabulās parāda esošās atšķirības starp tās vērtējumu un *Alitalia* vērtējumu, kas ietekmē flotes vērtējumu, kurš nodrošina aizdevumus, un uz atmaksāšanas vērtējumu ierindas kreditoriem aktīvu likvidācijas dēļ.
- 290 Komisija turklāt uzskata, ka fakts, ka ir atlīdzināts 900 miljardi liru aizdevums, izmantojot kapitāla palielinājuma pirmo daļu, nepamato to, ka maksātnespējas izmaksas tiek novērtētas ar šādu pašu summu.
- 291 Komisija apstrīd *Alitalia* vērtējumu dažādos aspektos. Tā iesniedz tabulu, kurā uzsvērtas domstarpības starp lietas dalībniekiem, novērtējot izmaksas kreditoriem, un precizē, ka atšķirības attiecas uz rubriku “Avansi par mašīnām”, “Flote”, “Kreditori” un “Likvidācijas izmaksas”.
- 292 Attiecībā uz avansiem par mašīnām — Komisija uzskata, ka tie ir 100 % atgūstami. Klauzula, kas paredz iespēju lauzt lidmašīnu piegādes līgumus, neizslēdz avansu atlīdzinājumu. Turklāt saskaņā ar pieejamo informāciju nevar attaisnot pamatošanos uz šo līdzekļu zudumu pilnībā, ne arī izslēgt iespēju cedēt līgumus citām sabiedrībām.

293 Attiecībā uz flotes vērtību bankrota gadījumā — Komisija precizē, ka vērtējumā jāizmanto 1996. gada, nevis 1999. gada vai 2000. gada vērtības, kā to apgalvo *Alitalia*. Komisija piebilst, ka tā esot pamatojusies uz tās konsultantu 1997. gada jūnija ziņojuma detalizētu vērtējumu, saskaņā ar kuru lidmašīnu tirgus vērtība tika samazināta par 10 līdz 20 %. Lai pārbaudītu šo aprēķinu, Komisijas konsultanti ar nozares speciālistu palīdzību izmantoja profesionālos katalogus, kas detalizēti norāda detalizētas lidmašīnu cenas. Nepārsniedzamie atlaides procenti atbilst pazeminājumam par 20 % salīdzinājumā ar vairumtirdzniecības cenu; cenu, kas ir jau par 8 vai 9 % samazināta salīdzinājumā ar mazumtirdzniecības cenu.

294 Attiecībā uz likvidācijas izmaksām — Komisija tās novērtē starp 64 un 92 miljardiem liru, lai gan *Alitalia* uzskata, ka tās ir starp 287 un 427 miljardiem liru. Komisija uzsver, ka, lai pareizi noteiktu šīs izmaksas, saskaņā ar Itālijas tiesisko regulējumu var nošķirt divas atšķirīgas likvidācijas shēmas, proti, brīvprātīga likvidācija un kolektīvās procedūras. Brīvprātīgi likvidāciju veic ārējs likvidators un tās izmaksas sasniedz 1 % no realizētajiem aktīviem, kam pieskaita atalgojuma izmaksas, kas atbilst 0,75 % no tieši novērtēta pasīva, šiem skaitļiem esot ņemtiem no Itālijas grāmatvedības ekspertu skalas. Kolektīvās procedūras gadījumā likvidators vai tieslietu komisārs, kas saņem līdz 0,9 % no realizētajiem aktīviem, kam pieskaita maksimālo atalgojumu 0,37 % apmērā no novērtētajiem pasīviem (ministrijas 1992. gada 20. jūlija dekrēta Nr. 570 1. un 2. pants). Abos gadījumos pēc tam ir jāpārbauda izmaksas, kas radušās ekspertizēm, kas ļauj novērtēt likvidējamo preču vērtību. Šīs izmaksas aprēķina uz dažādu apvienību, kas pieder ekspertiem, skalas. *Alitalia* gadījumā ir jāatsaucas uz inženieru un arhitektu skalu, kas šāda veida gadījumā paredz 0,05 % nodevu par katru novērtēto precī. Piemērojot maksimālos tarifus likvidatoram un ekspertam, likvidācijas izmaksas, kā uzskata Komisija, līdz ar to sasniedz 2,2 % no kopējiem likvidētajiem aktīviem likvidācijas gadījumā vai 1,49 % no kopējiem likvidētajiem aktīviem kolektīvās procedūras gadījumā.

295 Attiecībā uz laika faktora ņemšanu vērā maksātnespējas izmaksu aprēķinā — Komisija apgalvo, ka nav pareizi apgalvot, ka būtu vajadzīgi seši gadi, lai pilnībā likvidētu *Alitalia* aktīvus kopumā. Šis skaitlis rodas no vidējās statistikas piemērošanas — turklāt tikai

nedaudz atbilst akciju sabiedrībām un lielām industriālām grupām — no lielas valsts sabiedrības pilnībā atšķirīgam tirgus dalībniekam. Tomēr, pat ja ņemtu vērā šo vidējo ilgumu seši gadi, nav pilnībā pareizi, ne arī ir pierādāms, ka procedūras kopējā summa ir jāiekasē termiņā vienā reizē, kreditoriem var samaksāt pakāpeniski un atbilstoši īpašuma likvidācijai. Līdz ar to būtu neiespējami precīzi un ticami novērtēt laika faktora iedarbību. Turklāt, ja vēlamies ņemt vērā līdzekļu zaudējumu laika faktora dēļ, tam jāatbilst nevis līdzekļu nominālvērtībai, bet to aktualizētai vērtībai, kas ir jūtami zemāka.

²⁹⁶ Komisija, visbeidzot, norāda, ka *Alitalia* likvidācijas ietekme uz *IRI* būtu nenozīmīga. Vienīgie izdevumi, kas saistās ar maksātnespējas izmaksām, būtu *IRI* garantētie parādi aptuveni 41 miljards liru. Šī summa atbilst tikai 0,16 % no *IRI* grupas finanšu parāda, kas nekādi nav salīdzināms ar kapitāla pieaugumu par 2750 miljardiem liru, līdz ar to tam nebūtu nekādas ietekmes uz *IRI* grupas kopējo vērtējumu.

Pirmās instances tiesas vērtējums

²⁹⁷ Vispirms, ir jāatgādina, ka Komisija 2003. gada 8. aprīlī publicēja apstrīdētā lēmuma labojumu, kurā tā ņēma vērā faktu, ka *Alitalia* nebija piekritusi maksātnespējas izmaksu novērtējumam 750 miljardu liru apmērā (skat. šī sprieduma 22. punktu).

²⁹⁸ Attiecībā uz šī cipara pamatojumu — tas ir apstrīdētā lēmuma 20. apsvērumā, kā arī Komisijas konsultantu 1997. gada 18. jūnija ziņojumā, kas minēts tajā pašā apsvērumā un kam *Alitalia* varēja piekļūt (skat. šī sprieduma 66. un 67. punktu). Šis pamatojums

turklāt tika precizēts Komisijas procesuālajos dokumentos, it īpaši aizstāvības rakstā. Līdz ar to nebūtu jāuzskata, ka šī summa — 750 miljardi liru — nebija pamatota.

299 *Alitalia* tomēr apstrīd šo summu — 750 miljardi liru — maksātspējas izmaksu novērtējuma ietvaros, tāpat kā Komisija apstrīd *Alitalia* šajā sakarā norādīto skaitli 1140 miljardi liru. To domstarpības būtībā attiecas uz veidu, kādā ņemt vērā 900 miljardu liru īstermiņa aizdevumu atlīdzinājumu, avansu jaunu mašīnu iegādei atgūšanu, flotes vērtību bankrota gadījumā un likvidācijas izmaksu novērtējumu.

300 Attiecībā, pirmkārt, uz lietas dalībnieku strīdu par to, vai 900 miljardu liru aizdevums, kas atmaksāts ar kapitāla pieauguma pirmo daļu, ir maksātspējas izmaksu, no kā varētu izvairīties, minimālā vai maksimālā robeža, tas neskar Komisijas izmantotās summas par maksātspējas izmaksām kopumā pamatotību. Turklāt neviens lietas dalībnieku norādītais fakts nepamato, ka atmaksātā summa 900 miljardi liru būtu jāuzskata pati par sevi par maksātspējas izmaksu, no kā varētu izvairīties, minimālo vai maksimālo robežu.

301 Attiecībā, otrkārt, uz jaunu lidaparātu iegādei pārskaitīto avansu atgūstamību, ir jānorāda, kā to atzīst *Alitalia*, ka Komisija, pieņemot 1997. gada lēmumu, nezināja par līguma protokolu, kas noslēgts starp lidmašīnu konstruktoru *McDonnell Douglas* un *Alitalia*, saskaņā ar kuru pēdējā minētā atsauca piecu lidmašīnu iegādi un *McDonnell Douglas* paturēja avansu 500 000 ASV dolāru (USD) apmērā par katru lidaparātu. Komisija līdz ar to nevarēja to ņemt vērā.

- 302 Turklāt, pat ja šis piemērs būtu jāņem vērā praktiskajā pārbaudē šajā jautājumā, *Alitalia* nav katrā ziņā pamata izdarīt jebkādus secinājumus no avansa par pieciem lidaparātiem neatgūstamības papildus tam, ka tā pati uzsver *intuitu personae* nozīmi, kas raksturo šo līguma protokolu.
- 303 *Alitalia* turklāt norāda uz faktu, ka “parasti” tās noslēgtajos lidmašīnu iegādes līgumos nav paredzēta pārskaitīto avansu atgūšana. Tā tomēr nesniedz pierādījumus par to.
- 304 Līguma laušanas klauzula maksātnespējas gadījumā (*Termination for insolvency*), kas noteikta aktīvu iegādes līgumā (*Asset Purchase Agreement*), kas noslēgts starp *Airbus Industrie* un *Alitalia* 1989. gadā un pievienots prasības pieteikumam, neizslēdz šo avansu atmaksāšanu. Tā skaidri nedefinē pārdevēja tiesības attiecībā uz maksātnespējīgu pircēju. Tā neparedz *a fortiori* avansa atmaksāšanu pircējam pilnībā. Katrā ziņā ar vienu līgumu pietiek, lai noteiktu vispārējo praksi.
- 305 *Alitalia* turklāt nav pierādījusi 1997. gada lēmuma pieņemšanas laikā iepriekš ievērotu praksi, pilnībā zaudējot jaunu lidaparātu iegādei pārskaitītos avansus. Līdz ar to nebūtu jāuzskata, ka Komisija pieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā, nebalstot savus aprēķinus uz šo avansu neatgūšanu pilnībā.
- 306 Turklāt ir jāuzsver, ka, atbildot uz Pirmās instances tiesas vienu uzdoto rakstveida jautājumu, *Alitalia*, norādot uz šo neiespējamību pilnībā atgūt šos avansus, neuzskatīja par lietderīgu spriest par to daļējas atgūšanas ietekmi uz maksātnespējas izmaksu summu un iekšējās likmes aprēķinu. No Komisijas īstenotās modelēšanas atbildē uz

Pirmās instances tiesas rakstveida jautājumu izriet, ka iespēja atgūt pārskaitītos avansus neietekmē iekšējo likmi, ja tiek atgūti līdz 50 % no avansiem, un avansu neatgūšanas gadījumā vai atgūstot 25 % apmērā — tā palielinās par 1 %.

307 No tā izriet, ka, pat ņemot vērā par kļūdainu pārskaitīto avansu daļēju atgūšanu, šī kļūda nekādi neietekmē Komisijas galīgo secinājumu, ka iekšējā likme bija zemāka par minimālo likmi. Šī kļūda ir neiedarbīga un ar to nepietiek, lai pamatotu apstrīdētā lēmuma atcelšanu, tā kā šīs lietas īpašajos apstākļos tai nav izšķirošas ietekmes uz rezultātu (šajā sakarā skat. Pirmās instances tiesas 2002. gada 14. maija spriedumu lietā T-126/99 *Graphischer Maschinenbau*/Komisija, *Recueil*, II-2427. lpp., 49. punkts un tajā minētā judikatūra).

308 Attiecībā, treškārt, uz flotes tirgus vērtību, atsaucoties uz tās konsultantu 1997. gada 18. jūnija ziņojumu, Komisija izklāsta apstrīdētā lēmuma 20. apsvērumā, ka Itālijas iestāžu piedāvātā summa ir par zemu.

309 Šajā ziņojumā ir precizēts:

“*Alitalia*, in assessing the current market value of its used aircraft, reduced the current value indicated in aircraft catalogues, applying a discount ranging between 25 and 45 %. Lower discount rates (10–20 %) might be more reasonable, if one also considers that *Alitalia*, in its calculation, includes, in addition to the discounts, the financial effects of a one year selling process.”

310 Turklāt no aizstāvības raksta izriet, ka, lai pārbaudītu pirmo aprēķinu 1997. gadā, Komisijas konsultanti ar nozares ekspertu palīdzību izmantoja profesionālā kataloga skalu, kas detalizēti norāda pasažieru lidmašīnu cenas. Šajā katalogā piedāvāts šāds kritērijs:

“Fleet values are discounted from wholesale price (average price paid by dealers or airlines for four or more aircrafts) at one half of one per cent times number of aircraft in fleet not to exceed 20 per cent discount.”

311 Šajā sakarā ir jākonstatē, ka, ciktāl tas to skar, *Alitalia* nebalsta savu norādi uz atlaidi, kas ir starp 25 un 45 %, uz jebkādu pārliecinošu faktu. Tā apliecina, ka norādītie atlaides procenti, vienlaikus pārdodot divas vai vairākas lidmašīnas, neparedzot tomēr pārdošanu piespiedu kārtā. Tās gadījums līdz ar to ir izņēmuma gadījums un tam vajadzīga īpaši paaugstināta atlaide, ko tā nosaka pati, nenorādot uz dokumentiem tās apgalvojumu pamatojumam. *Alitalia* skaidri norāda uz *B., International Aircraft Remarketing LLC* prezidenta, piezīmi par kādu konferenci 2001. gadā.

312 Tomēr papildus visai personīgajam šī kunga vērtējumam, kas datēts ar 2001. gadu un nevis attiecīgajā laikposmā, ir jāuzsver, ka atlaide, ko tā ir norādījusi savos paziņojumos, proti, atlaide starp 15 un 30 %, ir tuvāka vidējai Komisijas piemērotajai (20 %) nekā *Alitalia* apgalvotajai (vidēji 35 %).

313 Komisija līdz ar to nav pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, piemērojot profesionālo katalogu 20 % atlaidi paredzētajai cenai, kuros ir ņemts vērā lidmašīnas veids un tā nesenā vai iepriekšējā koncepcija.

- 314 Turklāt ir jānorāda, ka *Alitalia* ir pretrunā sev, apgalvojot, pirmkārt, ka ir jāiekļauj papildu atlaide sakarā ar liela skaita tā paša tipa lidmašīnu pārdošanu kopā un, otrkārt, ka tik skaitliski lielas flotes pārdošana nav paveicama no vienas dienas nākamajā, un ka aprēķinos jāņem vērā laika faktors.
- 315 Attiecībā uz argumentu, ka *Alitalia* apgalvo, ka var gūt būtiskas atlaides, ko var radīt tiesiskā pārdošana, un Komisijas minēto nepārliecinoša rakstura pretējo piemēru par attiecīgo lidmašīnu pieprasīto veidu, no lietas dalībnieku strīda var izsecināt, ka tā paša tipa lidmašīnai, pat ja ļoti pieprasītai, iegūtā cena, pārdodot bankrota procedūras ietvaros, var būt nedaudz zemāka vai nedaudz augstāka par profesionālajos katalogos norādītajām cenām.
- 316 Tomēr no tabulas, ko šajā sakarā replikā iesniegusi *Alitalia*, izriet, ka pārdošanas cena, kas iegūta bankrota procedūras ietvaros, katrā ziņā būtu augstāka nekā profesionālajos katalogos norādīta vairumtirgus cena, ko tā norāda salīdzināšanas nolūkos. Komisija savos aprēķinos pamatojas uz vairumtirdzniecības cenu un maksimums 20 % atlaidi šai vairumtirgus cenai (skat. šī sprieduma 310. punktu). Šie divi *Alitalia* norādītie piemēri līdz ar to apstrīd Komisijas tēzi, ka lidmašīnu atkalpārdošanas cenā bankrota gadījumā noteikti nav būtisku pazeminājumu. *Alitalia* norādītie piemēri katrā ziņā neapstiprina tās tēzi par atlaidi no 25–45 % (jeb vidēji 35 %).
- 317 Visbeidzot, Komisija pamatoti uzsvēra, ka atkārtotas pārdošanas cenā, kas bija spēkā 1997. gada lēmuma laikā, ir jāņem vērā flotes vērtība.
- 318 *Alitalia* līdz ar to nav pierādījusi, ka, piemērojot 20 % atlaidi lidmašīnu atkārtotas pārdošanas vairumtirgus cenai, kas ir profesionālajos katalogos, lai novērtētu tās floti, Komisija pieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

319 Attiecībā, ceturtkārt, uz apstrīdētā lēmuma 20. apsvērumā norādītajām likvidācijas izmaksām, Komisija pārmet arī Itālijas iestādēm to novērtēšanu par zemu. Turklāt Komisijas konsultantu 1997. gada 18. jūnija ziņojumā, uz ko tā norāda, ir izklāstīts šādi:

“*Alitalia* determined the liquidation costs (essentially the compensation of the official receiver and the expenses he supposed to occur) as a percentage (10 %) of the realised assets. According to the official professional fees and to our experience, the mentioned amount appears too high.”

320 Ir jānorāda, vispirms, ka, pretēji tam, ko apgalvo *Alitalia*, pamatojot likvidācijas izmaksas, Komisija vai tās konsultanti neiztika tikai ar atsauci uz savu atbilstošo pieredzi, bet arī norādīja uz spēkā esošajām profesionālajām skalām.

321 No aizstāvības raksta izriet, ka likvidācijas izmaksu aprēķins pilnībā balstās uz profesionālām skalām un ka pieredzei atvēlētā vieta ir ļoti relatīva. Komisija izmantoja oficiālās grāmatvežu skalas iekšējam likvidatoram, un ministrijas 1992. gada 20. jūlija dekrētā Nr. 570 esošās skalas likvidatoram, kā arī inženieru un arhitektu skalas ekspertiem; skalas, ko tā piemēroja 1996. gada 31. marta īpašuma vērtībai maksātnespējas izmaksu aprēķinā (*Estimated insolvency statements*), ko iesniedza *Alitalia*. Ir jānorāda, ka aprēķinā Komisija ņēma vērā maksimālos tarifus, kas paredzēti gan likvidatoram, gan ekspertam. *Alitalia* līdz ar to nebija vajadzīgie dati, lai apstrīdētu Komisijas īstenoto likvidācijas izmaksu vērtējumu. Tā nenorādīja uz pamatojuma neesamību šajā sakarā.

- 322 *Alitalia* turklāt nav apstrīdējusi šo Itālijas profesionālo apvienību skalu izmantošanu. Tā uzsver, ka likvidācijas izmaksām nebūtu jāņem vērā tikai Komisijas veiktais aprēķins, bet būtu jāņem vērā termiņi, kas vajadzīgi, lai pabeigtu likvidācijas procedūru termiņā, un *IRI* grupas iegūtā pieredze šajā jautājumā.
- 323 Attiecībā uz laika faktora ņemšanu vērā, pieļaujot, ka ir tiesa, ka šāda veida procedūra var ilgt sešus gadus, nebūtu jāuzskata, ka likvidācijas izmaksas sadalās vienmērīgi visā procedūras garumā, to noslēdzot ar aktīvu realizēšanu.
- 324 *Alitalia* nav turklāt jebkādi paskaidrojusi, kādā apjomā šis laika faktors ņemtu vērā 10 % likvidācijas izmaksu, ko tā piemēro. Replikā *Alitalia* pārrēķināja tieši maksātnespējas izmaksas, aktualizējot kredītus, kas, kā tā uzskata, varētu tikt atgūti. Līdz ar to papildus faktam, ka šis jaunais maksātnespējas izmaksu aprēķins ir jānoraida, jo tā pirmo reizi to norāda replikas posmā, likvidācijas izmaksas tas neskar tieši.
- 325 Attiecībā uz *Alitalia* norādītajiem piemēriem, atsaucoties uz *IRI* gūto pieredzi savas grupas ietvaros, Komisija uzsvēra, ko *Alitalia* neapstrīdēja, ka tie attiecas uz brīvprātīgu likvidāciju un nevis bankrotu. Līdz ar to runa nav par nozīmīgiem skaitļiem.
- 326 Katrā ziņā *Alitalia* nekādi neprecizēja metodi un aprēķinus, kas to mudināja novērtēt likvidācijas izmaksas 10 % apmērā no aktīviem. Tā turklāt nav sniegusi nevienu pierādījumu, lai noteiktu, ka Komisija ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu likvidācijas izmaksu vērtējumā.

327 No visiem šiem apsvērumiem izriet, ka Komisija nepieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā, novērtējot maksātspējas izmaksas 750 miljardu liru apmērā.

b) Iekšējās likmes novērtēšana, pamatojoties uz restrukturizācijas plāna pēdējo versiju

Lietas dalībnieku argumenti

328 *Alitalia* uzsver, ka, apstrīdētā lēmuma 27. apsvērumā uzskatot, ka plānā veiktajām izmaiņām 1997. gada jūnijā bija tikai niecīga ietekme uz plāna galvenajiem rezultātiem un uz akcionāru sagaidāmajām dividendēm, Komisija pilnībā neievēroja faktisko devumu, ko sniedz zemo izmaksu sabiedrības, *Alitalia Team*, izveidošanas paātrināšana un jaunu projektu uzsākšana to izmaksu samazināšanai un optimizācijai, kuras rezultātā samazinās risks saistībā ar plāna rentabilitātes mērķu īstenošanu.

329 Vispirms *Alitalia* norāda kā uz Komisijas kļūdu vērtējumā faktu, ka ir izmantota 79 % likme kā *IRI* dalības likme sabiedrības kapitālā. Pamatojoties uz tiesisko regulējumu tajā laikā, bija jābūt 86 %.

330 *Alitalia* uzsver, ka fakti, kas izskaidro Komisijas veikto iekšējās likmes aprēķinu apstrīdētajā lēmumā, ir tikai šī lēmuma 22. apsvērumā, kurā ir ļoti niecīgas norādes un

kas neļauj veiktās darbības saprast pilnībā. Apstrīdētajā lēmumā reti norādītie parametri ir tie paši, kas ir tabulā, kas pievienota atbildei uz repliku lietā par prasību par 1997. gada lēmumu.

331 *Alitalia* apgalvo, ka Komisijai bija jāizskaidro, kā tā nonāca pie likmes 26,1 % vienlaikus gan uz iepriekšējās, gan jaunās plāna versijas pamata.

332 Komisija atbild, ka plāna pēdējā versijā paredzētās stratēģiskās darbības uzlabo perspektīvas, bet pašas par sevi nevar būt pierādījums efektīvas īstenošanas iespējām. Jaunā plāna saturs ietekmēja iekšējās likmes vērtējumu tikai zināmās robežās.

333 Kā uzskata Komisija, tās aprēķina izklāstu abos gadījumos, proti, *IRI* dalības *Alitalia* kapitālā 79 vai 86 % likme, diktēja neskaidrība, kas valdīja 1997. gada jūlijā attiecībā uz piemērojamo finanšu tiesisko regulējumu. Tomēr, lai aprēķinātu iekšējo likmi, tā ņēma vērā visizdevīgāko no abiem (86 %) un nonāca pie secinājuma, ka iekšējai likme bija jābūt, lielākais, 26,1 %.

334 Komisija izdara būtisku kļūdu apstrīdētā lēmuma 22. apsvērumā attiecībā uz *IRI* dalības *Alitalia* kapitālā vērtību 2000. gada decembrī, kas bija nevis 4206 vai 4330 miljardi liru, bet gan 4179 vai 4550 miljardi liru. Tomēr iekšējo likmi 25,2 vai 26,1 % Komisija aprēķināja, pamatojoties uz pareiziem skaitļiem.

335 Attiecībā uz aprēķina metodi, kas tai ļāva nonākt pie šī rezultāta, Komisija atsauca uz skaidrojošo tabulu aizstāvības rakstā.

Pirmās instances tiesas vērtējums

- 336 Attiecībā uz argumentiem saistībā ar restrukturizācijas plāna pēdējās versijas neņemšanu vērā ir jāatsaucas uz šī sprieduma 124.–138. punktu.
- 337 Attiecībā uz Komisijas izdarīto būtisko kļūdu ir jāatsaucas uz šī sprieduma 22. punktu.
- 338 Attiecībā uz Komisijas izmantoto parametru detaļām un metodi iekšējās likmes aprēķinam, tie tiks pārbaudīti šī pamata nākamajā daļā (šī sprieduma 352.–361. punkts).
- 339 Tas, ka *Alitalia* apstrīd 79 % likmes izmantošanu 86 % vietā kā *IRI* dalības *Alitalia* kapitālā likmi, nepārliecina. No apstrīdētā lēmuma 23. apsvēruma izriet, ka iekšējā likme ir 25,2 vai 26,1 % atkarībā no tā, vai ņem vērā vienu, vai otru pieņēmumu un nepamatojas tikai uz 79 % likmi. Līdz ar to apstrīdētajā lēmumā Komisija ņēma vērā 86 % likmi. Šajā kontekstā, pat ja ņemtu vērā vislielāko skaitli, kas izriet no 86 % likmes piemērošanas, iekšējā likme paliek zemāka par minimālo likmi.
- 340 Visbeidzot, ciktāl *Alitalia* argumentu mērķis ir minēt neesošu vai nepietiekamu pamatojumu, Pirmās instances tiesa jau konstatēja, ka *Alitalia* nebūtu jānorāda uz pamatojuma neesamību attiecībā uz iekšējās likmes aprēķinu (skat. šī sprieduma 66. punktu). Būtībā apstrīdētā lēmuma 19.–23. apsvērums ļauj saprast Komisijas izmantoto metodi un pamatdatus iekšējās likmes aprēķinam. Komisijas konsultantu

pirmie divi ziņojumi, kas ir daļa no 1997. gada lēmuma, uz ko atsaucas apstrīdētais lēmums, sniedz detaļas.

- 341 Turklāt iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* (163. punkts) tiek konstatēts fakts, ka Komisija atbildē uz repliku bija apliecinājusi, ka iekšējā likme, kas pārrēķināta, pamatojoties uz plāna pēdējo versiju, sasniedza 26,1 % līmeni, iekļaujot maksātspējas izmaksas. Pirmās instances tiesa šajā sakarā atsaucas uz atbildi uz repliku un vienu no atbildes uz repliku, kas iesniegta lietas T-296/97 ietvaros, pielikumiem. *Alitalia* apliecina šajā lietā iesniegtajā prasības pieteikumā, ka tai ir bijusi piekļuve šim dokumentam un tā to pievienoja prasības pieteikumam.
- 342 Turklāt, atbildot uz *Alitalia* norādītajiem argumentiem prasības pieteikumā, Komisija sniedz vēl papildu precizējumus par parametriem, ko tā izmantoja iekšējās likmes aprēķināšanai. No tā izriet, ka *Alitalia* nebūtu jāapgalvo, ka tai nav vajadzīgo faktu, lai apstrīdētu Komisijas aprēķināto iekšējo likmi.

c) Atsevišķu Komisijas izmantoto parametru kļūdainais raksturs

Lietas dalībnieku argumenti

- 343 Pirmkārt, ievērojot principu, ka iekšējās likmes aprēķins, kas ir apstrīdētā lēmuma pamatā, ir identisks tam, ko Komisijas norādīja lietā T-296/97 iesniegtās atbildes uz repliku pielikumā, *Alitalia* apgalvo, ka uzņēmuma vērtības aprēķins ir kļūdainis, jo tajā ņem vērā darbības bruto rezultātu (turpmāk tekstā — “BR”), kas norādīts priekšpēdējā plāna versijā un nevis tā pēdējā versijā, proti, 1485 miljardi liru.

344 Otrkārt, *Alitalia* apgalvo, ka kapitāla pieauguma daļu aprēķinā, kas paredzētas 1996. un 1997. gadā, Komisija nevarēja izmantot bezriska likmi 6,6 %. Iekšējās likmes aprēķins neparedz skaidras naudas plūsmas atjaunināšanu, bet nosaka to reinvestēšanu iekšējā likmē. Pamatoties uz ārpus riska atjaunināšanu būtu tas pats, kas apgalvot, ka ieguldītājam ir pienākums pārskaitīt kapitāla palielinājumu jebkurā gadījumā līgumisku iemeslu dēļ un ka ieguldītājs spēj veikt pārskaitījumu ar tādu paļāvību, ka to var pielīdzināt noteiktai solidas ekonomikas valsts centrālajai bankai. Šajā lietā *IRI* nebija pienākuma pārskaitīt kapitālu, lai kāda būtu ieguldījuma attīstība. Turklāt *Alitalia* apliecina, ka *IRI* kā uzņēmumam bija augstākas parāda izmaksas nekā ārpusriska likme.

345 Treškārt, *Alitalia* uzsver, ka plāna paredzējumos ir rezerves neparedzētiem gadījumiem (*contingency costs*), kas atbilst 30 % no peļņas, lai paredzētu iespējamo kavēšanos plāna īstenošanā. Tā līdz ar to uzskata, ka skaidras naudas plūsmas aprēķinā atsaucēs gadā nebūtu jāiekļauj šādas summas, ja projekta attīstība pārsniedz paredzēto. Komisijas argumentācijā ir pretruna, kas, no vienas puses, nesamazina plānoto atdeves likmi, pat saskaņā ar plāna pēdējo versiju, kurā ir būtiski piesardzības fakti (*contingency*), atturoties to noteikt 30 % apmērā, un, otrkārt, nevēlās ņemt vērā *Alitalia* vērtības aprēķinā faktu, ka piesardzības faktiem ilgtermiņā ir jāsamazinās.

346 Ceturtkārt, *Alitalia* norāda, ka skaidras naudas plūsmas pieauguma likme 4,5 %, ko ilgtermiņā nosaka Komisija, negatīvi ietekmē uzņēmuma beigu vērtību 2000. gada 31. decembrī. Komisija nonāk pie šīs likmes, izmantojot tostarp divus atslēgas elementus, proti, gaisa pārvadājumu *yield* un koeficienta mainību, kuru vērtības ir mazākas nekā ārējo avotu paredzētās. Komisija nav ņēmusi vērā Malpensas lidostas pozitīvo ietekmi uz *Alitalia* satiksmi. *Alitalia* norāda, ka tā Eiropā gaisa pārvadājumu nozarē vēl nebija sasniegusi savu maksimālo pieaugumu. Tomēr, pat ņemot par atsauci ASV situāciju, paredzētais pasažieru satiksmes palielinājums Ziemeļamerikas tirgū ir

6,6 %. Kā uzskata *Alitalia*, līdz ar to ir saprātīgi rēķināties ar nominālo pieaugumu 6,5 % jeb reālo pieaugumu 3,9 % pirmajos piecos gados, pēc tam stabilizējot šo skaitli līdz 4,5 vai 1,95 %.

347 Kā uzskata *Alitalia*, vienkārša šo trīs pēdējo elementu korekcija paceļ iekšējo likmi līdz 42,3 %, pat saglabājot maksātspējas izmaksas 750 miljardu liru apmērā.

348 Komisija norāda, ka uzņēmuma vērtība tika pamatota uz BR 1485 miljardu liru apmērā. Aizstāvības rakstā tā atkārtο aprēķinus, kas noveda pie iekšējās likmes novērtējuma 26,1 % apmērā.

349 Atbalsta nākamo daļu aktualizācijas atbilstoši bezriskā likmei 6,6 % metodes izmantošanu pamato pats plūsmas raksturs. Daļu kapitāla palielinājums, uz ko *IRI* bija jau parakstījusies, *Alitalia* bija izdevumi, kas nebija nejauši izdevumi un kam bija paredzēts samaksas termiņš, kas būtu jāaplūko tikai atbilstoši “izmaksas–iespēja” nosacījumiem. Turklāt *Alitalia* grasīšanās samazināt atlikušās kapitāla palielinājuma daļas līdz 61,9 % nebūtu ieteicama, pareizi prezentējot ieguldījuma projekta vērtējumu, jo tas *IRI* veicamajiem atlikušajiem maksājumiem radīja ārkārtīgi samazinātu vērtību salīdzinājumā ar reālo vērtību.

350 Attiecībā uz rezervēm neparedzētiem izdevumiem — Komisija uzsver, ka plāna pēdējā versijā tās sasniedz 47 miljardus liru, kam, ja tos salīdzina ar BR 1485 miljardu liru apmērā, ir ierobežota iedarbība 3,2 % apmērā. Turklāt tā apliecina, ka bija jāparedz piesardzības komponents arī normālam gadam sakarā ar sanācijas plāna ambiciozo raksturu, projektu palielināto skaitu, nelīdzsvaroto stāvokli, kādā bija sabiedrība, kā arī

vispārējām tendencēm nozarē. No *Alitalia* tēzes izriet apgalvojums, ka 2000. gadā tā bija sasniegusi visus mērķus, tādējādi nebija nepieciešama piesardzība.

351 Komisija arī uzsver, ka piesardzība tiek prasīta, arī nosakot skaidras naudas plūsmas pieauguma likmi. Aviācijas nozare Eiropā bija tuvu pārpildījumam, kādēļ jūtamu tās pieaugumu nevarēja vairs plānot. Kā uzskata atsevišķi autori, pieauguma faktors jeb "g faktors" ir vienkārša plānotā inflācijas likme. Īpašajā *Alitalia* gadījumā inflācijas, kas novērtēta 2,5 % apmērā, efekta novēršana ļauj, piemērojot Fišera [*Fischer*] vienādojumu, nonākt pie patiesās izauguma likmes 1,95 % apmērā. Komisija arī norāda uz Gvatri [*Guatri*] līgumu par uzņēmumu vērtēšanu, saskaņā ar kuru no vairākām starptautiskām norādēm, tostarp ASV, izriet, ka g faktors parasti ir no 0 līdz 5 %; visbiežāk vērtības ir no 1 līdz 3 %. Komisija arī norāda uz kļūdu *Alitalia* izmantotajā formulā galīgās vērtības aprēķinam, jo tā aizmirsu pareizināt skaitītāju ar $(1 + g)$ saskaņā ar Gordona [*Gordon*] formulu.

Pirmās instances tiesas vērtējums

352 Attiecībā, pirmkārt, uz BR ir jākonstatē, ka aprēķini, saskaņā ar kuriem Komisija nonāca pie iekšējās likmes noteikšanas 26,1 % apmērā un ko Komisija norāda aizstāvības rakstā, noteikti ņem vērā skaitli 1485 miljardi liru, kas ir restrukturizācijas plāna pēdējā versijā. Komisija atbildē uz repliku sniedz arī aprēķinus, no kuriem izriet, ka, pamatojot priekšpēdējo plānu uz BR, proti, 1462 miljardiem liru, iegūtā iekšējā likme ir 24,6 %. Līdz ar to ir nepareizi, ka *Alitalia* norāda uz kļūdaina BR ņemšanu vērā.

353 Attiecībā, otrkārt, uz ārpusriska likmes 6,6 % piemērošanu — paredzēto kapitāla pieauguma daļu aktualizācijas aprēķinā attiecīgajā laikā *IRI* bija jau parakstījusies *Alitalia* kapitāla palielinājumam neatkarīgi no tās situācijas un tās ieguldījuma

rezultātu pozitīva vai negatīva vērtējuma. Šis kapitāla pieaugums *Alitalia* nebija nejaušs. Tā kā ieguldītājs spēja veikt maksājumu ar augstu uzticamības līmeni, skaidras naudas plūsma starp *IRI* un *Alitalia* nebija salīdzināma ar citām skaidras naudas plūsmām, kas bija pakārtotas restrukturizācijas plāna īstenošanas nejaušībām. Tādos pašos apstākļos šķīstu pamatota apstrīdētās ārpusriskā likmes piemērošana. Tādējādi Komisija nepieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā, izmantojot ārpusriskā likmi, lai aprēķinātu *IRI* veiktā kapitāla palielinājuma daļu aktualizāciju.

354 Attiecībā, treškārt, uz *Alitalia* argumentāciju par rezervēm neparedzētiem izdevumiem — tā būtībā atsaucas, pirmkārt, uz nepieciešamību ņemt vērā plāna izpildes stāvokli un, otrkārt, uz to, kas šis risks ir ņemts vērā minimālajā likmē, proti, ņemts vērā divreiz. Attiecībā uz pirmo elementu ir jāatgādina, ka, lai novērtētu iekšējo likmi, Komisijai bija jāpamatojas uz faktiem, kas bija tās rīcībā, pieņemot 1997. gada lēmumu (skat. šī sprieduma 137. punktu). Tādējādi tā nevarēja ņemt vērā to, kā noris plāns, un iespējamo risku vēlāku samazināšanos, pieņemot, ka tādi tiktu konstatēti. Attiecībā uz otro elementu tas, ka privāts ieguldītājs ņem vērā minimālās likmes aprēķinā kopējo ieguldījuma risku, pats par sevi neaizliedz iekšējās likmes aprēķinā iekļaut apstākļu pamatotas neparedzētās rezerves. Ņemot vērā darījuma kontekstu un it īpaši sabiedrības parādus, sanācības plāna nozīmi un tendenci nozarē 1997. gadā, Komisija nepieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā, nosakot 47 miljardus līru rezervēm neparedzētiem izdevumiem.

355 Attiecībā, ceturtkārt, uz to, ka *Alitalia* apstrīd skaidras naudas plūsmas pieauguma likmi, tas nav pārliecinoši. Lai pamatotu savu argumentāciju, ka būtu saprātīgi rēķināties ar nominālo pieaugumu 6,5 % (vai reālo pieaugumu 3,9 % apmērā), *Alitalia* tikai atsaucas uz 1996. gada *International Air Transport Association (IATA)*, starptautiskā gaisa transporta asociācijas gada ziņojumu, ko tā pati neiesniedz — saskaņā ar kuru pasažieru satiksmes pieaugums Ziemeļamerikas tirgū būtu 6,6 % gadā, kā arī uz 2001. gada ziņojumu — ko tā arī neiesniedz — saskaņā ar kuru ASV avioliņiju

apgrozījuma pieaugumam laikā no 1996. līdz 2000. gadam būtu bijis jābūt 3,7 % gadā. Komisijas izmantotā *yield* izmaiņu un gaisa transporta koeficienta apstrīdēšana no *Alitalia* puses savukārt balstās uz *Boeing* pētījumu.

356 1997. gada 18. jūnija ziņojumā Komisijas konsultanti pārbauda dažādās vērtības, ko *Alitalia* ņēmusi vērā šiem diviem faktiem, un paskaidro, kāpēc tos izvēlējušies:

“On the basis of our analysis, we determined the GNP multiplier in 1.4. This value is consistent with the US Dept of Transportation analysis on the US market for the period 1980-1995.

The most important reasons behind our decision are the following:

- higher values (UBS, Boeing) refer to the world-wide market;

- *Alitalia's* most relevant markets (domestic and international) can be considered, after the US one, amongst the more mature, with lower prospective growth rates;

- as a consequence, in the long term, the US market multiplier (which has recently reduced) seems to be more realistic.

With reference to the real yield growth rate adopted by *Alitalia* on the basis of the Boeing studies, some considerations can be made:

- in the long term, a study from McDonell Douglas foresees an average decline of 1.47 %;

- both the mentioned studies (McDonell Douglas, Boeing) were prepared by aircrafts manufacturers; therefore they can be considered optimistic;

- the estimate were prepared referring to the world-wide market, while *Alitalia* market has to be considered much more competitive than the average;

- AEA historical data appear to be lower than those from Boeing and the forecasts for the period 1996-2000 are more prudent.

On the basis of the above and our experience, it appears that the negative trend of the yield could be worse.”

³⁵⁷ Turklāt Komisija pamato savu izvēli uz reālo pieauguma likmi 1,95 %, norādot uz Gvatri uzņēmumu vērtēšanas līgumu, saskaņā ar kuru no vairākām starptautiskām, tostarp ASV, norādēm izriet, ka pieauguma faktoru parasti saprot kā no 0 līdz 5 %. Turklāt

Komisija norāda uz tabulu no šī paša avota, no kuras izriet, ka vidējā vērtība ir no 1 līdz 3 %. Līdz ar to Komisijas izvēle nevar tikt uzskatīta par pārmērīgu.

358 Attiecībā uz Malpensas lidostas attīstības ietekmi uz *Alitalia* pieauguma likmi bija grūti pilnībā to novērtēt ar 1997. gada jūlijā pieejamajiem datiem. Piesardzība, ko Komisija izrādīja attiecībā uz šo apstākli, nav acīmredzama kļūda vērtējumā (skat. šī sprieduma 260.–264. punktu). Turklāt Itālijas gaisa tirgus atvēršanai bija vairāki nezināmie, kas varēja radīt šaubas par pieņēmumu, ka *Alitalia* pieaugums bija lielāks nekā pārējā nozarē. To nekādi nevar uzskatīt par sasniegtu.

359 Ņemot vērā visus šos faktus un rīcības brīvību, kas ir Komisijai šajā sarežģītajā ekonomiskajā jautājumā, Komisija nepieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā, nosakot skaidras naudas plūsmas pieauguma likmi 4,5 % apmērā (vai reālo pieaugumu 1,95 % apmērā).

360 Visbeidzot ir jānorāda, ka *Alitalia* šķietami atzīst replikā Komisijas uzsvērto kļūdu formulā, ko *Alitalia* piemēroja beigu vērtības aprēķināšanai.

361 Šī analīze turklāt neparādīja acīmredzamu kļūdu vērtējumā Komisijas izmantotajos parametros iekšējās likmes aprēķinam.

d) Aizdevumu pārvēršanas kapitālā ietekme uz iekšējās likmes aprēķinu

Lietas dalībnieku argumenti

³⁶² Kā uzskata *Alitalia*, tā kā lielākā daļa 1000 miljardu liru kapitāla iepludināšanas kalpoja kā atlīdzinājums *IRI* apmēram 900 miljardu liru apmērā un ir uzskatāma par parādu pārvēršanu kapitālā, *IRI* paredzētais kapitāla palielinājums patiesībā bija tikai 1850 miljardi liru.

³⁶³ Ņemot vērā šo summu, iekšējā likme būtu 28,7 %. Tā palielinātos pat līdz 30,1 %, koriģējot 1462 miljardu liru BR, ko kļūdaini noteica Komisija. Turklāt minimālā likme būtu jāpārskata atbilstoši kritumam, jo līdzekļu ieplūdums bija ierobežots.

³⁶⁴ Komisija atbild, ka katrā ziņā iekšējā likme saglabājās zemāka par minimālo likmi, jo tā bija 28,7 %. Komisija apstrīd *Alitalia* tēzi, ka, ja nenotiek pārvēršana, kapitāls pilnībā tiktu zaudēts likvidācijas procesā. Saskaņā ar Komisijas paredzējumu tas ļautu apmierināt nenodrošinātos kreditorus, lielākais, par 30 %.

³⁶⁵ Komisija turklāt uzsver, ka 2750 miljardu liru iepludināšana *Alitalia* kapitālā un aizdevumu atmaksa *Cofiri* ir divi atšķirīgi darījumi. Šajā lietā ieguldījuma summa esot

2750 miljardi liru, no kuriem 1850 miljardi kapitāla pienesuma formā un 900 miljardi aizdevumu pārvēršanas kapitālā formā.

Pirmās instances tiesas vērtējums

- ³⁶⁶ Ir jāatgādina, ka iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* (145. punkts) Pirmās instances tiesa konstatēja, ka “netika apstrīdēts, ka lielākā daļa no 1000 miljardu liru kapitāla iepludinājuma, kas tika veikta 1996. gadā, kalpoja, lai atlīdzinātu *IRI* aizdevumus apmēram 900 miljardu liru apmērā, un ka šis darījums varēja tikt uzskatīts par aizdevuma pārvēršanu kapitālā”.
- ³⁶⁷ Tomēr, ja lietas dalībnieki ir vienisprātis par aizdevumu pārvēršanas kapitālā darījuma kvalifikāciju, tām ir domstarpības par no tā izdarāmajiem secinājumiem. Kā uzskata *Alitalia*, atlīdzināto aizdevumu summa ir vienkārši jāatskaita no kapitāla palielinājuma, ko *IRI* bija iecerējusi veikt.
- ³⁶⁸ Nebūtu jāapstrīd, ka aizdevumu atlīdzinājums un kapitāla iepludinājums, par ko ir strīds, ir divi atšķirīgi darījumi, kas šī iemesla dēļ nebūtu aplūkojami vienādi, pat ja no aritmētikas viedokļa iepludinātā summa kopumā atbilst atlīdzinātajai summai. Aizdevumu pārvēršana kapitālā maina vērtspapīra raksturu un sekas, kas no tā izriet vērtspapīra turētājam. Aizdevumi rada faktiski likmes procentus noteiktos datumos, kamēr akciju atdeve ir neskaidra. Turklāt kreditoru apmierināšanas kārtība likvidācijas gadījumā ir atšķirīga, akcionāram esot tikai pēc pārējiem kreditoriem. No tā izriet, ka privāta ieguldītāja skatījumā nejausības saistībā ar abiem darījumiem ir atšķirīgas. Kapitāla iepludināšana no *IRI* 1000 miljardu liru apmērā 1996. gadā, pat ja lielākā daļa no tās kalpo, lai atlīdzinātu *Cofiri* aizdevumus apmēram 900 miljardu liru apmērā, tik un tā ir *IRI* ieguldījums, kas ir jāņem vērā, nosakot iekšējo likmi. Komisija līdz ar to

nepieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā, vienkārši neatskaitot atlīdzinātos aizdevumus no kopējās ieguldījuma summas jeb 2750 miljardiem liru.

³⁶⁹ Šajā sakarā jautājums par to, vai, nepārvēršot aizdevumus kapitālā, kapitāls tiktu pilnībā zaudēts, vai nē, nav būtisks, lai novērtētu šīs aizdevumu pārvēršanas kapitālā ietekmi uz iekšējās likmes aprēķinu, ko veica Komisija. Pakārtoti, ir jāpiebilst, ka katrā ziņā *Alitalia* aprēķinātā iekšējā likme, pamatojoties uz skaitli 1850 miljardi liru, proti, veiktais aizdevumu pārvēršanas kapitālā atskaitījums, paliek augstāka par minimālo likmi.

³⁷⁰ Pamatojoties uz visiem šiem apsvērumiem, izrādās, ka Komisija nepieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā, nosakot iekšējo likmi.

F — *Par pamatu — EKL 87. panta 3. punkta pārkāpumu*

³⁷¹ Šī pamata ietvaros *Alitalia* kritizē 1997. gada lēmumā — pirms to atcēla Pirmās instances tiesa — esošo nosacījumu atkārtošānu bez atkārtotas pārbaudes. Tā uzskata, ka šie nosacījumi ir nesamērīgi, diskriminējoši, nelikumīgi un nepamatoti.

372 Komisija uzsver, ka šis pamats ir nepieņemams, jo trūkst intereses celt prasību. Līdz ar to ir jāsāk ar šī panta pieņemamības pārbaudi.

1. Par pieņemamību

a) Lietas dalībnieku argumenti

373 Komisija apgalvo, ka attiecīgie nosacījumi netika uzlikti apstrīdētajā lēmumā, ne arī 1997. gada lēmumā, bet gan ir Itālijas iestāžu nolīgtās saistības. Kā tā uzskata, no tā izriet, ka šīs saistības nav nebūtiskas, bet ir projekta, par kura saderīgumu tā spriež, neatņemama sastāvdaļa. Šīs saistības ir piedēvējamas nevis Komisijai, bet gan Itālijas iestādēm.

374 Kā uzskata Komisija, šajos apstākļos no Pirmās instances tiesas 2002. gada 30. janvāra sprieduma lietā T-212/00 *Nuove Industrie Molisane*/Komisija (*Recueil*, II-347. lpp.) izriet, ka apstrīdētā lēmuma rezolutīvā daļa nenodara kaitējumu *Alitalia* interesēm tādēļ, ka tai nav intereses celt prasību. Līdzīgu argumentāciju attīstīja ģenerāladvokāts Mišo [*Mischo*] savos secinājumos lietā Tiesas 2002. gada 18. jūnija spriedumam lietā C-242/00 Vācija/Komisija (*Recueil*, I-5603. un I-5605. lpp.).

375 Atbildē uz repliku Komisija apšaubā arī iebildumu saistībā ar attiecīgo nosacījumu "lietderīgo iedarbību". Tā uzsver, ka apstrīdētais lēmums tika pieņemts 2001. gadā, apmēram septiņus mēnešus pēc restrukturizācijas plāna ieviešanas beigām, kas bija

noteiktas 2000. gada 31. decembrī, kas ietver saskaņā ar apstrīdētajiem nosacījumiem *Alitalia* noteikto pienākumu izbeigšanos. To iespējamā atcelšana līdz ar to nesniedz nekādu labumu *Alitalia*, vai tas būtu ekonomiskā, vai juridiskā ziņā.

³⁷⁶ *Alitalia* apgalvo, ka ne spriedums, ne secinājumi, uz ko atsaucas Komisija, nav tāda rakstura, lai pamatotu tās tēzi. Iepriekš šī sprieduma 374. punktā minētajā spriedumā lietā *Nuove Industrie Molisane*/Komisija Pirmās instances tiesa nekādi neizslēdza iespēju attiecīgajam uzņēmumam apstrīdēt lēmuma, ar ko tam nodarīts kaitējums, faktus gadījumā, kad tie izriet no valsts iestāžu apņemšanās Komisijai.

b) Pirmās instances tiesas vērtējums

³⁷⁷ No apstrīdētā lēmuma 1. panta izriet, ka attiecīgais atbalsts ir atzīts par saderīgu ar kopējo tirgu, “ar nosacījumu, ka tiek ievērotas saistības un nosacījumi, kas ir 1997. gada lēmuma 1., 2. un 3. pantā, kas atkārtoti šī lēmuma apsvērumā”.

³⁷⁸ Turklāt administratīvā procesa norises apraksts iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* (13.–35. punkts) skaidri parāda, ka Itālijas iestādes ar 1997. gada 26. jūnija vēstuli bija apņēmušās ievērot atsevišķus nosacījumus. Tomēr no šī paša sprieduma izriet (29. un 30. punkts), ka Komisija vispirms norādīja *Alitalia* un Itālijas iestādēm, ka šajā lietā tā nespēja pieņemt pozitīvu lēmumu, balstoties uz privāta ieguldītāja tirgus ekonomikā kritēriju. Tā, otrkārt, pārsūtīja *Alitalia* neoficiālu

dokumentu, kurā bija, pirmkārt, paredzamās norādes restrukturizācijas plāna uzlabošanai un, otrkārt, norādes saistībā ar nosacījumiem, kuriem ir pakļauta atbalsta atļaušana *Alitalia*.

379 Turklāt atbildē uz repliku Komisija apliecināja, ka paziņojums par aviāciju (38. punkts) uzliek tai pienākumu atļaut atbalstus, ārkārtas gadījumos “pakārtojot restrukturizācijas plānus ļoti ierobežojošiem nosacījumiem”. Tā paskaidro, ka tai šie noteikumi vienmēr ir par sākumpunktu, pakārtojot līdzīgiem nosacījumiem kā *Alitalia* visus pirms tam atļautos atbalstus citām sabiedrībām. Komisija piebilst, ka, ja tā nebūtu pakārtojusi *Alitalia* piešķirto atbalstu šobrīd kritizētajiem nosacījumiem, apstrīdētais lēmums būtu nelikumīgs sakarā ar EKL 87. panta, aviācijas paziņojuma, kā arī vispārējo tiesību principu — tādu kā vienlīdzīgas attieksmes princips — pārkāpumu.

380 Līdz ar to Komisija nevarēja prezentēt šos nosacījumus kā tai piedēvējamus nosacījumus, bet gan kā tādus, ka izriet tikai un vienīgi no Itālijas iestāžu saistībām. Nav strīda, ka par šiem nosacījumiem tika diskutēts starp Komisiju, *Alitalia* un Itālijas iestādēm un Itālijas iestādes uzņēmās tos ievērot. Tas tomēr nemaina to, ka Komisijai ir ekskluzīva kompetence attiecībā uz atbalsta iespējamā nesaderīguma ar kopējo tirgu konstatēšanu (Tiesas 1977. gada 22. marta spriedums lietā 78/76 *Steinike & Weinlig, Recueil*, 595. lpp., 9. punkts, un Pirmās instances tiesas 2001. gada 15. marta spriedums lietā T-73/98 *Prayon-Rupel/Komisija, Recueil*, II-867. lpp., 40. punkts). Šis ekskluzīvās kompetences ietvaros Komisija varēja — tai pat bija, kā tā to apliecina, — jāpiesaista saderīguma lēmumam atsevišķi nosacījumi.

381 Šajos apstākļos pamats, kas vērsts pret nosacījumiem, kuru ievērošanai apstrīdētajā lēmumā ir pakārtots attiecīgā atbalsta saderīgums ar kopējo tirgu, nebūtu jāuzskata par nepieņemamu, pamatojot ar to, ka šie nosacījumi nav piedēvējami Komisijai.

382 Šo secinājumu neatspēko Komisijas minētā judikatūra.

383 Lai gan ir taisnība, ka iepriekš šī sprieduma 374. punktā minētajā spriedumā lietā *Nuove Industrie Molisane*/Komisija, Pirmās instances tiesa atzina prasību par pieņemamu, tā nebalstījās šajā sakarā uz Komisijas aizstāvēto argumentu, saskaņā ar kuru apstrīdēto koriģējošo koeficientu izvēlējās Itālijas iestādes un nevis Komisija pati. Šis spriedums līdz ar to nebūtu jāinterpretē kā tāds, kas izslēdz iespēju uzņēmumam atbalsta saņēmējam Kopienu tiesās apstrīdēt nosacījumus, ar kuriem ir saistīts lēmums, kas tam nodara kaitējumu gadījumā, kad tie ir pārrunāti starp Komisiju un valsts iestādēm, un pat saistības, ko uzņēmušās šīs valsts iestādes.

384 Turklāt, pretēji tam, ko apgalvo Komisija, iepriekš šī sprieduma 374. punktā minētais spriedums lietā *Nuove Industrie Molisane*/Komisija nebalstās uz faktu, ka atbalstu atļaujošs lēmums nevar kaitēt dalībvalsts un uzņēmuma saņēmēja tiesībām. Gluži pretēji, Pirmās instances tiesa tajā uzskatīja, ka fakts, ka apstrīdētais lēmums atzīst paziņotu atbalstu par saderīgu ar kopējo tirgu un līdz ar to principā nav pārmetums prasītājam šajā lietā, neatbrīvo to no pārbaudes, vai Komisijas vērtējumam bija tāda rakstura obligātas juridiskas sekas, kas ietekmē šīs prasītājas intereses. Pirmās instances tiesa šajā sakarā pēc analogijas atsaucas uz Pirmās instances tiesas 2000. gada 22. marta spriedumu apvienotajās lietās T-125/97 un T-127/97 *Coca-Cola*/Komisija (*Recueil*, II-1733. lpp., 79. punkts).

385 Attiecībā uz iepriekš šī sprieduma 374. punktā minēto 2002. gada 18. jūnija spriedumu lietā Vācija/Komisija atšķirībā no šīs lietas [minētā] tiesvedība bija starp dalībvalsti un Komisiju. Vācijas Federatīvās Republikas prasība tika atzīta par nepieņemamu, jo Tiesa nosprieda, ka apstrīdētais lēmums bija izdevīgs Vācijas Federatīvajai Republikai un to neapgrūtināja. Nebūtu jāuzskata, ka šajā lietā Itālijas iestādes pašas lūdza, lai tiktu noteikti nosacījumi, kam apstrīdētais lēmums pakārtoja atbalsta atzīšanu par saderīgu,

un ka tādēļ apstrīdētais lēmums neietekmē Itālijas Republiku nelabvēlīgi. Šie apsvērumi attiecas *a fortiori Alitalia*, kuru pārēja apstrīdētā lēmuma daļa apgrūtina, kā arī tika konstatēts šī sprieduma 38. punktā.

386 Attiecībā uz pamata par attiecīgajiem nosacījumiem “derīgo iedarbību” ir jāatgādina, pirmkārt, ka tās pamatprasījumu ietvaros *Alitalia* no šo nosacījumu nelikumības rada pamatu par apstrīdētā lēmuma atcelšanu pilnībā; atcelšanu, attiecībā uz kuru tā ir saglabājusi interesi, kā tas izriet arī no šī sprieduma 35.–47. punkta. *Alitalia* līdz ar to saglabā interesi pierādīt attiecīgo nosacījumu nelikumību.

387 Ir jāatgādina, otrkārt, ka aktam, kas jau ir izpildīts, vēl arvien var būt juridiskas sekas. Akts varēja radīt juridiskas sekas laikposmā, kad tas bija spēkā, un tā iedarbība var nebūt zudusi sakarā ar akta izpildi (šajā sakarā skat. Pirmās instances tiesas 1999. gada 25. marta spriedumu lietā T-102/96 *Gencor/Komisija*, *Recueil*, II-753. lpp., 41. punkts). Vai vismaz nosacījumi, kas apgrūtina tostarp piedāvātās kapacitātes ierobežojums un dalības atsavināšana ietekmēja *Alitalia* tiesības restrukturizācijas plāna izpildes laikā. Turklāt atsevišķu nosacījumu piemērošana radīja ilgstošu iedarbību uz *Alitalia* situāciju, kas ieilga pēc restrukturizācijas plāna ieviešanas.

388 *Alitalia* līdz ar to ir interese apstrīdēt attiecīgos nosacījumus.

2. Par lietas būtību

³⁸⁹ *Alitalia* izsaka zināmu skaitu iebildumu par apstrīdētajā lēmumā esošajiem nosacījumiem. Vieni ir vispārēja rakstura un citi īpaši attiecībā uz noteiktajiem nosacījumiem. Līdz ar to tie ir jāizskata atsevišķi.

a) Iebildumi, kas izteikti par apstrīdētajā lēmumā esošajiem nosacījumiem vispār

Lietas dalībnieku argumenti

³⁹⁰ *Alitalia* uzsver, ka apstrīdētajā lēmumā Komisija tikai atgādina nosacījumus, kas ir 1997. gada lēmumā. Tā kā Pirmās instances tiesa to atcēla, šiem nosacījumiem nav juridiska pamata. *Alitalia* precizē, ka tā neapstrīd nosacījumus, kas tika uzlikti 1997. gada lēmumā, bet gan apliecina neiespējamību Komisijai atkārtoti uzlikt tos pašus nosacījumus apstrīdētajā lēmumā, nenorādot pienācīgu pamatojumu šajā sakarā.

³⁹¹ *Alitalia* turklāt apgalvo, ka Komisijai bija atkārtoti jāpārbauda nosacījumi, par ko ir strīds, atbilstoši plāna pēdējai versijai un tās radītajam rentabilitātes pieaugumam. Šis pienākums izriet no fakta, ka Pirmās instances tiesa atcēla 1997. gada lēmumu, tostarp

pamatojot ar to, ka Komisija to nepieņēma, pamatojoties uz pēdējo restrukturizācijas plāna versiju.

392 *Alitalia* visbeidzot apgalvo, ka šie nosacījumi katrā gadījumā ir nesamērīgi, diskriminējoši, nelikumīgi un nepamatoti. Ciktāl restrukturizācijas plānā ievēro paziņojuma par aviāciju kritērijus, tas bija jāapstiprina bez vajadzības uzlikt papildu nosacījumus. Tie uzlika sabiedrībai ārkārtīgi smagus upurus un ierobežojumus, un tas bija pretrunā vadlīnijām (Komisijas paziņojums par aviāciju un Komisijas paziņojums dalībvalstīm par [EKL 87.] un [EKL 88.] panta un Komisijas Direktīvas 80/723/EEK 5. panta piemērošanu ražošanas nozares publiskajiem uzņēmumiem (OV 1993, C 307, 3. lpp.)), kas paredz nosacījumu noteikšanu tikai divos gadījumos. Ar šo nosacījumu virkni Komisija ir būtiski diskriminējusi *Alitalia* salīdzinājumā ar citām lidsabiedrībām, kuras tika aplūkotas nesenos procesos valsts atbalsta jautājumā, tostarp *Air France*. Nekad Komisija vēl nebija uzlikusi vienlaikus virkni tik būtisku un stingru ierobežojumu sabiedrības pārvaldības autonomijai. Šādi nosacījumi nebūtu jānorāda kā atbilde uz apgalvoto *Alitalia* ļaunprātīgo rīcību, par ko būtu jābūt atsevišķam procesam.

393 Komisija apgalvo, ka, lai pienācīgi spriestu par apstrīdētajiem nosacījumiem, kas ir ilgstošu pārdomu un trīspusēju tikšanos starp Itālijas iestādēm, *Alitalia* un Komisiju rezultāts, ir jāanalizē ārkārtīgi smagais stāvoklis, kādā sabiedrība bija 1996. gadā.

394 Attiecībā uz apgalvoto attiecīgo nosacījumu nelikumību — Komisija izklāsta, ka *Alitalia* šķietami ignorē ļoti ciešo saistību, kas saista nosacījumus ar plānu un kas veido to ietvaru. Šajā kritikā *Alitalia* pilnībā abstrahējas no prasības par Kopienas

kompensāciju, lai gan tas ir nosacījums, kas vajadzīgs, lai konstatētu atbalsta saderīgumu saskaņā ar EKL 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu un paziņojuma par aviāciju 41. punktu.

³⁹⁵ Attiecībā uz apgalvoto šo nosacījumu nesamērīgo raksturu — Komisija uzsver, ka, izņemot nosacījumu Nr. 4 un Nr. 8, kas ir specifiski *Alitalia* situācijai, lielākā daļa nosacījumu ir ierasti un papildina visas atļaujas par atbalstiem restrukturizācijai. Tikai trim no tiem, proti, nosacījumiem Nr. 3, 5 un 7, bija reāla ekonomiski finansiālā ietekme, kas nekādi nerada kaitīgo ietekmi, uz ko norāda *Alitalia*, nesniedzot ne mazākos pierādījumus. Šajā kontekstā būtu pilnībā nepamatoti konstatēt jebkādas formas nesamērīgumu.

³⁹⁶ Attiecībā uz apgalvoto vajadzību atkārtoti pārbaudīt nosacījumus pēc izmaiņām plānā — Komisija uzsver, ka *Alitalia* neprecizē attiecīgos nosacījumus, ne praktiskās sekas, kam būtu jābūt pēc to pārbaudes. Turklāt šie nosacījumi tika pabeigti pēc pēdējām plānā veiktajām izmaiņām, kuras tika ņemtas vērā. Visbeidzot, tā kā plāna rentabilitātes likme pacēlās no 25,7 līdz 26,1 %, nebūtu iespējams izdarīt secinājumus par jūtamam iedarbību uz nosacījumu saturu.

³⁹⁷ Attiecībā uz pamatojuma neesamību Komisija atsauca uz apstrīdētā lēmuma 36. apsvērumu.

³⁹⁸ Attiecībā uz apgalvoto diskrimināciju, it īpaši salīdzinājumā ar *Air France*, no kuras cietusi *Alitalia*, Komisija uzsver, ka *Alitalia* šķietami neievēro faktu, ka atsevišķu

nosacījumu kritērijus Komisija definēja saskaņā ar Komisijas 1994. gada 27. jūlija Lēmumu 94/653/EK par paziņoto *Air France* kapitāla pieaugumu (OV L 254, 73. lpp.; turpmāk tekstā — “*Air France* lēmums”) pēc tieša Itālijas iestāžu lūguma tieši vienlīdzīgas attieksmes vārdā.

Pirmās instances tiesas vērtējums

³⁹⁹ Attiecībā, pirmkārt, uz apgalvoto tiesiskā pamata neesamību attiecīgajiem nosacījumiem ir jākonstatē, ka to pamatojums atrodams, vispirms, Itālijas iestāžu paziņojumā par restrukturizācijas plānu, kā arī Regulas Nr. 659/1999 7. panta 4. punktā. Šajā punktā noteikts:

“Pozitīvā lēmumā Komisija var ietvert nosacījumus, kurus ievērojot, atbalsts uzskatāms par saderīgu ar kopējo tirgu, un noteikt pienākumus, kas ļauj uzraudzīt tās lēmuma izpildi.”

⁴⁰⁰ Attiecīgie nosacījumi līdz ar to nebūtu jāuzskata par juridiski nepamatotiem.

⁴⁰¹ Attiecībā, otrkārt, uz apgalvoto pienākumu atkārtoti pārbaudīt nosacījumus saskaņā ar plāna pēdējo versiju no iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētā sprieduma lietā *Alitalia I* (33. punkts) izriet, ka Itālijas iestāžu saistības, kas ir 1997. gada 26. jūnija vēstulē (pievienota aizstāvības rakstam), kas precīzi atbilst apstrīdētajā lēmumā esošajiem nosacījumiem, Itālijas iestādes nosūtīja Komisijai vienlaikus ar restrukturizācijas plāna galīgo versiju.

402 No šīs plāna pēdējās versijas un Itālijas iestāžu saistību vienlaikus nosūtīšanas un līdz ar to no apstrīdētajā lēmumā tai identiskajiem nosacījumiem izriet, ka tiem nebija vajadzīga pārskatīšana, lai tos pielāgotu šai pēdējai versijai.

403 Papildinot šo punktu, ir jānorāda, ka visu attiecīgo nosacījumu mērķis nebija uzņēmuma rentabilitātes atjaunošana. Daudzi no tiem paredz novērst konkurences traucējumus tādējādi, ka iekšējās likmes pieaugumam nebūtu jānovēd pie to pielāgošanas. *Alitalia* nenorāda nevienu precīzu argumentu, kas ņem vērā šo apstākli.

404 Attiecībā, treškārt, uz apgalvoto attiecīgo nosacījumu nelikumību — Komisijai principā ir kompetence papildināt lēmumu, ar kuru saskaņā ar EKL 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu atļauj atbalstu, ar nosacījumiem, kuru mērķis ir nodrošināt, ka atļautajam atbalstam nav nelabvēlīga iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm (Pirmās instances tiesas 1995. gada 13. septembra spriedums apvienotajās lietās T-244/93 un T-486/93 *TWD/Komisija, Recueil*, II-2265. lpp., 55. punkts, un iepriekš šī sprieduma 56. punktā minētais spriedums lietā *British Airways u.c./Komisija*, 288. punkts).

405 Turklāt pastāvīgā judikatūra ir tāda, ka Komisija šo izvērtēšanas pilnvaru īstenošanas vadlīnijas var paredzēt tādos tiesību aktos kā attiecīgās pamatnostādnes, ciktāl tajās ir iekļauti aptuveni kritēriji par pieeju, kāda ir jāievēro šai iestādei, un ciktāl tās nav pretrunā Līguma normām (šajā sakarā skat. Pirmās instances tiesas 2006. gada 6. aprīļa spriedumu lietā T-17/03 *Schmitz-Gotha Fahrzeugwerke/Komisija*, Krājums, II-1139. lpp., 42. punkts).

406 Paziņojums par aviāciju, uz ko ir atsauce apstrīdētā lēmuma 15. apsvērumā, izvirza prasību, lai restrukturizācijas atbalstus kontrolētu plāns, kas paredzēts lidsabiedrības

stabilizēšanai, lai tā saprātīgā termiņā varētu atgūt dzīvotspēju. Komisija var atļaut restrukturizācijas atbalstus tikai ārkārtējos apstākļos un ar ļoti stingriem nosacījumiem (38. punkta 1) un 2) apakšpunkts un 41. punkts).

407 No tā izriet, ka tādā lēmumā, kas pieņemts, pamatojoties uz EKL 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu, kā apstrīdētais lēmums Komisija var noteikt jebkādus nosacījumus, ko tā uzskata par vajadzīgiem, lai nodrošinātu, ka uzņēmums atbalsta saņēmējs pēc restrukturizācijas ir dzīvotspējīgs.

408 Savukārt neviens no iepriekš minētajiem noteikumiem nenosaka, ka visiem šajā sakarā uzliktajiem nosacījumiem būtu jābūt vajadzīgiem uzņēmuma dzīvotspējas nodrošināšanai. No paziņojuma par aviāciju izriet gluži pretējais, ka Komisijai ir jācenšas ierobežot konkurences izkropļojumus (41. punkts) un jā rūpējas, lai valdība atturētos iejaukties sabiedrības pārvaldībā citu iemeslu dēļ, nevis to, kas izriet no tās īpašuma tiesībām (38. punkta 5) apakšpunkts), un ka atbalsts tiek izlietots tikai restrukturizācijas programmai un nav nesamērīgs ar vajadzībām (38. punkta 6) apakšpunkts).

409 Pretēji tam, ko apgalvo *Alitalia*, paziņojuma par aviāciju 38. punkta 3) apakšpunkts nekādi neparedz, ka Komisija var uzlikt nosacījumus tikai divos gadījumos, proti, ja to prasa atgriešanās pie finanšu dzīvotspējas vai tirgus pārprodukcija. Šis punkts ir izteikts šādi:

“Ja atgriešanās pie finanšu dzīvotspējas vai tirgus situācija prasa kapacitātes samazināšanu, tas ir jāparedz programmā.”

410 Ciktāl *Alitalia* varētu šķietami atsaukties uz Kopienu 1999. gada 9. oktobra pamatnostādņem grūtībās esošu uzņēmumu glābšanai un restrukturizācijai (OV C 288, 2. lpp.), ir jāatgādina, ka šajā lietā tās nav piemērojamas, jo Itālijas iestādes paziņoja Komisijai par restrukturizācijas plānu ar 1996. gada 26. jūlija vēstuli. Pakārtoti, tās nepamato *Alitalia* tēzi. Pamatnostādņu grūtībās esošu uzņēmumu glābšanai un restrukturizācijai 3.2.2. punkta c) un i) apakšpunkts paredz, ka “gadījumā, ja Kopienas un EEZ līmenī ir strukturālā pārprodukcija tirgū, kurā atbalsta saņēmējs veic savu darbību, restrukturizācijas plānam ir jādod ieguldījums tā sanācijā, izmantojot saņemto atbalstu un tā iedarbību uz attiecīgo tirgu, neatgriezeniski samazinot ražošanas kapacitāti”. Šo pamatnostādņu 3.2.2. punkta c) apakšpunkta ii) daļā precizēts, ka “savukārt gadījumā, kad ne Kopienā, ne EEZ nav strukturālās pārprodukcijas uzņēmuma atbalsta saņēmēja apkalpotajā tirgū, Komisija tomēr pārbauda iespēju prasīt kompensāciju”.

411 Komisija līdz ar to var noteikt nosacījumus, pat ja nav strukturālās pārprodukcijas. Pretēji tam, ko apgalvo *Alitalia*, Komisijai līdz ar to nav jāpierāda, ka pastāv strukturāla pārprodukcija, lai varētu atbalsta atļaujā noteikt nosacījumus.

412 Attiecībā, ceturtkārt, uz vispārīgo argumentu saistībā ar attiecīgo nosacījumu nesamērīgumu tikai fakts, ka rentabilitātes likme plāna pēdējā versijā tika uzlabota, nenozīmē, ka Komisijai to vajadzēja pieņemt bez nosacījumiem. Kā jau tas ir uzsvērts, Komisijai ir jācenšas ierobežot plāna radīto konkurences izkropļojumu. Līdz ar to šajā nolūkā tā var noteikt nosacījumus plāna atļaušanai.

413 Turklāt *Alitalia* arguments ir un paliek vispārīgs bez precīziem faktiem tās tēzes atbalstam. Pirmkārt, *Alitalia* nepierāda, kā uzliktie nosacījumi ir nesamērīgi attiecībā uz tās situāciju. Otrkārt, nebūtu jāpieņem, ka situācija, kādā tā bija, bija salīdzināma ar

iepriekš minēto sabiedrību situāciju, par kurām jau bija pieņemti Komisijas lēmumi. Turklāt, pat ja pieņemtu, ka tās pārvaldība bija būtiski samazināta, ar to nepietiek, lai noteiktu tai uzlikto nosacījumu nesamērīgo raksturu.

- 414 Attiecībā, piekto reizi, uz argumentu saistībā ar tādu nosacījumu noteikšanu, kas diskriminē *Alitalia* salīdzinājumā ar tās konkurentiem, it īpaši *Air France*, pie tā jāatgriežas, pārbaudot specifiskus iebildumus par atsevišķiem nosacījumiem. Tomēr šajā posmā vispārīgi ir jāatgādina, ka Pirmās instances tiesa noraidīja analoģu iebildumu iepriekš šī sprieduma 56. punktā minētajā spriedumā lietā *British Airways* u.c./Komisija (443. punkts). Šajā spriedumā Pirmās instances tiesa uzskatīja, ka, ņemot vērā šāda restrukturizācijas plāna pasākumus, Komisijai nebija pienākuma sniegt īpašus paskaidrojumus par *Air France* plāna un tādu citu lidsabiedrību kā *Lufthansa* un *British Airways* restrukturizācijas plānu salīdzināšanu. Šie plāni attiecas uz citā laikā restrukturizētām citām sabiedrībām. Līdz ar to ar šāda veida salīdzinājumu nepietiek, lai pamatotu diskriminācijas esamību, ņemot vērā konteksta dažādību.
- 415 Attiecībā, sestā reizi, uz šo nosacījumu pamatojumu un neiespējamību tos atkārtoti noteikt apstrīdētajā lēmumā, vispirms, ir jāatsaucas uz šī sprieduma 74.–77. punktu.
- 416 Otrkārt, ir jāatgādina, ka, lai pieņemtu un pamatotu apstrīdēto lēmumu, Komisijai bija jāpārceļas laikposmā, kurā tika noteikti finanšu atbalsta pasākumi, un līdz ar to jāizmanto fakti, kas bija tās rīcībā, pieņemot 1997. gada lēmumu, tādējādi, ka tā nevarēja ņemt vērā vēlākus apstākļus (skat. šī sprieduma 137. punktu).
- 417 Turklāt apstrīdētajā lēmumā Komisija arī secina, ka minimālā likme ir augstāka par iekšējo likmi, neraugoties uz iekšējās likmes pieaugumu. Galīgais secinājums, proti,

attiecīgā darījuma kvalifikācija par valsts atbalstu, līdz ar to paliek identisks ar 1997. gada lēmumā veikto analīzi. Šāda kvalifikācija par valsts atbalstu paredz atbalsta saderīguma novērtēšanu, ar ko ir saistīti attiecīgie nosacījumi. Tā kā tiem nav tiešas saiknes ar iekšējo likmi, iekšējās likmes pieaugums neliek Komisijai tos grozīt ar *ad hoc* pamatojumu.

418 Līdz ar to *Alitalia* vispārīgie iebildumi, kas izteikti par apstrīdētajā lēmumā esošajiem nosacījumiem, ir jānoraida pilnībā.

b) Īpaši iebildumi, kas izteikti par atsevišķiem apstrīdētajā lēmumā esošiem nosacījumiem

419 *Alitalia* apstrīd apstrīdētajā lēmumā esošā nosacījuma Nr. 2 un Nr. 8 īpašo veidu. Tie jāizskata atsevišķi.

Nosacījums Nr. 2: jauna atbalsta aizliegums

— Lietas dalībnieku argumenti

420 Kā uzskata *Alitalia*, nosacījums, saskaņā ar kuru Itālijas iestādēm jāaņem "vairs nepiešķirt *Alitalia* ne jaunu kapitāla dotāciju, ne citus atbalstus jebkādā formā, tajā

skaitā aizņēmumu garantijas veidā”, sava vispārīgā rakstura dēļ ir patvaļīgs un to apgrūtinošs, vēl jo vairāk laikā, kad attiecīgā nozare piedzīvo ārkārtīgi smagu krīzi.

421 Šis nosacījums esot pretrunā paziņojuma par aviāciju loģikai. Komisija tajā tikai apliecina, ka restrukturizācijas atbalsti var tikt piešķirti tikai vienreiz. Tā arī precizē, ka programmas laikā nebūtu vajadzīga papildu palīdzība, bet “jāatstāj durvis vaļā nākotnei”.

422 Visbeidzot, *Alitalia* apgalvo, ka ir kļūdaini apstiprināt, ka šis nosacījums ir visos lēmumos, ar kuriem atļauj restrukturizācijas atbalstu konkurējošām lidsabiedrībām. Savā 1992. gada 22. jūlija lēmumā par rīkojumu par kapitālu un pilnu restrukturizācijas un ieguldījumu programmu par labu *Iberia* Komisijai bija kā atbalsta atļaujas nosacījums tostarp jānosaka, ka atbalstam jābūt “pēdējam stratēģiskā plāna laikā”.

423 Komisija uzskata, ka nosacījums Nr. 2 ir pilnībā pamatots un nebūtu jākvalificē par patvaļīgu un pārmērīgi apgrūtinošu. Šis nosacījums ir visos lēmumos, ar ko atļauj restrukturizācijas atbalstu par labu lidsabiedrībām.

424 Komisija uzsver, ka atbalstu aizliegums izriet no EKL 87. panta 1. punkta un ka, pats par sevi saprotams, individuāls lēmums nevar grozīt Līgumu. Tieši šajā kontekstā, kā uzskata Komisija, ir jālasa un jāinterpretē uzliktais nosacījums. Tam ir relatīva piemērojamība, jo tas ir piemērojams tikai *Alitalia* restrukturizācijas laikā un tas

neizliedz horizontālu atbalstu piešķiršanu dažādiem un no restrukturizācijas plānā paredzētajiem atšķirīgiem ieguldījumiem, ar nosacījumu, ka tiek ievērots EKL 87. panta 3. punkts.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

⁴²⁵ Lietas dalībnieki nav vienprātis par apstrīdētajā lēmumā esošā jaunu atbalstu aizlieguma apjomu. *Alitalia* tajā saskata vispārēju un patvaļīgu laika ziņā neierobežotu nosacījumu.

⁴²⁶ Attiecībā uz principiālā valsts atbalstu aizlieguma vispārējo raksturu — tas izriet no EKL 87. panta 1. punkta un nevis no apstrīdētā lēmuma. Šis aizliegums nekādi nekavē dalībvalstis paziņot Komisijai par jauniem atbalsta projektiem, piemērojot EKL 88. panta 3. punktu. Ar pienākumu tos pārbaudīt Komisija ir noteikusi pamatnostādnes, kas regulē tās vērtējumu par atsevišķa veida atbalsta projektiem vai atbalsta projektiem atsevišķās nozarēs, tostarp aviācijā ar paziņojumu par aviāciju.

⁴²⁷ No paziņojuma par aviāciju 38. punkta 2) apakšpunkta izriet, ka Komisija “parasti prasa valdības apliecinājumu rakstveidā, ka attiecīgais atbalsts ir valsts līdzekļu pēdējais ieguldījums jebkādā formā programmas laikā un tas atbilst Kopienu tiesību noteikumiem”.

428 Aplūkots saskaņā ar šiem noteikumiem, nosacījums Nr. 2 līdz ar to nebūtu jāuzskata par tādu, kam ir vispārējs un patvaļīgs raksturs.

429 Attiecībā uz nosacījuma Nr. 2 neierobežotību laikā, neskarot EKL 87. panta 1. punktu, Itālijas iestāžu uzņemtās un apstrīdētajos nosacījumos atkārtotās saistības, kā tas izriet no paziņojuma par aviāciju un kā to apstiprina Komisija aizstāvības rakstā, ir ierobežotas ar restrukturizācijas plāna ilgumu. Nosacījuma Nr. 2 apjoms līdz ar to ir noteikti ierobežots laikā.

430 Attiecībā uz šāda nosacījuma esamību visos pārējos Komisijas šāda veida lēmumos, ar ko atļauj restrukturizācijas atbalstu par labu lidsabiedrībām, ir kļūda, ka *Alitalia* to apstrīd, atsaucoties uz Komisijas 1992. gada 22. jūlija lēmumu, ar ko atļauj restrukturizācijas atbalstu par labu lidsabiedrībai *Iberia*. Kā to pati *Alitalia* saka replikā, šajā lēmumā viens no nosacījumiem bija tāds, ka atbalstam jābūt "pēdējam stratēģiskā plāna laikā". Līdz ar to ir pareizi, ka Komisija apstiprina, ka šajā lēmumā aizliegums ir izteikts nedaudz citādiem vārdiem nekā apstrīdētajā lēmumā, bet saturs ir vienāds, tā kā nosacījums abos gadījumos ir ierobežots ar restrukturizācijas plāna ilgumu (skat. iepriekšējo punktu). Līdz ar to vienīgais *Alitalia* norādītais piemērs nav tāds, lai atzītu par spēkā neesošu šāda nosacījuma klātesamību visos Komisijas tā paša veida lēmumos.

431 *Alitalia* nav centusies pierādīt, ka šī nosacījuma klātesamība bija pamatota pārējo attiecīgo sabiedrību gadījumā, bet ne tās gadījumā.

432 Nosacījumu Nr. 2 līdz ar to nav skāris neviens no *Alitalia* apgalvotajiem trūkumiem un līdz ar to šajā sakarā izteiktie iebildumi ir jānoraida.

Nosacījums Nr. 3: aizliegums iegūt dalību citās lidsabiedrībās

— Lietas dalībnieku argumenti

433 *Alitalia* norāda uz nosacījuma Nr. 3 nesamērīgo un diskriminējošo raksturu, saskaņā ar kuru Itālijas iestādēm “jāgarantē, ka līdz 2000. gada 31. decembrim *Alitalia* izmantos atbalstu vienīgi sabiedrības restrukturizācijai un nevis jaunai dalībai citos gaisa pārvadātājos (uzņēmumos)”.

434 *Alitalia* uzsver, ka Komisija 1993. gada 21. decembra Lēmumā 94/118/EK par Īrijas atbalsta piešķiršanu *Aer Lingus* grupai (OV 1994, L 54, 30. lpp.; turpmāk tekstā — “*Aer Lingus* lēmums”) un Komisijas 1994. gada 7. oktobra Lēmumā 94/696/EK par Grieķijas valsts piešķirto atbalstu sabiedrībai *Olympic Airways* (OV L 273, 22. lpp.; turpmāk tekstā — “*Olympic Airways* lēmums”) aprobežojas, uzliekot aizliegumu šīm sabiedrībām iegādāties dalību citās Kopienas un EEZ lidsabiedrībās. Tā piebilst, ka šāda veida aizlieguma nav Komisijas 1991. gada 24. jūlija Lēmumā 91/555/EEK par Beļģijas valdības paredzēto atbalstu gaisa pārvadātājam *Sabena* (OV L 300, 48. lpp.; turpmāk tekstā — “*Sabena* lēmums”).

435 *Alitalia* turklāt apgalvo, ka tās situācija nav salīdzināma ar *Air France* situāciju, kas acīmredzami bija kritiskāka, kādēļ aizliegumu varēja attaisnot *Air France* gadījumā. Tā uzskata, ka attiecībā uz *Alitalia* šāds aizliegums ir absolūti nesamērīgs, jo tika konstatēts, ka atbalsta summa un intensitāte ir pielāgotas restrukturizācijas prasībām un nodrošina lielāku produktivitāti, nekā ir pieņemts nozarē.

436 *Alitalia* piebilst, ka nosacījuma Nr. 3 pārmērīgais un diskriminējošais raksturs ir vēl jo vairāk redzams, ja to sasaista ar nosacījumu Nr. 8, kas liek *Alitalia* atsavināt tās dalību *Malév*. Šajā sakarā Komisija lika *Air France* tikai atbrīvoties no darbības ārvalstīs, kas ir uzņēmuma pamatuzņēmējdarbība (*core business*).

437 Komisija uzsver, ka nosacījumi Nr. 3, 5 un 7, kas veido restrukturizācijas kodolu, ir "jāaplūko blokā", jo tiem ir tas pats mērķis, proti, atjaunot *Alitalia* rentabilitāti un konkurētspēju 2000. gadā, kā arī ierobežot atbalstam raksturīgo konkurences izkropļojumu. Tie rada līdzsvaru starp *Alitalia* interesēm un kopīgām interesēm.

438 Komisija turklāt izskaidro, ka aizlieguma iegādāties jaunas dalības apjoms ir saistīts ar aviācijas tirgus liberalizāciju EEZ mērogā 1997. gadā. Komisija šajā sakarā atsauca uz paziņojumu par aviāciju.

439 Komisija šajā sakarā norāda, ka *Alitalia* norādītais *Aer Lingus* lēmums un *Olympic Airways* lēmums bija pirms šīs liberalizācijas. Turklāt šīm sabiedrībām bija būtībā reģionāls darbības loks un tās līdz ar to nebija pasaules tirgus dalībnieki. Tā nebija

gadījumā ar *Air France*. *Air France* lēmumā ir tas pats aizliegums, ko attiecībā uz *Alitalia* paredz apstrīdētais lēmums, ko pamato fakts, ka abām pēdējām minētajām sabiedrībām ir pasaules mēroga stratēģija un tās daļēji ir konkurentes tajos pašos tirgos.

⁴⁴⁰ Visbeidzot Komisija norāda, ka nosacījums Nr. 3 nav nepamatots ierobežojums *Alitalia* līdzekļu izmantošanai, bet blakuspienākums tai paredzēt atbalstu tikai restrukturizācijai un nevis savai paplašināšanai saskaņā ar paziņojuma par aviāciju 38. punkta 4) apakšpunktu.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

⁴⁴¹ Nav strīda par to, ka gaisa transporta nozare Kopienā tika liberalizēta pa posmiem, liberalizācijas programmai beidzoties 1997. gadā. Šī liberalizācija ir centrālais elements paziņojumā par aviāciju, kā to pierāda arī tās ievads. Ar virsrakstu “Gaisa transporta liberalizācija Kopienā” Komisija izklāsta:

“1. Pagātnē gaisa transportam Kopienā bija raksturīga masīva valsts iejaukšanās un divpusējība.

[..]

Padome tomēr no tā brīža vadīja savu gaisa transporta liberalizācijas Kopienā programmu. Palielinātas konkurences apstākļos ir acīmredzama vajadzība pēc stingrākas valsts atbalsta normu piemērošanas.

2. Pasākumi saistībā ar tirgus liberalizāciju un konkurenci, kas kopš tā laika ir stājušies spēkā, ir pamatos mainījuši gaisa transporta ekonomisko vidi.

[..]

Lielākas konkurences vidē valsts atbalstiem var būt stratēģiska, jūtami palielināta nozīme dažādajām valdībām aizstāvēt to “atbilstošo” sabiedrību ekonomiskās intereses. Tas var novest pie subsīdiu izmantošanas, kas apdraudētu gan kopīgās intereses, gan liberalizācijas procesa pamatmērķus.”

⁴⁴² Turklāt paziņojuma par aviāciju 38. punkta 2) apakšpunktā Komisija ņem vērā faktu, ka “kopēja aviācijas tirgus sasniegšana 1997. gadā būtiski palielinās konkurenci kopējā tirgū”. Tā piebilst, ka šajos apstākļos tā “varēs atļaut atbalstus restrukturizācijai tikai ļoti retos gadījumos un ar ļoti stingriem nosacījumiem”. Komisija to atkārtoti 41. punktā *in fine*.

⁴⁴³ Paziņojuma par aviāciju 38. punkta 4) apakšpunktā Komisija uzsver, ka “valsts atbalsta finansētu programmu var uzskatīt par tādu, kas “nav pretrunā kopīgām interesēm”, ja tās mērķis nav izplešanās, kas nozīmē, ka tās mērķim nav jābūt attiecīgās sabiedrības

kapacitātes palielināšanai un piedāvājums par sliktu tās tiešajiem konkurentiem Eiropā”.

444 Visbeidzot, paziņojuma par aviāciju 38. punkta 6) apakšpunktā Komisija norāda, ka atbalsts “ir jāizmanto tikai restrukturizācijas programmas mērķiem un tā nevar būt nesamērīga ar vajadzībām”. Komisija no tā secina, ka “restrukturizācijas laikposmā sabiedrībai līdz ar to ir jāatturas no citu lidsabiedrību kapitāla daļu iegādes”.

445 No tā izriet, ka *Alitalia* uzliktais nosacījums Nr. 3 skaidri figurē to nosacījumu starpā, kuriem ir pakārtota Komisijas piekrišana atbalstam un kas tika precizēti paziņojumā par aviāciju, uz ko atsaucas apstrīdētais lēmums. Šos nosacījumus, kas iekļaujas gaisa transporta tirgus liberalizācijas kontekstā, Komisija definēja saskaņā ar EKL 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu, saskaņā ar kuru restrukturizācijas atbalsts var būt saderīgs ar iekšējo tirgu, ja tam nav nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm. Līdz ar to tas, ka Komisija ņēma vērā tirdzniecības liberalizāciju un kopīgās intereses, atbilst Kopienų tiesībām.

446 Turklāt nosacījuma Nr. 3 piemērošana attiecībā pret *Alitalia* nav diskriminējoša.

447 Ir skaidrs, ka *Aer Lingus* lēmumā un *Olympic Airways* lēmumā Komisija aprobežojās ar aizliegumu šīm sabiedrībām iegūt dalību visos, respektīvi, Kopienų un EEZ, gaisa pārvadātājos. Tomēr, kā to arī apliecina Komisija, šie abi lēmumi bija pirms tirgus liberalizācijas un pirms paziņojuma par aviāciju pieņemšanas (1994. gada decembris). Šis konstatējums der *a fortiori Sabena* lēmumam, kas, lai gan ir tiesa, ka tajā nav šāda

rakstura aizliegums, sniedzas atpakaļ 1991. gadā. Neesot tajos pašos apstākļos, šajos lēmumos noteiktie nosacījumi nebūtu jāsalīdzina ar apstrīdētajā lēmumā uzliktajiem.

- 448 Pilnībai, pat ja būtu bijis jāņem vērā precedenti pirms tirgus liberalizācijas un pirms paziņojuma par aviāciju pieņemšanas, pēc sava lieluma un tās mērķa tirgus *Alitalia* būtu tuvāka *Air France* nekā *Aer Lingus* vai *Olympic Airways*. *Air France* lēmumā Komisija pakārto atbalsta atļaušanu vienam tāda paša apjoma nosacījumam, kādu tā uzliek *Alitalia* apstrīdētajā lēmumā, proti, nosacījumam, “ka plāna laikā atbalsts *Air France* ir jāizmanto tikai sabiedrības restrukturizācijas mērķiem un nevis lai iegādātos jaunas daļas citos gaisa pārvadātājos”.
- 449 Noslēgumā, nosacījums Nr. 3 nebūtu jāuzskata par nesamērīgu un diskriminējošu attiecībā pret *Alitalia* un līdz ar to šajā sakarā izteiktie iebildumi ir jānoraida.

Nosacījums Nr. 4: aizliegums dot priekšroku *Alitalia*

— Lietas dalībnieku argumenti

- 450 Nosacījums Nr. 4 liek Itālijas iestādēm samazināt zināmu labvēlīgu attieksmi, ko bauda *Alitalia*. Kā uzskata *Alitalia*, tiesiskais regulējums, kas Itālijā piemērojams gaisa transportam, it īpaši 1992. gada 15. aprīļa vienošanās Nr. 4372, kas apstiprināta ar 1992. gada 16. aprīļa dekrētu, pilnībā atbilst attiecīgajiem Kopienas tiesību noteikumiem. Tādējādi nosacījums Nr. 4 ir nepamatots un kļūdainis. Turklāt tam nav pamatojuma.

451 Turklāt Itālijas Transporta ministrijas vēstule precizēja, pirmkārt, ka *Alitalia* atteicās no pirmtiesībām saskaņā ar 1997. gada lēmumā paredzēto, otrkārt, ka *Alitalia* jau bija paziņojusi par savu neizmantoto satiksmes tiesību beigšanos un, treškārt, ka objektīvie kritēriji, uz kuru pamata *Alitalia* atņemtās satiksmes tiesības vai citādi atbrīvotās tiesības ir sadalāmas, bija definēšanas stadijā.

452 Visbeidzot, *Alitalia* apstrīd to, ka Komisijas lēmumam, kas pieņemts uz EKL 87. un 88. panta pamata, var būt ietekme uz satiksmes tiesību piešķiršanu uz vai no trešās valsts, kas atrodas ārpus EEZ. Šīs tiesības regulē virkne starptautisko tiesību konvenciju, kas ir ārpus Komisijas kompetences.

453 Komisija iebilst, ka attiecīgais aizliegums var novest pie EKL 12. pantā esošā vispārēja diskriminācijas aizlieguma, ko papildina tiesiskais regulējums, kas paredz aviācijas nozares liberalizāciju. Komisija nevar atļaut atbalstu, kas ir pretrunā Kopienas tiesību normai vai principam un līdz ar to ir nesaderīgs ar Kopienas tiesībām.

454 Kā uzskata Komisija, konvencija Nr. 4372 piešķir *Alitalia* virkni privilēģiju, kas minētas 1997. gada lēmuma 1. panta 4. punktā. Tā piebilst, ka šīs privilēģijas izraisīja likumīgus iebildumus tām sabiedrībām, kas iestājās tiesvedībā, kā arī par to liecina 1997. gada lēmuma IV punkts. Komisija atsauca arī uz 1997. gada lēmuma IV punkta 4) apakšpunktu, kurā ir atgādināts, ka Itālijas iestādes atzina labvēlīgu attieksmi, kas *Alitalia* piešķirta satiksmes tiesību, laika nišu, apkalpošanas uz zemes un piekļuves lidostas iekārtām ziņā. Šāda diskriminācija turpinājās līdz 1998. gada janvārim.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

455 Piemērojot EKL 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu, Komisija var atzīt restruktūrizācijas atbalstu par saderīgu ar kopējo tirgu tikai tad, ja tam nav nelabvēlīgs iespāids uz tirdzniecības apstākļiem, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm. Komisijai līdz ar to bija šajā lietā jāpārbauda, vai šis nosacījums bija izpildīts, vēl jo vairāk tādēļ, ka ieinteresētās personas, kas bija iesniegušas apsvērumus formālajā izmeklēšanā pirms 1997. gada lēmuma, kas tika atkārtoti, pieņemot apstrīdēto lēmumu, bija skaidri lūgušas izbeigt diskrimināciju, no kuras dažādos aspektos guva labumu *Alitalia*.

456 Kad Komisija veica pārbaudi 1997. gada lēmuma pieņemšanas ietvaros, konvencija Nr. 4372 neatbilda Kopieņu tiesībām. 1997. gada 26. jūnija vēstulē, kas pievienota aizstāvības rakstam, Itālijas iestādes garantēja, ka tās “nekavējoties uzsāks un, vēlākais, līdz 1998. gada 31. decembrim pabeigs” šīs konvencijas “pārskatīšanas procesu”. Konvencijas Nr. 4372 “*de facto* revīzija”, kas paredz, ka konvencija ir piemērojama tikai tiktāl, ciktāl tā ir saderīga ar Kopieņu tiesībām, nevar tikt uzskatīta par pietiekamu tiesību grozīšanai un tās piemērošanai.

457 *Alitalia* līdz ar to nebūtu jāapgalvo, ka jau no sākuma konvencija Nr. 4372 atbilda Kopieņu tiesībām, ne arī, ka 1997. gada lēmuma pieņemšanas laikā šim mērķim paredzētā pārskatīšana bija pabeigta. Nosacījums Nr. 4 līdz ar to bija vajadzīgs, lai atbalsts negrozītu tirdzniecības nosacījumus un būtu saderīgs ar kopējo tirgu. Šis nosacījums vēlāk tika pamatots un *Alitalia*, kura bija cieši iesaistīta procesā, kura rezultātā tika pieņemts 1997. gada lēmums, formālajā izmeklēšanā, kas atkārtota attiecībā uz apstrīdēto lēmumu, nevarētu apgalvot, ka pamatojums tai nebija zināms.

458 Attiecībā uz Itālijas transporta ministra 1998. gada 6. februāra vēstuli Komisijai, kas atkārtota Komisijas 1998. gada 18. septembra paziņojumā par *Alitalia* restrukturizācijas atbalsta otro daļu, ko Komisija apstiprināja 1997. gada 15. jūlijā (OV C 290, 3. lpp.), Komisija uz to nevar atsaukties, jo tā bija pēc 1997. gada lēmuma pieņemšanas un līdz ar to nevar tikt ņemta vērā, lai novērtētu šī nosacījuma pamatotību šajā datumā. Tas pats attiecas uz faktu, ko apgalvoja Komisija, ka šāda labvēlīga attieksme turpinājās līdz tās noregulējumam tehnisko sanāksmju laikā 1999. gada jūlijā un augustā.

459 Attiecībā uz argumentu, saskaņā ar kuru Komisijas lēmums, kas pieņemts, pamatojoties uz EKL 87. un 88. pantu, nevar ietekmēt satiksmes tiesību piešķiršanu no trešām valstīm, kas ir ārpus EEZ, ir jākonstatē, ka šāda pieņēmuma attiecīgajā nosacījumā, kas tostarp attiecas uz “satiksmes tiesību piešķiršanu (tajā skaitā uz trešām valstīm ārpus [EEZ]”, nav.

460 Attiecībā uz satiksmi uz trešām valstīm ir jāuzsver, ka lidsabiedrības konkurē arī linijās uz valstīm ārpus EEZ (šajā sakarā skat. iepriekš šī sprieduma 56. punktā minēto spriedumu lietā *British Airways* u.c./Komisija, 273. punkts).

461 Turklāt ir jānorāda, ka tas attiecas uz Itālijas iestādēm, ka nosacījums Nr. 4 nosaka nedot priekšroku *Alitalia*, it īpaši satiksmes tiesību piešķiršanas jautājumā. Komisija līdz ar to tieši neiejaucas šajā piešķiršanā. Tādējādi iebildums, ka Komisijai šajā sakarā nebija kompetences, ir bezjēdzīgs.

462 Līdz ar to *Alitalia* iebildumi attiecībā uz nosacījumu Nr. 4 ir jānoraida.

Nosacījums Nr. 5: kapacitātes ierobežošana

— Lietas dalībnieku argumenti

463 *Alitalia* uzsver, ka nosacījums Nr. 5 nosaka divkāršu nosacījumu tās izmantoto lidmašīnu piedāvātajai kapacitātei, proti, pieejamo sēdvietu ierobežojums un ikgadējā piedāvāto sēdvietu–kilometru skaita pieauguma ierobežojums. Šis nosacījums esot nesamērīgs, diskriminējošs un ir pretrunā nosacījumam Nr. 1, saskaņā ar kuru *Alitalia* ir jābaida neatkarīga pārvaldība, lai varētu labāk gūt labumu no tirgus attīstības iespējām. Tas to paralizē, kavējot darboties ar tirgū vajadzīgo fleksibilitāti. Nosakot nosacījumus, Komisija nepareizi novērtēja *Alitalia* individuālo situāciju, kā arī ekonomisko kontekstu, kādā tā darbojas. Komisija turklāt pamato sabiedrībai uzlikto ierobežojumu ar pilnībā formālu pamatojumu, kurš balstīts uz paziņojuma par aviāciju 38. punkta 4) apakšpunktu.

464 Attiecībā uz nosacījuma Nr. 5 a) punktu *Alitalia* turklāt norāda, ka izmantotais parametrs, proti, pieejamo sēdvietu skaita ierobežojums, ir it īpaši traucējošs, it īpaši salīdzinājumā ar *Air France* lēmumā uzlikto, kur Komisijai pietika ar maksimuma noteikšanu atbilstoši floti veidojošo lidmašīnu skaitam. Tas būtu vēl jo patiesāk, ka ierobežojums attiecas uz visām *Alitalia* grupas lidmašīnām. Turklāt attiecīgais ierobežojums attiecas arī uz valstīm ārpus EEZ un novirzās no paziņojuma par aviāciju.

465 Attiecībā uz nosacījuma Nr. 5 b) punktu, kas ierobežo sēdvietu–kilometru ikgadējo pieaugumu, *Alitalia* uzsver, ka tas acīmredzami ir aprēķināts saskaņā ar *Air France* lēmuma nosacījumu Nr. 8. Šis nosacījums esot pilnībā nepamatots un diskriminējošs, ciktāl to piemērotu ekonomiski veselam uzņēmumam. Šim nosacījumam ir daudz ierobežojošāks saturs nekā *Air France* gadījumā, jo tas attiecas uz *Alitalia* kopumā, kamēr *Air France* lēmumā bija nodalīts *Air France*, *Air Charter* un *Air Inter*. *Alitalia* smagi skarošais ierobežojums attiecas arī uz satiksmi valstī un ievieš papildu stīvumu. Turklāt *Alitalia* pieauguma ierobežojuma likme tika paņemta no *Air France* lēmuma bez paskaidrojuma. Visbeidzot, Komisija vēl pazemināja 1997. gada lēmumā noteikto maksimumu 1999. un 2000. gadam.

466 Komisija uzsver, ka kapacitātes ierobežojums un aizliegums piedāvāt viszemākos tarifus (*price leadership* aizliegums) “ir vienas medaļas divas puses”. Kā uzskata *Alitalia*, cena un daudzums ir divi galvenie mainīgie, uz kuriem uzņēmumi parasti balstās, lai definētu industriālo un komerciālo stratēģiju. Attiecībā uz vienu vai otru var iegūt atšķirīgas sekas, tiecoties uz vienu un to pašu piedāvājuma ierobežojuma mērķi. Līdz ar to šie divi mainīgie lielumi ir vienošanās jautājums un *Alitalia* gadījumā bija garu sarunu priekšmets, kas norisinājās ar pilnīgu un galīgu *Alitalia* pārstāvju dalību. Līdz ar to šie nosacījumi ir Komisijas veikta pamatīga, sarežģīta un rūpīga tirgus novērtējuma rezultāts, ievērojot sacīkšu principu, un ar ārējo konsultantu palīdzību. Komisija atgādina, ka līdzīgā gadījumā Pirmās instances tiesa varētu sodīt tikai par acīmredzamu kļūdu vērtējumā, novērtējot faktus un Līguma piemērošanu.

467 Attiecībā uz kapacitātes ierobežojuma jēgu — Komisija apgalvo, ka paziņojuma par aviāciju 38. punkta 3) un 4) apakšpunkts ļauj uzņēmumam atgūt savu dzīvotspēju.

468 *Alitalia* iebildums par diskrimināciju, kas vērsta pret to salīdzinājumā ar *Air France* pieejamām sēdvietām, ierobežojuma ziņā, kā tā uzskata, esot kļūdas rezultāts, jo *Air France* lēmums noteica ierobežojumus gan sēdvietām–kilometriem, gan atļauto lidojumu skaitam.

469 Iebildums saistībā ar apgalvoto aizliegumu veidot komerciālas apvienības ir nesvarīgs, tā kā *Alitalia* ir atļauts veidot apvienības uz nosacījuma Nr. 5 bāzes.

470 Attiecībā uz *Alitalia* argumentiem par ikgadējā piedāvāto sēdvietu–kilometru ikgadējā pieauguma likmes ierobežojumiem — Komisija uzskata, ka tajos neņem vērā pienākumu, kas ir *Alitalia*, piedāvāt Kopienas kompensāciju. Atšķirības saistībā ar *Air France* noteiktajiem nosacījumiem 1994. gadā ir izskaidrojamas ar jauniem apstākļiem — kas radušies starplaikā —, tādiem, kādi norādīti paziņojumā par aviāciju. Pēc izmaiņām, kas radušās tirgū, abu sabiedrību situācija nav vairs pilnībā salīdzināma.

471 Komisija turklāt uzskata, ka, lai gan attiecīgās sabiedrības kapacitātes un piedāvājuma pieaugumam nebūtu jābūt lielākam par tirgu pieaugumu, tam būtu noteikti jābūt zemākam vai, lielākais, vienādam ar šo likmi, kādēļ *Alitalia* arguments par paziņojuma par aviāciju 38. punkta 4) apakšpunkta neievērošanu nav saprotams. Nosakot likmi 2,7 % apmērā ar dažādiem iespējamiem pielāgojumiem, Komisija tikai ievēroja iepriekš minēto noteikumu.

472 Visbeidzot attiecībā uz nošķiršanu, kas *Air France* lēmumā veikta starp *Air France* un *Air Inter*, nepiemērojot pēdējai minētai pieauguma ierobežojumu, kas noteikts *Air France*, Komisija atgādina, ka tā bija veikusi vajadzīgos pasākumus, lai *Air Inter*

negūtu labumu no atļautā atbalsta, un ka it īpaši šajā sakarā celtos iebildumus Pirmās instances tiesa precīzi noraidīja iepriekš šī sprieduma 56. punktā minētajā spriedumā lietā *British Airways u.c./Komisija*.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

⁴⁷³ Pirmkārt, ir jākonstatē, ka nosacījums Nr. 5, kas ierobežo *Alitalia* piedāvājuma kapacitāti, nav pretrunā nosacījumam Nr. 1. Pēdējais minētais nosacījums paredz, ka Itālijas iestādēm ir jāuzsāk “normāla akcionāra uzvedība pret *Alitalia*, ļaujot tai tikt pārvaldītai tikai saskaņā ar komercprincipiem, un iesaistīties tās pārvaldībā tikai ar Itālijas valsts kā akcionāra statusu saistītu iemeslu dēļ”. Nosacījums Nr. 1 attiecas uz Itālijas valsti, lai ierobežotu tās iejaušanos *Alitalia* pārvaldībā. Tā primārais mērķis ir nodrošināt Itālijas valsts normālu akcionāra rīcību un nevis piešķirt *Alitalia* pārvaldības autonomiju, kā tā to apgalvo.

⁴⁷⁴ Katrā ziņā *Alitalia* nebūtu jāuzsver šajā sakarā pilnīga un galīga autonomija. Tas ir pretrunā EKL 87. panta 3. punkta c) apakšpunktam un līdz ar to nosacījumam, ka restrukturizācijas atbalsts neiespaido nelabvēlīgi tirdzniecību, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm.

⁴⁷⁵ Saskaņā ar paziņojuma par aviāciju 38. punkta 4) apakšpunktu, tā kā “visi aviācijas nozarē piešķirtie atbalsti groza tirdzniecības nosacījumus dalībvalstu starpā”, ar valsts atbalstu finansēta programma var tikt uzskatīta par pretēju kopīgām interesēm tikai tad, ja tās “mērķis ir palielināt attiecīgās sabiedrības kapacitāti un piedāvājumu, kaitējot tās tiešajiem Eiropas konkurentiem”. Šis pats noteikums turklāt precizē, ka “katrā ziņā

programmai nebūtu jānovēd pie lidmašīnu skaita pieauguma vai attiecīgajos tirgos piedāvāto sēdvietu pieauguma, kas ir lielāks nekā šo tirgu pieaugums”.

476 Ir jāpiebilst, ka paziņojuma par aviāciju 38. punkta 3) apakšpunkts paredz, ka, “ja finansiālā dzīvotspēja vai tirgus situācija prasa kapacitātes samazināšanu, tas ir jāparedz programmā”.

477 Līguma noteikumi kopā ar noteikumiem, kurus uz šī pamata Komisija nosaka paziņojumā par aviāciju, līdz ar to atļauj Komisijai noteikt nosacījumus kapacitātes ziņā, lai nodrošinātu *Alitalia* rentabilitātes atjaunošanos un aizsargātu kopīgās intereses.

478 Attiecībā uz dažāda veida diskrimināciju, no kā ir cietusi *Alitalia* salīdzinājumā ar tostarp *Air France*, ir jāuzsver, ka, lai gan nevar tikt izslēgts, ka Komisija var salīdzināt *Alitalia* paredzētos restrukturizācijas pasākumus ar citu lidsabiedrību veiktajiem pasākumiem, nemazinās tas, ka uzņēmuma restrukturizācijai ir jābūt mērķētai uz tās būtiskajām problēmām un ka citu uzņēmumu pieredze atšķirīgos ekonomiskos un politiskos apstākļos citos laikposmos var būt bez nozīmes (šajā sakarā skat. iepriekš šī sprieduma 56. punktā minēto spriedumu lietā *British Airways*/Komisija, 135. punkts).

479 Komisija pareizi norāda, ka *Air France* lēmuma konteksts un apstrīdētā lēmuma konteksts ir atšķirīgi tādējādi, ka *Air France* restrukturizācijas notika laikposmā no 1994. līdz 1996. gadam un *Alitalia* — no 1996. līdz 2000. gadam. Pēdējā ir pilnīgas tirgus liberalizācijas apstākļos un līdz ar to palielinātas konkurences apstākļos, kuros ir acīmredzama nepieciešamība pēc valsts atbalsta noteikumu stingrākas piemērošanas,

kā tas ir uzsvērts arī paziņojumā par aviāciju. Šī apstākļu atšķirība ir pietiekama, lai apšaubītu vienai un otrai sabiedrībai noteikto nosacījumu salīdzinājuma neatbilstību.

480 Turklāt un katrā ziņā ir kļūdaini, ka *Alitalia* apgalvo, ka *Air France* lēmumā Komisija aprobežojas ar maksimuma paredzēšanu atbilstoši tās floti veidojošo lidmašīnu skaitam. No *Air France* lēmuma 1. panta 8., 11. un 12. punkta izriet, ka ar to uzliek ierobežojumus *Air France* un *Air Charter* gan sēdvietu–kilometru skaita ziņā, gan atļauto līniju ziņā.

481 Turklāt minētajā lietā viss atbalsts bija tikai *Air France* un tās meitas sabiedrībām, izņemot *Air Inter* (skat. *Air France* lēmuma 1. panta 1. punktu). Šo sistēmu atzina Pirmās instances tiesa iepriekš šī sprieduma 56. punktā minētajā spriedumā lietā *British Airways* u.c./Komisija. *Alitalia* līdz ar to nebūtu jāizdara secinājumi no fakta, ka *Air France* lēmumā noteiktie nosacījumi neattiecas uz *Air Inter*.

482 Turklāt ir jānorāda uz *Alitalia* argumentācijas par tās gadījuma salīdzināšanu ar *Air France* pretrunīgo raksturu. Tā vairākkārt norāda uz faktu, ka tās situācija ir salīdzināma ar *Air France* situāciju tādējādi, ka būtu bijis jāpiemēro tie paši nosacījumi un nevis stingrāks nosacījums, piemēram, kā pieejamo sēdvietu skaita ierobežošana (nosacījuma Nr. 5 a) punkts). Bet attiecībā uz sēdvietu–kilometru skaita ikgadējā pieauguma likmi (nosacījuma Nr. 5 b) punkts) tā, gluži pretēji, uzsver, ka Komisija kļūdaini attiecībā uz to piemēroja to pašu ierobežojumu ko *Air France*, lai gan tās situācija nav salīdzināma.

483 Attiecībā uz pieauguma likmi 2,7 % apmērā, kas uzlikta nosacījumā Nr. 5, ir jākonstatē, ka, pirmkārt, paziņojums par aviāciju aprobežojas ar augstākā ierobežojuma noteikšanu lidmašīnu skaita un attiecīgajos tirgos piedāvāto sēdvietu pieaugumam attiecībā pret šo

tirgu pieaugumu (skat. šī sprieduma 475. punktu). Likme, kas ir zemāka par attiecīgo tirgu pieaugumu, līdz ar to nav pretrunā paziņojumam par aviāciju.

484 Otrkārt, šī 2,7 % likme saskaņā ar apstrīdētā lēmuma vārdiem attiecas “uz katram kalendārajam gadam piedāvāto sēdvietu–kilometru skaita pieaugumu” un “[EEZ] iekšienē, izņemot Itāliju” un “Itālijas iekšienē”. Līdz ar to runa ir tikai par vienu *Alitalia* vispārējās situācijas parametru citu parametru starpā un pieaugumu. Skaitļi, ko *Alitalia* iesniegusi, atbildot uz Pirmās instances tiesas uzdoto jautājumu, vispārīgi attiecas uz “*Alitalia* pieauguma likmi”, [to] neprecizējot. Turklāt iesniegtajā tabulā esošie dati attiecas uz starptautisko tīklu un nevis uz EEZ.

485 *Alitalia* līdz ar to nav pierādījusi šīs nosacījumā Nr. 5 esošās likmes, kura turklāt var augt, nesamērīgumu.

486 Turklāt ir jāpiebilst, ka katrā ziņā Komisijas noteiktie parametri — tādi kā pieejamo sēdvietu skaits un nepārsniedzamo piedāvāto sēdvietu–kilometru ikgadējā pieauguma likme izriet no sarežģīta ekonomiskā vērtējuma. Komisijai līdz ar to šajā sakarā ir plaša rīcības brīvība.

487 *Alitalia* nav pierādījusi nevienu acīmredzamu Komisijas kļūdu tās situācijas un tās konteksta vērtējumā.

488 Konkrētāk, *Alitalia* nevarēja uzsvērt, ka nosacījuma Nr. 5 b) punkts ir nepamatots un diskriminējošs, ciktāl tas tiek piemērots ekonomiski veselam uzņēmumam. Situāciju, kas Komisijai bija jāņem vērā, pieņemot apstrīdēto lēmumu, proti, to, kas bija 1997. gada lēmuma pieņemšanas laikā un kas ir aprakstīta tostarp iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* (5.–7. punkts), raksturo drīzāk neiespējamība atrast rentabilitātes ceļu, parāds, kas rada būtiskus finansiālus izdevumus un ievērojamus zaudējumus.

489 Kļūda ir arī tā, ka *Alitalia* atsaucas uz apgalvotu aizliegumu veidot komercapvienības, kas izriet no nosacījuma Nr. 5. Nosacījumā Nr. 1 apstrīdētais lēmums atsaucas uz Itālijas iestāžu apņemšanos iesniegt ziņojumu ar “*Alitalia* parakstītajām komerciālas un operatīvās sadarbības vienošanās iepriekšējos gados” aprakstu (nosacījums Nr. 10). Otrkārt, ir skaidra atsauce uz *Alitalia* “vai citu pārvadātāju” izmantoto lidmašīnu piedāvāto kapacitāti “tādā formā, kas ietver komercrisku *Alitalia*” (*wet-leasing, block-space, joint venture* u.c. līgumi.). Šādu līgumu noslēgšanas risks nevar tikt pilnībā izslēgts.

490 Turklāt attiecībā uz argumentu, ka paredzētais nosacījums attiecas uz valstīm ārpus EEZ, ir jāatgādina, ka šis nosacījums attiecas uz pieejamo sēdvietu skaitu, ko *Alitalia* flote nevar pārsniegt, kā arī uz piedāvāto sēdvietu–kilometru pieauguma ierobežojumu “[EEZ] iekšienē, izņemot Itāliju” un “Itālijas iekšienē”.

491 Turklāt, pieņemot, ka maksimuma kritums 1999. un 2000. gadam būtu pierādīts, tam nav nozīmes, jo tas notika pēc vērā ņemamajiem faktiem.

492 Visbeidzot attiecībā uz nosacījuma Nr. 5 pamatojumu — tas izriet no apstrīdētā lēmuma un 1997. gada lēmuma, uz ko atsaucas apstrīdētais lēmums, un ļauj saprast iemeslus, kas lika Komisijai to piemērot (skat. šī sprieduma 74. punktu).

493 Līdz ar to neviens no iebildumiem saistībā ar nosacījumu Nr. 5 nevar tikt atbalstīts.

Nosacījums Nr. 6: analītiska grāmatvedība

— Lietas dalībnieku argumenti

494 *Alitalia* uzsver, ka nosacījums Nr. 6, kas liek tai veikt analītisku grāmatvedību katrai no tās izmantotajiem savienojumiem, ir pārmērīgs un nepamatots.

495 Šis nosacījums ietver *Alitalia* grāmatvedības struktūras reorganizāciju pilnībā, visai sarežģītas un būtiskas administratīvās izmaksas ietveroša darbība. Tā būtu pārmērība, jo 1997. gada lēmums jau paredzēja, ka *Alitalia* jāatstāj ievērojams skaits savienojumu. Turklāt savienojumu rentabilitāti nevar novērtēt, atsaucoties tikai uz vienu savienojumu, bet ir jāanalizē sabiedrības vispārējā tīkla kontekstā.

496 Nosacījums Nr. 6 esot pretrunā lidsabiedrību ievērotajai praksei to grāmatvedību pārvaldīt “saskaņā ar *network analysis* principu”, tā teikt, aplūkojot visus dažādos izmantotos savienojumus kopumā. Turklāt neviens no Komisijas lēmumiem par valsts atbalstu aviācijas nozarē neparedz šādu nosacījumu. Šāds nosacījums arī bez pamata atkāptos no lidsabiedrību un Komisijas prakses.

497 *Alitalia* arī apgalvo, ka Komisijai nebija kompetences noteikt šādu nosacījumu, tā kā tā piemērošanas neaprobežojas tikai ar EEZ iekšējām līnijām.

498 Visbeidzot, *Alitalia* izklāsta, ka nav iespējams pamatot nosacījumu Nr. 6, pamatojoties uz nosacījumu Nr. 10 (plāna pareiza izpilde, ko apliecina ikgadējie ziņojumi). Tā apgalvo, ka būtu pilnībā izpildījusi nosacījumā Nr. 10 paredzēto pienākumu, iesniedzot datus par visām tās izmantotajām līnijām. Katrā gadījumā nav pamatoti tai uzlikt šādu nastu ar vienu vienīgu mērķi atvieglot Komisijas konsultantu uzdevumus.

499 Komisija iebilst, ka analītiskās grāmatvedības ieviešanu diktē pārskatāmības princips un prasība par plāna izpildes dažādo fāžu kontrolējamo raksturu. Šī metode ļauj konkrēti īsos termiņos pārbaudīt katras līnijas, tajā skaitā līniju ārpus EEZ, rentabilitātes attīstību, kas ietekmē sabiedrības rentabilitāti. Šis nosacījums izrietētu vai būtu priekšnosacījums tam, ka *Alitalia* pienācīgi pilda nosacījumu Nr. 10, ko tā neapstrīd.

500 Komisija norāda, ka nosacījums Nr. 6 nav citos lēmumos, jo attiecīgajām sabiedrībām nebija *Alitalia* līdzīgas problēmas.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

501 Nosacījums Nr. 6 uzliek Itālijas iestādēm pienākumu “nodrošināt, ka *Alitalia* ir analītiska grāmatvedība, kas ļauj ātri noteikt katram savienojumam noteiktu rentabilitātes rādītāju — tādu kā attiecība starp kopējiem ieņēmumiem un kopējām izmaksām (kopējās izmaksas vienādas ar mainīgo izmaksu un fiksēto izmaksu summu)”.

502 Vispirms ir jānorāda, ka, pretēji tam, ko ļauj uzskatīt *Alitalia*, nosacījums Nr. 6, pienācīgi izsakoties, neliek tai veikt analītisko grāmatvedību par katru savienojumu, bet tikai veikt grāmatvedību, kas ļauj ātri noteikt rentabilitātes rādītāju katram savienojumam, kas nav viens un tas pats. Līdz ar to *Alitalia* argumentācija ir pamatota uz attiecīgā nosacījuma izkropļotu interpretāciju.

503 Attiecībā uz šo nosacījumu ir jāatgādina, ka, piemērojot EKL 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu, Komisija var atzīt par saderīgiem ar kopējo tirgu tikai tos restrukturizācijas atbalstus, kas neiespaido tirdzniecību, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm. Līdz ar to tā varēja pārbaudīt attiecīgo pasākumu ietekmi uz tirdzniecību. Paziņojums par aviāciju turklāt 38. punkta 8) apakšpunktā paredz, ka “visi šie atbalsti ir jāstrukturē pārredzamā un kontrolējamā veidā”. Pienākums veikt analītisku grāmatve-

dību ietilpst tajā. Šī grāmatvedība ir viens no līdzekļiem, kam jāļauj Komisijai pārbaudīt, “kādā veidā restrukturizācijas programma, kas finansēta no valsts atbalsta, patiesībā tiek īstenota” (paziņojuma par aviāciju 40. punkts).

504 Attiecībā uz citiem *Alitalia* formulētajiem iebildumiem par nosacījumu Nr. 6, pirmkārt, analītiskas grāmatvedības veikšana, kas ļauj katram savienojumam noteikt rentabilitātes rādītāju, nebūtu jāuzskata par pretēju uzņēmuma rentabilitātes analīzes praksei, kas pamatota uz visiem dažādajiem izmantotajiem savienojumiem. Tie viens otru neizslēdz un var būt pamats vai papildinājums.

505 Tomēr, pat ja šis nosacījums uzliktu papildu nastu *Alitalia*, tas nebūtu jāuzskata par pārmērīgu, ņemot vērā vajadzību Komisijai spēt ātri pārbaudīt plāna patieso īstenošanu, tostarp pārējo daļu pārskaitīšanai, un vēl jo vairāk tādēļ, ka plāns pielāgotajā versijā paredz, kā to saka pati *Alitalia*, ka sabiedrība atstāj vērā ņemamu skaitu par nerentablām uzskatītu līniju un biežumu. Šī pasākuma ieviešana līdz ar to prasa grāmatvedību, kas parāda katra savienojuma rentabilitāti.

506 Šajā sakarā ir jākonstatē, ka nosacījumam Nr. 6 nav tas pats mērķis, kas ir nosacījumam Nr. 10. Pēdējā nosacījuma mērķis ir globāli kontrolēt restrukturizācijas plāna ieviešanu, uzņēmuma dzīvotspēju un uzlikto nosacījumu ievērošanu, kamēr nosacījuma Nr. 6 mērķis ir nodrošināt precīzu informāciju par katras līnijas rentabilitāti. Līdz ar to nebūtu jāuzskata, ka nosacījums Nr. 10 ļautu Komisijai ātri noteikt katras līnijas rentabilitātes rādītāju. Saskaņā ar paziņojuma par aviāciju 38. punkta 1) apakšpunktu, lai novērtētu programmu, Komisijai īpaša uzmanība jāpievērš tostarp “zaudējumus

nesošu maršrutu slēgšanai". Tas šķīstu neiespējami, ja nebūtu precīza līdzekļa katra maršruta zaudējumus nesoša rakstura noteikšanai.

507 Otrkārt, fakts, ka pārējos Komisijas lēmumos šajā jautājumā nav paredzēts šāds nosacījums, nebūtu jāuzskata par diskriminējošu attiecībā pret *Alitalia*. Pirmkārt, ir mainījies vispārējais konteksts (skat. šī sprieduma 441., 447. un 479. punktu). Otrkārt, *Alitalia* praktizētā grāmatvedība varēja atšķirties no citu attiecīgo sabiedrību grāmatvedības tādējādi, ka tās gadījumā varēja būt nepieciešams paredzēt īpašu nosacījumu. No iepriekš šī sprieduma 56. punktā minētā sprieduma lietā *British Airways u.c./Komisija* (135. punkts) izriet, ka Komisijai nav pienākuma parādīt tos pašus apstākļus, kas bija pagātnē, bet tai ir jāņem vērā darījuma konteksts un uzņēmuma attiecīgā situācija.

508 Treškārt, ir kļūdaini, ka *Alitalia* apgalvo, ka Komisijai nav kompetences noteikt šādu nosacījumu, jo tā piemērošana nav ierobežota ar EEZ iekšējām līnijām. EEZ iekšienē reģistrētas sabiedrības tieši konkurē ar līnijām uz valstīm ārpus EEZ. Komisija līdz ar to pamatoti noteica pasākumu ar mērķi kontrolēt, ka *Alitalia* ievēro konkurenci attiecīgajās līnijās (skat. šī sprieduma 460. punktu).

509 Līdz ar to *Alitalia* iebildumi saistībā ar nosacījumu Nr. 6 ir jānoraida.

Nosacījums Nr. 7: *price leadership* prakses aizliegums

— Lietas dalībnieku argumenti

- 510 *Alitalia* apstrīd arī nosacījumu Nr. 7, saskaņā ar kuru tai ir jāatturas līdz 2000. gada 31. decembrim no zemāku tarifu piedāvāšanas nekā ir tās konkurentiem par tādu pašu piedāvājumu tās izmantotajos savienojumos.
- 511 *Alitalia* apgalvo, ka *price leadership* aizlieguma nav dokumentā, ko Komisija 1997. gada 14. maijā adresēja Itālijas iestādēm. No tā izriet, ka par šo nosacījumu netika diskutēts un ka tas ir tiesību uz aizstāvību pārkāpums.
- 512 Nosacījums Nr. 7 turklāt esot pārmērīgs un diskriminējošs salīdzinājumā ar Komisijas attieksmi pret citām lidsabiedrībām. *Alitalia* uzsver, ka *Air France* lēmumā Komisija ierobežoja šo *price leadership* aizliegumu tikai ar *Air France* izmantotajiem savienojumiem EEZ iekšienē, kamēr *Alitalia* gadījumā aizliegums attiecas uz visiem tās izmantotajiem savienojumiem, ieskaitot savienojumus ārpus EEZ. Turklāt uzliktais aizliegums *Alitalia* bija ilgāks nekā *Air France*. Šo bardzību attiecībā uz *Alitalia* vēl mazāk pamato tas, ka tā būtu daudz smagākā situācijā, nekā bija *Air France*.
- 513 *Price leadership* aizliegums ir kaitējošāks *Alitalia* nekā *Air France*, jo *Alitalia* gadījumā tā ir konkurence pilnībā atvērta tirgus, beznosacījumu satiksmes un cenu noteikšanas apstākļos.

514 Nosacījuma Nr. 7 diskriminējošais raksturs izriet arī no fakta, ka neviens *price leadership* aizliegums netika piemērots 1992. gada *Iberia* lēmumā, ne arī *Aer Lingus* lēmumā, un ka *Olympic Airways* lēmumā šis aizliegums tika aprobežots ar dažiem regulāriem savienojumiem starp Atēnām (Grieķija) un Stokholmu (Zviedrija) un Atēnām un Londonu.

515 *Alitalia* turklāt apšaubā Komisijas kompetenci ieviest šādu pasākumu, ņemot vērā, ka rīcība, kura ir šī nosacījuma mērķis, neskar tieši Kopienų tirdzniecību. Šajā sakarā tā atsaucas uz paziņojumu par aviāciju.

516 *Alitalia* turklāt uzsver, ka nosacījums Nr. 7 ir nelikumīgs, ciktāl tā mērķis ir sodīt par rīcību, "ignorējot jebkādu to patiesās likumības konkrētu pārbaudi". *Alitalia* saskata apliecinājumu savai tēzei, saskaņā ar kuru *price leadership* prakse ir jāvērtē katrā gadījumā atsevišķi ar tādu pašu attieksmi, kādu Komisija pati ieņēma attiecībā uz to, ka *Air France* neievēroja vienu šādu aizliegumu.

517 Tiesas 1993. gada 15. jūnija spriedums lietā C-225/91 *Matra*/Komisija (*Recueil*, I-3203. lpp., 41. punkts) apliecinātu šī pamata pamatotību.

- 518 Visbeidzot *Alitalia* uzsver, ka nosacījums Nr. 7 ir pretrunā apstrīdētā lēmuma pamatā esošai loģikai. Šis aizliegums varētu radīt nopietnu apdraudējumu sabiedrības rentabilitātei. Konkrētāk, tas varētu kavēt *Alitalia* pienācīgā kārtā pārvarēt pieaugošo konkurenci valsts un starptautiskā līmenī, atvērt jaunus savienojumus un palaist jaunus piepilsētas transporta pakalpojumus noslogotas satiksmes savienojumos.
- 519 Kā uzskata Komisija, *price leadership* aizliegums tiecas izvairīties no tā, ka sabiedrība, kas gūst labumu no valsts līdzekļiem, iekaro tirgus daļas, kaitējot sabiedrībām konkurentēm, kam nav šādas iespējas. Šis aizliegums ir paredzēts, lai atjaunotu konkurences normas un dotu pienesumu paziņojumā par aviāciju paredzētās ražošanas kapacitātes samazināšanas mērķa sasniegšanai. Komisija atgādina, ka tā piemēroja šādu nosacījumu *Olympic Airways* lēmumā un *Air France* lēmumā.
- 520 Komisija piebilst, ka *price leadership* tika ilgi pārrunāts un Itālijas iestādes to ierosināja 1997. gada 26. jūnija vēstulē. Tās pat deva priekšroku plašākam *price leadership* aizliegumam nekā tikai ievērojamai kapacitātes samazināšanai. Turklāt tas bija *Alitalia* tiešs lūgums attiecināt aizliegumu uz lidojumiem visās līnijās tā vietā, lai ierobežotu tikai lidojumu skaitu. Itālijas iestāžu un *Alitalia* iesaistīšanās administratīvajā procesā izskaidro līdz ar to konstatēto atšķirību no *Air France* lēmuma. Turklāt *price leadership* aizlieguma nav 1992. gada 22. jūlija lēmumā, ar kuru atļauj restrukturizācijas atbalstu par labu sabiedrībai *Iberia*, ne arī *Aer Lingus* lēmumā, kas datēts ar 1993. gadu, jo tie tika pieņemti laikposmā pirms tirgu liberalizācijas. *Olympic Airways* lēmumā aizliegums skar vienīgi īpaši problemātiskās līnijas.
- 521 Attiecībā uz tās kompetenci uzlikt attiecīgo nosacījumu — Komisija apgalvo, ka saskaņā ar EKL 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu tā ir kompetenta noteikt vajadzīgos nosacījumus, lai ļautu *Alitalia* atgūt tās ekonomiski finansiālo dzīvotspēju. Kompetence, kas tai izriet no šī noteikuma, ir neatkarīga no EKL 82. panta. Tā turklāt varētu no šī paša noteikuma saņemt kompetenci noteikt nosacījumus saistībā ar lidojumiem

ārpus EEZ, ciktāl konkurence starp Kopienas sabiedrībām izpaužas ne tikai uz līnijām Kopienas iekšienē, bet arī uz aviolīnijām no un uz trešām valstīm. Turklāt no EKL 71. panta 1. punkta a) apakšpunkta un no 80. panta 2. punkta izriet, ka šie savienojumi nonāk kopējās transporta politikas piemērošanas jomā.

522 Visbeidzot, Komisija norāda, ka, sūdzoties par nespēju ar *price leadership* praksi piesaistīt jaunus klientus jaunās līnijās vai mudināt tos biežāk lidot ar lidmašīnu, *Alitalia* apgalvo, ka gūst labumu no atbalsta, lai sev rezervētu būtisku tirgus daļu, izņemot to no konkurences.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

523 Pirmkārt, attiecībā uz tiesību uz aizstāvību pārkāpumu, šī sprieduma 169.–172. punktā jau tika izklāstīts, ka administratīvo procesu valsts atbalsta jomā uzsāk tikai pret attiecīgo dalībvalsti, kura vienīgā bauda tiesības uz aizstāvību. Ieinteresētajām personām, kuru vidū ir atbalsta saņēmēji, primāri piešķirtā loma ir Komisijas informācijas avots. No tā izriet, ka ieinteresētajām personām, ne tuvu nevarot atsaukties uz tiesībām uz aizstāvību, kas atzītas personām, pret kurām uzsākta procedūra, ir vienīgi tiesības tikt pienācīgā kārtā pieaicinātām administratīvajā procesā, ņemot vērā lietas apstākļus. *Alitalia* līdz ar to nevar atsaukties uz savām tiesībām uz aizstāvību. Turklāt *Alitalia* bija cieši iesaistīta administratīvajā procesā pirms 1997. gada lēmuma pieņemšanas; procesā, kas netika atzīts par spēkā neesošu.

524 Otrkārt, *Alitalia* argumenti saistībā ar diskrimināciju, no kā tā cietusi salīdzinājumā ar citām lidsabiedrībām, par ko bijuši iepriekšējie Komisijas lēmumi, saturās ar vispārējā konteksta, kādā šie lēmumi tika pieņemti, un attiecīgo sabiedrību attiecīgo situāciju

nesalīdzināmību (skat. šī sprieduma 507. punktu). Ja Komisijai būtu pienākums pilnībā atkārtot tos pašus apstākļus visos tās lēmumos valsts atbalsta jomā gaisa transporta nozarē, tas būtu pretrunā *Alitalia* cildinātajai uzņēmumu rīcības vērtēšanai katrā gadījumā atsevišķi.

525 Turklāt *Alitalia* argumentācijā atkal ir (skat. šī sprieduma 482. punktu) pretruna. No vienas puses, jautājumā par attiecīgajiem savienojumiem un aizlieguma ilgumu tā lūdz tādu pašu attieksmi kā pret *Air France* — pieņemot, ka situācija ir salīdzināma. No otras puses, citos aspektos tā balstās uz atšķirīgu — un līdz ar to nesalīdzināmu kontekstu — tirgus liberalizāciju, kas starplaikā ir notikusi, vispārēji ļaujot sabiedrībām noteikt savus tarifus.

526 Ciktāl *Alitalia* atsaucas uz *Alitalia* gaisa transporta tirgus liberalizāciju, no paziņojuma par aviāciju skaidri izriet, ka Komisijai bija jābūt stingrākai valsts atbalstu atļaušanā un nosacījumu noteikšanā. Tā, piemēram, šī paziņojuma 41. punktā izklāstīts:

“Kopēja aviācijas tirgus iegūšana 1997. gada 1. aprīlī būtiski palielinās konkurenci kopējā tirgū. Šajos apstākļos Komisija var atļaut restrukturizācijas atbalstus tikai ārkārtas gadījumos un ar ļoti stingriem nosacījumiem.”

527 Treškārt, attiecībā uz Komisijas kompetenci uzlikt tādu nosacījumu kā nosacījums Nr. 7, tā balstās uz EKL 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu, kas atļauj Komisijai atzīt valsts atbalstu par saderīgu ar kopējo tirgu tikai, ja tas neietekmē tirdzniecības apstākļus, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm. Kā Komisija to izklāsta paziņojuma par aviāciju 37. punkta otrajā daļā, “tieši saskaņā ar šo pēdējo minēto nosacījumu, kas jāinterpretē gaisa transporta kontekstā, Komisijai jānosaka normāli izpildāmie

nosacījumi, lai varētu tikt piešķirta atkāpe”. Šajā sakarā Komisijai ir rīcības brīvība. Pat ja *price leadership* aizliegums nav skaidri redzams paziņojumā par aviāciju, tas acīmredzami dod ieguldījumu sasniegt mērķi, ka atbalsts neietekmē tirdzniecības apstākļus, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm, atbilstoši Līgumam.

528 Ceturtkārt, lai gan ir tiesa, ka no Līguma vispārējās sistēmas izriet, ka EKL 87. un 88. pantā paredzētajai procedūrai nekad nebūtu jānovied pie īpašajiem Līguma noteikumiem pretēja rezultāta, nemainās tas, ka saskaņā ar EKL 81. un turpmākiem pantiem un EKL 87. un turpmākiem pantiem veiktās procedūras ir neatkarīgas procedūras, ko regulē īpašas normas (šajā sakarā skat. iepriekš šī sprieduma 517. punktā minēto spriedumu lietā *Matra/Komisija*, 41. un 44. punkts). Šī procedūra izriet nevis no EKL 82. panta, bet no 87. panta. *Alitalia* argumenti saistībā ar nepieciešamību sodīt pret konkurenci vērstu rīcību katrā gadījumā atsevišķi līdz ar to ir nebūtiski.

529 Piektkārt, kā jau tika izklāstīts šī sprieduma 460. punktā, *Alitalia* kļūdaini apgalvo, ka Komisijai nav kompetences uzlikt nosacījumu attiecībā uz savienojumiem ārpus EEZ. Šī nosacījuma piemērošana līdz ar to ir pamatota, jo *Alitalia* šajos lidojumos konkurē ar citām lidsabiedrībām Kopienas iekšienē.

530 Sestkārt, *Alitalia* arguments, ka nosacījums Nr. 7 ir pretrunā apstrīdētā lēmuma loģikai, tā kā tas var būtiski apdraudēt *Alitalia* rentabilitāti, nevar tikt atbalstīts. Piemērojot paziņojuma par aviāciju 38. punkta 1) un 2) apakšpunktu, mērķis ir sabiedrības dzīvotspējas atgriešanās. Pretēji tam, ko šķietami uzskata *Alitalia*, mērķis nav ļaut paplašināt, atvērt jaunus pakalpojumus maršrutos, kuros tās nebija, vai palaist jaunus piepilsētas transporta pakalpojumus noslogotas satiksmes savienojumos.

- 531 Attiecībā uz šī nosacījuma pamatojumu ir jāatsaucas uz šī sprieduma 74.–77. punktu. Apstrīdētajā lēmumā, tāpat kā 1997. gada lēmumā, Komisija tostarp atsaucas uz EKL 87. un 88. pantu un uz paziņojumu par aviāciju, kas liek Komisijai nodrošināt, ka atbalsta rezultātā sabiedrības grūtības netiek pārnestas uz tās konkurentiem. Šis pamatojums līdz ar to ļauj saprast iemeslus, kas lika Komisijai piemērot šo nosacījumu.
- 532 Tā kā šī pārbaude neparādīja jebkādu faktu, kas ietekmētu nosacījuma Nr. 7 spēkā esamību, pret to izteiktie iebildumi līdz ar to ir jānoraida.

Nosacījums Nr. 8: dalības *Malév* atsavināšana

— Lietas dalībnieku argumenti

- 533 *Alitalia* uzsver, ka apstrīdētā lēmuma nosacījums Nr. 8, saskaņā ar kuru tai ir pienākums atsavināt savu dalību *Malév*, nav pietiekami pamatots. Šis pienākums ir pretrunā 1997. gada lēmumā esošajiem apsvērumiem, saskaņā ar kuru *Alitalia* ir jāievēro tās darbības atkārtotas iecentrēšanas politika, lai koncentrētos uz tās pamatdarbībām un “neveicot ar tās pamatdarbību saistīto aktīvu cedēšanu, neapdraudot plāna izdošanos” (VIII punkts, astoņpadsmitā daļa). *Alitalia* apgalvo, ka tās dalība *Malév* ir aktīvs, kas būtiski saistīts ar tās centrālajām darbībām.
- 534 Šis nosacījums ir arī diskriminējošs tādējādi, ka *Air France* lēmumā Komisija lika Francijas sabiedrībai tikai atsavināt viesnīcu ķēdi *Le Méridien*, tā teikt, izbeigt nestratēģisku darbību.

535 Visbeidzot, nosacījumam Nr. 8 tiku atņemts jebkāds tiesiskais pamatojums, ja restrukturizācijas plāna mērķis būtu ļaut atgriezties pie rentabilitātes un nevis sasniegt rentabilitāti, kas ir vienāda vai augstāka par privātajā sektorā esošo. Pat ja nebūtu šī nosacījuma, restrukturizācijas plāns būtu varējis sanēt lidsabiedrību tādējādi, lai tā saprātīgā termiņā varētu kļūt atkal dzīvotspējīga, tā teikt, parasti bez cita atbalsta piešķiršanas saskaņā ar paziņojuma par aviāciju 38. punkta 1) apakšpunktu.

536 Komisija iebilst, ka *Alitalia* dalības *Malév* atsavināšana tika pārrunāta un *Alitalia* tai piekrita administratīvā procesa laikā. Tā kā sinerģija starp *Alitalia* un *Malév* ir ļoti vāja, attiecīgā dalība tika uzskatīta par nestratēģisku aktīvu. Dalības atsavināšana izrādītos vajadzīga, lai konsolidētu restrukturizācijas plāna finanšu daļu. Komisija vēl norāda, ka *Alitalia* nesniedz iemeslus, kuru dēļ atsavināšana varētu radīt būtisku kaitējumu.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

537 Attiecībā uz apgalvoto nosacījuma Nr. 8 pretrunīgo raksturu ar atsevišķiem 1997. gada lēmumā esošajiem nosacījumiem ir jāuzsver, ka *Alitalia* min to daļēji. 1997. gada lēmumā Komisija neuzskatīja dalību *Malév* par *Alitalia* pamatdarbību. Šīs dalības pārdošana tika uzskatīta par *Alitalia* atkārtotas iecentrēšanās uz tās pamatdarbībām veicinātāju, kā to pierāda arī šādi fakti:

“[...] Sekojot lielākās daļas sabiedrību konkurenšu piemēram, kam bija jāpārvar gaisa transporta krīze [90.] gadu sākumā, *Alitalia* turklāt turpina tās darbību atkārtotas iecentrēšanās uz tās pamatdarbību politiku, proti, gaisa transportu. Tādējādi pēc daļu atsavināšanās “Societa Aeroporti di Roma” kapitālā, kas notika 1995. gadā, plāns tostarp

paredzēja plānoto ēkas “Magliāna” [*Magliana*] pārdošanu, kā arī *Alitalia* dalības *Alfa Romeo Avio*, *SISAM*, *Galileo* rezervācijas informatizētā sistēmā, *Mal[é]v* un sešās reģionālās lidostās pārdošanu.

Uz šī pamata sagaidāmajiem ļoti pozitīvajiem rezultātiem līdz 2000. gadam bija vienlaikus jāapmierina nepieciešamība pēc darbības līdzekļiem, sabiedrības ilgtermiņa darbībai nepieciešamo ieguldījumu finansēšana un jāpiedāvā ilgtermiņa dzīvotspējas perspektīvas. Tiem bija arī jārada paļāvība ieguldītājos un jāatver ceļš apvienību ar citu sabiedrību attīstībai.

[..]

Centrējot savas darbības uz pamatdarbībām un atsaucot būtiskus ieguldījumus, *Alitalia* dod ieguldījumu finanšu vajadzību atmaksāšanā no pašas līdzekļiem.

[..]

Līdzekļi no atbalsta ir arī vajadzīgi, ciktāl *Alitalia* nespēj tos aizstāt ar pietiekamiem līdzekļiem no aktīvu atsavināšanas. Kā tas tika norādīts iepriekš, sabiedrība jau ir uzsākusi neieguldīšanas un pamatdarbību centrēšanas politiku. Tomēr šādi atbrīvotie līdzekļi, apmēram 600 miljardi [liru], kas var ļaut samazināt veicamo kapitāla

palielinājuma summu, ir nesamērojami ar plānā prasīto finansējumu. Sabiedrība turklāt nevar veikt aktīvu atsavināšanu, neapdraudot plāna izdošanos.”

538 *Malév* pārdošanas mērķis līdz ar to saskaņā ar 1997. gada lēmumu bija samaksāt finanšu vajadzības un ļaut samazināt atbalsta summu. Pamatojums 1997. gada lēmumā, uz ko tieši atsaucas apstrīdētais lēmums, ļauj to saprast (skat. šī sprieduma 74.–77. punktu).

539 Turklāt *Alitalia* nenorāda nevienu tādu faktu, kas pierādītu, ka Komisija nevarēja uzskatīt, ka tās mazākuma daļa *Malév* (30 %) bija nestratēģisks aktīvs un ka šī aktīva pārdošana bija vajadzīga, lai ierobežotu kapitāla iepludinājumu, kā arī lai nodrošinātu atbalsta samērīgumu attiecībā pret no plāna izrietošajām vajadzībām. No tā izriet, ka nebūtu jāuzskata, ka Komisija šajā sakarā pieļāva acīmredzamu kļūdu vērtējumā.

540 Turklāt ne no apstrīdētā lēmuma, ne no Komisijas norādītajiem noteikumiem, ne no procesuālajiem dokumentiem šajā tiesvedībā neizriet, ka apstrīdētajā lēmumā uzlikto nosacījumu vienīgais mērķis bija restrukturizācijas plāna rentabilitātes uzlabošana.

541 Vispirms Komisija noteica, ka 1996. gada 29. jūlijā paziņotais sabiedrības restrukturizācijas plāns bija nepietiekams, lai pieņemtu pozitīvu lēmumu. Pēc tam *Alitalia* informēja Komisiju par savu vēlmi mainīt šo plānu. Pēc izmaiņu pārbaudes Komisija otrreiz ar 1997. gada 18. aprīļa vēstuli norādīja Itālijas iestādēm, ka šajā lietā tā nespēja

pieņemt pozitīvu lēmumu, balstoties uz tirgus ekonomikas privāta ieguldītāja kritēriju, tādēļ, ka vienlaikus ir grūtības, kas raksturīgas *IRI* atmaksājamo maksātspējas izmaksu ņemšanai vērā, *Alitalia* maksātspējas gadījumā un sakarā ar plānā vēl esošo komercrisku nozīmi. Sākās trešais posms, kurā notika tikšanās starp Itālijas iestādēm un Komisiju. Šīs tikšanās ļāva definēt papildu uzlabojumus plāna atsevišķos punktos, proti, izmaksu samazināšanas procesa paātrināšanu, kapitāla pieauguma samazināšanu un *Alitalia* piederošo daļu Ungārijas sabiedrībā *Malév*, kā arī vēl sešās reģionālās lidostās atsavināšanu.

542 No tā izriet, ka plāns sākotnēji neatbilda nosacījumiem, lai varētu tikt uzskatīts par saderīgu ar kopējo tirgu. *Alitalia* turēto daļu *Malév* atsavināšana bija viens no uzlabojumiem, kas ļāva Komisijai pēc konsultācijām ar tās konsultantiem uzskatīt, ka šis plāns bija reāls un ļāva saprātīgā termiņā *Alitalia* atgūt rentabilitāti. Šī atsavināšana līdz ar to bija nosacījums *sine qua non* atbalsta atzīšanai par saderīgu ar kopējo tirgu.

543 *Alitalia* līdz ar to nebūtu jāapgalvo, ka nosacījuma Nr. 8 mērķis nav uzlabot plāna rentabilitāti un ka, tam neesot, plāns varēja atveseļot sabiedrību tādējādi, lai saprātīgā termiņā sabiedrība atkal kļūtu dzīvotspējīga. *Alitalia* katrā ziņā to nav pierādījusi.

544 Līdz ar to neviens no iebildumiem, kas izteikts par nosacījumu Nr. 8, nav pamatots.

Netieši izteiktais nosacījums: sagaidāmās priekšlaicīgās pensionēšanās izmaksu uzņemšanās

— Lietas dalībnieku argumenti

⁵⁴⁵ *Alitalia* izklāsta, ka sākotnējā plāna versija paredzēja 700 darbinieku agrāku pensionēšanos. Pēc lūgumiem par paskaidrojumiem no Komisijas, kura uzskatīja, ka šī pasākuma izmaksas jau pašas atbilst valsts atbalstam, Itālijas iestādes precizēja, ka tā nav, ne tikai tāpēc, ka šis bija vispārējas piemērošanas pasākums, bet arī tāpēc, ka tā saņēmējs būtu nevis uzņēmums, bet tā darbinieki. Draudot uzsākt procedūru *ad hoc*, Komisija tomēr piespieda Itālijas iestādes priekšlaicīgas pensionēšanas izmaksas pilnībā noteikt kā *Alitalia* atbildību.

⁵⁴⁶ Konfrontēta ar nespēju pieņemt pozitīvu Komisijas lēmumu, ja tā neuzņemās priekšlaicīgas pensionēšanas izmaksas, *Alitalia* norādīja, ka tā uzņemsies šo nastu ar nosacījumu, ka Komisija atzīst, ka darījums atbilda privāta ieguldītāja kritērijam.

⁵⁴⁷ *Alitalia* uzsver, ka prasībā lietā T-296/97 tā bija pārmetusi Komisijai, ka tā bija pasliktinājusi iekšējā ražīguma aprēķina rezultātu, ņemot vērā šī pasākuma izmaksas un uzliekot tam šādu iepriekšēju nosacījumu, neradot pozitīvas sekas sabiedrībai. Iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* Pirmās instances tiesa spriež tikai par iebildumu par iekšējās likmes aprēķinu, nevis par Komisijas rīcību.

548 Pamatojoties uz šiem konstatējumiem, *Alitalia* izsaka divus iebildumus par apstrīdēto lēmumu. Pirmkārt, Komisijai nebūtu jāuzdod jautājums 2001. gadā par iespēju saglabāt nostāju, ko tā pieņēma 1997. gadā. Par šo jautājumu nebija nekādu debašu saskaņā ar sacikstes principu, lai gan scenārijs bija mainījies. Kā uzskata *Alitalia*, ja Komisijai bija šaubas tajā laikā par sistēmas saderīgumu ar kopējo tirgu, šobrīd tai tās bija vai nu jāizbeidz, vai jāapstiprina, uzsākot procedūru.

549 Otrkārt, apstrīdētajā lēmumā Komisija nepamatoti sasaistīja *IRI* ieguldījumu *Alitalia* ar nosacījumu, ka tā apņemas samaksāt 700 tās darbinieku priekšlaicīgas pensionēšanās izmaksas; nosacījums, kas ir nelikumīgs, jo ir pamatots uz kļūdainu atbilstošā Itālijas tiesiskā regulējuma izpratni, uz virspusēju priekšlaicīgās pensionēšanās sistēmas analīzi, uz Līguma principu diskriminējošu piemērošanu attiecībā pret *Alitalia* un uz Komisijas nepienācīgu savu pilnvaru izmantošanu, piespiežot *Alitalia* pakļauties Komisijas vēlmei un veikt maksājumu pirms 1997. gada lēmuma.

550 Komisija konstatē, ka *Alitalia* cenšas atkal uzsākt diskusiju, ko Pirmās instances tiesa atrisināja jau iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I*. Tā norāda, ka nav apstrīdams, ka sabiedrībai jāuzņemas attiecīgās izmaksas, tā kā tās vispirms ir piedēvējamas Itālijas iestādēm, kas acīmredzami vēlējas, ka Komisija vairs neizskata detalizētāk priekšlaicīgas pensionēšanās sistēmu saistībā ar valsts atbalstu. Tā piebilst, ka tā nebūtu varējusi uzsākt procedūru saskaņā ar EKL 88. panta 2. punktu, ja tai būtu bijušas nopietnas bažas par attiecīgās sistēmas raksturu, un tas ir ārpus jebkādas piespiešanas.

— Pirmās instances tiesas vērtējums

551 Pirmās instances tiesa iepriekš šī sprieduma 8. punktā minētajā spriedumā lietā *Alitalia I* nosprieda (152.–156. punkts):

“Otrkārt, prasītāja uzsver, ka Komisija to patvaļīgi piespieda uzņemties izmaksas, kas saskaņā ar 1996. gada 23. oktobra dekrētlukumu Nr. 546 (tagad 1996. gada 20. decembra likums Nr. 640) piekrit valstij, par 700 tās darbinieku priekšlaicīgu pensionēšanos, kas saskaņā ar Komisijas konsultantu aprēķiniem par vismaz diviem punktiem samazina *IRI* ieguldījuma rentabilitātes likmi.

Tomēr, kā to pareizi uzsver Komisija, prasītāja pirms [1997. gada] lēmuma pieņemšanas neatsaucami uzņēmās 700 darbinieku priekšlaicīgas pensionēšanās izmaksu nastu [..]. Šī iemesla dēļ juridiskajā vērtējumā un [1997. gada] lēmuma rezolutīvajā daļā nav norādes uz prasītājas lēmumu samaksāt šīs izmaksas. Komisija [1997. gada] lēmumā to norāda tikai sadaļā “Fakti”.

Pat ja sākotnēji prasītāja uzņēmās saistības ar nosacījumu, ka galīgajā lēmumā atzīst, ka rekapitalizācija ir ieguldījums, kas atbilst privāta ieguldītāja kritērijiem, tomēr ir jākonstatē, ka, nosakot sekvestru 1997. gada jūlijā, šī apņemšanās kļuva neatsaucama [..]. Līdz ar to Komisijai bija jāpārbauda, vai ieguldījums atbilda privāta ieguldītāja kritērijiem, ņemot vērā šo jauno situāciju.

Visbeidzot, prasītāja varēja administratīvajā procesā pretoties apgalvotajam Komisijas spiedienam uzņemties attiecīgās saistības vai, alternatīvi, tā varēja kā attiecībā uz citiem “nosacījumiem” izvairīties no neatsaucamas vienpusējas apņemšanās. Ja prasītāja būtu šādi rīkojusies administratīvajā procesā, Komisija varēja ieņemt nostāju par 700 darbinieku priekšlaicīgu pensionēšanos [1997. gada] lēmumā vai kādā citā lēmumā, kura likumību varētu novērtēt Pirmās instances tiesa.

No tā izriet, ka prasītājas arguments par apgalvoto kļūdaino iekšējās likmes aprēķinu tā fakta dēļ, ka Komisija to piespieda uzņemt 700 tās darbinieku priekšlaicīgas pensionēšanās izmaksas, ir jānoraida.”

552 No tā izriet, ka Pirmās instances tiesa ne tikai sprieda par iekšējās likmes kļūdaino aprēķinu sakarā ar priekšlaicīgas pensionēšanās izmaksu ņemšanu vērā, bet arī par apgalvoto spiedienu no Komisijas puses uzņemt attiecīgās saistības. Pirmās instances tiesa uzskatīja, ka *Alitalia* varēja tam pretoties vai varēja arī izvairīties no vienpusējas “neatsaucamas” apņemšanās. Arguments par piespiešanu līdz ar to tika noraidīts un šajā tiesvedībā nav jāizskata.

553 Ir arī kļūdaini, ka *Alitalia* norāda uz nepieciešamību Komisijai vēlreiz pārbaudīt 2001. gadā nostāju, ko tā ieņēma 1997. gadā. Lai pieņemtu jaunu lēmumu pēc tam, kad Pirmās instances tiesa atcēla 1997. gada lēmumu, Komisijai bija jāpārceļas 1997. gada lēmuma kontekstā un jānovērtē paziņotais plāns, ņemot vērā faktus, kas tai bija tajā laikā (skat. šī sprieduma 137. punktu).

554 Visbeidzot, ir jāuzsver, ka procedūras uzsākšana saskaņā ar EKL 88. panta 2. punktu ir pakārtota stingrām normām. Tā kā *Alitalia* uzņēmās neatsaucamas saistības segt priekšlaicīgas pensionēšanās izmaksas, Komisija vairs nevarēja uzsākt procedūru pret Itālijas Republiku, lai pārbaudītu šo priekšlaicīgās pensionēšanās sistēmu saistībā ar valsts atbalstu.

555 Līdz ar to ir jānoraida *Alitalia* iebildumi saistībā ar šo netieši izteikto nosacījumu attiecībā uz priekšlaicīgu pensionēšanos.

556 Tā kā neviens no *Alitalia* izteiktajiem iebildumiem par nelikumīgajiem nosacījumiem netika pieņemts, piektais pamats līdz ar to ir jānoraida.

557 No tā izriet, ka gan pirmais, gan otrais prasījums ir jānoraida.

558 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, prasība ir pilnībā jānoraida.

559 Nav jāapmierina *Alitalia* lūgums par izmeklēšanas pasākumiem. Pirmkārt, Komisija aizstāvības raksta pielikumā ir pievienojusi tās konsultantu 2001. gada 1. jūnija ziņojumu. Otrkārt, dažādi apgalvotie aprēķina un vērtējuma fakti izriet no lietas materiāliem, tostarp no *Alitalia* prasības pieteikuma pielikumiem.

Par tiesāšanās izdevumiem

560 Atbilstoši Reglamenta 87. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā *Alitalia* spriedums ir nelabvēlīgs, tai jāpiespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus saskaņā ar Komisijas prasījumiem.

Ar šādu pamatojumu

PIRMĀS INSTANCES TIESA (piektā palāta paplašinātā sastāvā)

nospriež:

- 1) **prasību noraidīt;**
- 2) ***Alitalia — Linee aeree italiane SpA* atlīdzina tiesāšanās izdevumus.**

Vilaras

Martins Ribeiro

Dehousse

Švāby

Jūrimāe

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2008. gada 9. jūlijā.

Sekretārs

Priekšsēdētājs

E. Coulon

M. Vilaras

Satura rādītājs

Prāvas priekšvēsture	II - 1760
Apstrīdētais lēmums	II - 1763
Process	II - 1769
Lietas dalībnieku prasījumi	II - 1771
Par pieņemamību	II - 1772
A — Lietas dalībnieku argumenti	II - 1772
B — Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1773
Par lietas būtību	II - 1777
A — Par pamatu — pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpumu	II - 1777
1. Apstrīdētā lēmuma secinājumu nepietiekamais pamatojums	II - 1777
a) Lietas dalībnieku argumenti	II - 1777
b) Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1779
2. Par 1997. gada lēmumā noteikto nosacījumu pamatojuma neesamību apstrīdētajā lēmumā	II - 1783
a) Lietas dalībnieku argumenti	II - 1783
b) Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1784
B — Par EKL 233. panta pārkāpumu	II - 1785
1. Lietas dalībnieku argumenti	II - 1785
2. Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1791
C — Par pamatu — pienākuma pieņemt lēmumu divu mēnešu laikā, kas paredzēts Regulas Nr. 659/1999 4. panta 5. punktā, pārkāpumu	II - 1804
1. Lietas dalībnieku argumenti	II - 1804
2. Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1806
	II - 1923

D — Par pamatu — tiesību uz aizstāvību pārkāpumu	II - 1809
1. Lietas dalībnieku argumenti	II - 1809
2. Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1810
E — Par pamatu — EKL 87. un 88. panta pārkāpumu un kļūdainu piemērošanu	II - 1813
1. Minimālās likmes noteikšana	II - 1813
a) Lēmumā <i>Iberia</i> izmantotās minimālās likmes piemērošana <i>Alitalia</i>	II - 1814
Lietas dalībnieku argumenti	II - 1814
Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1815
b) Plāna pēdējās versijas ietekmes nopietna neņemšana vērā minimālās likmes aprēķinā	II - 1822
Lietas dalībnieku argumenti	II - 1822
Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1823
c) Kļūdainu pieņēmumu ņemšana vērā minimālās likmes aprēķinā	II - 1824
Lietas dalībnieku argumenti	II - 1824
Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1829
— Minimālās likmes aprēķina metode	II - 1829
— Komisijas vērā ņemtie riski	II - 1832
2. Iekšējās likmes noteikšana	II - 1839
a) Maksātspējas izmaksu summa	II - 1840
Lietas dalībnieku argumenti	II - 1840
Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1845
b) Iekšējās likmes novērtēšana, pamatojoties uz restrukturizācijas plāna pēdējo versiju	II - 1853
Lietas dalībnieku argumenti	II - 1853
Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1855

c)	Atsevišķu Komisijas izmantoto parametru kļūdainais raksturs	II - 1856
	Lietas dalībnieku argumenti	II - 1856
	Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1859
d)	Aizdevumu pārvēršanas kapitālā ietekme uz iekšējās likmes aprēķinu	II - 1864
	Lietas dalībnieku argumenti	II - 1864
	Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1865
F —	Par pamatu — EKL 87. panta 3. punkta pārkāpumu	II - 1866
1.	Par pieņemamību	II - 1867
	a) Lietas dalībnieku argumenti	II - 1867
	b) Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1868
2.	Par lietas būtību	II - 1872
	a) Iebildumi, kas izteikti par apstrīdētajā lēmumā esošajiem nosacījumiem vispār	II - 1872
	Lietas dalībnieku argumenti	II - 1872
	Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1875
	b) Īpaši iebildumi, kas izteikti par atsevišķiem apstrīdētajā lēmumā esošiem nosacījumiem	II - 1880
	Nosacījums Nr. 2: jauna atbalsta aizliegums	II - 1880
	— Lietas dalībnieku argumenti	II - 1880
	— Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1882
	Nosacījums Nr. 3: aizliegums iegūt dalību citās lidsabiedrībās	II - 1884
	— Lietas dalībnieku argumenti	II - 1884
	— Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1886

Nosacījums Nr. 4: aizliegums dot priekšroku <i>Alitalia</i>	II - 1889
— Lietas dalībnieku argumenti	II - 1889
— Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1891
Nosacījums Nr. 5: kapacitātes ierobežošana	II - 1893
— Lietas dalībnieku argumenti	II - 1893
— Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1896
Nosacījums Nr. 6: analītiska grāmatvedība	II - 1901
— Lietas dalībnieku argumenti	II - 1901
— Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1903
Nosacījums Nr. 7: <i>price leadership</i> prakses aizliegums	II - 1906
— Lietas dalībnieku argumenti	II - 1906
— Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1909
Nosacījums Nr. 8: dalības <i>Malév</i> atsavināšana	II - 1912
— Lietas dalībnieku argumenti	II - 1912
— Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1913
Netieši izteiktais nosacījums: sagaidāmās priekšlaicīgās pensionēšanās izmaksu uzņemšanās	II - 1917
— Lietas dalībnieku argumenti	II - 1917
— Pirmās instances tiesas vērtējums	II - 1918
Par tiesāšanās izdevumiem	II - 1921