



2023/2160

20.10.2023.

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2023/2160

(2023. gada 27. marts)

par valsts atbalstu (jaunu aizdevumu *Alitalia*) SA.55678 (2019/NN), ko Itālija sniegusi *Alitalia*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2023) 1713)

(Autentisks ir tikai teksts itāļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad attiecīgās ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt piezīmes atbilstoši minētajiem noteikumiem ⁽¹⁾, un
ņemot vērā to piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) 2017. gada maijā *Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A.* (“*Alitalia SAI*”) un *Alitalia Cityliner S.p.A.* (“*Cityliner*”), kas ir reģionāla meitassabiedrība, kura pilnībā pieder *Alitalia SAI*, – ar Itālijas Ekonomikas attīstības ministrijas dekrētu attiecīgi 2017. gada 2. un 12. maijā tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra saskaņā ar valsts maksātnespējas noteikumiem, un Čivitavekijas tiesa pasludināja tās par maksātnespējīgām attiecīgi 2017. gada 11. un 26. maijā. Šajā lēmumā *Alitalia SAI* un *Cityliner* kopā tiek sauktas par “*Alitalia*”.
- (2) Itālija 2019. gada 26. oktobrī pieņēma Dekrētlikumu Nr. 124 “Steidzami noteikumi par nodokļu jautājumiem neatliekamajiem izdevumiem” ⁽²⁾ (“Dekrētlikums Nr. 124/2019”), kurš stājās spēkā 2019. gada 27. oktobrī un kura 54. pantā bija paredzēts 2019. gadā piešķirt 400 miljonu EUR aizdevumu *Alitalia* (“2019. gada aizdevums”).
- (3) Uzņēmums, kas vēlas palikt anonīms (“pirmais sūdzības iesniedzējs”), 2019. gada 7. novembrī iesniedza Komisijai sūdzību (“pirmā sūdzība”), apgalvojot, ka Itālija, piešķirot 2019. gada aizdevumu, ir piešķirusi nelikumīgu un nesaderīgu valsts atbalstu *Alitalia*. 2019. gada 27. novembrī Komisija saņēma “papildinājumu” pirmajai sūdzībai kopā ar tā pielikumiem.
- (4) Komisija 2019. gada 7. un 27. novembrī reģistrēja sūdzību un papildinājumu.
- (5) Komisija 2019. gada 12. novembrī nosūtīja Itālijas iestādēm informācijas pieprasījumu par minēto valsts atbalstu *Alitalia* un pievienoja pirmo sūdzību piezīmju sniegšanai.
- (6) Cits uzņēmums, kas vēlas palikt anonīms (“otrais sūdzības iesniedzējs”), 2019. gada 27. novembrī iesniedza Komisijai sūdzību (“otrā sūdzība”), kurā bija ietverti apgalvojumi, kas līdzīgi pirmajā sūdzībā minētajiem apgalvojumiem, proti, ka 2019. gada aizdevums ir nelikumīgs un nesaderīgs valsts atbalsts *Alitalia*.

⁽¹⁾ OV C 256, 20.7.2018., 4. lpp.

⁽²⁾ Decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124 – Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili (GU Serie Generale n. 252, 26.10.2019.), kas pārveidots par likumu ar grozījumiem ar Legge 19 dicembre 2019, n. 157 (in G.U. Serie Generale n. 301, 24.12.2019), kurā nebija ietverts 54. pants, jo noteikums tika atcelts un aizstāts ar Dekrētlikuma Nr. 137/2019 1. pantu, skatīt šā lēmuma teksta 7. apsvērumu.

- (7) 2019. gada 2. decembrī ar Dekrētlīkumu Nr. 137 “Steidzami pasākumi, lai nodrošinātu *Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A.* un *Alitalia CityLiner S.p.A.* – sniegto pakalpojumu nepārtrauktību ārkārtas administrēšanas procedūrā” ⁽³⁾ (“Dekrētlīkums Nr. 137/2019”) atcēla Dekrētlīkuma Nr. 124/2019 54. pantu ⁽⁴⁾ un to aizstāja ar līdzīgu noteikumu, ar ko apstiprināja 2019. gada aizdevuma piešķiršanu, “ņemot vērā ārkārtas vajadzību un steidzamību, lai nodrošinātu *Alitalia SAI* un *Cityliner* sniegto pakalpojumu nepārtrauktību”. Aizdevums tika izmaksāts ar īstenošanas dekrētu, ko 2019. gada 21. decembrī izdevusi Ekonomikas attīstības ministrijas, vienojoties ar Ekonomikas un finanšu ministriju.
- (8) Pirmais sūdzības iesniedzējs 2019. gada 3. decembrī iesniedza Komisijai papildu informāciju. Komisija 2019. gada 16. decembrī nosūtīja Itālijas iestādēm vēstuli, ar kuru tika pārsūtīta otrā sūdzība piezīmju sniegšanai un lūgts sniegt atbildi uz 2019. gada 12. novembrī nosūtīto informācijas pieprasījumu.
- (9) Itālija 2020. gada 6. janvārī atbildēja uz Komisijas 2019. gada 16. decembra vēstuli.
- (10) Pirmais sūdzības iesniedzējs 2020. gada 9. janvārī iesniedza otro papildinājumu pirmajai sūdzībai.
- (11) 2020. gada 30. janvārī ar Likumu Nr. 2 “2019. gada 2. decembra Dekrētlīkuma Nr. 137 “Steidzami pasākumi, lai nodrošinātu *Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A.* un *Alitalia CityLiner S.p.A.* – sniegto pakalpojumu nepārtrauktību ārkārtas administrēšanas procedūrā” pārveidošana par likumu” (“Likums Nr. 2/2020”) grozīja Dekrētlīkumu Nr. 137/2019 un to pārveidoja par likumu ⁽⁵⁾.
- (12) Komisija 2020. gada 28. februārī pieņēma lēmumu (“lēmums par procedūras sākšanu”) sākt padziļinātu izmeklēšanu par 2019. gada aizdevuma saderību saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (“LESD”) 108. panta 2. punktu. Šajā lēmumā Komisija aicināja Itālijas iestādes iesniegt to attiecīgās piezīmes.
- (13) Pirmais sūdzības iesniedzējs 2020. gada 25. martā iesniedza Komisijai papildu informāciju.
- (14) Tā kā Itālijas iestādes neiesniedza piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu, Komisija ar 2021. gada 8. marta vēstuli atkārtoti aicināja Itāliju iesniegt piezīmes un pieprasīja papildu informāciju, lūdzot atbildēt līdz 2021. gada 22. martam.
- (15) Komisija 2021. gada 23. martā nosūtīja vēstules pirmajam un otrajam sūdzības iesniedzējam, aicinot tos sniegt piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu.
- (16) Komisija 2021. gada 27. martā saņēma Itālijas atbildi uz Komisijas 2021. gada 8. marta vēstuli.
- (17) Komisijas dienestiem 2020. gada 20. maijā bija telekonference ar Itālijas iestāžu pārstāvjiem.
- (18) Komisijas lēmums par procedūras sākšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* 2021. gada 29. jūlijā. Komisija uzaicināja ieinteresētās personas sniegt piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu.

⁽³⁾ Decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137 – Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da *Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A.* e *Alitalia Cityliner S.p.A.* in amministrazione straordinaria (GU Serie Generale n. 282, 2.12.2019).

⁽⁴⁾ 54. pants bija spēkā no 2019. gada 27. oktobra līdz 2019. gada 3. decembrim, kad tas tika aizstāts ar Decreto-Legge 2 dicembre 2019, n. 137 1. pantu.

⁽⁵⁾ Legge 30 gennaio 2020, n. 2 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da *Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A.* e *Alitalia Cityliner S.p.A.* in amministrazione straordinaria (GU Serie Generale n. 25, 31.1.2020, n. 25).

- (19) *Ryanair Designated Activity Company* ("Ryanair") ar 2021. gada 23. augusta vēstuli iesniedza piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu.
- (20) Komisija 2021. gada 10. septembrī pieņēma Lēmumus C(2021)6659 ⁽⁶⁾ un C(2021)6665 ⁽⁷⁾ divās citās lietās, kas saistītas ar *Alitalia SAI* un jauno uzņēmumu *Italia Trasporto Aereo S.p.A.* ("ITA"), ko izveidojusi Itālijas valsts ⁽⁸⁾. Lēmumā C(2021)6659 Komisija konstatēja, ka atbalsts 900 miljonu EUR apmērā *Alitalia SAI* nav saderīgs ar iekšējo tirgu un ka Itālijai tas ir jāatgūst no *Alitalia SAI*. Lēmumā C(2021)6665 Komisija konstatēja, ka noteiktu *Alitalia SAI* aktīvu nodošana ITA neradīs saimniecisko pēctecību starp *Alitalia SAI* un ITA, kā arī ka kapitāla iepludinājums ITA 1,35 miljardu EUR apmērā neradīs priekšrocību ITA un tāpēc tas nav uzskatāms par valsts atbalstu.
- (21) Ar 2021. gada 15. septembra vēstuli Komisija nosūtīja *Ryanair* piezīmes Itālijas iestādēm, aicinot tās iesniegt savus apsvērumus līdz 2021. gada 15. oktobrim. Tā kā Itālija minētajā termiņā neatbildēja, Komisijas dienesti 2021. gada 29. oktobrī nosūtīja Itālijai atgādinājumu, uz kuru Itālijas iestādes neatbildēja.

2. 2019. GADA AIZDEVUMA APRAKSTS UN ATTIECĪGIE FAKTI

2.1. Itālijas valsts piešķirtais 2019. gada aizdevums

- (22) 2019. gada aizdevums bija paredzēts Dekrētlikuma Nr. 124/2019 54. pantā (sk. 2. apsvērumu). Tas bija aizdevums 400 miljonu EUR apmērā, kas tika piešķirts *Alitalia* un tika finansēts no valsts budžeta.
- (23) Saskaņā ar Dekrētlikuma Nr. 124/2019 54. pantu 2019. gada aizdevums tika piešķirts, lai varētu pārdot *Alitalia* struktūrvienības. Saskaņā ar minēto pantu aizdevums bija izvirzīts par prioritāru salīdzinājumā ar visiem pārējiem ārkārtas administrēšanas procedūrā ietvertajiem *Alitalia* parādiem un visiem parādiem, kas bija pirms 2017. gada maija, kad *Alitalia* tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra (1. apsvēruma). 2019. gada aizdevumam piemērojamā procentu likme bija sešu mēnešu EURIBOR likme, kam pieskaitīti 1 000 bāzes punkti, un aizdevums bija jāatmaksā sešu mēnešu laikā.
- (24) Dekrētlikuma Nr. 124/2019 54. pants bija spēkā no 2019. gada 27. oktobra līdz 2019. gada 3. decembrim, kad tas tika atcelts un aizstāts ar Dekrētlikuma Nr. 137/2019 1. pantu (7. apsvēruma), ar kuru cita starpā tika pagarināts *Alitalia* aktīvu pārdošanas ārkārtas administrēšanas procedūras termiņš (25.–27. apsvēruma) ⁽⁹⁾, ņemot vērā to, ka nebija iesniegts saistošs piedāvājums (2.7. iedaļa) ⁽¹⁰⁾. Dekrētlikumā Nr. 137/2019 būtībā ir pārņemti noteikumi, kas ir pamatā 2019. gada aizdevumam 400 miljonu EUR apmērā uz sešiem mēnešiem, un papildus noteikts, ka aizdevuma mērķis ir veicināt *Alitalia* aktīvu atsavināšanas pabeigšanu.

⁽⁶⁾ Komisijas Lēmums C(2021)6659 (2021. gada 10. septembris) par valsts atbalstu SA.48171 (2018/C) (ex 2018/NN, ex 2017/FC), ko Itālija sniegusi *Alitalia*.

⁽⁷⁾ Komisijas Lēmums C(2021)6665 (2021. gada 10. septembris) – ITĀLIJA – *Newco ITA* SA.58173 (2021/N) (ex 2018/NN, ex 2017/FC), ko sniegusi Itālija.

⁽⁸⁾ 2021. gada 10. septembra Lēmumā C(2021)6659 un Lēmumā C(2021)6665 termins "*Alitalia*" ir lietots, lai apzīmētu "*Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria*" un tās meitassabiedrības, sk. Lēmuma C(2021)6659 1. un 36. apsvērumu un Lēmuma C(2021)6665 1. apsvērumu.

⁽⁹⁾ Dekrētlikumā Nr. 137/2019, kas pārveidots ar Likumu Nr. 2/2020, tika noteikti arī *Alitalia* ārkārtas administrēšanas procedūras administratoru pienākumi attiecībā uz ziņošanu Itālijas parlamentam (1. pants, 2-bis punkts), sīkāku informāciju sk. Senāta dosjē, kas publicēts 2020. gada aprīlī–maijā, www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/01157061.pdf.

⁽¹⁰⁾ Tika paziņots, ka sarunas ar *Ferrovie dello Stato S.p.A.*, kas bija gatavs iegādāties 30 % *Alitalia* kapitāla akciju kopā ar Valsts kasi (15 %) un ASV aviosabiedrību *Delta Air Lines* (15 %), bija neveiksmīgas, jo netika atrasts neviens cits ieguldītājs, kas maksātu 400 miljonus EUR, kuri nepieciešami, lai iegādātos atlikušos 40 % *Alitalia* kapitāla akciju, cita starpā sk. <https://www.elfatoquotidiano.it/2019/04/02/alitalia-ferrovie-chiede-al-mef-un-altro-mese-di-tempo-ma-manca-ancora-un-socio-che-ci-metta-400-milioni-di-euro/5081505/amp/>.

- (25) Dekrētlikumā Nr. 137/2019 arī bija paredzēts, ka pārdošanas programma ir jāsteno kopā ar reorganizācijas plānu, kura mērķis ir pārstrukturēt un racionalizēt *Alitalia* saimnieciskās darbības un kuru jāsagatavo ārkārtas administratoram un jāapstiprina Ekonomikas attīstības ministrijai saskaņā ar 60. pantu 1999. gada 8. jūlija Likumdošanas dekrētā Nr. 270 "Jauni noteikumi par ārkārtas administrēšanas procedūrām lielu sabiedrību maksātnespējas gadījumā saskaņā ar 1998. gada 30. jūlija Likuma Nr. 274 1. pantu" ⁽¹¹⁾ ("Likumdošanas dekrēts Nr. 270/1999"). Procedūra, ar kuru var atsavināt *Alitalia* aktīvus pēc šā reorganizācijas plāna īstenošanas, bija jāveic līdz 2020. gada 31. maijam (28. apsvērumš). Itālijas valdība publiski paskaidroja, ka pasākums bija vienīgais variants, ko izmantot, lai paziņotu sabiedrību par bankrotējušu un sadalītu un pārdotu atsevišķus aktīvus ⁽¹²⁾.
- (26) Ar Ekonomikas attīstības ministrijas 2019. gada 21. decembra dekrētu un pēc vienošanās ar Ekonomikas un finanšu ministriju 2019. gada aizdevums tika pilnībā izmaksāts ("*disposto l'erogazione*") *Alitalia*. Kā norādīts dekrēta preambulā – "lai izvairītos no *Alitalia* operatīvās darbības pārtraukšanas riska", Valsts kase "iespējami īsākajā laikā" ar naudas avansējumu pilnībā izmaksāja 2019. gada aizdevumu. Kā ziņoja prese, steidzamība bija saistīta ar *Alitalia* steidzamajām likviditātes vajadzībām: jo īpaši, neskaitot par pārdotajām nākotnes lidojumu biļetēm iemaksātos avansus (kas bija no 200 līdz 300 miljoniem EUR), *Alitalia* naudas līdzekļi tika novērtēti kā negatīvi; Itālijas valdības jau 2017. gadā izmaksātais publiskais finansējums 900 miljonu EUR apmērā bija iztērēts vai izmantots, lai segtu zaudējumus, izņemot Starptautiskajai Gaisa transporta asociācijai (IATA) samaksāto 103 miljonu garantijas naudu, savukārt finanšu analītiķi prognozēja, ka *Alitalia* zaudējumi 2019. gadā būs aptuveni 600 miljonu EUR apmērā ⁽¹³⁾. Tādējādi, ņemot vērā iepriekšējos 2017. gada aizdevumus un procentus, kas uzkrāti līdz 2019. gada 31. maijam un kas atbilst 145 miljoniem EUR (no 2019. gada 1. jūnija procenti par 2017. gada aizdevumiem vairs nebija jāmaksā), un *Alitalia* izmaksāto papildu 400 miljonu EUR valsts atbalstu, tika aprēķināts, ka kopējais publiskais finansējums gaisa pārvadātājam bija aptuveni 1,45 miljardi EUR ⁽¹⁴⁾.
- (27) 2020. gada 30. janvārī Dekrētlikumu Nr. 137/2019 pārveidoja par likumu ar Likumu Nr. 2/2020. Ar Likumu Nr. 2/2020 grozīja Dekrētlikumu Nr. 137/2019: i) precizējot, ka aizdevuma un procentu atmaksas termiņš ir noteikts sešus mēnešus pēc tā izmaksas, un ii) paredzot, ka ārkārtas administrācijas izstrādātajā programmā ir jāņem vērā nodarbinātības līmeņi un saimniecisko darbību operatīvā vienotība. Likumā Nr. 2/2020 ir noteikts, ka 2019. gada aizdevuma saņēmēji ir *Alitalia* SAI un *Cityliner* ⁽¹⁵⁾.
- (28) Jau 2020. gada 8. janvārī parlamenta Deputātu palātas Transporta komitejas atklātajā uzklāšanās Ekonomikas attīstības ministrija, S. Patuanelli, paziņoja, ka "(..) valdība ir pārliecināta, ka naudas pieejamība, kuru nodrošina šis pēdējās 400 miljonu lielās aizdevuma daļas izmaksa un MEF procentu maksājumu pārveidošana, kas atbrīvos papildu naudas līdzekļus 150 miljonu apmērā, (..) ļautu sabiedrībai pabeigt pārdošanas procedūru" 2020. gada 31. maijā (pievienots izcēlums) ⁽¹⁶⁾, tādējādi atzīstot, ka *Alitalia* nemaksās aizdevuma procentus saskaņā ar sākotnēji paredzētajiem noteikumiem. 2020. gada 16. jūlijā ar Dekrētlikumu Nr. 76/2020, kas 2020. gada 11. septembrī pārveidots par likumu ar Likumu Nr. 120/2020, 2019. gada aizdevuma atmaksas termiņš tika pagarināts līdz

⁽¹¹⁾ Decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270 – Nuova disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza, a norma dell'articolo 1 della legge 30 luglio 1998, n. 274 (GU Serie Generale n. 185, 9.8.1999).

⁽¹²⁾ Intervija ar ekonomikas attīstības ministru S. Patuanelli, par kuru 2019. gada 25. novembrī cita starpā ziņoja preses aģentūra Aska, https://www.askanews.it/economia/2019/11/25/alitalia-patuanelli-valutiamo-varie-possibilita-c3%a0-no-spezziato-pn_20191125_00299/.

⁽¹³⁾ <https://www.ilsole24ore.com/art/alitalia-governo-versa-400-milioni-nuovo-prestito-lufthansa-camera-7-gennaio-ACWPNH8>.

⁽¹⁴⁾ Skatīt atsauci iepriekšējā zemsvītras piezīmē. Ņemot vērā pamatsummu un procentu kopējo summu, kas izriet no 2017. gada aizdevumiem un 2019. gada aizdevuma, 2022. gadā tika aplēsts, ka *Alitalia* parāds Itālijas valstij ir 1,6 miljardi EUR, sk. https://www.repubblica.it/economia/2022/10/09/news/ita_airways_certares_quote_di_mercato-369029742/.

⁽¹⁵⁾ Dekrētlikumā Nr. 124/2019 un tā 54. pantā ir paredzēts, ka aizdevumu piešķir *Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A.* ārkārtas administrēšanas procedūrā un citām tās pašas grupas sabiedrībām arī ārkārtas administrēšanas procedūrā, lai gan tā atcelšanas Dekrētlikumā Nr. 137/2019 ir skaidri norādīts, ka aizdevuma saņēmēji ir "*Alitalia* SAI un *Alitalia* Cityliner ārkārtas administrēšanas procedūrā".

⁽¹⁶⁾ XVIII Legislatura, IX Commissione, Resoconto stenografico, Seduta n. 11 di Mercoledì 8 gennaio 2020, Audizione del Ministro dello sviluppo economico, Stefano Patuanelli, nell'ambito dell'esame del DL 137/2019 recante «Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da *Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A.* e *Alitalia Cityliner S.p.A.* in amministrazione straordinaria», https://www.camera.it/leg18/1058?idLegislatura=18&tipologia=audiz2&sottotipologia=audizione&anno=2020&mese=01&giorno=08&idCommissione=09&numero=0011&file=indice_stenografico.

2020. gada 31. decembrim. Pēc tam ar Dekrētlīkumu Nr. 183/2020, kas 2021. gada 26. februārī pārveidots par likumu ar Likumu Nr. 21/2021, 2019. gada aizdevuma atmaksas termiņš tika pagarināts līdz 2021. gada 30. jūnijam. Pēc tam ar Dekrētlīkumu Nr. 73/2021, kas 2021. gada 23. jūlijā pārveidots par likumu ar Likumu Nr. 106/2021, 2019. gada aizdevuma naudas un procentu atmaksas datums tika pārcelts uz 2021. gada 16. decembri⁽¹⁷⁾. Visbeidzot, *Alitalia* pārdošanas procesa pabeigšanai tika noteikts jauns termiņš – 2023. gada 31. decembris – ar 2022. gada 29. decembra Dekrētlīkuma Nr. 198 12. panta 1. punktu, kurā arī noteikts, ka likvidācijas ieņēmumi “pēc tam, kad līdz 2023. gada 31. decembrim atskaitītas likvidācijas pabeigšanas izmaksa un ārkārtas administrēšanas procedūras struktūras, pārvaldības un darbības izmaksas, kā arī kompensācijas ārkārtas administrācijas izdoto ceļošanas dokumentu, vaučeru vai līdzīgu vērtspapīru turētājiem (..), pirmām kārtām ir paredzēti, lai iepriekš atskaitītu prasījumus pret valsti, tai skaitā līdzekļu atgūšanas prasījumus, kuri saistīti ar valsts atbalstu, ko Eiropas Komisija ir atzinusi par nelikumīgu”⁽¹⁸⁾.

2.2. Konteksts, kādā 2019. gada aizdevums tika piešķirts *Alitalia*

2.2.1. Faktoloģiskā informācija par 2019. gada aizdevumu

- (29) 2019. gada aizdevums tika piešķirts pēc diviem citiem aizdevumiem, kurus Itālija bija piešķirusi *Alitalia* 2017. gadā. Konkrētāk, 2017. gada 2. maijā, dienā, kad tai tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra (1. apsvērums), Itālija piešķīra *Alitalia* SAI aizdevumu 600 miljonu EUR apmērā (“pirmais aizdevums”), kas 2017. gada oktobrī tika papildināts ar papildu aizdevumu 300 miljonu EUR apmērā (“otrais aizdevums”, pirmais un otrais aizdevums kopā saukti par “2017. gada aizdevumiem”). Šie 2017. gada aizdevumi bija jāatmaksā līdz attiecīgi 2017. gada 5. novembrim un 2018. gada 31. decembrim.
- (30) Lai izstrādātu Likumdošanas dekrēta Nr. 270/1999 54. pantā minēto programmu, ārkārtas administratori 2017. gada maijā publicēja uzaicinājumu paust ieinteresētību iegādāties vai pārstrukturēt *Alitalia* saimnieciskās darbības⁽¹⁹⁾. 2017. gada augustā ārkārtas administratori uzsāka pārdošanas procedūru, sākotnēji mēģinot iegūt *Alitalia* aktīvus konkursa procedūrā. Konkursa procedūras pabeigšanas termiņš tika vairākkārt pārcelts, lai varētu atsavināt *Alitalia* saimnieciskās darbības, un pēc tam šī procedūra tika pārveidota par sarunu procedūru. Pēc tam 2017. gada aizdevumu atmaksas termiņi tika sinhronizēti⁽²⁰⁾ un vairākkārt pagarināti. Visbeidzot, ar 2019. gada 30. aprīļa Dekrētlīkumu Nr. 34⁽²¹⁾ cita starpā noteica 2017. gada aizdevumu atmaksas pagarinājumu līdz brīdim, kad ārkārtas administrācija būs pārdevusi *Alitalia* aktīvus, un tika apturēta jebkāda turpmāka procentu uzkrāšana par 2017. gada aizdevumiem.
- (31) Katru reizi, kad tika pagarināti 2017. gada aizdevumu atmaksas termiņi, *Alitalia* aktīvu pārdošanas procedūras pabeigšanas termiņš attiecīgi tika pārcelts. Saistošo piedāvājumu iesniegšanas termiņš tika vairākkārt pārcelts. Tā kā līdz minētajam termiņam nebija saņemti saistoši piedāvājumi, pārdošanas procedūra tika uzskatīta par neveiksmīgu, kā to apstiprināja Itālijas iestādes 2020. gada 6. janvārī⁽²²⁾. Itālijas iestādes 2021. gada 27. marta atbildē apstiprināja,

⁽¹⁷⁾ 11-quater panta 1. punkts *Decreto-Legge 25 maggio 2021, n. 73 (GU Serie generale n. 123, 25.5.2021)*, kas pārveidots par *Legge 23 luglio 2021, n. 106 - Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali (GU Serie Generale n.176, 24.7.2021)*.

⁽¹⁸⁾ 2022. gada 29. decembra Dekrētlīkums Nr. 198 “Steidzami noteikumi par juridiskajiem termiņiem” (*GU [Itālijas Republikas oficiālais vēstnesis Gazzetta Ufficiale] Vispārējā sērija Nr. 303, 29.12.2022.*), kas grozīts un pārveidots par 2023. gada 24. februāra Likumu Nr. 14 “2022. gada 29. decembra Dekrētlīkuma Nr. 198 pārveidošana par likumu ar grozījumiem, kas ietver steidzamus noteikumus par likumdošanas termiņiem”. Likumdošanas pilnvaru īstenošanas termiņu pagarināšana. (23G00021) (*GU Vispārējā sērija Nr. 49, 27.2.2023.*).

⁽¹⁹⁾ Saskaņā ar pamatnostādņēm, kas noteiktas Likumdošanas dekrēta Nr. 270/1999 27. panta 2. punkta a), b) un b-bis) apakšpunktā.

⁽²⁰⁾ Ar 2018. gada 27. aprīļa Dekrētlīkumu Nr. 38.

⁽²¹⁾ *Decreto-legge 30 aprile 2019, n. No. 34 – Misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi (GU Serie Generale n. 100, 30.4.2019)*. Dekrētlīkums Nr. 34/2019 tika pārveidots par likumu ar *Legge 28 giugno 2019, n. 58 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, recante misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi (2019, GU Serie Generale n. 151, 29.6.2019 – Suppl. Ordinario n. 26)*.

⁽²²⁾ Itālijas iestādes savā 2020. gada 6. janvārī sniegtās informācijas 2. punkta b) apakšpunktā paziņoja, ka likumā noteiktajā termiņā galīgais piedāvājums nav saņemts. Par to ziņoja arī prese: skatīt *Il Corriere della sera* 2019. gada 21. novembra publikāciju “*Alitalia, il salvataggio salta ancora: ottavo rinvio per la cordata*”; *La Repubblica* 2019. gada 20. novembra publikāciju “*Si ferma la cordata Fs-Atlantia. Alitalia verso l'ottavo rinvio*”; *La Repubblica* 2019. gada 26. novembra publikāciju “*Alitalia, la resa del governo. Patuanelli: “La soluzione di mercato non c'è”*”.

ka līdz 2021. gada februārim *Alitalia* aktīvi nebija pārdoti. Pašlaik lietas materiālos esošie pierādījumi un publiski pieejamā informācija liecina, ka ir pārdoti daži *Alitalia* aktīvi (82. un 83. apsvērums) ⁽²³⁾.

- (32) 2019. gada 2. decembrī Dekrētlukumā Nr. 137/2019 tika noteikts, ka jauns pārdošanas process tiks apvienots ar reorganizācijas plānu, lai reorganizētu un uzlabotu saņēmēju uzņēmējdarbības struktūru un darbības, un ka procedūras, kas nepieciešamas *Alitalia* aktīvu atsavināšanai pēc minētā reorganizācijas plāna īstenošanas, ir jāveic līdz 2020. gada 31. maijam. Visbeidzot, ar 2022. gada 29. decembra Dekrētlukumu Nr. 198 administratoru darbību pabeigšanas termiņš tika pagarināts līdz 2023. gada 31. decembrim (28. apsvērums) ⁽²⁴⁾.

2.2.2. Komisijas lēmums par 2017. gada aizdevumiem

- (33) Pēc vairākām sūdzībām Komisija 2018. gada aprīlī sāka LESD 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz 2017. gada aizdevumiem ⁽²⁵⁾. Izmeklēšana tika izbeigta ar 2021. gada 10. septembra lēmumu ⁽²⁶⁾, kurā Komisija konstatēja, ka 2017. gada aizdevumi nav saderīgi ar iekšējo tirgu un ka Itālijai ir jāatgūst nesaderīgais atbalsts no *Alitalia* SAI.
- (34) Konkrētāk, Komisija Lēmumā C(2021)6659 konstatēja, ka 600 miljoni EUR un 300 miljoni EUR aizdevums ir viens pasākums, ņemot vērā, ka: i) tie tika piešķirti hronoloģiski īsā laikā viens aiz otra, ii) tiem ir viens un tas pats mērķis, t. i., *Alitalia* SAI pārstrukturēšanas pabeigšana un tās aktīvu pārdošana, kā arī *Alitalia* SAI piedāvāto pakalpojumu nepārtrauktības nodrošināšana, un iii) *Alitalia* SAI finanšu stāvoklis un riska profils palika nemainīgs laikā, kad Itālija nolēma piešķirt abus aizdevumus (galvenie elementi ir tādi, ka *Alitalia* SAI bija maksātnespējīga visā periodā, aizdevumu nosacījumi bija vienādi, *Alitalia* SAI nespēja izveidot pozitīvu naudas plūsmu, un visa likviditāte, kas tai bija otrā aizdevuma laikā, radās no pirmā aizdevuma, kas tika izmantots tās darbības izdevumu segšanai).
- (35) Šajā ziņā Komisija arī norādīja, ka pirmā aizdevuma piešķiršanas brīdī, ņemot vērā *Alitalia* SAI likviditātes vajadzības, bija paredzams, ka otrais aizdevums būs vajadzīgs, ja pārdošana vai pārstrukturēšana nenotiks sešu mēnešu laikā.
- (36) Turklāt tas, ka Itālija nekad nav rīkojusies tā, lai atgūtu savu ieguldījumu, vai pat nav izskatījusi šo iespēju, par ko liecina aizdevumu atmaksas termiņu automātiska pagarināšana un saistībā ar to procentu maksājumu neesamība, arī pierāda to, ka aizdevuma mērķis bija saglabāt *Alitalia* SAI darbību līdz tās aktīvu pārdošanai.
- (37) Attiecībā uz tirgus ekonomikas dalībnieka testu ("TED tests") Komisija uzskatīja, ka tas nav piemērojams 2017. gada aizdevumiem, jo Itālija nerīkojās kā tirgus ekonomikas dalībniece, bet gan kā valsts varas nesēja. Jo īpaši Komisija norādīja, ka *Alitalia* SAI bija smagā finansiālā stāvoklī ar mazām izredzēm kļūt rentablai un ka nav pierādījumu, ka kāds privāts ieguldītājs būtu gatavs ieguldīt *Alitalia* SAI. Turklāt Komisija konstatēja, ka 2017. gada aizdevumu mērķis bija nodrošināt *Alitalia* SAI pakalpojumu sniegšanas nepārtrauktību. Tādējādi Komisija konstatēja, ka Itālija ir sniegusi finansējumu *Alitalia* SAI 2017. gada aizdevumu veidā publiskās politikas apsvērumu dēļ, nevis Itālijas valsts kā tirgus ekonomikas dalībnieces finansiālo interešu dēļ.
- (38) Komisija arī norādīja, ka aizdevumu atmaksas termiņu regulāra pārcelšana bez atmaksas iespējamības *ex ante* novērtējuma, procentu maksājumu nepieprasīšana un procentu uzkrāšanas pārtraukšana ir elementi, kas pierāda, ka Itālija ir rīkojusies kā valsts varas nesēja.

⁽²³⁾ <http://www.alitaliaamministrazionestraordinaria.it/?cat=4>.

⁽²⁴⁾ 12. panta 1. punkts 2022. gada 29. decembra Dekrētlukumā Nr. 198 (*GU Serie Generale* Nr. 303, 29.12.2022.), kas ar grozījumiem pārveidots par 2023. gada 24. februāra Likumu Nr. 14, sk. 18. zemsvītras piezīmi.

⁽²⁵⁾ Valsts atbalsts – Itālija – Valsts atbalsts SA.48171 (2018/C) (ex 2018/NN, ex 2017/FC) – Iespējamais valsts atbalsts par labu *Alitalia* – Uzaicinājums iesniegt piezīmes saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 2. punktu (OV C 256, 20.7.2018., 4. lpp.).

⁽²⁶⁾ Lēmums C(2021)6659.

- (39) Visbeidzot, Komisija norādīja, ka saskaņā ar Savienības tiesu judikatūru, lai uzskatītu, ka dalībvalsts rīkojas kā privāts ieguldītājs, tai ir jāpierāda, ka tā ir veikusi pasākuma rentabilitātes novērtējumu pirms ekonomiskas priekšrocības piešķiršanas uzņēmumam vai vienlaikus ar to. Lai gan Itālija iesniedza dažādus dokumentus par *Alitalia SAI* finansiālo stāvokli pirms aizdevumu piešķiršanas, Itālijas iestādes nespēja sniegt pierādījumus, ka tās ir veikušas *ex ante* novērtējumu par rentabilitāti, aizdevumu atmaksas iespējamību vai 2017. gada aizdevumu atbilstošu cenu noteikšanu. Pamatojoties uz minēto, Komisija secināja, ka Itālija nav rīkojusies kā tirgus dalībniece, bet gan kā valsts varas nesēja, un ka tāpēc TED tests nav piemērojams.
- (40) Jebkurā gadījumā kā papildu argumentu Komisija konstatēja, ka, pat pieņemot, ka TED tests ir piemērojams, tas nav izpildīts. Kā norādīja Komisija, lai novērtētu, vai 2017. gada aizdevumi radīja ekonomisku priekšrocību *Alitalia SAI*, Komisijai bija jāpārbauda, vai hipotētisks privāts aizdevējs tādā pašā situācijā būtu piešķīris šos divus aizdevumus ar tādiem pašiem nosacījumiem.
- (41) Lai gan Komisija nav guvusi pierādījumus tam, ka Itālija būtu veikusi īpašu *ex ante* novērtējumu, tā veica TED testu, balstoties uz Itālijas iesniegtajiem dokumentiem, kuri bija pieejami Itālijas iestādēm 2017. gada aizdevumu piešķiršanas laikā un kurus varēja izmantot TED testa veikšanai. Lai novērtējums būtu pilnīgs, Komisija novērtēja arī citu informāciju, kas kļuva pieejama Itālijai pēc pirmā aizdevuma piešķiršanas.
- (42) Turklāt Komisija novērtēja, vai Itālijas iepriekšējai finansiālajai iesaistei aviosabiedrībā *Alitalia SAI* kā netiešai akcionārei un aizdevējai bija būtiska nozīme TED testā, un tā secināja, ka, nemot vērā lietas apstākļus, tai nebija būtiskas nozīmes, ņemot vērā Itālijas valsts netiešās finansiālās iesaist nelielo apmēru (Lēmuma C(2021) 6659 5.1.4.2.3.2. punkts). Komisija konstatēja, ka privāts ieguldītājs Itālijas valsts situācijā būtu veicis atsevišķu novērtējumu.
- (43) Komisijas TED testā bija ietverta analīze par i) to, vai aizdevumu piešķiršanas brīdī bija paredzams, ka *Alitalia SAI* iegūs pietiekami daudz naudas, lai atmaksātu aizdevumus līdz to atmaksas termiņam, ii) aizdevumu riskantumu un atbilstošiem procentiem, kas atspoguļoja šo riskantumu, iii) ārkārtas administratoriem pieejamām iespējām, jo īpaši *Alitalia SAI* aktīvu pārstrukturēšanas vai pārdošanas iespēju, kā arī par iv) *Alitalia SAI* iepriekšējiem darbības rādītājiem, aktīviem un saistībām un paredzamajām naudas plūsmām nākotnē.
- (44) Komisija TED testa veikšanas nolūkā savā Lēmumā C(2021)6659 apsvēra trīs scenārijus: pārstrukturēšanas scenāriju, pārdošanas scenāriju un likvidācijas scenāriju.
- (45) Pārstrukturēšanas scenārijā ⁽²⁷⁾ Komisija konstatēja, ka Itālijas iestādes būtu varējušas novērtēt *Alitalia SAI* vēsturiskos darbības rādītājus, kas 2015. un 2016. gadā uzrādīja negatīvu naudas plūsmu, kura 2017. gadā pasliktinājās, un pēc tam, ņemot vērā papildu problēmas, ko radīja nenoteiktība saistībā ar ārkārtas administrēšanas procedūras piemērošanu *Alitalia SAI*, būtu liecinājuši par to, ka *Alitalia SAI*, visticamāk, nespēs atmaksāt aizdevumu. Turklāt Komisija konstatēja, ka tāds pats secinājums būtu izdarīts, ja Itālija būtu izmantojusi ārkārtas administrācijas prognozes par *Alitalia SAI* naudas plūsmu laikposmam no 2017. gada maija līdz oktobrim, kas bija pievienotas ārkārtas administrācijas pieteikumam par pirmo aizdevumu un kas uzrādīja vajadzību pēc naudas līdzekļiem 671 miljona EUR apmērā ārkārtas administrēšanas procedūras pirmajos sešos mēnešos un ka naudas atlikums perioda beigās būtu minus 597 miljoni EUR.
- (46) Pārdošanas scenārijā ⁽²⁸⁾ Komisija uzskatīja, ka aizdevuma atmaksas termiņa beigu datumā (sešu mēnešu perioda beigās pēc pirmā aizdevuma izmaksas) *Alitalia SAI* naudas atlikums būtu ievērojami mazāks par summām, kas jāatmaksā par aizdevumu un procentiem, un tādējādi atmaksa būtu bijusi atkarīga no *Alitalia SAI* aktīvu pārdošanas par cenu, kas ir vismaz 627 miljoni EUR. Attiecībā uz pārdošanu Komisija apgalvoja, ka aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, pirmām kārtām būtu uzskatījis, ka nav reāli sagaidīt *Alitalia SAI* aktīvu pārdošanu

⁽²⁷⁾ Lēmuma C(2021)6659 5.1.4.2.3.3. iedaļa.

⁽²⁸⁾ Lēmuma C(2021)6659 5.1.4.2.3.4. iedaļa.

sešu mēnešu laikā, ņemot vērā to, ka saskaņā ar pētījumiem vidējais pārdošanas laiks šādām sabiedrībām, kurām saskaņā ar Itālijas tiesību aktiem ir piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra, ir divi līdz trīs gadi. *Ex ante* novērtējumā, pamatojoties uz *Alitalia SAI* aktīvu un pašu kapitāla uzskaites vērtību un uz sabiedrības diskontēto nākotnes naudas plūsmu aplēsēm, Komisijas novērtējumā aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, būtu novērtējis *Alitalia SAI* pārdošanas cenu krietni zemāk par 627 miljoniem EUR. *Ex post* novērtējumā ⁽²⁹⁾, kura pamatā bija pētījums, kas sagatavots ārkārtas administrācijai, un citu aviosabiedrību (*Lufhansa*, *Easyjet*) ⁽³⁰⁾ faktiskie (nesaistošie) piedāvājumi, Komisija nonāca pie tāda paša secinājuma. Turklāt Komisijas neatkarīgais novērtējums, kurš balstīts uz "reizinātāju metodi", t. i., *Alitalia SAI* finanšu rādītāju salīdzināšanu ar līdzīgu uzņēmumu parametriem ⁽³¹⁾, apstiprināja secinājumu, ka no *Alitalia SAI* aktīvu pārdošanas gūtā summa būtu bijusi ievērojami mazāka par 627 miljoniem EUR, kas būtu bijusi nepieciešama, lai atmaksātu pirmo aizdevumu ⁽³²⁾.

- (47) Likvidācijas scenārijā ⁽³³⁾ Komisija ņēma vērā scenāriju, saskaņā ar kuru *Alitalia SAI* aktīvi tiktu pārdoti pa daļām un tās saistības tika atskaitītas no šādi iegūtās summas. Saskaņā ar šo scenāriju *Alitalia SAI* neto vērtība saskaņā ar 56. apsvērumā aprakstīto sanācijas plānu būtu bijusi aptuveni minus 1,5 miljardi EUR. Tāpēc Komisija secināja, ka arī šajā scenārijā tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu aizdevis *Alitalia SAI* pirmo aizdevumu.
- (48) Lai novērtējums būtu pilnīgs, Komisija savā Lēmumā C(2021)6659 atsevišķi piemēroja TED testu otrajam aizdevumam ⁽³⁴⁾. Saskaņā ar šo scenāriju *Alitalia SAI* finansiālais stāvoklis 2017. gada oktobrī būtībā būtu bijis tāds pats kā 2017. gada maijā, t. i., to raksturo nespēja gūt pozitīvu naudas plūsmu un visa tās esošā likviditāte izriet no pirmā aizdevuma, un tādējādi neviens tirgus dalībnieks nebūtu piešķīris otro aizdevumu.
- (49) Kopumā Komisija Lēmumā C(2021)6659 uzskatīja, ka TED tests nav piemērojams 2017. gada aizdevumiem un ka jebkurā gadījumā tas nav izpildīts. Tāpēc 2017. gada aizdevumi sniedza *Alitalia SAI* priekšrocību, kas ir vienāda ar abu aizdevumu nominālvērtību, t. i., 900 miljoniem EUR ⁽³⁵⁾.

2.3. Saņēmēji

- (50) 2019. gada aizdevuma saņēmēji ir *Alitalia*, kā minēts 1. apsvērumā, proti, *Alitalia SAI* un *Cityliner*. Likumā Nr. 2/2020, ar ko groza Dekrētlikumu Nr. 137/2019 un to pārveido par likumu, šie uzņēmumi ir skaidri norādīti kā saņēmēji.
- (51) *Alitalia SAI* galvenais birojs atrodas Fjumičīno, Romā, un darbojas gaisa pārvadājumu nozarē. *Alitalia SAI* un *Cityliner* ir daļa no *Alitalia Group*, kuras akcionāru struktūra ir parādīta 1. diagrammā ⁽³⁶⁾. Mātesabiedrības *Compagnia Aerea Italiana S.p.A* ("CAI") ⁽³⁷⁾, kam netieši pieder 51 % *Alitalia SAI* akciju, 2017. gada 16. oktobrī esošie akcionāri ir norādīti 1. tabulā.

⁽²⁹⁾ Lēmuma C(2021)6659 5.1.4.2.3.4.3.2. iedaļa.

⁽³⁰⁾ Lēmuma C(2021)6659 4.2.2.3. iedaļa.

⁽³¹⁾ Lēmuma C(2021)6659 5.1.4.2.3.4.3.3. iedaļa.

⁽³²⁾ Lēmuma C(2021)6659 328. apsvēruma.

⁽³³⁾ Lēmuma C(2021)6659 5.1.4.2.3.4.3. iedaļa.

⁽³⁴⁾ Lēmuma C(2021)6659 5.1.4.2.4. iedaļa.

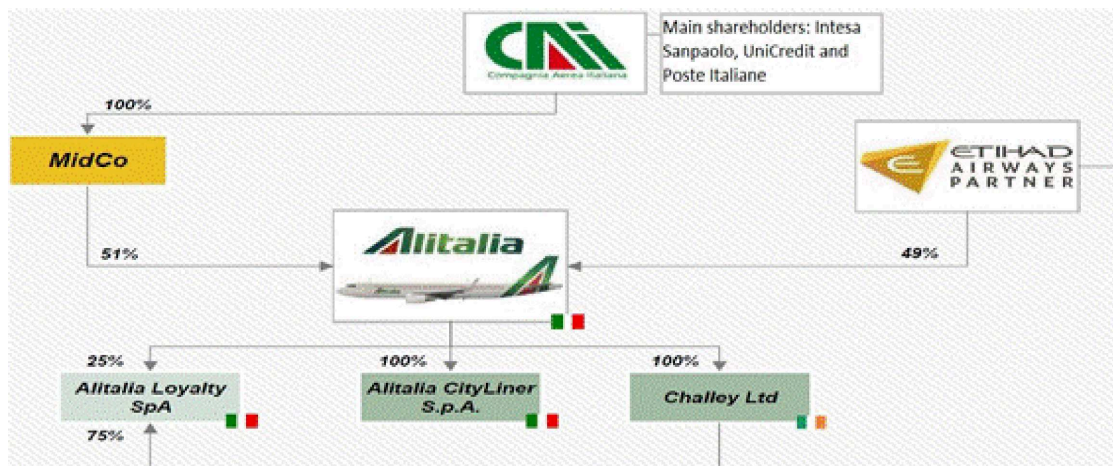
⁽³⁵⁾ Lēmuma C(2021)6659 349. apsvēruma.

⁽³⁶⁾ 1. diagramma ir izveidota, pamatojoties uz Lēmumā C(2021)6659 ietverto informāciju (sk. minētā lēmuma 40. apsvērumu un 1. diagrammu).

⁽³⁷⁾ Citi akcionāri, kuriem pieder 1 % vai mazāk akciju, ir *Factorit S.p.A.* (1 %), *Macca Srl* (0,96 %) un *Air France-KLM* atlikusi daļa (0,73 % atšķirībā no 25 % daļas 2009. gadā).

1. diagramma

Alitalia Group īpašnieku struktūra 2018. gada 23. janvārī



1. tabula

CAI akcionāri 2019. gada maijā (saskaņā ar Komisijas rīcībā esošo informāciju akcionāru struktūra līdz šim nav mainījusies)

CAI akcionāri 2019. gada maijā	Īpašumtiesības (%)
Unicredit S.p.A	36,59
Intesa Sanpaolo	27,48
Banca Popolare di Sondrio Societa Cooperativa per Azioni	9,11
Atlantia S.p.A	6,52
Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A	6,11
MPS Leasing & Factoring S.p.A	3,97
IMMSI S.p.A	2,18
Poste Italiane S.p.A	2,02
PIRELLI & C.S.P.A.	1,4
Citi akcionāri, kuriem pieder mazāk nekā 1 % akciju	4,62
Kopā	100

- (52) Kad Alitalia SAI tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra, tai piederēja viss Cityliner un Challey Ltd. akciju kapitāls. Cityliner darbojās kā Alitalia SAI pārvaldījuma jaudas nodrošinātāja ⁽³⁸⁾, kas nodrošina lidojumus daļā no īso maršrutu tīkla. Challey Ltd ir Īrijā reģistrēts apakšholdings, kas pats kontrolē citas sabiedrības, kuras arī atrodas Īrijā ("meitassabiedrības Īrijā") un kurām pieder visa Alitalia un CityLiner izmantoto gaisa kuģu flote, kā arī mazākuma līdzdalība citās daļēji piederošās sabiedrībās ⁽³⁹⁾. Challey Ltd un meitassabiedrībām Īrijā nav piemērota

⁽³⁸⁾ Sk. 85. punktu 55. un turpmākajās lappusēs ziņojumā par Alitalia un Cityliner maksātnespējas iemesliem ("Relazione sulle cause di insolvenza di Alitalia e Cityliner"), ko 2018. gada 26. janvārī sagatavoja ārkārtas administratori un kas publicēts Alitalia ārkārtas administrācijas tīmekļa vietnē: http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/relazione_cause_insolvenza.pdf.

⁽³⁹⁾ Lēmuma C(2021)6659 39. apsvērums.

ārkārtas administrēšanas procedūra. Alitalia SAI kopā ar savām meitassabiedrībām attiecīgi veido Alitalia Group ⁽⁴⁰⁾ ("Alitalia Group"). Tā kā Alitalia SAI veic lielāko daļu Alitalia Group darbību un tajā ir nodarbināti 97 % no kopējā Alitalia Group darbinieku skaita ⁽⁴¹⁾, jebkurš grupas izvērtējums *mutatis mutandis* attiecas uz Alitalia SAI.

- (53) 49 % Alitalia pieder Etihad Investment Holding Company LLC, un 51 % pieder MIDCO S.p.A. ("Midco"), kas savukārt 100 % pieder CAI.

2.4. Alitalia finansiālais stāvoklis

2.4.1. Periods līdz 2017. gada aizdevumu piešķiršanai

- (54) Alitalia SAI finansiālais stāvoklis līdz 2017. gada aizdevumu piešķiršanai, t. i., līdz 2017. gada novembrim, ir sīki aprakstīts Lēmumā C(2021)6659 (sk. jo īpaši 4.1. un 5.1.4.2.3.1. iedaļu). Šajā iedaļā ir īsumā izklāstīti Komisijas konstatējumi, kas norādīti minētajā lēmumā.
- (55) Kopš 2008. gada, kad to iegādājās CAI, Alitalia SAI ir pastāvīgi strādājusi ar zaudējumiem. Kā aprakstīts vērienīgajā sanācijas plānā (sk. Lēmuma C(2021)6659 4.2.1.1. iedaļu), ko 2017. gadā izstrādāja Alitalia SAI akcionāri, sabiedrība laikposmā no 2009. līdz 2014. gadam strādāja ar zaudējumiem gandrīz 2 miljardu EUR apmērā. Turklāt sanācijas plānā bija norādīts, ka laikposmā no 2010. līdz 2013. gadam aviosabiedrību nozare kopumā auga un guva peļņu. Kā Komisija ir norādījusi iepriekš minētajā lēmumā, tas liecina par to, ka Alitalia SAI problēmas nebija saistītas ar vispārējiem makroekonomiskajiem apstākļiem, bet gan tieši ar pašu sabiedrību.
- (56) Šādā ilgtnespējīgā situācijā Alitalia SAI meklēja jaunu nozares partneri, un tā rezultātā Etihad 2015. gadā iegādājās 49 % Alitalia. Tomēr 2015. un 2016. gadā Alitalia SAI strādāja ar zaudējumiem 648 miljonu EUR apmērā, kas, neskaitot vienreizējos posteņus, veidoja vēl lielāku summu 1,2 miljardu EUR apmērā.
- (57) 2017. gada sākumā ar sanācijas plānu tika mēģināts uzlabot Alitalia SAI stāvokli, īstenojot vērienīgu izmaksu samazināšanas plānu, kas paredzēja samazināt izmaksas par vairāk nekā 1 miljardu EUR, un ar to bija paredzēts veidot pamatu papildu finansējuma saņemšanai (2 miljardiem EUR, tai skaitā 900 miljoniem EUR jaunu naudas līdzekļu); šos centienus galvenokārt vadīja esošais akcionārs Etihad. Sanācijas plānu bija paredzēts ieviest, izmantojot pirmsmaksātnespējas procedūru ⁽⁴²⁾. Minētajai procedūrai ⁽⁴³⁾ bija nepieciešama darbinieku piekrišana ⁽⁴⁴⁾, jo viņus būtu skāruši būtiski izmaksu samazināšanas pasākumi. Tomēr 2017. gada 24. aprīlī notikušajā darbinieku referendumā vienošanās tika noraidīta plānoto darbaspēka izmaksu samazināšanas pasākumu dēļ, kas cita starpā paredzēja vidējās algas samazinājumu par 33 %. Tā kā sanācijas plānu īstenošana nebija iespējama un akcionāri nenodrošināja papildu finansējumu, Alitalia SAI tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra.

⁽⁴⁰⁾ Sk. http://corporate.alitalia.com/static/upload/201/0000/20160325_alitalia_sai_mogc-231_general-section.pdf.

⁽⁴¹⁾ Sk. 1.2.2. iedaļu 20. lappusē ārkārtas administrēšanas programmā, kas publicēta Alitalia ārkārtas administrācijas tīmekļa vietnē: http://www.fallcweb.it/home/pdf/alitalia/programma_0418.pdf.

⁽⁴²⁾ 67. pants Regio decreto 16 marzo 1942, n. 267 – *Disciplina del fallimento, del concordato preventivo, dell'amministrazione controllata e della liquidazione coatta amministrativa* (GU Serie Generale n. 81, 6.4.1942) ("Itālijas Bankrota likums").

⁽⁴³⁾ Itālijas Bankrota likuma 67. panta trešās daļas d) punktā minēta procedūra "*piano attestato di risanamento*" ir procedūra, ko piemēro sabiedrībām, kuras saskaras ar novēršamām finansiālām grūtībām, t. i., finansiālās grūtības ir iespējams novērst, jo tās pēc būtības ir korigējamas un ir pieejami pietiekami resursi. Saskaņā ar minēto procedūru atgūšanas pasākumus administrē pati sabiedrība, nevis tiesu iestāde.

⁽⁴⁴⁾ Saskaņā ar ārkārtas administratoru 2018. gada 11. jūlija ziņojumu (sk. 20. zemsvītras piezīmi) 2017. gada 31. decembrī Alitalia Group bija noslēgti 11 755 darba līgumi, kas atbilst 10 871 pilna laika darbiniekam sabiedrībās Alitalia S.p.A. un CityLiner. Saskaņā ar KPMG ziņojumu (sk. 4.2.1.2. iedaļu) 2016. gada 31. decembrī Alitalia Group (ieskaitot arī meitassabiedrības Īrijā) bija nodarbināti 10 781 pilnslodzes ekvivalents.

- (58) 2017. gada sākumā, pat pirms noraidīšanas darbinieku referendumā, apgrozījuma plānu pārskatīja divi neatkarīgi uzņēmējdarbības eksperti (KPMG un Roland Berger) ⁽⁴⁵⁾, kuri uzskatīja to par vērīgu, ņemot vērā Alitalia SAI vēsturi. Turklāt KPMG uzskatīja, ka plāna uzturēšanai vairāku gadu garumā ir nepieciešams ievērojams finansējums. Tie arī uzsvēra plāna sensitivitāti attiecībā uz finanšu pieņēmumu, uz kuru tas ir balstīts.
- (59) 2017. gada 28. aprīlī tika sagatavots sanācības plāna apliecinājuma ziņojums ⁽⁴⁶⁾, kurā tika norādīts, ka Alitalia SAI ir krīzes situācijā, jo: i) tā ir neatkarīgs pārvaldītājs, kas konkurē ar tīkla pārvaldītājiem, kuri ir sasnieguši kritisko masu, ii) ir zemo cenu pārvaldītāju plaša izplatība vietējā tirgū salīdzinājumā ar citām Eiropas valstīm, iii) tai ir neliela tālo maršrutu tirgus daļa, iv) tā ir cietusi no neefektīvas izmaksu struktūras un v) kopuzņēmuma nolīgumu rezultātā tika ierobežota tālo maršrutu attīstība.

2.4.2. Periods pēc 2017. gada aizdevumu piešķiršanas un pirms 2019. gada aizdevuma piešķiršanas

- (60) Saskaņā ar Itālijas iestāžu sniegto informāciju Alitalia, kopš tai tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra, turpināja ciest no negatīvām naudas plūsmām, sasniedzot negatīvu brīvo naudas plūsmu 296 miljonu EUR apmērā 2018. gadā un negatīvu naudas plūsmu 198 miljonu EUR apmērā 2019. gada 1.–3. ceturksnī.

2. tabula

Alitalia brīvā naudas plūsma, tai skaitā parāda apkalpošanas maksājumi un kases stāvoklis (miljonos EUR)

	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	2018	Q1 2019	Q2 2019	Q3 2019	Q1 2019 - Q3 2019
Free Cash Flow	-79	35	-135	-122	-296	-27	-44	-127	-198
Cash	728	763	628	506	506	480	436	310	310

	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	2018	Q1 2019	Q2 2019	Q3 2019	Q1 2019 - Q3 2019
Free Cash Flow	-79	35	-135	-117	-296	-27	-44	-127	-198

Piezīme.

Alitalia naudas stāvoklis 2018. gada 1. ceturksnī ietver valsts aizdevumu 300 miljonu EUR apmērā (2017. gada aizdevumu otrais aizdevums).

- (61) Turklāt Alitalia peļņa pirms procentu maksājumiem, nodokļiem, nolietojuma un amortizācijas atskaitījumiem (EBITDA) 2018. un 2019. gadā bija negatīva – 120 miljonu EUR un 14 miljonu EUR apmērā.

3. tabula

Alitalia EBITDA

	2018	2019
EBITDA	(120)	(14)

- (62) Publiski pieejamā informācija par 2019. gadu arī liecina, ka Alitalia joprojām bija sarežģītā finansiālā stāvoklī. Saskaņā ar preses ⁽⁴⁷⁾ ziņojumiem Alitalia 2019. gada oktobrī strādāja ar zaudējumiem ⁽⁴⁸⁾. 2019. gada 26. novembrī prese citēja Itālijas ekonomikas attīstības ministru S. Patuanelli, kas teica, ka Alitalia “pašlaik nav tirgus risinājuma”, savukārt 2019. gada decembrī tika ziņots, ka viņš ir norādījis, ka Alitalia zaudē 2 miljonus EUR dienā, precizējot, ka gada laikā dienas zaudējumi ir svārstīgi ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁵⁾ Abu neatkarīgo uzņēmējdarbības ekspertu pārskati ir sīkāk aprakstīti Lēmuma C(2021)6659 4.2.1.2. iedaļā.

⁽⁴⁶⁾ Apliecinājuma ziņojums bija vajadzīgs saskaņā ar Itālijas Bankrota likumu (sk. Lēmuma C(2021)6659 4.2.1.3. iedaļu).

⁽⁴⁷⁾ Sk. <https://www.reuters.com/article/alitalia-rescue-loss-idUSL8N28T4OB>.

⁽⁴⁸⁾ Sk. <https://www.reuters.com/article/alitalia-rescue-atlantia/alitalia-set-for-temporary-reprieve-as-rescue-deadline-nears-sources-idUSL5N26Z4I6>.

⁽⁴⁹⁾ <https://www.ilsole24ore.com/art/alitalia-sale-conto-la-compagnia-patuanelli-perde-2-milioni-giorno-ACQ1wO7>. Tajā pašā intervijā ekonomikas attīstības ministrs arī skaidroja, ka pēc sarunām par Alitalia pārdošanu konsorcijs, kurā ietilpst Ferrovie dello Stato, Atlantia un ASV aviosabiedrība Delta Airlines, 2019. gada 2. decembrī bija tikai divi varianti: sabiedrības likvidācija vai jauna pārdošanas procedūra: https://www.ilmessaggero.it/economia/news/alitalia_ilva_patuanelli_intervista_messaggero_oggi_21_dicembre_2019-4939335.html.

- (63) Ārkārtas administrācijas administrators *Leogrande* kungs 2020. gada 3. marta ziņojumā Itālijas parlamentam skaidroja administrācijas ekonomiskos un finansiālos rādītājus par 2019. gadu salīdzinājumā ar 2018. gadu, norādot, ka, neraugoties uz to, ka pārvaldājumu pamatdarbības ieņēmumi ir palielinājušies (+2 %) un pamatdarbības izmaksas ir nedaudz samazinājušās (-1,3 %), *Alitalia* joprojām cieš no izmaksu pieauguma (degvielas un tehniskā aprīkojuma, pārvaldājumu un pieturvietu, uzturēšanas, revīzijas un personāla izmaksas) un uzrāda “atlikumu 586 miljonus EUR ar 86 miljonu EUR uzlabojumu, arī pateicoties jaunajam valdības 2019. gada decembra aizdevumam 400 miljonu EUR apmērā” ⁽⁵⁰⁾.

2.5. Ārkārtas administrēšanas procedūra, kas 2017. gada maijā tika piemērota *Alitalia*

- (64) Itālijas Ekonomikas attīstības ministrija 2017. gada maijā piemēroja ārkārtas administrēšanas procedūru ⁽⁵¹⁾ *Alitalia* SAI un pēc dažām dienām – *Cityliner*. Vēlāk tajā pašā mēnesī Čīlīveķijas tiesa pasludināja gan *Alitalia* SAI, gan *Cityliner* par maksātnespējīgu.
- (65) Itālijas iestādes savā 2019. gada 20. martā sniegtajā informācijā norādīja, ka saistībā ar ārkārtas administrēšanas procedūras piemērošanu *Alitalia* privātajiem akcionāriem tika atņemtas visas *Alitalia* pārvaldības un uzraudzības pilnvaras.
- (66) Saskaņā ar attiecīgajiem Itālijas tiesību aktiem *Alitalia* pārvaldība tika uzticēta ārkārtas administratoriem līdz brīdim, kad ekonomikas attīstības ministrs pieņem ārkārtas administrēšanas programmu (“ĀA programma”), pēc kuras Ekonomikas attīstības ministrijas uzraudzībā administratoriem tiek atļauts pārdot *Alitalia* aktīvus.
- (67) 2018. gada 26. janvārī *Alitalia* ārkārtas administratori iesniedza Ekonomikas attīstības ministrijai programmu, kuras mērķis bija pārdot darbībā esošos *Alitalia* aktīvus ⁽⁵²⁾. 2019. gada maijā aktīvu pārdošanas programmas pabeigšanas termiņš tika pārcelts uz 2020. gada 23. martu.
- (68) Apstiprinātajā ĀA programmā paredzētā pārdošanas procedūra attiecās uz aktīviem, kas saistīti ar *Alitalia* uzņēmējdarbību, un ietvēra arī iespēju iegādāties gaisa kuģus, kas pieder *Alitalia* SAI meitassabiedrībām Īrijā.

2.5.1. Ārkārtas administrēšana un īpaši noteikumi, ko piemēro ļoti lielām sabiedrībām ⁽⁵³⁾

- (69) Saskaņā ar Itālijas tiesību aktiem (Likumdošanas dekrēts Nr. 270/1999 un 2003. gada 23. decembra Dekrētlukums Nr. 347 ⁽⁵⁴⁾) ārkārtas administrēšana ir maksātnespējas procedūra lielu sabiedrību maksātnespējas gadījumā, un tās mērķis ir glābt šīs sabiedrības un saglabāt to vērtību, turpinot to darbību līdz pārstrukturēšanai vai aktīvu pārdošanai gadījumos, kuros šķiet, ka ir iespējams atjaunot pietiekamu to rentabilitāti.
- (70) Saskaņā ar minēto administrēšanas procedūru iepriekšējiem akcionāriem tiek atņemtas lēmumu pieņemšanas pilnvaras, bet sabiedrība turpina darbību. Uzņēmējdarbības vadību un sabiedrības aktīvu pārvaldību pārņem ārkārtas administratori, kurus iecēlusi maksātnespējas lietu tiesa.
- (71) Kad stājas spēkā ārkārtas administrēšanas procedūra, pirms procedūra sākšanas radušies parādi tiek iesaldēti un kļūst pakārtoti parādiem, kas radušies ārkārtas administrēšanas laikā, turpinot saimniecisko darbību. Parādiem, kas radušies ārkārtas administrēšanas laikā, ar skaidru likuma normu nosaka statusu “sevišķi prioritāri”.

⁽⁵⁰⁾ “Relazione recante i dati aggiornati al 31 dicembre 2019 relativi alla situazione economico-finanziaria delle società Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A.”, <https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/1170672.pdf>.

⁽⁵¹⁾ Saskaņā ar Dekrētlukumu Nr. 347/2003, kas lasāms kopā ar Likumdošanas dekrētu Nr. 270/1999.

⁽⁵²⁾ Saskaņā ar Dekrētlukuma Nr. 347/2003 4. pantu saistībā ar Likumdošanas dekrēta Nr. 270/1999 27. panta 2. punkta a) apakšpunktu un 54. un nākamajiem pantiem.

⁽⁵³⁾ Sīkāku informāciju skatīt Lēmuma C(2021)6659 43.–49. apsvērumā.

⁽⁵⁴⁾ Decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347 – *Misure urgenti per la ristrutturazione industriale di grandi imprese in stato di insolvenza* (GU Serie Generale no. 298, 24.12.2003) (“Dekrētlukums Nr. 347/2003”).

- (72) Ļoti lieliem uzņēmumiem, piemēram, tādiem kā *Alitalia*, piemēro īpašus papildu noteikumus. Konkrētāk, ļoti lielas sabiedrības var pieprasīt, lai tām tiktu piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra pat pirms tiesas nolēmuma pieņemšanas. Šādā gadījumā Ekonomikas attīstības ministrija ieceļ un uzrauga ārkārtas administratorus. Šādā gadījumā ārkārtas administrēšana var ilgt ne vairāk kā 36 mēnešus. Turklāt attiecībā uz sabiedrībām, kas sniedz svarīgus sabiedriskos pakalpojumus, ārkārtas administratoriem ir pilnvaras pārdot uzņēmuma aktīvus sarunu procedūrā ar nosacījumu, ka pārdošanas cena, par kuru ārkārtas administratori vienojas ar pircēju, nav zemāka par tirgus vērtību, kas noteikta neatkarīga eksperta ziņojumā.

2.6. Itālijas valdības locekļu publiskie paziņojumi

- (73) Ekonomikas attīstības ministrs 2019. gada 28. novembrī paziņoja, ka *Alitalia* “nebankrotēs, es uzskatu, ka varu to garantēt” ⁽⁵⁵⁾.
- (74) 2019. gada 17. decembrī tika ziņots, ka tas pats ministrs ir teicis, ka “ir ārkārtīgi svarīgi jautājumi [par *Alitalia*], kas jārisina nopietni”, sākot ar to, ka “es neņem vērā ideju par lidmašīnu novietošanu uz zemes” ⁽⁵⁶⁾.
- (75) 2019. gada 24. decembrī tika ziņots, ka *Alitalia* ārkārtas administrators ir norādījis, ka pastāv *Alitalia* “darbības pārtraukšanas risks”. Plašsaziņas līdzekļi atsaucās uz Dekrētlikuma Nr. 137/2019 preambulu, kurā norādīts, ka, “lai izvairītos no *Alitalia* operatīvās darbības pārtraukšanas riska, tika lūgts pēc iespējas ātrāk piešķirt finansējumu un izmaksāt to pilnībā” ⁽⁵⁷⁾.

2.7. *Alitalia* pārdošanas process un tā pagarināšana

- (76) Dekrētlikuma Nr. 55/2017, ar kuru tika piešķirti 2017. gada aizdevumi, 1. pantā bija paredzēts – lai izstrādātu ĀA programmu, ārkārtas administratoriem ir jāizpēta iespēja pārdot *Alitalia* saimnieciskās darbības konkursa kārtībā noteiktā termiņā.
- (77) Tādējādi 2017. gada augustā ārkārtas administratori organizēja konkursa procedūru, lai pārdotu sabiedrību, kurām piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra (*Alitalia* SAI un *Cityliner*), kā darbībā esošu vienību aktīvus.
- (78) Tomēr konkurss bija neveiksmīgs ⁽⁵⁸⁾, un 2017. gada decembrī ārkārtas administrators uzsāka jaunu sarunu procedūru ⁽⁵⁹⁾, lai pārdotu *Alitalia* aktīvus. Minētajā procedūrā tikai Itālijas dzelzceļa sabiedrības *Ferrovie dello Stato* piedāvājums tika atzīts par derīgu, savukārt pārējie piedāvājumi tika noraidīti to nepilnīguma vai nesaistošā veida dēļ ⁽⁶⁰⁾.
- (79) Pēc neveiksmīgas pārdošanas procedūras Dekrētlikumā Nr. 137/2019 tika noteikts jauns *Alitalia* aktīvu pārdošanas termiņš – 2020. gada 31. maijs. Tomēr saskaņā ar Itālijas sniegto informāciju 2020. gada 26. martā pārdošanas process tika apturēts Covid-19 uzliesmojuma dēļ.

⁽⁵⁵⁾ https://www.ilmessaggero.it/economia/news/alitalia_patuanelli_non_fallira_nazionaliizzazione_non_negativa-4892078.html.

⁽⁵⁶⁾ http://www.rainews.it/dl/rainews/articoli/Alitalia-Leogrande-domani-entrero-in-azienda-non-faro-disastri-45f19058-ff0f-42d2-9532-5446204b197d.html?refresh_ce

⁽⁵⁷⁾ Sk. Sole 24 Ore, <https://www.ilsolo24ore.com/art/alitalia-governo-versa-400-milioni-nuovo-prestito-lufthansa-camera-7-gennaio-ACWPNH8>

⁽⁵⁸⁾ Kā norādīts ĀA programmas 133. lpp., neviens no iesniegtajiem piedāvājumiem (ko cita starpā iesniedza *Lufthansa*, *EasyJet* un *Airport Handling S.p.A.*) neatbilda procedūras noteikumiem. Konkrēti, kā norādīts 17. lappusē ārkārtas administratoru prezentācijā, kas tika sniegta Deputātu palātas apvienotās IX un X komitejas 2019. gada 27. marta sēdē, šajos piedāvājumos trūka obligātu un būtisku elementu (piedāvājuma nodrošinājuma, līguma dokumentu vai uzņēmējdarbības plāna).

⁽⁵⁹⁾ Iespēja rīkot sarunu procedūru ir paredzēta Dekrētlikuma Nr. 347/2003 4. panta 4.-*quater* punktā kā alternatīva konkursa izsludināšanai. Sarunu procedūra jāveic, neskarot paredzamības un nediskriminācijas principu ievērošanu.

⁽⁶⁰⁾ Lēmuma C(2021)6659 33. zemsvītras piezīme un 4.2.2.3. iedaļa, kā arī šā lēmuma 25. apsvērums un 9. zemsvītras piezīme.

- (80) Cenšoties rast risinājumu, Itālijas valsts 2020. gada 9. oktobrī izveidoja jaunu valstij piederošu uzņēmumu *ITA*.
- (81) Komisija 2021. gada 10. septembrī pieņēma Lēmumu C(2021)6665, kurā konstatēts, ka noteiktu aktīvu nodošana, kā aprakstīts minētajā lēmumā, ja tā tiktu veikta saskaņā ar Itālijas saistībām, neradīs saimniecisko pēctecību starp *Alitalia SAI* un *ITA*. Tajā pašā lēmumā Komisija konstatēja, ka kapitāla iepludinājums 1,35 miljardu EUR apmērā *ITA* neradīja priekšrocību *ITA* un tāpēc tas nav uzskatāms par valsts atbalstu.
- (82) Pēc Lēmuma C(2021)6665 *Alitalia* ārkārtas administrācija izsludināja konkursu par *Alitalia* zīmolu un 2021. gada oktobra vidū piešķīra to *ITA*. Vienlaikus *Alitalia* ārkārtas administrācija un *ITA* panāca vienošanos par *Alitalia* aviācijas uzņēmējdarbības, kas ietver 52 gaisa kuģus, saistītās laika nišas un citus aktīvus ⁽⁶¹⁾, nodošanu.
- (83) Tika paredzēts, ka līdz 2022. gada beigām *Alitalia* ārkārtas administrācija, izmantojot konkursus, pārdos arī *Alitalia* lojalitātes programmu, kā arī *Alitalia* uzturēšanas un apkalpošanas uz zemes uzņēmējdarbību saskaņā ar Itālijas saistībām ⁽⁶²⁾. Lai gan līgums par apkalpošanu uz zemes Fjumičino lidostā 2022. gada maijā tika piešķirts *Swissport*, kā arī *Alitalia* uzturēšanas uzņēmējdarbību 2022. gada septembrī iegādājās *Atitech* ⁽⁶³⁾, par citām darbībām, tai skaitā *Alitalia* lojalitātes programmu, joprojām notiek konkursa procedūra. Tādēļ 2022. gada decembrī ārkārtas administrēšanas procedūra tika pagarināta līdz 2023. gada beigām, lai varētu realizēt vēl nepārdotos aktīvus (28. un 32. apsvēruma).

2.8. Sūdzības

- (84) Sūdzības iesniedzēji savās sūdzībās par 2019. gada aizdevumu apgalvoja, ka tas ir nelikumīgs un nesaderīgs valsts atbalsts.
- (85) Sūdzības iesniedzēji apgalvoja, ka 2019. gada aizdevums bija valsts atbalsts, jo Itālijas valdība nerīkojās kā tirgus ekonomikas dalībnieks. Ņemot vērā *Alitalia* ekonomisko stāvokli, kas, neraugoties uz 2017. gada aizdevumiem, nebija uzlabojies, un ņemot vērā tās vēsturi, sūdzības iesniedzēji apgalvoja, ka šaubas attiecībā uz 2017. gada aizdevumiem, kuras Komisija jau paudusi 2018. gada lēmumā par procedūras sākšanu, vēl jo vairāk (*a fortiori*) attiecas uz 2019. gada aizdevumu ⁽⁶⁴⁾. Jo īpaši tie apgalvoja, ka neviens tirgus ekonomikas dalībnieks, kura darbību virza bažas par rentabilitāti, nebūtu vēlējies palielināt sava kredītriska darījuma vērtību, nodrošinot šādu jaunu finansējumu, kas negarantē peļņu no ieguldījuma.
- (86) Sūdzības iesniedzēji uzskata, ka 2019. gada aizdevums sniedza *Alitalia* priekšrocību, kas būtiski ietekmēja tirdzniecību starp dalībvalstīm un kropļoja konkurenci, jo *Alitalia* konkurēja ar citām ES aviosabiedrībām. Pēc viņu domām, 2019. gada aizdevums ļāva sabiedrībai turpināt darbību, neraugoties uz tās pastāvīgi sliktu finansiālo stāvokli, saglabāja un pat palielināja tās tirgus daļu ar jaudas palielināšanu un konkrētu maršrutu atvēršanu, ļāva tai turpināt cenu noteikšanu agresīvāk nekā tā to būtu spējīga izdarīt bez 2019. gada aizdevuma, nodarot nopietnu kaitējumu konkurentiem, kuri darbojas šajos maršrutos bez valsts subsidijām.
- (87) Sūdzības iesniedzēji jo īpaši uzsvēra, ka, neraugoties uz ievērojamām subsīdijām, ko *Alitalia* ir saņēmusi, tā nav spējusi veikt pārstrukturēšanu, kļūt rentabla, samazināt izmaksas vai samazināt parādus. Viņi arī apgalvoja, ka nav uzticamu piedāvājumu attiecībā uz *Alitalia* aktīviem, kas tādējādi rada šaubas par tās pārdošanas plāniem. Šajā saistībā sūdzības iesniedzēji norādīja, ka vienīgais piedāvājums tika saņemts no *Lufthansa*, bet uz to cita starpā attiecas ievērojama *Alitalia* pārstrukturēšana ar darbinieku skaita un gaisa kuģu flotes samazināšanu, un tas netika īstenots.
- (88) Sūdzības iesniedzēji apgalvoja, ka 2019. gada aizdevums nebija saderīgs ar iekšējo tirgu un ka netika izpildīti vairāki Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes noteiktie saderības kritēriji.

⁽⁶¹⁾ Sk. Lēmuma C(2021)6665 2.2.3.1. iedaļu.

⁽⁶²⁾ Sk. Lēmuma C(2021)6665 4.3. iedaļu.

⁽⁶³⁾ https://www.swissport.com/en/news/press-release/2022/20220523_media-release_swissport-expands-to-italy-rome_it un <https://www.atitech.it/atitech-takes-over-alitalia-em-from-alitalia-in-as/>.

⁽⁶⁴⁾ Sūdzības iesniedzējs iesniedza kopiju Eiropas Investīciju bankas priekšsēdētāja vietnieka intervijai, kuru 2019. gada 26. septembrī publicēja *Radiocor Economia* un kurā norādīts, ka "*Alitalia* vēl nav rentabilitātes pazīmju".

2.9. Lēmuma par procedūras sākšanu kopsavilkums

- (89) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija provizoriski secināja, ka 2019. gada aizdevums nodalāms no 2017. gada aizdevumiem un ka tas var būt valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.
- (90) Attiecībā uz 2019. gada aizdevuma nodalāmību no 2017. gada aizdevumiem Komisija norādīja, ka atšķirībā no tiesību akta, ar ko piešķir otro no diviem 2017. gada aizdevumiem, tiesību aktos, ar kuriem tika piešķirts 2019. gada aizdevums, nebija skaidri norādīts, ka tas bija iepriekšējo aizdevumu palielinājums. Komisija arī uzskatīja, ka divu gadu laikposms starp 2019. gada aizdevuma un 2017. gada aizdevumiem bija ievērojams un ka 2019. gada aizdevums nebija pamatoti paredzams, kad *Alitalia* tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra. Visbeidzot, Komisija uzskatīja, ka 2019. gada aizdevuma atmaksas termiņš bija noteikts seši mēneši un ka par to bija jāmaksā procenti, atšķirībā no 2017. gada aizdevumiem, kuru atmaksas termiņš tika pagarināts līdz *Alitalia* aktīvu pārdošanai un par kuriem vairs netika uzkrāti procenti. Pamatojoties uz šiem elementiem, Komisija provizoriski secināja, ka 2019. gada aizdevums ir nodalāms no 2017. gada aizdevumiem.
- (91) Attiecībā uz atbalsta esību Komisija uzskatīja, ka 2019. gada aizdevums varēja radīt sabiedrībai *Alitalia* ekonomisku priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Komisija provizoriski secināja, ka TED tests nav piemērojams 2019. gada aizdevumam, jo Itālija nav iesniegusi dokumentārus pierādījumus, ka tā pirms 2019. gada aizdevuma piešķiršanas ir veikusi novērtējumu par iespējamo peļņu no kapitāla ieguldījuma un minētā aizdevuma atmaksas iespējamību.
- (92) Jebkurā gadījumā Komisija uzskatīja, ka, tā kā diez vai privāts tirgus dalībnieks būtu piešķīris sākotnējos 2017. gada aizdevumus, kad *Alitalia* bija paredzēts pārdot līdz 2017. gada novembrim, tad vēl jo vairāk (*a fortiori*) diez vai šāds aizdevējs 2019. gadā būtu piešķīris jebkādu papildu aizdevumu, ņemot vērā to, ka lēmuma par procedūras sākšanu pieņemšanas brīdī pārdošanas process bija pilnībā neveiksmīgs.
- (93) Saistībā ar atbalsta saderību Komisija uzskatīja, ka *Alitalia* ir grūtībās nonācis uzņēmums Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē, un provizoriski secināja, ka pastāv nopietnas bažas par 2019. gada aizdevuma saderību ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.
- (94) Jo īpaši Komisijai bija šaubas par to, vai ir ievērots princips "vienreiz un pēdējoreiz", ņemot vērā, ka pirms 2019. gada aizdevuma *Alitalia* 2017. gadā saņēma glābšanas atbalstu⁽⁶⁵⁾, kas tika piešķirts ar 2017. gada aizdevumiem.
- (95) Turklāt Komisija norādīja, ka Itālija nav sniegusi pierādījumus, pēc kuriem Komisija varētu novērtēt par glābšanas atbalstu uzskatāmā 2019. gada aizdevuma samērīgumu, kā arī Komisija nevarēja novērtēt aizdevumus kā glābšanas atbalstu, ja nav glābšanas plāna. Komisija arī norādīja, ka Itālija nav iesniegusi nekādus pierādījumus, kas pierādītu, ka ir izpildīti nosacījumi iespējamā glābšanas atbalsta apstiprināšanai.

3. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

- (96) *Ryanair* bija vienīgā trešā persona, kas iesniedza piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu (sk. 19. apsvērumu).
- (97) Attiecībā uz atbalsta esību *Ryanair* apgalvoja, ka tas kopumā piekrīt Komisijas novērtējumam. Turklāt *Ryanair* norādīja, ka pretēji Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu prasībām Itālija nav izvirzījusi skaidri noteiktu kopīgu interešu mērķi. Turklāt *Ryanair* paskaidroja, ka atbalsts 400 miljonu EUR apmērā nevarēja būt ne glābšanas, ne pārstrukturēšanas atbalsts, jo 2019. gada oktobrī *Alitalia* jau vairāk nekā divus gadus bija piemērota maksātnespējas procedūra un nebija nekādu reālu izredžu atjaunot *Alitalia* ilgtermiņa dzīvotspēju, ņemot vērā *Alitalia* vairāk nekā desmit gadus ilgstošos zaudējumus un to, ka nebija nekādu pazīmju, kas liecinātu par stāvokļa uzlabošanos pēc 2017. gada. *Ryanair* arī norādīja, ka zem nozares vidējā rādītāja esošais *Alitalia* noslogojuma koeficients, tās novecojošā flote, kas bija izmaksu pieauguma iemesls, un tās tirgus daļas pastāvīgā samazināšanās ir pierādījums tam, ka atbalsts 400 miljonu EUR apmērā, ko Itālija sniedza 2019. gadā, nevarēja būt pārstrukturēšanas atbalsts.

⁽⁶⁵⁾ Pēc 2017. gada aizdevumu piešķiršanas Itālija paziņoja, ka tie ir glābšanas atbalsts. Tomēr 2017. gada aizdevumi nav atmaksāti pēc sešiem mēnešiem vai pārvērsts par pārstrukturēšanas atbalstu, iesniedzot dzīvotspējīgu pārstrukturēšanas plānu, kā paredzēts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs.

- (98) Visbeidzot, *Ryanair* norādīja, ka ar 400 miljonu EUR aizdevumu piešķiršanu *Alitalia* ir pārkāpts princips "vienreiz un pēdējoreiz", jo 2013. un 2015. gadā tika mēģināts pārstrukturēt *Alitalia*, kad akciju un īpašumtiesību nodošana, kurā iesaistījās *Poste Italiane*, varēja neatbilst ieguldītāja, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, testam, kā arī tāpēc, ka 2017. gadā *Alitalia* ar 2017. gada aizdevumiem saņēma atbalstu no Itālijas valsts.

4. ITĀLIJAS SNIEGTĀ INFORMĀCIJA

4.1. Informācija, ko Itālija sniedza pirms lēmuma par procedūras sākšanu

- (99) Pirms lēmuma par procedūras sākšanu Itālija apgalvoja, ka 2019. gada aizdevuma saderība būtu jānovērtē izmeklēšanā, kas tika sākta ar 2018. gada lēmumu par procedūras sākšanu attiecībā uz 2017. gada aizdevumiem ⁽⁶⁶⁾, bet tā nesniedza papildu informāciju, pēc kuras Komisija varētu novērtēt 2019. gada aizdevuma saderību.
- (100) Itālija 2020. gada 6. janvārī atbildēja uz vairākiem sūdzībās izvirzītajiem jautājumiem, vienlaikus piekrītot, ka 2019. gada aizdevums ir finansiāls atbalsts *Alitalia* SAI un *Cityliner*.
- (101) Itālija paskaidroja, ka, tā kā līdz noteiktajam termiņam – 2019. gada 21. novembrim – *Ferrovie dello Stato* neiesniedza galīgo piedāvājumu, ņemot vērā likumā noteikto nodošanas procedūras pabeigšanas termiņu, *Alitalia* nebija piekļuves Dekrētlukumā Nr. 124/2019 paredzētajam finansējumam, kura mērķis bija atbalstīt *Alitalia* aktīvu pārdošanu minētajā termiņā ⁽⁶⁷⁾. Tāpēc 2019. gada 3. decembrī stājās spēkā Dekrētlukums Nr. 137/2019, ar ko atceļ 2019. gada aizdevuma izmaksas juridisko pamatu un paredz jaunas nodošanas procedūras organizēšanu. Šajā saistībā 2019. gada 6. decembrī *Giuseppe Leogrando* tika iecelts par *Alitalia* īpašo administratoru, aizstājot iepriekšējo trīs ārkārtas administratoru kolēģiju.
- (102) Itālija apgalvoja, ka tiesību instruments, kas bija sūdzību priekšmets, proti, Dekrētlukuma Nr. 124/2019 54. pants, nebija pārveidots par likumu; līdz ar to, tā kā tiesību norma netika pārveidota par likumu, tā no sākuma (*ab initio*) uzskatāma par spēkā neesošu, bet sūdzības par nepamatotām. Itālija apgalvoja, ka tiesību instruments, kas ir 2019. gada aizdevuma pamatā, ir Dekrētlukuma Nr. 137/2019 1. pants, kura priekšmets atšķiras no Dekrētlukuma Nr. 124/2019 priekšmeta, ciktāl tajā paredzētais jaunais finansējums bija atkarīgs no ilgtermiņa rentabilitātes atgūšanas, ko panāk, pārdodot pārstrukturētu sabiedrību. Tāpēc sūdzībās nav priekšmeta.
- (103) Itālija apgalvoja, ka 2019. gada aizdevums *Alitalia* nav nelikumīgs atbalsts. Pretēji sūdzības iesniedzēju apgalvojumiem 2019. gada aizdevums bija balstīts uz Dekrētlukumu Nr. 137/2019, kurš bija spēkā no 2019. gada 3. decembra, kas ir datums pēc abām sūdzībām, un tā nosacījumi būtiski atšķiras no tiem, kuri iepriekš bija paredzēti sākotnējā Dekrētlukumā Nr. 124/2019. 2019. gada aizdevums bija priekšnoteikums tāda realizējama, konsekventa un vērienīga pārstrukturēšanas procesa pabeigšanai, kura mērķis bija atjaunot sabiedrības ilgtermiņa dzīvotspēju, nododot tās darbības filiāles tirgus apstākļos.
- (104) Itālija apgalvoja, ka 2019. gada aizdevums nebija nelikumīgs atbalsts, bet bija 2018. gada janvārī paziņotā atbalsta papildu maksājums, kas tādējādi ir 2017. gada aizdevumu papildinājums; tomēr Itālija nesniedza papildu informāciju, pēc kuras Komisija varētu novērtēt 2019. gada aizdevuma saderību. Pēc Itālijas domām, tādējādi uz 2019. gada aizdevumu neattiecas LESD 108. panta 3. punktā paredzētais nogaidīšanas pienākums. Attiecīgi Itālija apgalvoja, ka 2019. gada aizdevums būtu jāizskata tās izmeklēšanas ietvaros, kas tika sākta ar 2018. gada lēmumu par procedūras sākšanu lietā SA.48171 par diviem 2017. gada aizdevumiem (600 miljoni EUR un 300 miljoni EUR). Itālija arī norādīja, ka ar Dekrētlukumu Nr. 137/2019 ieviestie pasākumi pilnībā atbilst pirmajam 600 miljonu EUR aizdevumam un tā papildinājumam ar otro aizdevumu (300 miljonu EUR). Itālijas uzskata, ka 2019. gada aizdevums bija viena valsts atbalsta pasākuma trešais maksājums, kura leģitimitāte un saderība ar vienoto tirgu ir tāda pati kā 2018. gadā paziņotajam atbalstam.

⁽⁶⁶⁾ Lieta SA.48171 – Iespējamais valsts atbalsts par labu *Alitalia*, skatīt šā lēmuma 20. apsvērumu un 6. zemsvītras piezīmi.

⁽⁶⁷⁾ Sk. arī Itālijas 2021. gada 27. martā sniegto atbildi, 10. lpp.

- (105) Itālija iesniedza konsultāciju uzņēmuma *PricewaterhouseCooper (PwC)* iesniegtā tehniskā pētījuma pirmo daļu par *Alitalia* teorētisko likvidācijas vērtību 2017. gada 2. maijā ⁽⁶⁸⁾.

4.2. Itālijas sniegtā informācija pēc lēmuma par procedūras sākšanu

- (106) Itālija 2021. gada 27. martā atbildēja uz Komisijas 2021. gada 8. marta vēstuli (sk. 16. apsvērumu), sniedzot papildu informāciju. Itālija savā sniegtajā informācijā atkārtoti norādīja, ka 2019. gada aizdevums bija daļa no atbalsta pasākuma, kas *Alitalia* tika nodrošināts 2017. gadā, lai nepieļautu *Alitalia* sniegto pakalpojumu pārtraukšanu un Itālijas gaisa pārvadājumu traucējumus. Konkrētāk, Itālijas iestādes atkārtoti apstiprināja, ka tās uzskata, ka 2019. gada aizdevums ir viena aizdevuma trešā daļa, kas ir daļa no 2017. gada aizdevumiem *Alitalia*. Tomēr Itālija nesniedza pierādījumus, kas apliecinātu, ka 2019. gada aizdevums bija 2017. gada aizdevumu trešā daļa, ne arī to, ka 2019. gada aizdevuma piešķiršana bija pamatoti paredzama 2017. gadā, kad tika piešķirts pirmais un otrais aizdevums.
- (107) Itālijas iestādes arī apstiprināja, ka 2019. gada aizdevums nav atmaksāts, procenti nav maksāti un aizdevuma atmaksas termiņš ir pagarināts divas reizes, pēdējo reizi – līdz 2021. gada 16. decembrim (sk. 28. apsvērumu).
- (108) Itālijas iestādes apgalvoja, ka 2019. gada decembrī izmaksātais 2019. gada aizdevums tika izmantots, lai racionalizētu *Alitalia* saimniecisko darbību, jo īpaši uzlabojot tās lidojumu grafiku, tīklu un izmaksu struktūru. Itālijas iestādes uzskata, ka to atspoguļoja *Alitalia* pasažieru skaita pieaugums un ieņēmumi no pārdotajām biļetēm, kā arī *EBIT* palielinājums par 10,61 miljonu EUR 2020. gada janvārī salīdzinājumā ar iepriekšējā gada periodu. Itālijas iestādes paskaidroja, ka šī tendence turpinājās 2020. gada februārī līdz Covid-19 uzliesmojuma sākumam Itālijā 2020. gada februāra beigās. Itālijas iestādes paskaidroja, ka, cenšoties racionalizēt saimniecisko darbību, 2020. gada sākumā *Alitalia* mainīja savu flotes sastāvu, atkārtoti apsprieda IT (piemēram, programmatūras uzturēšanas) un degvielas piegādes līgumus un veica citus pasākumus, kas samazināja izmaksas.
- (109) Uz jautājumu, vai Itālija pirms 2019. gada aizdevuma piešķiršanas ir novērtējusi rentabilitāti un riskus, kas saistīti ar 2019. gada aizdevuma atmaksu, kā arī uz lūgumu sniegt pierādījumus tam, Itālijas iestādes atbildēja, ka 2019. gada aizdevums tika piešķirts, lai nodrošinātu sabiedrības saimnieciskās darbības nepārtrauktību, kā arī, ņemot vērā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, izvairītos no iekšzemes un starptautisko lidojumu pārtraukšanas. Attiecībā uz to Itālijas iestādes paskaidroja, ka, cik tām zināms, 2019. gada beigās *Alitalia* nebija piekļuves alternatīviem finansējuma avotiem ar tādiem pašiem nosacījumiem kā 2019. gada aizdevums.
- (110) Turklāt attiecībā uz jautājumu, vai Itālija ir veikusi *ex post* novērtējumu par rentabilitāti un riskiem, kas saistīti ar 2017. gada aizdevumu atmaksu, un, ja tā, vai tā ir izmantojusi šo novērtējumu, lai izlemtu, vai piešķirt 2019. gada aizdevumu, Itālijas iestādes paskaidroja, ka rentabilitāte un riski, kas saistīti ar 2017. gada aizdevumu atmaksu, tika ņemti vērā visaptverošajā novērtējumā par visu procedūru un sabiedrības finansiālo stāvokli. Neraugoties uz Komisijas lūgumu, Itālijas iestādes nesniedza pierādījumus par šādu novērtējumu. Tomēr tās šajā saistībā paskaidroja, ka *Alitalia* ir piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra un ka šādu aizdevumu atmaksu reglamentē tiesību akti.
- (111) Pēc Itālijas iestāžu domām, kopš 2017. gada aizdevumu piešķiršanas *Alitalia* riska profils nav mainījies. Sabiedrības riska profilu joprojām raksturo *Alitalia* kā maksātnespējīgas sabiedrības, kam piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra, statuss.
- (112) Attiecībā uz *Alitalia* aktīvu pārdošanu Itālija norādīja, ka pēc tam, kad mēģinājums pārdot *Alitalia* aktīvus *Ferrovie dello Stato* bija neveiksmīgs (sk. 78. apsvērumu), Itālijas tiesību aktos tika noteikts jauns termiņš *Alitalia* aktīvu atsavināšanai – 2020. gada 31. maijs. Itālijas iestādes skaidroja, ka 2020. gada 6. martā tika publicēts uzaicinājums paust ieinteresētību par *Alitalia* aktīvu iegādi. Tomēr saskaņā ar Itālijas iestāžu sniegto informāciju 2020. gada 26. martā konkursa procedūra tika apturēta Covid-19 uzliesmojuma dēļ. Šajā ziņā Itālijas iestādes norādīja, ka laikposmā no 2019. gada decembra līdz 2021. gada februārim ārkārtas administrācija veica sarunas ar trešām personām par vairāku šaurā korpusa gaisa kuģu pārdošanu un saņemšanu atpakaļ nomā, bet Itālijas piezīmju iesniegšanas laikā šis process vēl nebija pabeigts.

⁽⁶⁸⁾ PwC 2019. gada 5. decembra pētījums.

5. ATBALSTA NOVĒRTĒJUMS

5.1. Atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē

- (113) Lai pasākumu varētu kvalificēt kā valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, tam jāatbilst šādiem kumulatīviem kritērijiem: i) atbalstu piešķir valsts vai tas tiek piešķirts no valsts līdzekļiem; ii) tas sniedz priekšrocību konkrētam uzņēmumam; iii) tas ir selektīvs, t. i., tiek dota priekšroka konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai; iv) tas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

5.1.1. Uzņēmuma jēdziens

- (114) *Alitalia SAI* un *Cityliner* ir Itālijā dibinātas privātas sabiedrības, kas darbojas gaisa pārvadājumu nozarē. Tie ir uzņēmumi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, jo tie veic saimniecisko darbību, piedāvājot pakalpojumus tirgū ⁽⁶⁹⁾.

5.1.2. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

- (115) Kā norādījusi Tiesa ⁽⁷⁰⁾, lai pasākumus varētu kvalificēt kā valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, i) tiem ir tieši vai netieši jābūt segtiem no valsts līdzekļiem, izmantojot jebkuru starpniekstruktūru, kas darbojas saskaņā ar tai piešķirtajām pilnvarām, un ii) tiem ir jābūt attiecināmiem uz valsti ⁽⁷¹⁾.
- (116) Tā kā 2019. gada aizdevums izriet no Itālijas valdības un parlamenta aktiem, tas ir attiecināms uz Itālijas valsti (sk. 2. un 7. apsvērumu). Turklāt 2019. gada aizdevums tika finansēts no valsts budžeta un tādējādi nepārprotami tika piešķirts no valsts līdzekļiem (sk. 22. apsvērumu).

5.1.3. Selektivitāte

- (117) Lai pasākumu uzskatītu par valsts atbalstu, tam jābūt selektīvam, proti, tādām, kas atbalsta konkrētus uzņēmumus vai konkrētu preču ražošanu.
- (118) 2019. gada aizdevums tika piešķirts divām sabiedrībām – *Alitalia SAI* un tai pilnībā piederošajai meitassabiedrībai *Cityliner*, kuras saimnieciskā darbība papildina *Alitalia Group* darbību un ir integrēta tajā. Tādējādi tas tika piešķirts uz *ad hoc* pamata divām korporatīvajām sabiedrībām, kas ietilpst vienā grupā, un tas nebija pieejams citām sabiedrībām, kas darbojas Itālijas gaisa pārvadājumu nozarē vai citās nozarēs un kas atrodas līdzīgā juridiskā un faktiskā situācijā. Neviena līdzvērtīga sabiedrība nebija tiesīga saņemt pasākumus, kas līdzinātos *Alitalia* piešķirtajiem, tādējādi neviena šāda sabiedrība nesaņēma līdzvērtīgu finansējumu. Tāpēc 2019. gada aizdevums bija selektīvs.

5.1.4. Priekšrocība

- (119) Priekšrocība LESD 107. panta 1. punkta izpratnē ir ikviens saimnieciskais labums, ko uzņēmums nebūtu varējis gūt normālos tirgus apstākļos, t. i., bez valsts iejaukšanās ⁽⁷²⁾.
- (120) Saskaņā ar Savienības tiesu judikatūru publisko struktūru veiktie saimnieciskie darījumi nesniedz priekšrocību darījuma partnerim un tādējādi nav valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ja tos veic normālos tirgus apstākļos ⁽⁷³⁾. Lai noteiktu, vai darījums ir veikts minētajos apstākļos, Komisija piemēro TED testu. Šis tests ir izstrādāts attiecībā uz dažādiem saimnieciskiem darījumiem.

⁽⁶⁹⁾ Tiesas 1987. gada 16. jūnija spriedums lietā Komisija/Itālija, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7. punkts.

⁽⁷⁰⁾ 2002. gada 16. maija spriedums lietā Francija/Komisija (*Stardust Marine*), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽⁷¹⁾ 1987. gada 14. oktobra spriedums lietā Vācija/Komisija, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, 17. punkts.

⁽⁷²⁾ 1996. gada 11. jūlija spriedums lietā SFEI u. c., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60. punkts; 1999. gada 29. aprīļa spriedums lietā Spānija/Komisija, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41. punkts.

⁽⁷³⁾ 1996. gada 11. jūlija spriedums lietā SFEI u. c., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60. un 61. punkts.

- (121) Tomēr no sprieduma lietā *BP Chemicals* ⁽⁷⁴⁾ izriet, ka tas vien, ka valsts uzņēmums jau ir veicis tādas kapitāla iepludinājumus meitassabiedrībā, kas klasificēti kā atbalsts, automātiski nenozīmē, ka turpmāku kapitāla iepludinājumu nevarētu klasificēt kā ieguldījumu, kurš atbilst privātā ieguldītāja, kas darbojas tirgus ekonomikā, testa kritērijam. Tomēr šādā gadījumā kā šis, kas saistīts ar trim viena un tā paša ieguldītāja divu gadu laikā veiktajiem kapitāla iepludinājumiem, no kuriem pirmie divi nav devuši nekādu peļņu, Komisijai ir jānosaka, vai trešo iepludinājumu varēja pamatoti nodalīt no pirmajiem diviem un vai privātā ieguldītāja testā tas varētu tikt kvalificēts kā neatkarīgs ieguldījums.
- (122) Citiem vārdiem sakot, ja jauns valsts pasākums nav nodalāms no iepriekšējā valsts atbalsta attiecīgajam uzņēmumam, TED tests nevis būtu jāpiemēro atsevišķi jaunajam valsts atbalsta pasākumam, bet gan, piemērojot TED testu, abi pasākumi būtu jāizskata kopā. Tātad, ja TED tests tiek atzīts par nepiemērojamu iepriekšējam valsts atbalstam, tas nav piemērojams arī jaunajam pasākumam, ciktāl tas nav nodalāms no iepriekšējā valsts atbalsta.
- (123) Tāpēc Komisija vispirms pārbaudīs iepriekš izskatāmo jautājumu par to, vai 2019. gada aizdevums ir nodalāms no 2017. gada aizdevumiem, lai noteiktu, vai attiecībā uz 2019. gada aizdevumu būtu jāveic atsevišķs novērtējums par atbalsta esību, tai skaitā novērtējums par TED testa piemērojamību. Ja 2019. gada aizdevums ir nodalāms un TED tests ir piemērojams, Komisija 2019. gada aizdevumam piemēros TED testu.

5.1.4.1. 2019. gada aizdevuma nodalāmība no 2017. gada aizdevumiem un TED testa piemērojamība

- (124) Lēmuma par procedūras sākšanu Komisija provizoriski secināja, ka 2019. gada aizdevums ir nodalāms no 2017. gada aizdevumiem (sk. 90. apsvērumu). Ja Komisija lēmumā par procedūras sākšanu apstiprinās savu provizorisko konstatējumu, ka 2019. gada aizdevums ir nodalāms no 2017. gada aizdevumiem, 2019. gada aizdevums būs jānovērtē atsevišķi, tai skaitā saistībā ar TED testa piemērojamību un piemērošanu.
- (125) Saskaņā ar Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi vairākas valsts intervences, ko salīdzinoši īsā laikposmā veic attiecībā uz vienu un to pašu uzņēmumu, kas ir savstarpēji saistītas vai kas visas bijušas plānotas vai paredzamas pirmās intervences laikā, var novērtēt kā vienu intervenci. Tomēr, ja vēlākā intervence bijusi iepriekšējās intervences laikā radušos neparedzētu notikumu rezultāts, abi pasākumi parasti būtu jānovērtē atsevišķi ⁽⁷⁵⁾.
- (126) Novērtējot, vai 2017. gada aizdevumi un 2019. gada aizdevums veido vienu intervenci, Komisija ņēma vērā: i) abu attiecīgo valsts aizdevumu kopumu hronoloģiju; ii) to mērķi; iii) uzņēmuma (finanšu un riska) stāvokli laikā, kad tika pieņemts lēmums(-i) piešķirt 2017. gada aizdevumus un tiem sekojošo 2019. gada aizdevumu ⁽⁷⁶⁾.
- (127) Pēc padziļinātās izmeklēšanas Komisija ir apstiprinājusi lēmumā par procedūras sākšanu iekļauto provizorisko konstatējumu, ka, lai novērtētu, vai ir piemērojams TED tests, 2019. gada aizdevums, kas ir novērtējuma priekšmets šajā lietā, un 2017. gada aizdevumi, kurus Komisija savā lēmumā lietā SA.48171 atzina par valsts atbalstu, būtu jāizskata par atsevišķu pasākumu, kas nodalāms no 2017. gada aizdevumiem, kā sīkāk paskaidrots 6.2. iedaļā.

⁽⁷⁴⁾ Sk. 1998. gada 15. septembra spriedumu lietā *BP Chemicals Limited/Komisija* (*BP Chemicals*), T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, 170. un 170. punktu.

⁽⁷⁵⁾ Komisijas 2012. gada 19. decembra lēmums lietā SA.35378 – Berlīnes Brandenburgas lidostas finansēšana, Vācija (OV C 36, 8.2.2013., 10. lpp.), 14.–33. apsvērumi.

⁽⁷⁶⁾ 2013. gada 19. marta spriedums *Bouygues un Bouygues Télécom/Komisija u. c.*, apvienotās lietas C-399/10 P un C-401/10 P, ECLI:EU:C:2013:175, 104. punkts; 2010. gada 13. septembra spriedums lietā *Griekija u. c./Komisija*, apvienotās lietas T-415/05, T-416/05 un T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, 177. punkts; 1998. gada 15. septembra spriedums lietā *BP Chemicals/Komisija*, T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, 170. un 171. punkts.

- (128) Itālijas iestādes savā informācijā, ko tās sniedza Komisijai pirms lēmuma par procedūras sākšanu, apgalvoja, ka 2019. gada aizdevums bija papildu maksājums (sk. 104. apsvērumu) un tādējādi tas ir 2017. gada aizdevumu papildinājums. Itālijas iestādes atkārtoti norādīja šo nostāju savā informācijā, ko tās sniedz pēc lēmuma par procedūras sākšanu (sk. 106. apsvērumu), piebilstot, ka 2019. gada aizdevuma mērķis bija tāds pats kā 2017. gada aizdevumu mērķis, t. i., nepieļaut *Alitalia* sniegto pakalpojumu pārtraukšanu un Itālijas gaisa pārvadājumu traucējumus. Tāpēc Itālijas iestādes apgalvoja, ka 2019. gada aizdevums būtu jāizskata lietas SA.48171 izmeklēšanā, kurā Komisija konstatēja, ka 2017. gada aizdevumi nav saderīgi ar iekšējo tirgu.
- (129) Turklāt Komisija norāda, ka Komisijas paziņojumā par valsts atbalsta jēdzienu 81. punktā ir arī norādīts, ka: “(..) Tomēr, ja vēlākā intervence bijusi iepriekšējās intervences laikā radušos neparedzētu notikumu rezultāts, abi pasākumi parasti būtu jānovērtē atsevišķi” (pievienots izcēlums).
- (130) Kā Komisija ir norādījusi lēmumā par procedūras sākšanu, Dekrētlukumā Nr. 148/2017, ar kuru Itālija piešķir papildu aizdevumu 300 miljonu EUR apmērā (otrais no 2017. gada aizdevumiem), ir skaidri norādīts, ka tas ir 600 miljonu EUR aizdevuma (pirmais no 2017. gada aizdevumiem), kas jau piešķirts 2017. gada maijā, palielinājums līdz 900 miljoniem EUR²⁴. Savukārt Dekrētlukumā Nr. 124/2019, Dekrētlukumā Nr. 137/2019 vai Likumā Nr. 2/2020 nekas nav minēts par šādu saistību ar 2017. gada aizdevumiem.
- (131) Attiecībā uz hronoloģiju Komisija ir konstatējusi, ka, lai gan 2017. gada aizdevumi tika piešķirti ar sešu mēnešu intervālu, 2019. gada aizdevums tika piešķirts divus gadus pēc iepriekšējā aizdevuma (²⁷). Tāpēc 2019. gada aizdevums ir nodalāms no 2017. gada aizdevumiem, jo tas kļūva nepieciešams tikai ievērojamu laiku pēc 2017. gada aizdevumiem un attiecās uz tādu izmaksu segšanu, kuras nevarēja pamatoti paredzēt, kad *Alitalia* sākotnēji tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra²⁵.
- (132) Turklāt, neraugoties uz Itālijas apgalvojumu, ka 2019. gada aizdevums bija viena un tā paša aizdevuma trešā daļa un tādējādi ir daļa no 2017. gada aizdevumiem (²⁸), Itālija par to nav iesniegusi nevienu pierādījumu (sk. 106.–110. apsvērumu). Komisija ir konstatējusi, ka lietā nav pierādījumu tam, ka 2019. gada aizdevums būtu bijis paredzams 2017. gada maijā vai oktobrī, kad tika piešķirts attiecīgi pirmais no 2017. gada aizdevumiem (600 miljoni EUR) un otrais no 2017. gada aizdevumiem (300 miljoniem EUR), kā arī tam, ka šāds aizdevums bija paredzēts, lai atbalstītu *Alitalia* 2017. gadā sāktā viena plāna par gaisa pārvadātāja glābšanu vai pārstrukturēšanu ietvaros. Drīzāk fakti liecina, ka pēc 2017. gada aizdevumu piešķiršanas Itālija plānoja racionalizēt un pārdot *Alitalia* saimniecisko darbību un tikai pēc tam, kad šis plāns neīstenojās, nolēma nodrošināt *Alitalia* turpmāku likviditāti (sk. 76.–79. un 101. apsvērumu).
- (133) Attiecīgi Komisija uzskata, ka 2019. gada aizdevums ir nodalāms no valsts atbalsta, kas piešķirts ar 2017. gada aizdevumiem, un ka tādējādi šā lēmuma mērķiem 2019. gada aizdevums un 2017. gada aizdevumi ir uzskatāmi par atsevišķiem pasākumiem.

5.1.4.2. Tirgus ekonomikas dalībnieka testa piemērojamība

- (134) Komisija pārbaudīs TED testa piemērojamību divu iemeslu dēļ – lai izvērtētu: i) vai valsts, piešķirot abus valsts aizdevumus, rīkojās kā valsts varas nesēja, nevis kā ekonomikas dalībiece, un ii) vai Itālija ir iesniegusi pietiekamus *ex ante* pierādījumus, kas apliecina, ka tā rīkojās kā ekonomikas dalībiece.

5.1.4.2.1. Itālija darbojās kā valsts varas nesēja, nevis kā tirgus ekonomikas dalībiece

- (135) Komisija uzskata, ka TED tests šajā gadījumā nav piemērojams. Pamatojoties uz visiem pieejamajiem pierādījumiem, Itālija, lai saglabātu *Alitalia* darbību pēc 2019. gada decembra un līdz tās aktīvu pārdošanai, ir rīkojusies kā valsts varas nesēja. *Alitalia* kopš 2017. gada maija bija piemērota ārkārtas administrācijas procedūra un turpināja darboties tikai tāpēc, ka tika piešķirts valsts finansējums 2017. gada aizdevumu un 2019. gada aizdevuma veidā.

(²⁷) 2017. gada aizdevumi tika piešķirti attiecīgi 2017. gada 2. maijā un 2017. gada 16. oktobrī, savukārt 2019. gada aizdevums tika piešķirts 2019. gada 26. oktobrī.

(²⁸) Itālijas 2020. gada 6. janvārī un 2021. gada 27. martā sniegtā informācija.

- (136) Pirmām kārtām Komisija atgādina, ka Tiesa ir atzinusi, ka TED testa piemērojamība galu galā ir atkarīga no tā, vai valsts piešķir ekonomiskas priekšrocības uzņēmumam akcionāres statusā, nevis valsts varas nesējas statusā ⁽⁷⁹⁾. Valsts darbības, kas ir domātas tādu tās pienākumu izpildei, kuri tai ir valsts varas īstenotājas statusā, nevar salīdzināt ar privāta ieguldītāja darbībām tirgus ekonomikā ⁽⁸⁰⁾.
- (137) Lai noteiktu, vai 2019. gada aizdevums ir valsts varas īstenošana vai arī tas izriet no saistībām, ko valsts uzņēmusies kā akcionāre, Komisijai jāpārbauda ne tikai šā aizdevuma forma, bet arī i) tā būtība un priekšmets, ii) konteksts, kādā tas piešķirts, iii) izvirzītais mērķis un iv) noteikumi, kas piemērojami 2019. gada aizdevumam.
- (138) Ja valsts interence, ņemot vērā tās raksturu un priekšmetu, kā arī izvirzīto mērķi, nav ieguldījums, ko var veikt privāts ieguldītājs, tā būtu valsts kā valsts varas nesēja iejaukšanās, tādējādi izslēdzot TED testa piemērošanu ⁽⁸¹⁾.

5.1.4.2.1.1. Pasākuma būtība un priekšmets

- (139) Kā aprakstīts 2.1. iedaļā, attiecīgo pasākumu veidoja aizdevums, ko Itālija piešķīra 2019. gada 26. oktobrī (sk. 2. apsvērumu).

5.1.4.2.1.2. Pasākuma konteksts

- (140) Vispārīgais konteksts, kādā tika piešķirts 2019. gada aizdevums, ir aprakstīts 2.2. iedaļā. Jo īpaši jau no paša sākuma valsts rīkojās konsekvēnti un nepārprotami kā valsts varas nesēja, lai glābtu *Alitalia* no likvidācijas – to publiskos paziņojumos atzina arī dažādi valdības ministri (sk. šā lēmuma 2.6. iedaļu, kā arī Lēmuma C(2021) 6659 2.5. iedaļu) –, nevis kā akcionāre, kas iegulda sabiedrībā, vai kā kreditore.
- (141) *Alitalia* kopš 2008. gada, kad to iegādājās CAI, pastāvīgi strādāja ar lieliem zaudējumiem. *Alitalia* akcionāru mēģinājumi atjaunot *Alitalia* sekmīgu darbību, izmantojot sanācijas plānu, cieta neveiksmi, jo 2017. gada 26. aprīlī darbinieki šo plānu noraidīja, un rezultātā *Alitalia* tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra (sk. 29. apsvērumu). *Alitalia* ir turpinājusi ciest zaudējumus arī ārkārtas administrēšanas laikā.
- (142) Nav pierādījumu, ka laikposmā pēc sanācijas plāna noraidīšanas, bet pirms ārkārtas administrēšanas procedūras piemērošanas kāds ieguldītājs būtu vēlējis iesaistīties un iegādāties *Alitalia* kā darbojošos sabiedrību pat par nominālu cenu. Nav arī pierādījumu, ka finanšu iestādes būtu bijušas gatavas sniegt ievērojamus aizdevumus, lai nodrošinātu pietiekamu likviditāti sabiedrības darbības turpināšanai (sk. Lēmuma C(2021)6659 227. un turpmākos apsvērumus).
- (143) Kad tika piešķirti 2017. gada aizdevumi, *Alitalia* SAI bija grūtībās nonācis uzņēmums Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē, un tam bija maz izredžu tuvākā vai vidējā termiņā kļūt rentablam (sk. Lēmuma C(2021)6659 41., 66. un 218.–229. apsvērumu). Šis arguments pilnībā attiecas uz *Cityliner*, kam vienlaikus ar *Alitalia* SAI tika piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra (sk. 1. un 29. apsvērumu). Lietas materiālos nav pierādījumu, ka šis stāvoklis būtu mainījies.
- (144) Turklāt 2019. gada oktobrī, kad tika piešķirts 2019. gada aizdevums, *Alitalia* finansiālais stāvoklis bija līdzīgs tam, kāds tas bija 2017. gada maijā un oktobrī, kad tika piešķirti 2017. gada aizdevumi, t. i., *Alitalia* atkal bija nepieciešama kapitāla iepludināšana likviditātes paaugstināšanai, lai turpinātu darbību (sk. 60.–63. apsvērumu).

⁽⁷⁹⁾ 2012. gada 5. jūnija spriedums lietā Komisija/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 79.–82. un 87. punkts.

⁽⁸⁰⁾ 2009. gada 15. decembra spriedums lietā EDF/Komisija, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, 228. punkts.

⁽⁸¹⁾ Šajā ziņā sk. spriedumu lietā Komisija/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 30., 86. un 87. punkts.

5.1.4.2.1.3. Izvirzītais mērķis

- (145) *Alitalia* ārkārtas administrēšanas procedūras tiešais mērķis bija nodrošināt *Alitalia* sniegto pārvadājumu pakalpojumu nepārtrauktību.
- (146) Būdama maksātnespējīga sabiedrība, *Alitalia* būtībā bija izstumta no kredītu tirgiem un tūlītēju un ilgtermiņa likviditātes problēmu dēļ bija atkarīga no Itālijas valsts, kas tai piešķīra 2017. gada aizdevumus. Kā sīkāk aprakstīts Lēmuma C(2021)6659 2. iedaļā, pirmais aizdevums tika piešķirts ar galveno mērķi novērst *Alitalia* SAI un tās meitassabiedrību, tai skaitā *Citilyner*, sniegto pakalpojumu pārtraukšanu, ļaujot tai saglabāt iekšzemes un starptautiskos maršrūtus, tādējādi novēršot gan sociālās grūtības, gan nopietnas neērtības lietotājiem. Itālija arī apgalvoja, ka šāds pārtraukums cita starpā nozīmētu Itālijas Konstitūcijā garantēto tiesību uz teritoriālo nepārtrauktību Itālijas teritorijā pārkāpšanu.
- (147) Turklāt 2019. gada beigās *Alitalia* joprojām bija sarežģītā finansiālā stāvoklī (sk. 2.4.2. iedaļu).
- (148) Tādējādi papildu 2019. gada aizdevums tika piešķirts tā paša iemesla dēļ kā 2017. gada aizdevumi, t. i., nodrošināt nepārtrauktu pakalpojumu sniegšanu, kā arī veicināt pārstrukturēšanu un *Alitalia* aktīvu atsavināšanu (sk. 2. un 7. apsvērumu un 2.1. iedaļu). 2019. gada aizdevuma mērķis atbilda mērķim, kas izvirzīts, piemērojot *Alitalia* ārkārtas administrēšanas procedūru.
- (149) Šo secinājumu apstiprina arī valdības ministru publiskie paziņojumi pirms sākotnējā aizdevuma piešķiršanas (sk. 2.6. iedaļu), proti, ka valdības galvenais uzdevums bija novērst pēkšņu gaisa pārvadājumu pakalpojumu pārtraukšanu. Turklāt attiecīgajos tiesību aktos, ar kuriem tika piešķirts 2019. gada aizdevums, bija norādīts, ka ārkārtas administrācijai jāņem vērā nodarbinātības līmeņi un *Alitalia* saimniecisko darbību operatīvā vienotība.
- (150) Izvērtējot iepriekš minētos elementus (145. un 149. apsvērumi), Komisija uzskata, ka 2019. gada aizdevuma galvenais mērķis bija nodrošināt *Alitalia* darbības turpināšanu publiskās politikas apsvērumu dēļ, nevis valsts kā tirgus ekonomikas dalībnieces finansiālo interešu dēļ. Tādējādi jebkādas izredzes, ka valsts gūs peļņu no 2019. gada aizdevuma, pat ilgtermiņā, ja to būtu iespējams pierādīt, bija tikai papildu apsvērumi lēmumam piešķirt 2019. gada aizdevumu.
- (151) Turklāt Tiesa ir atzinusi, ka uzņēmuma sniegto pārvadājumu pakalpojumu nepārtrauktības nodrošināšana ir apsvērumi, ko privāts ieguldītājs neņemtu vērā ⁽⁸²⁾.
- (152) Turklāt, ņemot vērā to, ka lietas materiālos nav pierādījumu tam, ka 2019. gada aizdevums būtu atmaksāts, var secināt, ka 2019. gada aizdevuma atmaksas termiņš tika pārcelts vai parāds *de jure* vai *de facto* tika atcelts. Ņemot vērā, ka *Alitalia* pēc 2017. gada oktobra bija pastāvīgas finansiālās grūtības un ka nav pierādījumu par pretējo, šķiet, ka valsts kā aizdevēja nekad nav saņēmusi atlīdzību ne par likviditātes izmaksām, ne par kredītrisku, kas saistīts ar *Alitalia*. Turklāt Itālija nav iesniegusi *ex ante* pētījumu, kas pierādītu, ka valsts bija finansiāli ieinteresēta piešķirt 2019. gada aizdevumu vai pagarināt tā atmaksas termiņu. Šāda rīcība, proti, 2019. gada aizdevuma piešķiršana bez īpaša *ex ante* pētījuma par aizdevuma rentabilitāti un pierādījumu neesība par to, ka Itālija mēģināja atgūt aizdevumu, neatbilst TED rīcībai, bet gan liecina par valsts varas nesējas interesi saglabāt *Alitalia* sniegto pārvadājumu pakalpojumu nepārtrauktību, kā to skaidri atkārti norādījušas Itālijas iestādes ⁽⁸³⁾.

5.1.4.2.1.4. Noteikumi, kas attiecas uz pasākumu

- (153) 2019. gada aizdevums ir *sui generis* un *ad hoc* pasākumi. Tika pieņemti īpaši dekrētlukumi, lai noteiktu šo aizdevuma piešķiršanu (sk. 2. un 3. apsvērumu). To finansēja no valsts budžeta (sk. 22. apsvērumu). Turklāt šā aizdevuma izmaksāšanu paredzēja ar īpašiem ministra dekrētiem.

⁽⁸²⁾ 2019. gada 19. decembra spriedums lietā *Arriva Italia* u. c., C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, 73. punkts.

⁽⁸³⁾ Sk. cita starpā parlamenta debates par valdības Dekrēta Nr. 137/2019 pārveidošanu par likumu, <https://www.camera.it/leg18/126?tab=6&leg=18&idDocumento=2284&sede=&tipo=>.

- (154) Tādējādi aizdevuma nauda tika iegūta no valsts vispārējā budžeta, nevis no atsevišķas rezerves, piemēram, valstij piederoša ieguldījumu fonda, kas darbojas uz komerciāliem pamatiem.
- (155) Rezumējot jāatzīmē, ka šim pasākumam, ņemot vērā tā būtību un priekšmetu, kontekstu, kādā tas tika veikts, tā mērķi un noteikumus, kas uz to attiecas, ir Itālijas kā valsts varas nesējas rīcības iezīmes. Līdz ar to 2019. gada aizdevumam nevar piemērot privātā ieguldītāja testu.

5.1.4.2.2. Itālija nav apsvērusi no TED viedokļa

- (156) Tiesa ir atzinusi, ka “privātā ieguldītāja kritērija piemērojamība galu galā ir atkarīga no tā, ka attiecīgā dalībvalsts piešķir ekonomiskas priekšrocības tai piederošam uzņēmumam akcionāres statusā, nevis valsts varas nesējas statusā”⁽⁸⁴⁾.
- (157) Ja dalībvalsts administratīvās procedūras laikā atsauca uz TED testu, šai dalībvalstij “pienākas bez neskaidrībām un uz objektīvu un pārbaudāmu tā laika elementu pamata pierādīt, ka īstenotais pasākums izriet no tās kā akcionāres statusa un ka tas ir pamatots ar iepriekšējiem ekonomiskiem vērtējumiem, kādi bija prasīti”⁽⁸⁵⁾. Ar šiem pierādījumiem skaidri jāparāda, ka attiecīgā dalībvalsts ir pieņēmusi lēmumu veikt ieguldījumu pirms ekonomiskās priekšrocības piešķiršanas vai vienlaikus ar to saskaņā ar pamatotu novērtējumu, kas pierāda tirgus peļņas normu no faktiski īstenotā pasākuma valsts uzņēmumā.
- (158) Turklāt, lai novērtētu, vai to pašu pasākumu normālos [parastos] tirgus apstākļos būtu veicis privāts ieguldītājs situācijā, kura būtu vistuvākā valsts situācijai, var ņemt vērā tikai priekšrocības un pienākumus, kas ir saistīti ar valsts situāciju akcionāres statusā, izslēdzot tos, kuri saistīti ar tās kā valsts varas nesējas statusu⁽⁸⁶⁾. No tā izriet, ka ir jānošķir valsts kā uzņēmuma akcionāres loma un valsts loma valsts varas nesējas statusā.
- (159) Šajā ziņā it īpaši tiek prasīti pierādījumi, kas apliecina, ka šis lēmums ir pamatots ar ekonomiskiem vērtējumiem, kas ir salīdzināmi ar tiem, ko konkrētās lietas apstākļos pirms minētā ieguldījuma veikšanas būtu izstrādājis saprātīgs privāts ieguldītājs, kurš ir iespējami vistuvākā situācijā tai, kādā ir minētā dalībvalsts, lai noskaidrotu šāda ieguldījuma ienesīgumu nākotnē.
- (160) Kā atgādinājusi Vispārējā tiesa⁽⁸⁷⁾, “kamēr Komisijai ir jāpiemēro privātā ieguldītāja kritērijs un šim nolūkam jālūdz attiecīgajai dalībvalstij tai iesniegt visu nozīmīgo informāciju, šai dalībvalstij vai (..) konkrētajam valsts uzņēmumam ir jāsniedz informācija, kas apstiprina, ka tas ir veicis aplūkotā pasākuma iepriekšējo ieguldījuma rentabilitātes ekonomisko novērtējumu, kurš ir līdzīgs tam, kādu līdzīgā situācijā būtu izstrādājis privātais ieguldītājs”.
- (161) Lai pierādītu, ka dalībvalsts vienlaikus priekšrocības piešķiršanai vai pirms tam pieņēmusi attiecīgo lēmumu kā akcionāre, nepietiek ar ekonomiskajiem vērtējumiem, kuri sagatavoti pēc minētās priekšrocības piešķiršanas, retrospektīvu konstatējumu par attiecīgās dalībvalsts ieguldījuma faktisko ienesīgumu vai vēlākiem pamatojumiem par faktiski izvēlēto rīcību⁽⁸⁸⁾.
- (162) Itālija nav izpildījusi minimālo pierādījumu standartu, lai pierādītu, ka šai lietai ir piemērojams TED tests.

⁽⁸⁴⁾ 2012. gada 5. jūnija spriedums lietā Komisija/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 81. punkts.

⁽⁸⁵⁾ 2018. gada 16. janvāra spriedums lietā EDF/Komisija, T-747/15, ECLI:EU:T:2018:6, 142. punkts; 2019. gada 19. decembra spriedums lietā Arriva Italia u. c., C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, 48. punkts.

⁽⁸⁶⁾ 2019. gada 19. decembra spriedums lietā Arriva Italia u. c., C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, 47. punkts; 2012. gada 5. jūnija spriedums lietā Komisija/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 79. punkts un citētā judikatūra.

⁽⁸⁷⁾ 2015. gada 25. jūnija spriedums lietā SACE un Sace BT/Komisija, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435, 184. punkts.

⁽⁸⁸⁾ 2012. gada 5. jūnija spriedums lietā Komisija/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 85. punkts.

- (163) Kā norādīts 91. apsvērumā, neraugoties uz Komisijas vairākkārtējiem pieprasījumiem sniegt informāciju un piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu, Itālija neiesniedza nekādus dokumentārus pierādījumus, ka tā pirms 2019. gada aizdevuma piešķiršanas būtu veikusi novērtējumu par šā aizdevuma iespējamo peļņu no kapitāla ieguldījuma. Tā arī neiesniedza savu novērtējumu par iespējamību atmaksāt aizdevuma pamatsummu kopā ar saistītajiem procentiem no *Alitalia* pašu līdzekļiem vai no pašas *Alitalia* pārdošanas ieņēmumiem, kā arī par neatmaksāšanas risku.
- (164) Turklāt Itālijas iestādes nespēja pierādīt, ka pastāv kāds dokuments, kas būtu sagatavots pirms lēmuma par 2019. gada aizdevuma piešķiršanu vai vienlaikus ar to un kas būtu uzņēmējdarbības plāns – rentabilitātes novērtējums, kurā jo īpaši būtu iekļauts ekonomisks novērtējums, kas ietvertu informāciju par abu valsts aizdevumu atmaksas iespējamību un cenu piemērotību. Nekas neliecina par to, ka Itālijas valsts pārvalde, valdība vai parlamenta deputāti pirms to administratīvo un normatīvo aktu noteikumu pieņemšanas, ar kuriem tika piešķirts 2019. gada aizdevums, būtu pārbaudījuši un apsprieduši uzņēmējdarbības plānu vai 2019. gada aizdevuma rentabilitāti (4.2. iedaļa).
- (165) Šajā ziņā, kad Komisija uzdeva konkrētu jautājumu, vai Itālija pirms 2019. gada aizdevuma piešķiršanas ir novērtējusi rentabilitāti un riskus, kas saistīti ar 2019. gada aizdevuma atmaksu, Itālijas iestādes atbildēja, ka 2019. gada aizdevums tika piešķirts, lai nodrošinātu sabiedrības saimnieciskās darbības nepārtrauktību, kā arī, ņemot vērā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, izvairītos no iekšzemes un starptautisko lidojumu pārtraukšanas (sk. 109. apsvērumu). Šī atbilde ne tikai apstiprina, ka Itālija nav novērtējusi rentabilitāti un riskus, kas saistīti ar 2019. gada aizdevuma atmaksu, bet to var arī uzskatīt par tiešu apliecinājumu tam, ka, piešķirot 2019. gada aizdevumu, Itālija nerīkojās kā privāts aizdevējs, bet drīzāk īstenoja publiskās politikas mērķus.
- (166) Turklāt to, ka nav novērtēta rentabilitāte un riski, kas saistīti ar 2019. gada aizdevumu, apstiprina Itālijas iestāžu paziņojumi par 2017. gada aizdevumu rentabilitātes un risku *ex post* novērtējumu un to, vai šis novērtējums tika izmantots, pieņemot lēmumu par 2019. gada aizdevuma piešķiršanu. Skaidrojums, ko šajā ziņā ir sniegušas Itālijas iestādes, ir tāds, ka *Alitalia* ir piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra un ka šādu aizdevumu atmaksu reglamentē ar likumu (sk. 110. apsvērumu). Šis skaidrojums un tādu dokumentu nesniegšana, kas pierādītu, ka tika veikts rentabilitātes novērtējums, liecina, ka Itālijas iestādes neuzskatīja, ka aizdevums tiks atmaksāts, un ka tās neuzskatīja par vajadzīgu novērtēt tā rentabilitāti un riskus.
- (167) No minētā izriet, ka Itālija nav izpildījusi pierādījumu standartu, kas nosaka, ka dalībvalstij, pamatojoties uz objektīviem un pārbaudāmiem pierādījumiem, kas konstatēti pirms lēmuma par ekonomiskas priekšrocības piešķiršanu vai vienlaikus ar to, ir nepārprotami jāpierāda, ka pasākums ir attiecināms uz valsti, kas darbojas kā tirgus dalībnieks; līdz ar to Itālija nav izpildījusi tai uzlikto pierādīšanas pienākumu, lai varētu piemērot TED testu.

5.1.4.3. Tirgus ekonomikas dalībnieka testa piemērošana

- (168) Neskarot 5.1.4.2. iedaļā izklāstīto novērtējumu, kurā Komisija secina, ka TED tests nav piemērojams, Komisija saskaņā ar papildu argumentāciju uzskata, ka, pat ja TED tests būtu bijis piemērojams ar atpakaļejošu spēku (*quod non*), 2019. gada aizdevums sabiedrībai *Alitalia* radītu ekonomisku priekšrocību. Tāpēc šajā iedaļā Komisija 2019. gada aizdevumam piemēro TED testu.
- (169) Piemērojot TED testu, Komisija pieņem, ka 2019. gada 26. oktobrī, t. i., 2019. gada aizdevuma piešķiršanas laikā, TED bija zināmi šādi fakti:
- a) ārkārtas administratori jau bija nolēmuši pārdot *Alitalia* (sk. 30.–32. apsvērumu), nevis pārstrukturēt to par dzīvotspējīgu ilgtermiņa uzņēmumu ⁽⁸⁹⁾;
 - b) ārkārtas administratori bija saņēmuši piedāvājumus par pārdodamajām *Alitalia* daļām (4.2.2.3. iedaļa), bet tas nenoveda pie sabiedrības faktiskas pārdošanas;

⁽⁸⁹⁾ Ārkārtas administrācija veica noteiktus pasākumus, lai uzlabotu *Alitalia* efektivitāti, tomēr tie nebija pārstrukturēšanas plāns.

- c) pārdošanas procedūras pabeigšanas termiņš, kas sākotnēji bija 2017. gada 5. novembris, kurš sakrita ar sākotnējā aizdevuma atmaksas termiņu, tika pagarināts un pēc tam tika apturēta procentu uzkrāšana (31. apsvērums);
- d) *Alitalia* neatmaksāja ne 2017. gada aizdevumus, ne uzkrātos procentus (sk. 26. un 30. apsvērumu);
- e) 2019. gada 30. septembrī *Alitalia* rīcībā bija tikai 310 miljoni EUR naudas līdzekļu (sk. 2. tabulu).

- (170) Saskaņā ar Tiesas judikatūru ⁽⁹⁰⁾ Komisijas savā novērtējumā nepēma vērā ieguvumus un saistības, kas izriet no 2017. gada aizdevumiem. Tā kā 2017. gada aizdevumi ir atbalsts, attiecīgie ieguvumi un saistības attiecas uz valsti kā valsts varas nesēju, nevis kā uz tirgus ekonomikas dalībnieku.
- (171) Tāpēc Komisija ņēma vērā to, kāds būtu bijis *Alitalia* finansiālais stāvoklis, ja nebūtu bijuši 2017. gada aizdevumi ar kopējo summu 900 miljonu EUR apmērā. Saskaņā ar šo scenāriju 2019. gada 30. septembrī *Alitalia* būtu bijis negatīvs kases stāvoklis 590 miljonu EUR apmērā ⁽⁹¹⁾. Iespējams, 2019. gada 26. oktobrī *Alitalia* kases stāvoklis būtu bijis vēl sliktāks, jo sabiedrība strādāja ar zaudējumiem ⁽⁹²⁾. Tā kā sabiedrība var darboties tikai tad, ja ienākošās naudas plūsmas ir lielākas par izejošajām, lai tai būtu pozitīvs un pietiekams naudas atlikums, Komisija uzskata, ka bez sākotnējā aizdevuma *Alitalia* bankrots ir pamatots scenārijs.
- (172) Tā kā bez 2017. gada aizdevumiem *Alitalia* būtu bankrotējusi, 2019. gada aizdevuma piešķiršanas brīdī tā vairs nebūtu saimniecisko darbību turpinoša sabiedrība, tāpēc neviens aizdevējs, kas darbojas tirgus ekonomikas apstākļos, nebūtu vispār apsvēris 2019. gada aizdevuma piešķiršanu. Tāpēc Komisija secina, ka TED testu nevar piemērot 2019. gada aizdevumam.

Secinājums par priekšrocības esību

- (173) Rezumējot – Komisija secina, ka sabiedrībai *Alitalia* piešķirtajam 2019. gada aizdevumam nav piemērojams TED tests. Lai novērtējums būtu pilnīgs, Komisija norāda, ka, pat ja testu piemērotu, tas nekādā gadījumā netiktu izpildīts, ņemot vērā to, ka bez 2017. gada aizdevumiem *Alitalia* jebkurā gadījumā būtu bankrotējusi, kā skaidrots iepriekš (171. un 172. apsvērumi). Līdz ar to Komisija secina, ka Itālijas valsts piešķir *Alitalia* priekšrocību, kas atbilst 2019. gada aizdevuma nominālvērtībai, t. i., 400 miljoniem EUR.

Konkurences kroplošana un ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm

- (174) LESD 107. panta 1. punktā noteikts, ka, ja pasākums rada vai draud radīt konkurences izkroplojumus un iespaido Savienības iekšējo tirdzniecību, tas uzskatāms par valsts atbalstu ⁽⁹³⁾.
- (175) Uzskata, ka valsts piešķirts pasākums rada vai draud radīt konkurences izkroplojumus, ja tas var uzlabot atbalsta saņēmēja konkurētspēju salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, ar kuriem tas konkurē. Tādēļ ir pietiekami, ka atbalsts ļauj saņēmējam saglabāt spēcīgāku konkurētspēju, nekā tas būtu bijis, ja atbalsts netiktu sniegts.
- (176) Saskaņā ar ārkārtas administrēšanas procesa administratoru sniegto informāciju pasākuma laikā *Alitalia* bija galvenā Itālijas aviosabiedrība. Proti, 2017. gadā *Alitalia* tirgus daļa veidoja 12,6 % no kopējās pasažieru plūsmas pārvaļadājumos no Itālijas un uz Itāliju, un 2017. gada pirmajos 10 mēnešos tā pārvaļadāja aptuveni 18,5 miljonus pasažieru (16,3 miljonus – *Alitalia* SAI un 2,2 miljonus – *Cityliner*), no kuriem 55 % tika pārvaļadāti iekšzemes maršrutos, 32 % – starptautiskajos maršrutos un 13 % starpkontinentālajos maršrutos. 2022. gada 22. martā publicētajā ārkārtas administrēšanas procedūras administratoru ceturkšņa pārskatā par laikposmu no 2021. gada janvāra līdz martam ⁽⁹⁴⁾ Itālijas pasažieru gaisa pārvaļadājumu tirgus ir raksturots kā ļoti konkurētspējīgs, un tajā

⁽⁹⁰⁾ Sk., piemēram, 2013. gada 24. oktobra spriedumu lietā *Land Burgenland* u. c./Komisija, C-214/12 P, C-215/12 P un C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682.

⁽⁹¹⁾ Negatīvo 590 miljonu EUR kases stāvokļa vērtību iegūst, no 2019. gada 30. septembrī pieejamās naudas kopsummas, t. i., 310 miljoniem EUR atņemot 2017. gada aizdevumu summu 900 miljonus EUR apmērā.

⁽⁹²⁾ Laikposmā no 2018. gada 1. ceturkšņa līdz 2019. gada 3. ceturksnim *Alitalia* neto peļņa pirms procentu maksājumiem, nodokļiem un amortizācijas atskaitījumiem (EBITA) bija negatīva 49 miljoni EUR apmērā.

⁽⁹³⁾ 1998. gada 30. aprīļa spriedums lietā *Het Vlaamse Gewest*/Komisija, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽⁹⁴⁾ *Relazione Trimestrale ex art. 61, 2° comma, D. Lgs. N. 270/1999 della procedura di amministrazione straordinaria relativa alle società Alitalia SAI S.p.A. in Amministrazione Straordinaria Alitalia CityLiner S.p.A. in Amministrazione Straordinaria*, published on 22.3.2022, p. 16, https://cdn.fallcroweb.it/sito_procedura/pdf/alitalia/rel_31032021.pdf.

norādīts, ka to cita starpā raksturo zemo cenu pārvadātāju lielā izplatība (visaugstākā Eiropā) iekšzemes un Eiropas iekšējā tirgū. 2019. gadā *Alitalia* tirgus daļa samazinājās līdz 37 % no kopējā pasažieru skaita iekšzemes lidojumos, kur zemo cenu pārvadātāju kopējā tirgus daļa bija 57 % (*Ryanair* 35 %, *Easyjet* 11 % un *Volotea* 8 %), un tā veidoja aptuveni 7 % no kopējās pasažieru plūsmas vidēji tālos un tālos lidojumos ⁽⁹⁵⁾. 2020. gadā *Alitalia* tirgus daļa iekšzemes lidojumos atkal samazinājās (tā bija aptuveni 35 % no kopējā pasažieru skaita, kas atbilst *Ryanair* tirgus daļai), savukārt pārvadājumos no Itālijas un uz to *Alitalia* daļa bija aptuveni 7,7 % no kopējā pasažieru skaita ⁽⁹⁶⁾ un *Ryanair* bija pirmais pārvadātājs ar 28 % tirgus daļu; pārējo astoņu pārvadātāju bez *Ryanair* un *Alitalia* tirgus daļa bija no 1 % līdz 2 %, kopā veidojot 10,2 %; visbeidzot, atlikušos 21,9 % no plūsmas pārvadājumos no Itālijas un uz Itāliju veidoja vēl 228 operatori, kuru katra daļa bija mazāka par 1 % ⁽⁹⁷⁾.

- (177) Komisija uzskata, ka 2019. gada aizdevums ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo tie attiecas uz *Alitalia* – sabiedrību, kuras veiktie pārvadājumi pēc savas būtības tieši skar tirdzniecību un aptver vairākas dalībvalstis, kā norādīts 176. apsvērumā. Tas arī rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus iekšējā tirgū, jo tas attiecas tikai uz vienu uzņēmumu, kas konkurē ar citām aviosabiedrībām Eiropas tīklā.

Secinājums par atbalsta esību

- (178) Tāpēc Komisija secina, ka 2019. gada aizdevums ietver atbalstu saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu, un tāpēc Komisija novērtēs tā likumību un saderību ar iekšējo tirgu. Tiešie atbalsta saņēmēji ir *Alitalia* SAI un *Cityliner*.

5.2. Atbalsta likumība

- (179) Komisija norāda, ka 2019. gada aizdevums tika piešķirts *Alitalia* (*Alitalia* SAI un *Cityliner*) pirms paziņošanas Komisijai. Tādējādi 2019. gada aizdevums tika piešķirts, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu un tajā noteiktos nogaidīšanas pienākumus.
- (180) Tāpēc, tā kā ir konstatēts, ka 2019. gada aizdevums ir atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, Komisija secina, ka tas ir nelikumīgs valsts atbalsts.

6. ATBALSTA SADERĪBA

6.1. Atbalsta esība LESD 107. panta 1. punkta nozīmē

- (181) Ciktāl 2019. gada aizdevums ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, Komisijai ir jānovērtē, vai šo atbalstu var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.
- (182) Valsts atbalstu uzskata par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja tas atbilst kādam no LESD 107. panta 2. punktā vai LESD 107. panta 3. punktā minētajiem pamatojumiem.
- (183) Saskaņā ar Tiesas iedibināto judikatūru dalībvalstij, kas vēlas saņemt atļauju piešķirt atbalstu, atkāpjoties no Līguma noteikumiem, ir pienākums sadarboties ar Komisiju.
- (184) Saskaņā ar šo pienākumu tai it īpaši ir jāsniedz visa informācija, kas nepieciešama, lai Komisija varētu pārbaudīt, vai ir izpildīti pieprasītās atkāpes nosacījumi ⁽⁹⁸⁾.
- (185) Ciktāl Itālija apgalvo, ka 2019. gada aizdevums bija 2017. gada aizdevumu papildu maksājums (106. apsvēruma), Komisijas novērtējums Lēmuma C(2021)6659 6. iedaļā *mutatis mutandis* attiecas uz 2019. gada aizdevumu, kā norādīts 6.2. iedaļā.

⁽⁹⁵⁾ Itālijas Civilās aviācijas pārvaldes (ENAC) un Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācijas (Eurocontrol) dati, <https://www.enac.gov.it/publicazioni/dati-di-traffico-2019>.

⁽⁹⁶⁾ ENAC dati, <https://www.enac.gov.it/news/dati-di-traffico-2020>. Ārkārtas administrēšanas procedūras administratori ziņoja, ka *Alitalia* tomēr lidojumus uz Itāliju un no tās palielināja savu pasažieru tirgus daļu no 15,9 % 2020. gada 1. ceturksnī līdz 28,5 % 2021. gada 1. ceturksnī, pateicoties arī piedāvāto sēdvietu skaita pieaugumam (+3,1 %), https://cdn.fallcoweb.it/sito_procedura/pdf/alitalia/rel_31032021.pdf.

⁽⁹⁷⁾ ENAC dati, https://temi.camera.it/leg18/post/OCD15_14420/enac-i-dati-traffico-aereo-2020.html.

⁽⁹⁸⁾ 1993. gada 28. aprīļa spriedums lietā Itālija/Komisija, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, 20. punkts.

6.2. Novērtējums saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu un jo īpaši saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm

- (186) Itālija uzskata, ka 2019. gada aizdevums ir 2017. gada aizdevumu turpinājums (104.–112. apsvērums), un tāpēc Komisija uzskata, ka ir jānovērtē, vai tas būtu glābšanas atbalsta veids Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē.
- (187) Pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, Komisija var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu valsts atbalstu, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētas tautsaimniecības jomas attīstību Eiropas Savienībā, ja šādam atbalstam nav tāda nelabvēlīga iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm.
- (188) Tāpat kā Lēmumā C(2021)6659 ⁽⁹⁹⁾, Komisija konstatē, ka aviosabiedrība *Alitalia* ir uzskatāma par grūtībās nonākušu uzņēmumu saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punkta c) apakšpunktu, jo attiecīgajā laikposmā tā bija pasludināta par maksātnespējīgu (sk. 64. un 143. apsvērums). Tādēļ vienīgais pamatojums atbalsta saderības novērtēšanai ir glābšanas un pārstrukturēšanas atbalsts saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm. Šajā gadījumā svarīgi ir divi minētajās pamatnostādņēs noteiktie atbalsta veidi, proti, glābšanas atbalsts un pārstrukturēšanas atbalsts.
- (189) Lai saskaņā ar minētajām pamatnostādņēm atbalsts būtu saderīgs ar iekšējo tirgu, tam būtu jāatbilst minētajās pamatnostādņēs paredzētajiem noteikumiem un nosacījumiem glābšanas un pārstrukturēšanas atbalsta saderības novērtēšanai saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.
- (190) Šajā ziņā Itālija nav iesniegusi nekādus elementus, kas pierādītu, ka 2019. gada aizdevums atbilst kādam no nosacījumiem, saskaņā ar kuru glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalsts būtu uzskatāms par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs noteiktajiem kritērijiem (lēmuma par procedūras sākšanu 107.–114. apsvērums). Tādējādi, kā norādīts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 39. punktā, jebkura kritērija neizpilde nozīmē, ka atbalstu nevar uzskatīt par saderīgu.
- (191) Turklāt, ņemot vērā to, ka *Alitalia* ir saņēmusi iepriekšējo atbalstu, izmantojot 2017. gada aizdevumus, pat ja tie nav saderīgi, kā Komisija to konstatējusi Lēmuma C(2021)6659 6. iedaļā, tad saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 72. un 73. punktu, saskaņā ar kuriem glābšanas atbalsts būtu jāpiešķir tikai vienu reizi (vienreiz un pēdējoreiz nosacījums), jebkurš turpmāks aizdevums būtu nesaderīgs, ja vien tas netiktu piešķirts pēc 10 gadiem kopš glābšanas atbalsta piešķiršanas (lēmuma par procedūras sākšanu 117. un 118. apsvērums).
- (192) Tāpēc 2019. gada aizdevums ir nesaderīgs, jo Itālija ne tikai 2017. gadā jau bija piešķirusi divus aizdevumus *Alitalia*, bet arī nekad nav iesniegusi *Alitalia* 2019. gada aizdevuma pārstrukturēšanas plānu. Kā norādīts Lēmuma C(2021)6659 376. un 377. apsvērumā attiecībā uz 2017. gada aizdevumiem, kuriem Itālija arī neiesniedza pārstrukturēšanas plānu, ĀA programmu nevar uzskatīt par realizējamu, konsekvētu un vērienīgu pārstrukturēšanas plānu *Alitalia* ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanai Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.1.2. iedaļas nozīmē. Faktiski šādas programmas mērķis bija saglabāt sabiedrības darbību, kamēr notika tās aktīvu pārdošana (76.–83. apsvērums), savukārt ārkārtas administratori 2019. gadā nebija paredzējuši nekādus finansiālus vai ekonomiskus pasākumus, lai reorganizētu vai racionalizētu *Alitalia* saimniecisko darbību, kā arī netika izstrādāts darbības projekts, lai padarītu to atkal konkurētspējīgu un dzīvotspējīgu (60.–62. un 67.–68. apsvērums).
- (193) Tāpēc, kā arī ņemot vērā to, ka Itālija nekad nav iesniegusi nevienu citu argumentu vai elementu kā iespējamu juridisko pamatojumu 2019. gadā *Alitalia* piešķirtā 2019. gada aizdevuma saderībai, Komisija secina, ka minētais valsts aizdevums ir nesaderīgs ar iekšējo tirgu.

7. SECINĀJUMI

- (194) Komisija konstatē, ka Itālija ir nelikumīgi īstenojusi atbalsta pasākumu 400 miljonu EUR aizdevuma veidā (2019. gada aizdevums), kas piešķirts *Alitalia* (*Alitalia* SAI un *Cityliner*), pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.

⁽⁹⁹⁾ Sk. Lēmuma C(2021)6659 363. apsvērumu.

- (195) Tā kā nav iespējams atrast pamatojumus tam, ka pasākums ir saderīgs ar iekšējo tirgu, tas jāuzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu.

8. ATGŪŠANA

- (196) Saskaņā ar LESD un Savienības tiesu iedibināto judikatūru, ja Komisija ir konstatējusi atbalsta nesaderību ar iekšējo tirgu, tai ir tiesības pieprasīt dalībvalstij atcelt šo atbalstu vai mainīt to ⁽¹⁰⁰⁾. Tāpat Savienības tiesas ir pastāvīgi lēmušas, ka dalībvalstij pienākumu atcelt atbalstu, ko Komisija uzskata par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, nosaka, lai atjaunotu iepriekšējo stāvokli ⁽¹⁰¹⁾.
- (197) Šajā saistībā Savienības tiesas ir noteikušas, ka minētais mērķis ir sasniegts, ja saņēmējs ir atmaksājis nelikumīgā un nesaderīgā atbalsta summas un tādējādi zaudējis priekšrocību, kas tam bijusi iekšējā tirgū attiecībā pret konkurentiem, un ir atjaunots stāvoklis, kāds bijis pirms atbalsta piešķiršanas ⁽¹⁰²⁾.
- (198) Saskaņā ar šo judikatūru Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ⁽¹⁰³⁾ 16. panta 1. punktā ir noteikts, ka tad, "kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja (..)".
- (199) Tādējādi, tā kā attiecīgais 2019. gada aizdevums tika piešķirts, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu, un ir uzskatāms par nelikumīgu un nesaderīgu atbalstu, tas būtu jāatgūst, lai atjaunotu stāvokli, kāds iekšējā tirgū bija pirms tā piešķiršanas. Atgūšana būtu jāpiemēro laikposmam no dienas, kad atbalsts nonāca saņēmēju rīcībā, līdz faktiskajai atgūšanai. Par atgūstamo summu līdz tās faktiskās atgūšanas dienai būtu jāmaksā procenti.
- (200) Šajā posmā var noteikt, ka 2019. gada aizdevuma summa, kas uzskatāma par piešķirtu priekšrocību, ir 400 000 000 EUR. Itālijai būs jāaprēķina atgūšanas procenti, sākot no dienas, kad atbalsts tika izmaksāts *Alitalia*, līdz atbalsta pamatsummas pilnīgai atmaksai. Procentu likme būtu jāaprēķina gan parāda pamatsummai, gan procentiem saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 794/2004 ⁽¹⁰⁴⁾ V nodaļu.
- (201) Pienākums atmaksāt atbalstu un piemērojamos atgūšanas procentus, kas aprēķināti saskaņā ar 200. apsvērumā aprakstīto metodiku, rodas neatkarīgi no jebkādiem papildu procentiem, ko Itālija varētu pieprasīt no *Alitalia*, pamatojoties uz valsts tiesību aktiem vai līgumiem starp *Alitalia* un Itāliju. Tomēr Itālija nedrīkst piemērot valsts tiesību aktos vai līgumos ar saņēmējiem ietvertu klauzulu vai noteikumu, lai atliktu atgūšanu ilgāk nekā četrus mēnešus pēc šā lēmuma paziņošanas vai samazinātu atgūstamo summu, kas ietver atbalsta pamatsummu 400 000 000 EUR apmērā, kurai pieskaitīti piemērojamie atgūšanas procenti.
- (202) Visbeidzot, Komisija norāda, ka valsts atbalsta noteikumu piemērošanas nolūkā *Alitalia* (*Alitalia SAI* un *Cityliner* – tiešie noteiktās atbalsta pamatsummas saņēmēji) var veidot saimniecisku vienību ar citām *Alitalia Group* sabiedrībām, jo *Alitalia SAI* īsteno kontroli pār meitassabiedrībām, tostarp *Cityliner* (51. un 52. apsvēruma, kā arī 1. diagramma). Komisija uzskata, ka Itālijai pirmām kārtām būtu jāatgūst no *Alitalia* nelikumīgais un nesaderīgais atbalsts, kas ticis piešķirts *Alitalia Group*. Ja atbalsta summu no *Alitalia* nav iespējams atgūt pilnā apmērā, Itālijai, lai nodrošinātu, ka, atgūstot atbalstu, tiek likvidēta piešķirtā priekšrocība un tiek atjaunots iepriekšējais stāvoklis tirgū, būtu jāatgūst visas atlikušās summas no jebkuras citas atsevišķas juridiskas personas, kas ir *Alitalia Group* daļa un kopā ar *Alitalia* veido vienu saimniecisku vienību,

⁽¹⁰⁰⁾ Tiesas 1973. gada 12. jūlija spriedums lietā Komisija/Vācija, 70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13. punkts.

⁽¹⁰¹⁾ 1990. gada 21. marta spriedums lietā Beļģija/Komisija, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66. punkts.

⁽¹⁰²⁾ 1999. gada 17. jūnija spriedums lietā Beļģija/Komisija, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. un 65. punkts.

⁽¹⁰³⁾ Padomes 2015. gada 13. jūlija Regula (ES) 2015/1589, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

⁽¹⁰⁴⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 794/2004 (2004. gada 21. aprīlis), ar ko īsteno Padomes Regulu (EK) Nr. 659/1999, ar kuru nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK Līguma 93. panta piemērošanai (OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.).

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Pasākums, kas ietver 400 miljonu EUR aizdevumu, ko Itālija 2019. gada 26. oktobrī piešķīra *Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A.* un *Alitalia Cityliner S.p.A.*, kam abām ir piemērota ārkārtas administrēšanas procedūra, – ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.
2. Itālija ir nelikumīgi īstenojusi 1. punktā minēto atbalstu, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.
3. Šā panta 1. punktā minētais atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu.

2. pants

1. Itālija atgūst 1. pantā minēto atbalstu no atbalsta saņēmējiem.
2. Atgūstamajām summām pieskaita procentus par laikposmu, kas sākas dienā, kad summas nodotas saņēmēju rīcībā, un beidzas to faktiskās atgūšanas dienā.
3. Šā panta 2. punktā minēto procentu likmi aprēķina gan parāda pamatsummai, gan procentiem saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 794/2004 V nodaļu.

3. pants

1. Šā lēmuma 1. pantā minētā atbalsta atgūšana ir tūlītēja un spēcīga.
2. Itālija nodrošina šā lēmuma īstenošanu četru mēnešu laikā no tā paziņošanas dienas.

4. pants

1. Divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas Itālija iesniedz šādu informāciju:
 - a) no saņēmējiem atgūstamā kopējā summa (pamatsumma un atgūšanas procenti);
 - b) šā lēmuma izpildei jau veikto vai plānoto pasākumu sīks apraksts;
 - c) dokumentus, kas apliecina, ka atbalsta saņēmējiem ir pieprasīts atmaksāt atbalstu.
2. Itālija turpina informēt Komisiju par valsts pasākumu īstenošanas gaitu šā lēmuma izpildes ietvaros tikmēr, kamēr nav pabeigta 1. pantā minētā atbalsta atgūšana. Pēc Komisijas vienkārša pieprasījuma tā nekavējoties iesniedz informāciju par veiktajiem vai plānotajiem pasākumiem šā lēmuma izpildei. Tā arī sniedz sīku informāciju par atbalsta summām un atgūšanas procentiem, kas jau ir atgūti no saņēmējiem.

5. pants

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Briselē, 2023. gada 27. martā

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Margrethe VESTAGER