

SODBA SODIŠČA PRVE STOPNJE (peti razširjeni senat)

z dne 9. julija 2008 *

V zadevi T-301/01,

Alitalia – Linee aeree italiane SpA, s sedežem v Rimu (Italija), ki jo zastopajo M. Siragusa, G. M. Roberti, G. Scassellati Sforzolini, F. Moretti in F. Sciaudone, odvetniki,

tožeča stranka,

proti

Komisiji Evropskih skupnosti, ki jo zastopa V. Di Bucci, zastopnik, ob sodelovanju A. Abata in G. Conta, odvetnika,

tožena stranka,

zaradi razglasitve ničnosti Odločbe Komisije 2001/723/ES z dne 18. junija 2001 o rekapitalizaciji družbe Alitalia (UL L 271, str. 28),

* Jezik postopka: italijanščina.

SODIŠČE PRVE STOPNJE EVROPSKIH SKUPNOSTI (peti razširjeni senat),

v sestavi M. Vilaras, predsednik, E. Martins Ribeiro, sodnica, F. Dehousse, D. Šváby, sodnika, in K. Jürimäe, sodnica,

sodna tajnica: C. Kantza, administratorica,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 24. oktobra 2006

izreka naslednjo

Sodbo

Dejansko stanje

- ¹ Alitalia – Linee aeree italiane SpA (v nadaljevanju: družba Alitalia ali tožeča stranka) je letalska družba, katere približno 90 % kapitala je 1. julija 1996 imela finančna družba italijanske države Istituto per la ricostruzione industriale SpA (v nadaljevanju: družba IRI), v preostalem delu pa zasebni vlagatelji.

- 2 Družba Alitalia je bila v začetku devetdesetih let podkapitalizirana. V navedenem obdobju se je soočila s težavami zaradi Zalivske vojne, recesije v letih 1992 in 1993 v letalskem sektorju ter povečane konkurence zaradi liberalizacije trga zračnega prometa. Zaradi tega je morala zmanjšati stroške in izboljšati produktivnost, vendar pa je ta njena prizadevanja niso vrnila na pot donosnosti.

- 3 Zato je julija 1996 sprejela načrt prestrukturiranja za obdobje od leta 1996 do leta 2000. Ta načrt, o katerem so italijanski organi obvestili Komisijo z dopisom z dne 29. julija 1996, je vseboval fazo sanacije in fazo razvoja. V finančnem delu je predvideval kapitalsko injekcijo družbe IRI v skupnem znesku 2750 milijard italijanskih lir (ITL) za izplačilo v treh obrokih, s tem da je bil drugi obrok predviden za maj 1998, tretji pa za maj 1999.

- 4 Komisija se je 9. oktobra 1996 odločila, da zaradi v načrtu predvidenega povečanja kapitala uvede postopek po členu 88(2) ES (UL C 346, str. 13). V različnih fazah postopka se je oprla na mnenje neodvisnih svetovalcev (v nadaljevanju: svetovalci Komisije).

- 5 Prvotni načrt se je med postopkom večkrat spremenil. Italijanski organi so njegovo zadnjo različico poslali Komisiji 26. junija 1997.

- 6 Komisija je 15. julija 1997 sprejela Odločbo 97/789/ES o rekapitalizaciji družbe Alitalia (UL L 322, str. 44, v nadaljevanju: odločba iz leta 1997). Presodila je, da je kapitalska

injekcija družbe IRI v korist družbe Alitalia državna pomoč, združljiva s skupnim trgom, če italijanski organi spoštujejo deset obveznosti iz člena 1 odločbe iz leta 1997.

- 7 Komisija z odločbo z dne 3. junija 1998 glede na nove obveznosti italijanskih organov po kršitvi pogojev iz odločbe iz leta 1997, ki so bile ugotovljene v prvih šestih mesecih po njenem sprejetju, ni nasprotovala izplačilu tretjega obroka kapitalske injekcije družbe IRI.

- 8 Družba Alitalia je z vlogo, ki jo je sodno tajništvo Sodišča prve stopnje prejelo 26. novembra 1997, vložila tožbo zoper odločbo iz leta 1997. Sodišče prve stopnje je s sodbo z dne 12. decembra 2000 v zadevi Alitalia proti Komisiji (T-296/97, Recueil, str. II-3871, v nadaljevanju: sodba Alitalia I) ugodilo predlogu družbe Alitalia za razglasitev ničnosti odločbe iz leta 1997, in sicer zato, ker Komisija ni obrazložila, zakaj je uporabila enako minimalno stopnjo donosnosti (v nadaljevanju: minimalna stopnja), kot je bila tista, ki jo je določila v Odločbi Komisije 96/278/ES z dne 31. januarja 1996 o rekapitalizaciji družbe Iberia (UL L 104, str. 25, v nadaljevanju: odločba Iberia), ter očitnih napak pri presoji, prvič, izvzetja izračuna notranje stopnje donosnosti (v nadaljevanju: notranja stopnja) stroškov plačilne nesposobnosti, ki naj bi jih pri likvidaciji družbe Alitalia krila družba IRI, in drugič, neupoštevanja sprememb načrta prestrukturiranja iz junija 1997.

- 9 Svetovalci Komisije so 1. junija 2001 Komisiji na njeno zahtevo predložili poročilo o posodobitvi svoje predhodne analize, ki je bila izvedena med postopkom, po katerem je bila sprejeta odločba iz leta 1997, da bi tako pri izračunu minimalne in notranje stopnje upoštevali zadnjo različico načrta prestrukturiranja.

- 10 Komisija je 18. julija 2000 sprejela Odločbo 2001/723/ES o rekapitalizaciji družbe Alitalia (UL L 271, str. 28, v nadaljevanju: izpodbijana odločba).

Izpodbijana odločba

- 11 Komisija je po pravni presoji, v okviru katere je obrazložila, da ji člen 233 ES v obravnavani zadevi ni nalagal ponovne uvedbe postopka, po katerem je sprejela odločbo iz leta 1997, in ponovne izvedbe celotnega postopka pred sprejetjem nove odločbe, 20 uvodnih izjav (uvodne izjave od 15 do 34 izpodbijane odločbe) namenila analizi merila zasebnega vlagatelja.
- 12 Glede določitve notranje stopnje je Komisija upoštevala, da je treba pri izračunu pričakovane donosnosti upoštevati stroške plačilne nesposobnosti, ki bi jih morala pri likvidaciji družbe Alitalia nositi družba IRI. Komisija je v analizi sklenila, da je notranja stopnja investiranja zneska 2750 milijard ITL v kapital družbe Alitalia za družbo IRI v letu 1997 znašala 25,2 % ali 26,1 %, ob upoštevanju domnevi v zvezi z obdavčitvijo (uvodna izjava 23 izpodbijane odločbe).
- 13 V zvezi z določitvijo minimalne stopnje, ki bi jo zahteval zasebni tržni vlagatelj, je Komisija na podlagi svojih razpoložljivih podatkov – zlasti dela svetovalcev – presodila, da znaša minimalna stopnja približno 30 %, in sicer zaradi velikosti zadevnega zneska in predvsem tveganosti posla, ki je bila kljub izboljšavam načrta iz junija 1997 še vedno visoka. V zvezi s tem je pojasnila, da je tveganje zaradi kapitalske injekcije družbi Alitalia julija 1997 vsaj tako visoko, kot je bilo ob kapitalski injekciji družbi Iberia januarja 1996.

Komisija v uvodnih izjavah 30 in 31 izpodbijane odločbe še pojasnjuje, v čem je položaj teh dveh družb – kljub nekaterim posebnostim – primerljiv.

- 14 Komisija je v uvodni izjavi 33 izpodbijane odločbe sklenila, da je v trenutnih okoliščinah minimalna letna stopnja, ki bi jo za kapitalski vložek 2750 milijard ITL družbi Alitalia zahteval zasebni tržni vlagatelj, višja od notranje stopnje navedenega posla.
- 15 Komisija je sklenila (uvodne izjave od 35 do 37 izpodbijane odločbe), da je popravila obe napaki pri presoji in pomanjkanje obrazložitve, ki ju je ugotovilo Sodišče prve stopnje v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I. V preostalem delu obrazložitve izpodbijane odločbe se Komisija sklicuje na uvodne izjave iz odločbe iz leta 1997, ki jih je treba po njenem mnenju šteti za sestavni del izpodbijane odločbe in jih ni treba ponavljati (uvodna izjava 36 izpodbijane odločbe).
- 16 Na podlagi navedenih uvodnih izjav je Komisija sprejela izpodbijano odločbo, katere izrek se glasi:

„Člen 1

Pomoč [Italijanske republike] družbi Alitalia [...] v obliki kapitalske injekcije v skupnem znesku 2750 milijard [ITL], ki naj bi bila izplačana v treh obrokih in s katero naj bi se

zagotovilo prestrukturiranje družbe po načrtu, ki je bil Komisiji priglašen 29. julija 1996 in spremenjen 26. junija 1997, je združljiva s skupnim trgov in Sporazumom [o evropskem gospodarskem prostoru] v skladu s členom 87(3)(c) [ES] in členom 61(3)(c) Sporazuma [o evropskem gospodarskem prostoru], če se spoštujejo obveznosti in pogoji iz členov 1, 2 in 3 odločbe [iz leta 1997], ki so navedeni v uvodni izjavi 1 te odločbe.

Člen 2

Komisija ne nasprotuje izplačilu [drugega] obroka kapitalske injekcije družbi Alitalia [...]

Člen 3

Ta odločba je naslovljena na Italijansko republiko.“

17 Deset pogojev iz člena 1 izpodbijane odločbe, navedenih v uvodni izjavi 1, se glasi:

„1. začeti z normalnim delničarskim obnašanjem do družbe Alitalia, kar ji bo omogočilo upravljanje izključno po tržnih načelih, in ne vmešavati se v njeno upravljanje iz razlogov, ki niso strogo vezani na status italijanske države kot delničarja;

2. družbi Alitalia ne zagotavljati več niti kapitalskih injekcij niti kakršne koli druge oblike pomoči, vključno s poroštvi;

3. zagotoviti, da družba Alitalia do 31. decembra 2000 pomoč porabi izključno za prestrukturiranje družbe in ne za pridobivanje novih deležev v drugih letalskih prevoznikih;

4. na noben način ne privilegirati družbe Alitalia glede na druge družbe Skupnosti, še posebej pri dodeljevanju prometnih pravic (vključno za tretje države zunaj enotnega gospodarskega prostora), pri dodeljevanju časovnih slotov, pri storitvah oskrbe zrakoplovov na letališču in pri dostopu do letaliških zmogljivosti, kolikor bi bilo prednostno obravnavanje v nasprotju s pravom Skupnosti. Italijanski organi še posebej potrjujejo, da ne bodo uporabljali nobene določbe, ki je v nasprotju s pravom Skupnosti, in zagotavljajo, da:
 - a) bodo nemudoma začeli in najkasneje do 31. decembra 1998 končali postopek revizije sporazuma št. 4372 z dne 15. aprila 1992, potrjenega z odlokom z dne 16. aprila 1992 [...], da bi ga uskladili s pravili Skupnosti, še posebej kar zadeva „prednostno pravico“, „vladno poseganje“, „združljivost s pravili liberalizacije zračnega prevoza“ in „letališke privilegije“;

 - b) je bila po izmenjavi dopisov z družbo Alitalia na podlagi člena 50 sporazuma, glede na katero se ta uporablja samo, če je združljiv s pravom Skupnosti, *de facto* že opravljena revizija sporazuma glede zgoraj navedenih točk;

- c) se je družba Alitalia odpovedala prednostni pravici, ki izhaja iz člena 3 sporazuma;

 - d) bodo na koordiniranih ali popolnoma koordiniranih italijanskih letališčih pred začetkom zimske sezone 1997/1998 določili koordinatorja, ki ni povezan z družbo Alitalia in od nje ni odvisen;
5. do 31. decembra 2000 zagotoviti, da ponujene zmogljivosti letal družbe Alitalia ali drugih prevoznikov po sporazumih, po katerih družba Alitalia prevzema komercialno tveganje (sporazumi o wet-leasingu, block-spaceu, skupnih vlaganjih itn.), ne presežejo teh pragov:
- a) število razpoložljivih sedežev ne preseže 28.985, od tega 26.350 za lastno floto družbe Alitalia;

 - b) povečanje števila ponujenih sedežev oziroma kilometrov za vsako koledarsko leto
 - znotraj Evropskega gospodarskega prostora, razen Italije, in

 - znotraj Italije,

ne preseže 2,7 %, s tem da ni dovoljeno nobeno povečanje, če je rast ustrežajočih trgov manjša od 2,7 %. Če pa stopnja rasti ustrežajočih trgov preseže 5 %, se lahko ponudba poveča za več kot 2,7 %, in sicer za toliko, kolikor rast presega 5 %;

6. zagotoviti, da družba Alitalia vodi analitsko računovodstvo, ki na kratek rok in za vsako progo omogoča ugotavljanje stopnje donosnosti, opredeljene kot razmerje med skupnimi prihodki in skupnimi stroški (skupni strošek je enak vsoti spremenljivih in fiksnih stroškov) posamične proge;
7. do 31. decembra 2000 zagotoviti, da se družba Alitalia za enakovredno ponudbo na pogah, na katerih posluje, vzdrži določanja nižjih cen od svojih konkurentov;
8. zagotoviti, da bo družba Alitalia najkasneje do [...] odsvojila svoj delež v družbi Malév;
9. zagotoviti, da družba Alitalia v celoti izvede načrt prestrukturiranja, priglašen Komisiji 29. julija 1996 in spremenjen 26. junija 1997, še posebej glede doseganja ciljev produktivnosti, donosnosti in finančne sanacije iz zgoraj navedene točke VI;
10. Komisiji do konca marca 1998, marca 1999, marca 2000 in marca 2001 predložiti letno poročilo o napredovanju načrta prestrukturiranja, gospodarskem in finančnem položaju družbe Alitalia ter spoštovanju teh pogojev. Poročilo mora vsebovati opis (podrobnosti sopogodbениkov) pogodb družbe Alitalia o komer-

cialnem ali operativnem sodelovanju v preteklem letu. Komisija bo prek neodvisnega svetovalca, ki ga bo izbrala v sodelovanju z italijanskimi organi, po potrebi preverila podatke iz vsakega poročila.“

Postopek

- 18 Družba Alitalia je to tožbo v sodnem tajništvu Sodišča prve stopnje vložila 30. novembra 2001.
- 19 Družba Alitalia je poleg tega 13. februarja 2002 vložila še odškodninsko tožbo, s katero želi pridobiti odškodnino za škodo, ki naj bi jo utrpela zaradi sprejetja odločbe iz leta 1997 in izpodbijane odločbe. Vendar pa je slednjo tožbo umaknila in zadeva je bila s sklepom predsednika tretjega senata Sodišča prve stopnje z dne 8. aprila 2003 v zadevi Alitalia proti Komisiji (T-35/02, neobjavljena v Recueil) izbrisana.
- 20 Komisija je Italijansko republiko z dopisom 19. junija 2002 obvestila o svoji odločbi v zvezi z državno pomočjo, priglašeno pod št. C 54/96 in N 318/02, o izplačilu tretjega obroka pomoči za prestrukturiranje družbi Alitalia, ki jo je Komisija odobrila 18. julija 2001, oziroma o novi rekapitalizaciji v višini 1432 milijonov EUR (v

nadaljevanju: odločba z dne 19. junija 2002). Odločba z dne 19. junija 2002 je bila popravljena z odločbo C(2002)3151 konč. z dne 27. avgusta 2002 in je bila objavljena v *Uradnem listu Evropskih skupnosti* z dne 4. oktobra 2002 (UL C 239, str. 2). Družba Air One SpA, italijanska letalska družba, je 21. novembra 2002 v sodnem tajništvu Sodišča prve stopnje vložila tožbo za razglasitev ničnosti odločbe z dne 19. junija 2002 (zadeva T-344/02). Družba Alitalia je v navedeni zadevi intervenirala na strani Komisije.

- 21 Stranke so s skupnim predlogom z dne 5. septembra 2002 predlagale prekinitev obravnavanega postopka. Ta je bil s sklepom Sodišča prve stopnje z dne 19. septembra 2002 prekinjen do 30. novembra 2002.
- 22 V Uradnem listu je bil 8. aprila 2003 (UL L 90, str. 54) objavljen popravek izpodbijane odločbe. Črtan je bil zadnji stavek uvodne izjave 20 izpodbijane odločbe, v katerem je bilo navedeno, da se je družba Alitalia strinjala z zneskom 750 milijard ITL kot celotnimi stroški plačilne nesposobnosti. V zadnjem stavku uvodne izjave 22 izpodbijane odločbe pa so bili spremenjeni podatki o vrednosti deleža družbe IRI v družbi Alitalia na 31. decembra 2000.
- 23 Sodišče prve stopnje je družbo Alitalia z dopisom z dne 10. marca 2004 pozvalo, naj se opredeli do trditve iz duplike Komisije z dne 24. aprila 2003, da naj družba Alitalia ne bi imela več interesa za vloženo tožbo. Družba Alitalia je na to zahtevo odgovorila z dopisom z dne 1. aprila 2004.
- 24 Sodišče prve stopnje (četrti senat) je po obravnavi poročila sodnika poročevalca odločilo, da začne ustni postopek, ter je v okviru ukrepov procesnega vodstva iz člena 64 Poslovnika Sodišča prve stopnje zastavilo pisna vprašanja družbi Alitalia in Komisiji. Stranki sta odgovorili v postavljenem roku.

25 Stranki sta na obravnavi 24. oktobra 2006 predstavili ustna stališča in odgovore na vprašanja Sodišča prve stopnje.

Predlogi strank

26 Tožeča stranka predlaga Sodišču prve stopnje, naj:

- razglasi izpodbijano odločbo za nično;

- podredno, razglasi člen 1 izpodbijane odločbe za ničen v tistem delu, v katerem Komisija pogojuje združljivost sporne kapitalske injekcije s spoštovanjem pogojev iz odločbe iz leta 1997;

- Komisiji naloži plačilo stroškov.

27 Komisija predlaga Sodišču prve stopnje, naj:

- zavrne tožbo;

- tožeči stranki naloži plačilo stroškov.

Dopustnost

A – *Trditve strank*

- 28 Komisija v dupliki trdi, da družba Alitalia nima več interesa za tožbo.
- 29 Komisija navaja, prvič, da je bila rekapitalizacija družbe Alitalia v celoti odobrena in izvršena, saj sama v odločbi z dne 19. junija 2002 ni nasprotovala izplačilu tretjega in hkrati zadnjega obroka pomoči. Položaj družbe Alitalia se torej z razglasitvijo izpodbijane odločbe za nično ne bi v ničemer izboljšal. Nasprotno, zaradi razglasitve ničnosti naj odločba z dne 19. junija 2002 ne bi več imela pravne podlage.
- 30 Komisija ugotavlja, drugič, da naj obravnavana tožba ne bi olajšala odškodninske tožbe, saj je družba Alitalia umaknila tako tožbo v zadevi T-35/02.
- 31 Drugič, Komisija poudarja, da tožba, ki jo je zoper odločbo z dne 19. junija 2002 vložila družba Air One in je vpisana kot T-344/02, še vedno poteka pred Sodiščem prve stopnje in da je družba Alitalia v navedeni zadevi intervenirala na strani Komisije. Meni, da če družba Alitalia želi ohraniti odločbo z dne 19. junija 2002, potem mora nositi posledice v zvezi z obravnavano tožbo.

- 32 Družba Alitalia v odgovoru z dne 1. aprila 2004 na vprašanja Sodišča prve stopnje glede trditev Komisije v zvezi z njenim domnevnim pomanjkanjem pravnega interesa navaja, da bi ji sodba, ki bi ugotovila, da sporna kapitalska injekcija ni državna pomoč, omogočila prihodnje pridobivanje take pomoči. Nasprotno pa bi ji izpodbijana odločba to možnost onemogočila in tako ji načeloma ne bi bilo mogoče nameniti nobene druge pomoči. Poleg tega naj zaradi take sodbe za izplačilo tretjega obroka sporne kapitalske injekcije ne bi bilo treba pridobiti predhodne odobritve Komisije.
- 33 Po mnenju družbe Alitalia bo sodba, ki jo bo Sodišče prve stopnje izdalo v obravnavani zadevi, vplivala tudi na zadevo T-344/02. Če sporne kapitalske injekcije ne bi več šteli za državno pomoči, naj bi bilo mogoče zavrniti več tožbenih razlogov družbe Air One.
- 34 Družba Alitalia nazadnje trdi, da umik v zadevi T-35/02 ni ovira za vložitev nove odškodninske tožbe, saj zastaralni rok za tako tožbo še ni potekel. Vsekakor pa naj bi sodba z razglasitvijo ničnosti v obravnavani zadevi okrepila njen položaj v morebitnih novih odškodninskih tožbah, ki bi jih vložila za pridobitev odškodnine zaradi škode, ki izhaja iz izpodbijane odločbe.

B – Presoja Sodišča prve stopnje

- 35 Pri presoji dopustnosti te tožbe je treba opozoriti na to, da je po ustaljeni sodni praksi ničnostna tožba fizične ali pravne osebe dopustna samo, če ima tožeča stranka interes za razglasitev ničnosti izpodbijanega akta. Ta interes mora biti obstoječ in dejanski (glej sodbo Sodišča prve stopnje z dne 14. aprila 2005 v zadevi Sniace proti Komisiji, T-141/03, ZOdl., str. II-1197, točka 25 in navedena sodna praksa).

- 36 Tak interes predvideva, da ima lahko razglasitev ničnosti tega akta pravne posledice oziroma, v skladu z drugo opredelitvijo, da lahko rezultat pravnega sredstva stranki, ki ga je vložila, prinese korist (glej sodbo Sodišča prve stopnje z dne 28. septembra 2004 v zadevi MCI proti Komisiji, T-310/00, ZOdl., str. II-3253, točka 44 in tam navedena sodna praksa).
- 37 V zvezi s tem je treba spomniti, da se pogoje za dopustnost tožbe – razen drugačnega vprašanja izgube pravnega interesa – presoja glede na trenutek vložitve tožbe (glej sodbo Sodišča prve stopnje z dne 21. marca 2002 v zadevi Shaw in Falla proti Komisiji, T-131/99, Recueil, str. II-2023, točka 29 in tam navedena sodna praksa). Vendar pa ta ugotovitev glede trenutka presoje dopustnosti tožbe Sodišču prve stopnje v interesu ustreznega poteka sodnih postopkov ne more preprečiti ugotovitve, da ni več treba odločiti o tožbi, če je tožeča stranka, ki je v začetku imela pravni interes, izgubila vsakršen osebni interes za razglasitev ničnosti izpodbijane odločbe zaradi dogodka, ki se je zgodil po vložitvi navedene tožbe. Da lahko tožeča stranka še naprej toži za razglasitev ničnosti določene odločbe, mora namreč ohraniti osebni interes za razglasitev ničnosti izpodbijane odločbe (glej sklep Sodišča prve stopnje z dne 17. oktobra 2005 v zadevi First Data in drugi proti Komisiji, T-28/02, ZOdl., str. II-4119, točki 36 in 37 ter tam navedena sodna praksa).
- 38 Ugotoviti je treba, da Komisija v odgovoru na tožbo z dne 25. marca 2002 ni izpodbijala pravnega interesa družbe Alitalia. Sodišče prve stopnje je poleg tega v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I (točka 74) ugotovilo:

„[...] To, da je Komisija v odločbi [iz leta 1997] naložbo družbe IRI v kapitalu tožeče stranke štela za državno pomoč, očitno škodi slednji. Navedena kvalifikacija je namreč

Komisiji omogočila, da je v odločbi [iz leta 1997] analizirala združljivost ukrepa s skupnim trgom in naložila pogoje, ki neposredno posegajo v poslovanje tožeče stranke.“

³⁹ Komisija se je na izgubo pravnega interesa družbe Alitalia sklicevala v dupliki z dne 24. aprila 2003, in sicer zaradi novih dejstev, ki so se takrat zgodila. Na eni strani gre za odločbo z dne 19. junija 2002, kolikor je Komisija v njej odločila, da ne nasprotuje izplačilu tretjega obroka pomoči družbi Alitalia, in na drugi strani za zgoraj v točki 19 navedeni sklep Alitalia proti Komisiji, s katerim je predsednik tretjega senata Sodišča prve stopnje odredil izbris zadeve T-35/02 zaradi umika družbe Alitalia.

⁴⁰ Res je, da je Komisija v odločbi z dne 19. junija 2002 odločila, „da se seznanjajo z izplačilom drugega obroka pomoči, izplačanega [družbi Alitalia] in odobrenega z odločbo iz leta 1997, potrjeno leta 2001, ter da ne nasprotuje izplačilu tretjega obroka“. Družbi Alitalia je bila nato izplačana celotna zadevna pomoč. Ta med trajanjem izvedbe načrta ni več podvržena pogojem in zavezam.

⁴¹ Vendar pa je bila ob tem, da je bila sporna kapitalska injekcija še vedno kvalificirana kot državna pomoč, za izplačilo tretjega obroka pomoči po izpodbijani odločbi potrebna odobritev Komisije. Izpodbijana odločba je torej pravna podlaga za odločbo z dne 19. aprila 2002, kolikor Komisija v tej ni nasprotovala tretjemu izplačilu.

42 Zato bi, če bi Sodišče prve stopnje izpodbijano odločbo razglasilo za nično v delu, kjer ta sporno kapitalsko injekcijo kvalificira za državno pomoč, ta razglasitev ničnosti imela pravne posledice za odločbo z dne 19. junija 2002, ki bi ostala brez pravne podlage.

43 Stranki se dejansko ne strinjata o natančnem značaju teh posledic.

44 Po mnenju družbe Alitalia bi postala odločba z dne 19. junija 2002 pri razglasitvi ničnosti izpodbijane odločbe glede izplačila drugega in tretjega obroka zadevne pomoči brezpredmetna, tožbeni razlogi družbe Air One v zvezi s tem v tožbi zoper odločbo z dne 19. junija 2002 v zadevi T-334/01 pa bi ostali brez učinka. Družba Air One tako teh izplačil ne bi mogla več izpodbijati.

45 Komisija pa navaja, da bi morala pri razglasitvi ničnosti izpodbijane odločbe ponovno analizirati novo rekapitalizacijo družbe Alitalia iz leta 2002, da bi ugotovila, ali ta predstavlja državno pomoč.

46 Kljub temu pa je treba ugotoviti, da tožba družbe Air One zoper odločbo z dne 19. junija 2002, kolikor zadeva izplačilo zadevne pomoči, v nobenem od obeh primerov ne bi več mogla uspeti brez pravne podlage.

47 Družba Alitalia torej ohranja pravni interes, ne da bi bilo treba preučiti druge trditve v zvezi s tem.

Utemeljenost

48 Družba Alitalia v bistvu uveljavlja šest tožbenih razlogov. Prvi zadeva kršitve postopka, drugi kršitev pravice do obrambe, tretji kršitev člena 233 ES zaradi neskladja izpodbijane odločbe z zgoraj v točki 8 navedeno sodbo Alitalia I, četrti kršitev in napačno uporabo členov 87 ES in 88 ES pri uporabi merila zasebnega vlagatelja, peti kršitev člena 87(3) ES pri določitvi pogojev za pomoč in šesti kršitev člena 253 ES. Najprej je treba obravnavati šesti tožbeni razlog, ki zadeva kršitev obveznosti obrazložitve.

A – *Kršitev obveznosti obrazložitve*

49 Ta tožbeni razlog se v bistvu deli na dva dela, ki zadevata, prvič, obrazložitev izreka izpodbijane odločbe, in drugič, obrazložitev v njej postavljenih pogojev.

1. *Nezadostna obrazložitev izreka izpodbijane odločbe*

a) *Trditve strank*

50 Družba Alitalia, potem ko spomni na sodno prakso o obveznosti institucij Skupnosti do obrazložitve aktov tudi na področju državnih pomoči, navaja, da se izpodbijana odločba

ne more opirati na odločbo iz leta 1997, ker jo je Sodišče prve stopnje razglasilo za nično, kar ima učinek *ex tunc*. Zato bi morala utemeljenost izpodbijane odločbe izvirati iz nje same.

- 51 Komisijina uporaba merila zasebnega tržnega vlagatelja pa naj iz izpodbijane odločbe nikakor ne bi bila jasno razvidna. Komisija naj bi se glede minimalne stopnje omejila na primerjavo s položajem v zadevi Iberia. V izpodbijani odločbi naj ne bi bilo nobenega sklicevanja na posvetovanje s finančnimi vlagatelji glede zadnje različice načrta prestrukturiranja. Končna različica programa naj ne bi bila upoštevana. Družba Alitalia se še posebej sklicuje na pospešitev projekta v zvezi z družbo Alitalia Team SpA (nizkocenovna družba), sporazume o oskrbi zrakoplovov (handling), izvajanje projekta cenovnih pobud, odhode osebja; toliko vidikov, katerih učinek bi bilo mogoče po njenem mnenju presoditi, saj je bilo od začetka izvajanja načrta minilo šest mesecev.
- 52 Glede notranje stopnje družba Alitalia navaja, da izpodbijana odločba ni pregledna, tako da se bo moralo Sodišče prve stopnje samo zateči k drugim elementom, da bo lahko nadziralo njeno upoštevnost. Tako naj bi bilo premalo podatkov za presojo končne vrednosti družbe Alitalia in stroškov plačilne nesposobnosti, ki bi jih morala pri likvidaciji družbe Alitalia nositi družba IRI.
- 53 Družba Alitalia trdi, da bi lahko Komisija k izpodbijani odločbi priložila poročilo svojih svetovalcev iz leta 2001 ali pa njegov bistveni del vključila v besedilo izpodbijane odločbe.
- 54 Iz tega družba Alitalia sklepa, da gre pri izpodbijani odločbi za hudo pomanjkanje obrazložitve in torej kršitev člena 253 ES.

55 Komisija v vseh pisanih nasprotuje temu, da izpodbijana odločba ni obrazložena. Dodaja, da tožbeni razlogi in trditve družbe Alitalia kažejo na to, da je obrazložitev v celoti izpolnila svojo funkcijo, to je omogočiti zadevnim strankam, da se seznanijo s tem, kako je institucija uporabila Pogodbo, in da po potrebi uveljavljajo svoje pravice, sodišču Skupnosti pa omogočiti izvrševanje sodnega nadzora.

b) Presoja Sodišča prve stopnje

56 Glede na ustaljeno sodno prakso je treba vprašanje, ali obrazložitev posamezne odločbe izpolnjuje zahteve iz člena 253 ES, presojati ne samo glede na njegovo besedilo, ampak tudi glede na sobesedilo in vsa pravna pravila, ki urejajo zadevno področje. Čeprav Komisiji v obrazložitvi odločbe ni treba odgovoriti na vse dejanske in pravne navedbe zadevnih strank med upravnim postopkom, pa mora vendarle upoštevati vse upoštevne okoliščine in dejavnike obravnavane zadeve ter tako sodišču Skupnosti omogočiti izvrševanje nadzora nad zakonitostjo, državam članicam in zainteresiranim državljanom pa omogočiti razumevanje okoliščin, v katerih je uporabila Pogodbo (glej sodbo Sodišča prve stopnje z dne 25. junija 1998 v zadevi British Airways in drugi proti Komisiji, T-371/94 in T-394/94, Recueil, str. II-2405, točka 94 in tam navedena sodna praksa).

57 Odgovor na vprašanje, ali akt Skupnosti zadosti obveznosti obrazložitve iz člena 253 ES, je odvisen od narave zadevnega akta in konteksta, v katerem je bil ta sprejet. Tako je, kadar je bila zainteresirana stranka tesno vključena v postopek priprave izpodbijane odločbe in torej pozna razloge, iz katerih je upravni organ presodil, da njegovi zahtevi ne more ugoditi, obseg obveznosti obrazložitve odvisen od konteksta, ki je nastal s tako

udeležbo. V takem primeru so zahteve sodne prakse glede tega zelo majhne (glej sodbo Sodišča prve stopnje z dne 12. junija 1997 v zadevi Tiercé Ladbroke proti Komisiji, T-504/93, Recueil, str. II-923, točka 52 in tam navedena sodna praksa).

- 58 Zaradi presoje zahteve po obrazložitvi v obravnavanem kontekstu je treba pojasniti, da se postopek nadzora državnih pomoči uvede zoper državo članico, ki je odgovorna za dodelitev pomoči, in da zadevne stranke v smislu člena 88(2) ES, med katerimi je upravičenec do pomoči, same ne morejo sodelovati v kontradiktorni razpravi s Komisijo, kakor je na voljo tej državi članici (glej sodbo Sodišča prve stopnje z dne 8. julija 2004 v zadevi Technische Glaswerke Ilmenau proti Komisiji, T-198/01, ZOdl., str. II-2717, točka 61 in tam navedena sodna praksa).
- 59 Ob upoštevanju navedenih načel je treba torej presojati, ali obrazložitev izpodbijane odločbe izpolnjuje zahteve iz člena 253 ES.
- 60 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da dejstva in ugotovitve, ki so bistvena za strukturo izpodbijane določbe in omogočajo razumevanje pogojev, v katerih je Komisija, potem ko je Sodišče prve stopnje odločbo iz leta 1997 razglasilo za nično, na novo uporabila merilo zasebnega tržnega vlagatelja, izhajajo iz izpodbijane odločbe (glej v tem smislu sodbo Sodišča prve stopnje z dne 15. septembra 1998 v zadevi European Night Services in drugi proti Komisiji, T-374/94, T-375/94, T-384/94 in T-388/94, Recueil, str. II-3141, točka 95).
- 61 Glede obrazložitve določitve minimalne stopnje je treba najprej napotiti na uvodne izjave od 24 do 29 izpodbijane odločbe, v katerih so opisani razlogi, ki temeljijo na posebnem položaju družbe Alitalia in utemeljujejo določitev minimalne stopnje na

30 %. Uvodna izjava 25 izpodbijane odločbe se pred navedbo za družbo značilnih tveganj začne tako:

„V tej zadevi in na podlagi razpoložljivih podatkov, še posebej dela [svetovalcev], Komisija meni, da je [minimalna stopnja] okoli 30 % zaradi višine zadevnega zneska in predvsem zaradi tveganosti posla. Ta najmanj 30-odstotna stopnja namreč vključuje možnost, da načrt ne bi potekal, kot je predvideno, in da bi bil dejanski donos naložbe [...] v končni fazi precej nižji. Stopnja mora sicer biti višja od stroškov kapitala, saj ti ne upoštevajo vseh tveganj, povezanih z družbo. Kljub izboljšavam po prilagoditvah načrta iz februarja in junija 1997, priglšenih Komisiji 26. junija 1997, je treba družbo Alitalia še vedno šteti za družbo zelo visokega posebnega tveganja.“

62 Komisija je v uvodnih izjavah 30 in 31 izpodbijane določbe obrazložila tudi primerjavo med minimalno stopnjo, ki jo je določila v obravnavani zadevi, in tisto, ki jo je določila v odločbi Iberia (glej točke od 109 do 111 v nadaljevanju).

63 Poleg tega izpodbijana odločba vsebuje tudi uradno obrazložitev upoštevanja zadnje različice načrta prestrukturiranja pri presoji minimalne stopnje.

64 Uvodna izjava 27 izpodbijane odločbe tako navaja:

„Zadnje spremembe načrta s strani italijanskih organov iz junija 1997, uradno priglšene Komisiji 26. junija 1997, niso take, da bi ogrozile izračun [minimalne stopnje]. Spremembe poleg odločitve italijanskih organov, da mora družba Alitalia nositi stroške predčasnega upokojevanja zaposlenih, vključujejo tudi pospešitev zmanjšanja stroškov družbe s hitrejšim prehodom zaposlenih iz družbe Alitalia v

družbo Alitalia Team, zmanjšanje skupnega zneska kapitalske injekcije z 2800 milijard ITL na 2750 milijard ITL ter odsvojitve deležev družbe Alitalia v madžarski družbi Malév in šestih italijanskih regionalnih letališčih. Čeprav nedvomno zmanjšujejo za posel značilna tveganja in povečujejo stopnjo donosnosti kapitalske injekcije, pa te spremembe vendarle niso zelo velike in imajo veliko manjši vpliv kot prejšnje spremembe načrta prestrukturiranja s strani italijanskih organov iz februarja 1997. Spremembe iz junija 1997 so imele namreč zelo majhen vpliv na glavne rezultate načrta in na pričakovane delničarske dividende. [...]"

- 65 Izpodbijana odločba v nadaljevanju vsebuje preglednico o navedenem vplivu. Izpodbijana odločba je torej tudi glede tega obrazložena.
- 66 Obrazložitev določitve notranje stopnje pa se nahaja v uvodnih izjavah od 19 do 23 izpodbijane odločbe, ki navajajo elemente, na katere se je Komisija oprla pri izračunu, še posebej pa v uvodni izjavi 20 glede stroškov plačilne nesposobnosti in v uvodni izjavi 22 glede končne vrednosti.
- 67 Sicer pa je treba poudariti, da je bila družba Alitalia zelo tesno vključena v postopek sprejemanja odločbe iz leta 1997, ki ga Sodišče prve stopnje ni razglasilo za ničnega (glej točke od 96 do 101 v nadaljevanju). Družba Alitalia je imela tako dostop do drugega in tretjega poročila svetovalcev Komisije, ki ju je priložila tožbi v tej zadevi.
- 68 Glede trditve družbe Alitalia, da bi lahko Komisija k izpodbijani odločbi priložila poročilo svojih svetovalcev z dne 1. junija 2001, ta ni upoštevna kot podpora utemeljevanju pomanjkanja obrazložitve v obravnavani zadevi. Kolikor se nanaša na kršitev pravice do obrambe, bo preučena v točkah od 164 do 177 v nadaljevanju.

- 69 Poleg tega je treba upoštevati, da je bila izpodbijana odločba sprejeta po odločbi iz leta 1997 in po sodbi Sodišča prve stopnje, ki je to razglasila za nično, to je zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I (glej v tem smislu sodbo Sodišča z dne 29. februarja 1996 v zadevi Belgija proti Komisiji, C-56/93, Recueil, str. I-723, točka 87). V zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I so opisani dejansko stanje spora (točke od 1 do 12), upravni postopek do sprejetja odločbe iz leta 1997 (točke do 13 do 35) in vsebina odločbe iz leta 1997 (točke od 36 do 48). Izpodbijana odločba je bila torej sprejeta v okviru, ki ga je tožeča stranka dobro poznala (glej v tem smislu sodbo Sodišča prve stopnje z dne 15. junija 2005 v zadevi Olsen proti Komisiji, T-17/02, ZOdl., str. II-2031, točka 97).
- 70 Zato je treba v zvezi z elementi, ki jih družba Alitalia navaja v prvem delu, to je določitev minimalne in notranje stopnje, in uporabo merila zasebnega tržnega vlagatelja, ugotoviti, da je obrazložitev izpodbijane odločbe zadostna.
- 71 V preostalem delu je treba, kolikor družba Alitalia izpodbija utemeljenost obrazložitve določitve minimalne in notranje stopnje, napatiti na točke od 178 do 370 v nadaljevanju.

2. Neobrazloženost pogojev iz odločbe iz leta 1997 v izpodbijani odločbi

a) Trditve strank

- 72 Družba Alitalia navaja, da izpodbijana odločba ne vsebuje obrazložitve pogojev za združljivost sporne kapitalske injekcije s skupnim trgom. Dodaja, da Komisija ne more trditi, da so razlogi iz leta 1997 še vedno aktualni v letu 2001, ker razlika med minimalno

in notranjo stopnjo ni bila večja od 10 %, saj je znašala samo 3,9 %. Izpodbijana odločba naj ne bi vsebovala nobene obrazložitve tega dejstva. Družba Alitalia pojasnjuje, da ne izpodbija pogojev, kot so bili določeni v odločbi iz leta 1997, ampak navaja, da Komisija ni mogla ponovno določiti enakih pogojev v izpodbijani odločbi, ne da bi to ustrezno obrazložila.

73 Komisija odgovarja, da se je odločila za obrazložitev s sklicevanjem, kot potrjujejo uvodne izjave od 1 do 36 izpodbijane odločbe. Poleg tega naj bi pogoji v resnici predstavljali zavezo italijanskih organov in naj jih ne bi bilo mogoče pripisovati Komisiji, tako da naj v tem smislu ne bi bila potrebna nobena obrazložitev. Komisija dodaja, da obrazložitev izpodbijane odločbe, čeprav vsebuje sklicevanja, družbi Alitalia ni preprečila razumevanja temelja izpodbijane odločbe.

b) Presoja Sodišča prve stopnje

74 Pogoji za združljivost sporne kapitalske injekcije s skupnim trgom iz odločbe iz leta 1997 so navedeni v uvodni izjavi 1 izpodbijane odločbe. Poleg tega Komisija v uvodni izjavi 36 izpodbijane odločbe glede obrazložitve izrecno napotuje „na uvodne izjave iz odločbe iz leta 1997“.

75 V zvezi s tem je treba poudariti, da je družba Alitalia pojasnila, da očitno ne izpodbija pogojev, kot so bili določeni v odločbi iz leta 1997, ampak navaja, da Komisija ni mogla ponovno določiti enakih pogojev v izpodbijani odločbi, ne da bi to ustrezno obrazložila.

- 76 Zato je treba ugotoviti, da se drugi del tega tožbenega razloga, ki ga družba Alitalia uveljavlja splošno, ne nanaša na obliko, ki je ta ne izpodbija, ampak na vsebino obrazložitve določitve enakih pogojev v izpodbijani odločbi, kot so bili tisti, določeni v odločbi iz leta 1997. Zato bo preučen v točkah od 399 do 418 v nadaljevanju. Natančnejša pojasnila bodo po potrebi prav tako navedena pri preučitvi vsakega od navedenih pogojev kot odgovor na natančno določene očitke družbe Alitalia glede obrazložitve zunaj tega tožbenega razloga.
- 77 Družba Alitalia torej v okviru tega splošnega tožbenega razloga ni dokazala pomanjkanja obrazložitve izpodbijane odločbe, tako da je treba ta tožbeni razlog v celoti zavrniti.

B – *Kršitev člena 233 ES*

- 78 Družba Alitalia se sklicuje na kršitev člena 233 ES v prvem delu prvega tožbenega razloga zaradi neuvedbe novega postopka presoje in tudi pri tretjem tožbenem razlogu. Treba ju je preučiti skupaj.

1. *Trditve strank*

- 79 Družba Alitalia trdi, da mora tožena institucija po ničnostni sodbi v skladu s členom 233 ES sprejeti potrebne ukrepe za odpravo učinka ugotovljenih nezakonitosti,

kar lahko pri aktu, ki je bil že izvršen, pomeni vrnitev tožeče stranke v položaj, v katerem je bila pred aktom.

80 Po mnenju družbe Alitalia iz ustaljene sodne prakse izhaja, da člen 233 ES instituciji nalaga, naj se uskladi z sodbo, s katero se razglasi ničnost tako, da upošteva izrek in obrazložitev sodbe, ter naj natančno preuči učinek sodbe, s katero se razglasi ničnost za predhodne faze postopka. Institucija lahko nadaljuje postopek od faze, v kateri se je zgodila nepravilnost, ki jo je sankcioniralo sodišče, samo če gre za oblikovno ali postopkovno nepravilnost. Institucija naj bi morala, če nima potrebnih dokazov za novo presojo obravnavanega primera, ponoviti postopek *ab initio*.

81 V obravnavani zadevi naj bi bile nepravilnosti, ki jih je Sodišče prve stopnje sankcioniralo v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I, bistvene, tako da bi morala Komisija uvesti nov postopek presoje.

82 Družba Alitalia v podporo tej trditvi najprej navaja, da je Sodišče prve stopnje kritiziralo vsebinsko presojo Komisije glede dveh bistvenih zadev, in sicer neupoštevanja stroškov plačilne nesposobnosti in zadnje različice načrta prestrukturiranja iz junija 1997.

83 Poleg tega bi bila morala Komisija po mnenju družbe Alitalia v vsakem primeru ponovno uvesti uradni postopek preiskave iz člena 88(2) ES, ker ni imela popolnih in nespornih podatkov iz preiskave, presoja združljivosti pomoči s skupnim trgom pa bi povzročila resne težave, ki niso bile odpravljene v predhodni fazi. Družba Alitalia še posebej meni, da bi bilo treba za določitev minimalne stopnje opraviti novo anketo med institucionalnimi vlagatelji. Potreba po pridobitvi novih elementov za analizo bi po

njenem mnenju pomenila tudi, da bi morala Komisija pridobiti novo tehnično izvedensko mnenje ter zagotoviti kontradiktorno razpravo z družbo Alitalia in italijanskimi organi.

84 Komisija naj bi člen 233 ES kršila tudi, s tem ko je očitno izkrivila vsebino zgoraj v točki 8 navedene sodbe Alitalia I, ki naj z izpodbijano odločbo ne bi bila spoštovana.

85 Tako naj bi bili v izpodbijani odločbi stroški plačilne nesposobnosti ocenjeni na 750 milijard ITL, medtem ko naj bi ti po zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia znašali 1140 milijard ITL. Teh 750 milijard ITL naj ne bilo predmet kontradiktorne razprave, odločba iz leta 1997 naj jih ne bi vsebovala in družba Alitalia naj jih ne bi sprejela.

86 Družba Alitalia glede zadnje različice načrta prestrukturiranja navaja, da bi bila morala Komisija zaradi spoštovanja zgoraj v točki 8 navedene sodbe Alitalia I ob ponovnem izračunu zaradi upoštevanja te različice načrta izhajati iz od takrat naprej neizpodbitne domneve, da načrt izboljšuje donosnost spornega posla in zmanjšuje tveganje. Družba Alitalia trdi, da bi bilo treba zato notranjo stopnjo zvišati, minimalno stopnjo pa znižati. Komisija torej po mnenju družbe Alitalia ni mogla priti do sklepa, da so imele zadnje spremembe samo „majhen vpliv“ na navedene elemente, in izračunov pustiti nespremenjenih.

87 Komisija naj, natančneje, ne bi ovrednotila vpliva zadnjih sprememb načrta prestrukturiranja na tveganje. Minimalna stopnja naj bi tako ostala nespremenjena. Poleg tega naj Komisija ne bi ponovila faz, po katerih je prišla do začetne določitve 30-

odstotne stopnje. Komisija naj ne bi spremenila presoje glede ujemanja položaja družb Alitalia in Iberia ter naj ne bi opravila nobenega novega posvetovanja.

88 Glede notranje stopnje družba Alitalia ugotavlja, da je 26,1-odstotna stopnja iz uvodne izjave 23 izpodbijane odločbe enaka stopnji, ki je bila pridobljena pri izračunu, ki ga je Komisija priložila dupliki iz zadeve T-296/97. Ta stopnja naj bi bila torej v izpodbijani odločbi preprosto „reciklirana“ in naj ne bi upoštevala vseh elementov iz zadnje različice načrta prestrukturiranja.

89 Sicer pa naj bi ugotovitve Sodišča prve stopnje o neobrazloženosti prenosa minimalne stopnje, uporabljene v odločbi Iberia, na družbo Alitalia v odločbi iz leta 1997 ogrozile sam temelj razlogovanja Komisije. Po mnenju družbe Alitalia Sodišče prve stopnje v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I odločbe iz leta 1997 ni sankcioniralo samo zaradi nezadostne obrazložitve. Kritiziralo naj bi samo primerjavo med družbama Alitalia in Iberia. Sodišče prve stopnje naj bi ugotovilo resnično nasprotje med odločitvijo Komisije, da pri družbi Alitalia uporabi minimalno stopnjo iz odločbe Iberia, ter presojo Komisije in njenih svetovalcev o tem, da načrt prestrukturiranja družbe Alitalia v razmerju do tovrstnega načrta družbe Iberia pomeni manjše tveganje. Sodišče prve stopnje naj bi zato presodilo, da določitev 30-odstotne minimalne stopnje za družbo Alitalia s sklicevanjem na tisto, ki je bila določena za družbo Iberia, ni bilo utemeljeno. Izpodbijana odločba naj bi bila torej implicitno v nasprotju z zgoraj v točki 8 navedeno sodbo Alitalia I, namesto da bi se z njo uskladila kot to zahteva člen 233 ES. Komisija naj bi z novo obrazložitvijo v podporo tej nesorazmerni minimalni stopnji ustvarila toliko novih utemeljitev, kot jih ni nikoli med upravnim postopkom, zato bi jo morale Sodišče prve stopnje zavrniti.

90 Komisija navaja, da očitki družbe Alitalia temeljijo na slabem razumevanju področja uporabe in učinkov zgoraj v točki 8 navedene sodbe Alitalia I ter obveznosti Komisije na podlagi člena 233 ES. Ničnost, ki jo je razglasilo Sodišče prve stopnje, naj bi zadevala izključno končno presojo Komisije in ne postopka presoje, ki je vodil v sprejetje odločbe

iz leta 1997. Nezakonitost odločbe iz leta 1997 naj se torej ne bi raztezala na pripravljalna dejanja, tako da je Komisija lahko in je celo morala postopek presoje nadaljevati prav tam, kjer je nastala nezakonitost, to je ob končnem sprejetju odločbe iz leta 1997.

- 91 Natančneje, Sodišče prve stopnje naj bi v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I sankcioniralo nepravilnosti glede obrazložitve, ni pa nasprotovalo mogoči primerljivosti položaja družb Alitalia in Iberia. Poleg tega naj bi odločitev, da se v izpodbijani odločbi uporabi 30-odstotno minimalno stopnjo, temeljila na posebnem položaju družbe Alitalia ter ni bila samo in izključno rezultat sklicevanja na primer družbe Iberia.
- 92 Iz uvodne izjave 20 izpodbijane odločbe naj bi izhajalo, da so bili stroški plačilne nesposobnosti vključeni v izračun notranje stopnje. Komisija opozarja na to, da je že preglednica, ki jo je bila izdelala v okviru zadeve T-296/97 in jo je družba Alitalia priložila tožbi v obravnavani zadevi, dokazovala vključitev teh stroškov v izračun notranje stopnje. Komisija pojasnjuje, da je verjela, da lahko o strinjanju družbe Alitalia z zneskom 750 milijard ITL sklepa iz tega, da ta temu v zadevi T-296/97 ni nasprotovala, sama pa ga je navajala v svojih pisanjih. Komisija ugotavlja, da to ni tako in trdi, da to dejstvo v obravnavani zadevi ni pomembno, saj ne utemeljuje razlogovanja v izpodbijani odločbi. Komisija tudi pojasnjuje, da so razlogi, ki so jo vodili v določitev zneska teh stroškov v višini 750 milijard ITL, navedeni v uvodni izjavi 20 izpodbijane odločbe ter da so bili predstavljeni v poročilih njenih svetovalcev z dne 21. februarja in 18. junija 1997, ki ju je družba Alitalia priložila tožbi.
- 93 Komisija trdi, da je glede na spremembe iz zadnje različice načrta prestrukturiranja ponovno preučila notranjo in minimalno stopnjo. Ugotavlja, da je bila notranja stopnja,

ki je v odločbi iz leta 1997 znašala 20 %, v izpodbijani odločbi znašala 26,1 %, po vključitvi stroškov plačilne nesposobnosti v njen izračun. Komisija naj bi v uvodnih izjavah od 19 do 23 izpodbijane odločbe pojasnila elemente, ki jih je upoštevala pri izračunu.

- 94 Komisija nadalje poudarja, da je določitev minimalne stopnje odvisna od subjektivnih elementov, kot je odnos vlagatelja do tveganja, tako da bi bilo vsako novo *a posteriori* posvetovanje izkrivljeno zaradi poznavanja razvoja sektorja nasploh in zadevnega podjetja posebej. Svetovalci Komisije naj bi kljub temu dejansko upoštevali spremembe iz zadnje različice načrta prestrukturiranja ter naj bi ocenili, da njihov gospodarski in finančni učinek ni tak, da bi spremenil minimalno stopnjo, ki je bila prvotno določena v višini 30 %.
- 95 Komisija opozarja še na to, da določitev minimalne stopnje, ki bi jo zahteval zasebni vlagatelj, predvideva domnevo in ne *a posteriori* ocene. Iz tega naj bi izhajalo, da rezultatov iz leta 1997 ni bilo mogoče upoštevati.
- 96 Kakor koli pa, Komisija trdi, da je mogoče kljub določeni vsebinski nepravilnosti ničnega akta novo odločbo opreti na predhodno opravljen postopek presoje, če je presojano dejansko stanje povsem enako kot tisto, ki je že bilo predmet presoje v začetni odločbi. V zvezi s tem trdi, da ne bi bilo realno, če bi leta 2001 izvedla novo anketo pri institucionalnih vlagateljih, da bi za nazaj ugotovila minimalno stopnjo, ki bi jo bili ocenili za primerno, če bi se glede na zadnje spremembe načrta prestrukturiranja o njej izjasnili leta 1997.

2. Presoja Sodišča prve stopnje

- 97 Institucija, ki je avtor akta, ki je razglašen kot ničn, mora na podlagi člena 233 ES sprejeti ukrepe za izvršitev sodbe, s katero se razglasi ničnost.
- 98 Institucije morajo zaradi uskladitve s sodbo, s katero se razglasi ničnost, in njene polne izvršitve spoštovati ne samo izrek sodbe, ampak tudi obrazložitev, ki je njena potrebna podpora v tem smislu, da je nujna za ugotovitev natančnega pomena tega, kar je bilo razsojeno v izreku. Prav ta obrazložitev namreč identificira določbo, ki se šteje za nezakonito, in razkrije natančne razloge za ugotovljeno nezakonitost v izreku, ki jo morajo zadevne institucije upoštevati pri nadomestitvi ničnega akta (sodba Sodišča z dne 26. aprila 1988 v zadevi Asteris in drugi proti Komisiji, 97/86, 99/86, 193/86 in 215/86, Recueil, str. 2181, točka 27).
- 99 Postopek nadomestitve takega akta se tako lahko ponovi prav v točki, v kateri je nastala nezakonitost (glej sodbo Sodišča z dne 3. oktobra 2000 v zadevi Industrie des poudres sphériques proti Svetu, C-458/98 P, Recueil, str. I-8147, točka 82 in tam navedena sodna praksa).
- 100 Po ustaljeni sodni praksi razglasitev ničnosti akta Skupnosti ne vpliva nujno na pripravljajna dejanja (sodba Sodišča z dne 12. novembra 1998 v zadevi Španija proti Komisiji, C-415/96, Recueil, str. I-6993, točka 32; glej v tem smislu tudi sodbo Sodišča z dne 13. novembra 1990 v zadevi Fedesa in drugi, C-331/88, Recueil, str. I-4023, točka 34). Razglasitev ničnosti akta, ki pomeni konec večfaznega upravnega postopka, ne povzroči nujno ničnosti celotnega postopka pred sprejetjem izpodbijanega akta,

neodvisno od obrazložitve, vsebine ali postopka ničnostne sodbe (glej sodbo Sodišča prve stopnje z dne 15. oktobra 1998 v zadevi *Industrie des poudres sphériques* proti Svetu, T-2/95, Recueil, str. II-3939, točka 91 in tam navedena sodna praksa).

- 101 Če se analiza Komisije kljub preiskovalnim dejanjem, ki omogočajo izčrpno analizo združljivosti pomoči, izkaže za nepopolno in tako povzroči nezakonitost odločbe, je mogoče postopek za nadomestitev te odločbe v tej točki nadaljevati in na novo analizirati preiskovalna dejanja (glej v tem smislu zgoraj v točki 100 navedeno sodbo Španija proti Komisiji, točka 34).
- 102 Prav ob upoštevanju teh načel iz sodne prakse pa je treba preveriti, ali je Komisija glede na izrek zgoraj v točki 8 navedene sodbe *Alitalia I*, ki vsebuje odločitev o razglasitvi ničnosti, v izpodbijani odločbi sprejela ukrepe za izvršitev sodbe, in v tem okviru preučiti, ali je obrazložitev navedene sodbe Komisiji nalagala ponovitev celotnega postopka *ab initio* ali ne.
- 103 V zvezi s tem je treba najprej poudariti, da glede na sodno prakso – v nasprotju s trditvami družbe *Alitalia* – možnost neponovitve celotnega postopka pred sprejetjem nekega akta, ki je bil sprejet zaradi nadomestitve drugega, ni pogojena s tem, da je bil zadnji razglašen za ničen zaradi postopkovnih napak (zgoraj v točki 100 navedena sodba *Industrie des poudres sphériques* proti Svetu, točka 91).
- 104 Sodišče prve stopnje je v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi *Alitalia I* jasno poudarilo, da „metode, ki jo je Komisija uporabila v odločbi [iz leta 1997], ni mogoče kritizirati“ (točka 99). Kljub temu pa je Sodišče prve stopnje odločbo iz leta 1997 razglasilo za nično zaradi „pomanjkanja obrazložitve, kolikor je za naložbo družbe *IRI* uporabila enako minimalno stopnjo, kot je bila tista iz odločbe *Iberia*“ (točka 137). Poleg tega je odločbo iz leta 1997 razglasilo za nično tudi zato, ker je Komisija storila dve očitni napaki pri presoji, ko je sklenila, prvič, da „je treba na podlagi razlogov iz odločbe iz leta 1997 stroške plačilne nesposobnosti v zvezi s posojili družbe *Cofiri* [ki je družba iz

skupine IRI] izključiti iz izračuna notranje stopnje“ (točka 150), in drugič, da „spremembe načrta prestrukturiranja iz leta 1997, ki so še dodatno zmanjšale tveganost tega načrta in izboljšale donosnost družbe, ne vplivajo na izračun minimalne in notranje stopnje ter zato tudi ne na presojo vprašanja, ali naložba družbe IRI ustreza merilu zasebnega vlagatelja“ (točka 169).

105 Treba je preučiti razloge, ki so Sodišče prve stopnje vodili v sklepe iz sodbe Alitalia I.

106 Prvič, glede neobrazloženosti določitve minimalne stopnje je treba ugotoviti, da je Sodišče prve stopnje pred presojo tega tožbenega razloga tožeče stranke presodilo in zavrnilo očitke tožeče stranke v zvezi z elementi, na katere so se Komisija in njeni svetovalci oprli pri določitvi minimalne stopnje. Natančneje, Sodišče prve stopnje je poudarilo, da „nič, kar navaja tožeča stranka, ne more postaviti pod vprašaj tega, da strokovnjaki, s katerimi so se posvetovali [svetovalci Komisije], niso imeli potrebnih podatkov za oceno minimalne stopnje v obravnavani zadevi“ (točka 121).

107 Sodišče prve stopnje je pri presoji neobrazloženosti, potem ko je spomnilo na ugotovitve, zaradi katerih je Komisija v odločbi Iberia določila minimalno stopnjo na ravni 30 % (točka 128), poudarilo, da je tožeča stranka med upravnim postopkom ves čas trdila, da njen položaj ni primerljiv s položajem družbe Iberia, pri tem pa je še posebej vztrajala pri tem, da v njenem primeru ni bilo negotovosti, ki je bila značilna za zadevo Iberia (točka 131). Kljub temu pa je Sodišče prve stopnje ugotovilo, da „Komisija v odločbi [iz leta 1997] ni pojasnila, zakaj je menila, da je treba za naložbo družbe IRI uporabiti enako 30-odstotno minimalno stopnjo, ki jo je uporabila v odločbi Iberia, čeprav bi bilo na podlagi ugotovitev iz odločbe [iz leta 1997] mogoče med drugim sklepati, da več dejavnikov tveganja, ki so Komisijo v odločbi Iberia vodili v določitev

minimalne stopnje na tej ravni, ki je „zelo visoka in precej višja od stopenj, ugotovljenih na trgu“, v primeru družbe Alitalia ni bilo ali so bili zastopani v manjši meri“ (točka 136). Sodišče prve stopnje je iz tega sklenilo, da odločba iz leta 1997 ni bila obrazložena.

- 108 Iz preučitve tega prvega razloga za razglasitev ničnosti izhaja, da ne posega v postopek presoje, ki je vodil v določitev 30-odstotne minimalne stopnje. V nasprotju s tem, kar trdi družba Alitalia, Sodišče prve stopnje ni presodilo, da minimalna stopnja ne more biti 30-odstotna, niti ni zavrnilo vsakršne primerjave med družbama Iberia in Alitalia. Iz tega sledi, da prvi razlog, zaradi katerega je Sodišče prve stopnje odločbo iz leta 1997 razglasilo za nično, ni ovira za presojo akta na podlagi razpoložljivih elementov za njeno bolj utemeljeno obrazložitev.
- 109 Komisija pa v izpodbijani odločbi, potem ko v uvodnih izjavah od 25 do 29 obsežno opiše razloge, ki temeljijo na posebnem položaju družbe Alitalia in utemeljujejo določitev 30-odstotne minimalne stopnje, in v uvodni izjavi 30 ugotavlja, da je ta stopnja enaka tisti, ki jo je Komisija določila v odločbi Iberia, pojasnjuje, zakaj „meni, da je tveganje zaradi kapitalske injekcije družbi Alitalia iz julija 1997 vsaj tako veliko, kot je tisto, ki je nastalo s kapitalsko injekcijo družbi Iberia iz januarja 1996“. Komisija opravi primerjavo v uvodni izjavi 31 izpodbijane odločbe.
- 110 Komisija v zvezi s socialnim položajem obeh družb, na kateri se sklicuje Sodišče prve stopnje v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I, pojasnjuje, da se ta „s stališča vlagatelja lahko zdi zelo podoben“. Poudarja, da „bi ta gotovo opazil, da so se socialni partnerji v obeh primerih zavezali, da bodo v določeni meri sprejeli izboljšave produktivnosti in zmanjšanje stroškov proizvodnje iz načrta, še posebej pa bi upošteval socialne spore, ki so bili značilni za obe letalski družbi v letih pred kapitalsko injekcijo,

ter izzive pred obema družbama glede spremembe njune kulture javnih družb z dolgotrajnim monopolom in prilagoditve te novim tržnim razmeram“ (uvodna izjava 31 izpodbijane odločbe).

- 111 Dalje, glede realnosti načrta prestrukturiranja družbe Alitalia v primerjavi z negotovostjo, ki naj bi bila značilna za rekapitalizacijo družbe Iberia, kar je kot razliko ugotovilo tudi Sodišče prve stopnje v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I, Komisija prav tako v uvodni izjavi 31 izpodbijane odločbe pojasnjuje, da „bi s stališča vlagatelja dvojna negotovost, ki ji je izpostavljena družba Alitalia glede pogojev svojega razvoja na letališču Malpensa, kar je bistveni del načrta, in glede učinkov liberalizacije italijanskega notranjega trga civilnega letalstva, več kot odtehtala dejavnike tveganja, ki so bili značilni za družbo Iberia“. V zvezi s tem opozarja na to, da „je bil španski notranji trg civilnega letalstva liberaliziran več let pred italijanskim notranjim trgom in da je bilo že leta 1996 mogoče izmeriti učinke te liberalizacije za družbo Iberia, medtem ko je bilo učinek odprtja italijanskega notranjega trga za družbo Alitalia leta 1997 še vedno zelo težko določiti“. Komisija dodaja, da „ima družba Iberia privilegiran položaj na trgu letov med Evropo in Latinsko Ameriko, družba Alitalia pa nima take primerjalne prednosti“.
- 112 Glede na navedene ugotovitve je treba skleniti, da je Komisija spoštovala člen 233 ES, ker je v tem smislu obrazložila izpodbijano odločbo.
- 113 Drugič, glede obeh očitnih napak pri presoji je Sodišče prve stopnje v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I najprej ugotovilo, „da Komisija v odločbi [iz leta 1997] trdi, da je za izračun notranje stopnje izločila stroške plačilne nesposobnosti“ (točka 142). V nadaljevanju je navedlo razloge, ki so Komisijo privedli do te izločitve (točka 144), jih zavrnilo in dodalo, da se razlogovanje Komisije glede stroškov plačilne nesposobnosti vrti v krogu (točke od 146 do 149). Sodišče je iz tega sklenilo, da „je Komisija, s tem ko je na podlagi obrazložitve iz odločbe [iz leta 1997] sklepala, da je treba stroške plačilne nesposobnosti v zvezi s posojili družbe Cofiri izločiti iz izračuna notranje stopnje, storila očitno napako pri presoji“ (točka 150). Sodišče prve stopnje je nato zavrnilo

trditev tožeče stranke glede domnevno napačnega izračuna notranje stopnje zaradi tega, ker naj bi jo Komisija prisilila v kritje stroškov predčasne upokojitve 700 zaposlenih (točke od 152 do 156).

- 114 Ugotoviti je treba, da je Sodišče prve stopnje, ne da bi ogrozilo postopek presoje ali pravilnost temeljnih podatkov, ki so bili med njim zbrani, še posebej glede stroškov plačilne nesposobnosti, v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I sankcioniralo neupoštevanje teh stroškov plačilne nesposobnosti pri izračunu notranje stopnje.
- 115 To napako pri izbiri in končni obravnavi razpoložljivih podatkov je bilo mogoče popraviti z vključitvijo teh stroškov v izračun notranje stopnje. Zato je Komisija v uvodni izjavi 20 izpodbijane odločbe upravičeno navedla, da je treba to vključitev izvesti v obravnavani zadevi.
- 116 Komisija ocenjuje celotne stroške plačilne nesposobnosti na 750 milijard ITL, za ta znesek pa družba Alitalia ni mogla trditi, da ga je odkrila v izpodbijani odločbi, ne da bi imela možnost o njem razpravljati. Svetovalci Komisije so namreč od poročila z dne 21. februarja 1997 (ki ga je družba Alitalia priložila tožbi in ga je Sodišče prve stopnje štelo za sestavni del obrazložitve odločbe iz leta 1997) v zaključku analize o stroških plačilne nesposobnosti trdili, da njihov znesek ne more biti višji od 750 milijard ITL, in ne 1140 milijard ITL, kar je trdila družba Alitalia.
- 117 V zvezi s tem je treba ugotoviti – kot sicer priznava tudi družba Alitalia –, da se Sodišče prve stopnje v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I ni opredelilo do upoštevnosti zneska 750 milijard ITL. Vendar pa tudi ni potrdilo zneska 1140 milijard ITL, ki ga navaja družba Alitalia v podporo svoji prvi tožbi (točka 138). Iz zgoraj v točki 8

navedene sodbe Alitalia I torej ni mogoče sklepati, da bi bila morala Komisija zaradi uskladitve z njeno obrazložitvijo upoštevati tak ali drugačen znesek stroškov plačilne nesposobnosti.

- 118 Sicer pa je bila trditev iz uvodne izjave 20 izpodbijane odločbe, da naj bi se družba Alitalia strinjala z zneskom 750 milijard ITL, iz izpodbijane odločbe črtana s popravkom (glej zgoraj navedeno točko 22).
- 119 Poleg tega je treba ugotoviti, da je Sodišče prve stopnje v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I (točka 150), sklenilo, da gre za očitno napako pri presoji „na podlagi razlogov iz izpodbijane odločbe [iz leta 1997]“. Z drugimi besedami, Sodišče prve stopnje ni izključilo, da bi se lahko Komisija sklicevala na bolj upoštevne razloge.
- 120 Sodišče prve stopnje je tudi spomnilo, da „v primeru postopka z ničnostno tožbo ni [njegova] stvar [...], da ponovno oceni notranjo stopnjo naložbe in presodi, ali bi, če bi bili stroški plačilne nesposobnosti vključeni v izračun, še vedno bila nižja od minimalne stopnje“ (točka 151). Sodišče prve stopnje torej ni izključilo niti tega, da notranja stopnja ostane nižja od minimalne stopnje.
- 121 Glede na navedene ugotovitve je torej Komisija, s tem ko je brez ponovitve postopka presoje *ab initio* stroške plačilne nesposobnosti vključila v izračun notranje stopnje, z izpodbijano odločbo ravnala skladno s členom 233 ES.
- 122 Nazadnje, glede upoštevanja zadnjih sprememb načrta prestrukturiranja iz junija 1997 je Sodišče prve stopnje v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I najprej preučilo časovno zaporedje dogodkov (točke od 158 do 161). Nato je navedlo trditve Komisije, da zadnje spremembe načrta prestrukturiranja ne morejo imeti odločilnega vpliva (točka 163). Navedene trditve je zavrnilo, in sicer zato, ker so se nanašale na dogodke, ki so se zgodili pred sprejetjem odločbe [iz leta 1997] (točka 164). Nazadnje je Sodišče prve

stopnje še navedlo, da – kot je bila to opisala Komisija – je bila minimalna stopnja neposredno sorazmerna s tveganostjo naložbe in da je notranja stopnja po mnenju Komisije izražala temeljno donosnost posla. Vendar pa je Sodišče prve stopnje dodalo, da „je Komisija v odločbi [iz leta 1997] sama ugotovila, da so zadnje spremembe načrta prestrukturiranja iz junija 1997 še zmanjšale tveganost načrta prestrukturiranja in še povečale donosnost kapitalske injekcije“. Poudarilo je, da „se je torej izkazalo, da so te zadnje spremembe povečale notranjo stopnjo (večja donosnost) in zmanjšale minimalno stopnjo (manjše tveganje)“ (točka 167). V teh okoliščinah je Sodišče prve stopnje presodilo, da bi bila morala Komisija na podlagi zadnje različice načrta prestrukturiranja ponovno oceniti minimalno in notranjo stopnjo, da bi lahko pravilno presodila, ali je naložba družbe IRI zadostila merilu zasebnega vlagatelja (točka 168). Sodišče je na podlagi tega sklenilo, da „je Komisija, s tem ko je ocenila, da spremembe načrta prestrukturiranja iz junija 1997, ki so kot take še zmanjšale tveganost tega načrta in izboljšale donosnost družbe, niso vplivale na izračun minimalne in notranje stopnje ter tako na presojo vprašanja, ali je naložba družbe IRI zadostila merilu zasebnega vlagatelja, storila očitno napako v presoji“ (točka 169).

- 123 Iz navedenega izhaja, da je bila napaka pri presoji, ki jo je ugotovilo Sodišče prve stopnje, storjena v končni fazi sprejemanja odločbe, po zadnjih izboljšavah načrta prestrukturiranja. Sodišče prve stopnje ni podvomilo v postopek presoje, še posebej glede zbiranja in seznanitve s podatki v zvezi z zadnjimi izboljšavami. Prav tako se ni izjasnilo o minimalni stopnji niti o notranji stopnji, ki sta bili izračunani v predhodnih poročilih svetovalcev Komisije. Sodišče prve stopnje v nasprotju s tem, kar trdi družba Alitalia, ni nakazalo, kakšni naj bi bili ti stopnji. Nasprotno, navedlo je, da ni stvar Sodišča prve stopnje, da v postopku z ničnostno tožbo „ponovno oceni minimalno in notranjo stopnjo naložbe in se izjasni o vprašanju, ali bi se zasebni vlagatelj odločil za naložbo, ki jo je nameravala izvesti družba IRI ob sprejetju odločbe [iz leta 1997]“ (točka 170).

- 124 Obveznost Komisije iz zgoraj v točki 8 navedene sodbe Alitalia I se je torej nanašala na upoštevanje zadnje različice načrta prestrukturiranja pri izračunu minimalne in notranje stopnje. Treba je torej preveriti, ali jo je Komisija spoštovala.
- 125 Glede določitve minimalne stopnje iz uvodne izjave 27 izpodbijane odločbe izhaja, da je Komisija upoštevala spremembe načrta v zvezi s kritjem stroškov programa predčasnega upokojevanja s strani družbe Alitalia, pospešitvijo zmanjšanja stroškov dela s hitrejšim preходом osebja družbe Alitalia k družbi Alitalia Team, z nižanjem kapitalске injekcije z 2800 na 2750 milijard ITL ter odsvojitvijo deležev družbe Alitalia v madžarski družbi Malév in v šestih italijanskih regionalnih letališčih.
- 126 Komisija je v uvodni izjavi 27 izpodbijane odločbe vpliv teh sprememb tudi ovrednotila.
- 127 V uvodnih izjavah od 25 do 28 izpodbijane odločbe pa je Komisija navedla več okoliščin, zaradi katerih se je po njenem mnenju tveganost posla povečala in ki so torej izničile učinke zadevnih sprememb.
- 128 Glede določitev notranje stopnje se iz navedb družbe Alitalia lahko razume, da naj bi bila 26,1-odstotna stopnja iz uvodne izjave 23 izpodbijane odločbe samo ponovitev stopnje, ki jo je Komisija že predhodno določila. Komisija naj te stopnje torej po pregledu zadnje različice načrta prestrukturiranja ne bi ponovno ocenila, kot naj bi to od nje zahtevala zgoraj v točki 8 navedena sodba Alitalia I.

- 129 Ugotoviti pa je treba, da je Komisija notranjo stopnjo v odločbi iz leta 1997 (točka VII, osma alinea) odstotek določila v višini približno 20 %. 26,1-odstotna stopnja torej ni ponovitev stopnje iz prvega postopka, ki se je končal z zgoraj v točki 8 navedeno sodbo Alitalia I.
- 130 Iz zgoraj v točki 8 navedene sodbe Alitalia I izhaja, da je Komisija v dupliki navajala, da „je ta stopnja, ki je bila ponovno izračunana na podlagi zadnje različice načrta, znašala največ 26,1 %, celo vključno s stroški plačilne nesposobnosti“ (točka 163). Navedeni vlogi je priložila preglednico. Sodišče prve stopnje tega odstotka ni upoštevalo samo zato, ker „je Sodišče prve stopnje zaradi presoje zakonitosti izpodbijane odločbe upoštevalo samo elemente, s katerimi je Komisija razpolagala ob sprejetju izpodbijane odločbe“, in ker „ni bilo mogoče upoštevati nobene trditve Komisije, ki se nanaša na dogodke, ki so se zgodili po sprejetju odločbe [iz leta 1997]“ (točka 164).
- 131 Iz navedenega izhaja, da je bila Komisija ob vložitvi duplike v zadevi T-296/97 že ponovno izračunala to stopnjo na podlagi zadnje različice načrta in jo ovrednotila na 26,1 %, Sodišče prve stopnje pa je brez presoje zavrglo možnost, da to upošteva, ker te stopnje ni bilo v odločbi iz leta 1997. Iz zgoraj v točki 8 navedene sodbe Alitalia I ni mogoče sklepati, da ta 26,1-odstotna stopnja ni upoštevala zadnje različice načrta prestrukturiranja.
- 132 Nič ni torej Komisiji preprečevalo, da se v zvezi s tem sklicuje na preglednico, ki jo je bila izdelala v predhodnem postopku, to je v zadevi T-296/97, družba Alitalia pa jo je priložila tožbi v obravnavani zadevi. Komisija pa je kljub temu ocenila za smiselno, da se posvetuje s svetovalci, ki jih je najela že pred sprejetjem odločbe iz leta 1997, in jih med drugim zaprosi, naj „izračunajo stopnjo notranje donosnosti kapitalске injekcije oziroma ustrezno minimalno stopnjo, ki upoštevata obrazložitev [zgoraj v točki 8 navedene] sodbe [Alitalia I]“ (uvodna izjava 10 izpodbijane odločbe).

- 133 Svetovalci Komisije so v poročilu z dne 1. junija 2001, ki je priloženo odgovoru na tožbo, pojasnili, da je denarni tok iz priloge k dupliki v zvezi z zadevo T-296/97 ustrezal tistemu, ki ga je družba Alitalia navedla v zadnji različici načrta iz junija 1997, razen končne vrednosti družbe ob koncu leta 2000, in sicer iz razlogov, povezanih z rastjo družbe po tem letu in različno vrednostjo, pripisano „normaliziranemu“ denarnemu toku iz leta 2000. Sicer pa je bil negativni denarni tok zaradi vpisa povečanja kapitala, predvidenega za junij 1997 (1000 milijard ITL), marec 1998 (500 milijard ITL) in marec 1999 (250 milijard ITL), diskontiran z uporabo donosa netvegane naložbe (risk free rate). Poleg tega sta bila predvidena dva scenarija glede višine deleža družbe IRI, in sicer 79- ali 86-odstotni.
- 134 Komisija v uvodnih izjavah od 19 do 23 izpodbijane odločbe pojasnjuje tudi, kako je pod predvidenimi predpostavkami prišla do 25,2- oziroma 26,1-odstotne notranje stopnje. V uvodni izjavi 22 tako pojasnjuje način določitve vrednosti družbe Alitalia ob koncu leta 2000.
- 135 Iz tega sledi, da niti svetovalci Komisije niti ona sama niso samo ponovili predhodnih izračunov.
- 136 Sicer pa iz poročila svetovalcev Komisije z dne 1. junija 2001 izhaja tudi, da so upoštevali zmanjšano povečanje kapitala, prodajo drugih deležev, pospešitev prestrukturiranja družbe Alitalia in to, da družba Alitalia krije stroške predčasnega upokojevanja. Učinke teh novih okoliščin za temeljne ekonomske podatke iz načrta so tudi ovrednotili.
- 137 Komisija poleg tega ni mogla upoštevati elementov, s katerimi ni razpolagala ob sprejetju odločbe iz leta 1997 (glej v tem smislu sodbo Sodišča z dne 16. maja 2002 v

zadevi Francija proti Komisiji, C-482/99, Recueil, str. I-4397, točka 71). Obdobja izvajanja načrta med odločbo iz leta 1997 in izpodbijano odločbo ji torej ni bilo treba upoštevati.

138 Skleniti je torej treba, da je Komisija glede zadnjega razloga za razglasitev ničnosti odločbe iz leta 1997 z zgoraj v točki 8 navedeno sodbo Alitalia I prav tako spoštovala člen 233 ES.

139 Komisija je lahko, glede na sodno prakso, navedeno zgoraj v točkah od 98 do 101 in 137, in to, da je dejansko stanje enako kot tisto iz odločbe iz leta 1997, Sodišče prve stopnje pa ni sankcioniralo postopka presoje, ta postopek ponovila od faze, v kateri je Sodišče prve stopnje ugotovilo neobrazloženost in napake pri presoji. Za spoštovanje člena 233 ES ter izreka in obrazložitve zgoraj v točki 8 navedene sodbe Alitalia I je zadostovalo, da obrazloži odločitev za enako minimalno stopnjo kot v odločbi Iberia za vključitev stroškov plačilne nesposobnosti v izračun notranje stopnje ter upoštevanje zadnje različice načrta prestrukturiranja pri izračunu minimalne in notranje stopnje.

140 Nobena od trditev družbe Alitalia ne izpodbije tega sklepa.

141 Kar zadeva namreč, najprej, trditev, da bi morala Komisija ponovno uvesti uradni postopek preiskave, ker ni imela popolnih in nespornih podatkov, je treba poudariti, da je Komisija uradni postopek preiskave iz člena 88(2) ES uvedla 9. oktobra 1996 in da se je ta postopek končal z odločbo iz leta 1997.

142 Glede na to, da je Sodišče prve stopnje odločbo iz leta 1997 razglasilo za nično, je bilo mogoče postopek za nadomestitev tega akta ponoviti prav od tam, kjer je bila ugotovljena nezakonitost. Komisiji zaradi razglasitve ničnosti odločbe iz leta 1997 s

strani Sodišča prve stopnje ni bilo treba ponoviti postopka do točke, kjer je nastala sankcionirana nezakonnost (glej zgoraj navedeno točko 99). V obravnavani zadevi pa nezakonnosti, ki jih je sankcioniralo Sodišče prve stopnje, niso take, da bi bilo treba uvesti postopek.

¹⁴³ Nadalje, glede domnevne nujne potrebe po tem, da se po spremembah načrta prestrukturiranja z dne 26. junija 1997 objavi obvestilo v Uradnem listu ter da se ponovno uvede uradni postopek preiskave zaradi ponovnega posvetovanja s finančnimi vlagatelji in strokovnjaki, je treba ugotoviti, da nobena določba Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena [88 ES] (UL L 83, str. 1) ne predvideva ponovne uvedbe postopka, če se med uradnim postopkom presoje spremeni prvotni ukrep, čeprav so take spremembe predvidene v členu 7(2) in (3) Uredbe št. 659/1999.

¹⁴⁴ Poleg tega iz zgoraj v točki 8 navedene sodbe Alitalia I, še posebej iz točk 123, 133, 143 in od 163 do 167, izhaja, da je Sodišče prve stopnje očitalo Komisiji, da ni obrazložila ali upoštevala elementov, s katerimi je razpolagala in jih je torej poznala. Glede na to, da je razpolagala z elementi, potrebnimi za novo analizo, ki jo je zahtevalo Sodišče prve stopnje, še posebej z zadnjimi izboljšavami načrta za prestrukturiranje iz junija 1997 (točka 167), Komisiji ni bilo treba ponovno uvesti preiskave v zadevi niti je dopolniti z novim posvetovanjem z vlagatelji in s strokovnjaki oziroma novim tehničnim izvedenskim mnenjem.

¹⁴⁵ V zvezi s tem in v nasprotju s tem, kar navaja družba Alitalia, iz dokumenta, ki ga je na zahtevo Sodišča prve stopnje predložila Komisija in opredeljuje naloge njenih svetovalcev po razglasitvi ničnosti odločbe iz leta 1997, izhaja, da jim Komisija ni naložila zbiranja novih podatkov, ampak dopolnitev in posodobitev predhodnega poročila s tem, da se v izračun notranje stopnje vključijo stroški plačilne nesposobnosti in da se upošteva morebitne učinke spremembe načrta prestrukturiranja iz zadnje

različice iz junija 1997 za izračun notranje in minimalne stopnje. V opisu nalog svetovalcev Komisije je navedeno tudi, da so ti že opravili večino dela, ko so prispevali k pripravi duplike, ki jo je Komisija predložila 13. julija 1999 v zadevi T-296/97.

- 146 Sicer pa bi bilo v vsakem primeru v nasprotju s sodno prakso, če bi morala Komisija ponovno uvesti postopek zaradi preučitve zadev, ki so se zgodile po sprejetju odločbe iz leta 1997. Za preučitev, ali je država ravnala kot poučen tržni vlagatelj ali ne, se je namreč zaradi ocene ekonomske logike ravnanja države treba postaviti v kontekst obdobja, v katerem so bili sprejeti ukrepi finančne pomoči, vzdržati pa se je torej treba vsakršne presoje kasnejšega položaja (glej zgoraj navedeno točko 137).
- 147 Iz navedenega sledi, da prvi del prvega tožbenega razloga, ki zadeva postopkovne napake, in tretji tožbeni razlog, ki zadeva neskladje izpodbijane odločbe z zgoraj v točki 8 navedeno sodbo Alitalia I, nista utemeljena.

C – Kršitve obveznosti sprejetja odločbe v dveh mesecih, kot to določa člen 4(5)Uredbe št. 659/1999

1. Trditve strank

- 148 Družba Alitalia v drugem delu prvega tožbenega razloga navaja, da je imela Komisija po razglasitvi ničnosti zgoraj v točki 8 navedene sodbe Alitalia I po členu 4(5) Uredbe št. 659/1999 dva meseca časa, da sprejme odločbo. Komisija pa naj bi to obveznost kršila.

- 149 Družba Alitalia dodaja, da naj bi bilo, če bi instituciji dovolili prosto izbiro roka za izvršitev sodbe, s katero je bila odločba s področja državnih pomoči razglašena za nično, kršeno načelo pravne varnosti. To naj bi bilo še toliko bolj res, ker Komisija ni izkoristila pravice do pritožbe na Sodišče zoper zgoraj v točki 8 navedeno sodbo Alitalia I in tako je ta sodba postala pravnomočna, družba Alitalia pa je lahko upravičeno menila, da je bila njen položaj dokončno pojasnjen.
- 150 Nedejavnost Komisije med vročitvijo zgoraj v točki 8 navedene sodbe Alitalia I in sprejetjem izpodbijane odločbe naj bi po členu 4(6) Uredbe št. 659/1999 pomenila tudi implicitno združljivost sporne pomoči.
- 151 Družba Alitalia v repliki dodaja, da naj bi, tudi če Komisiji ne bi bilo treba ponovno uvesti uradnega postopka preiskave spornega posla in bi se torej uporabljal člen 7(6) Uredbe št. 659/1999, postopek nasploh trajal vsekakor predolgo. Komisija naj bi bila namreč v obravnavani zadevi potrebovala skoraj devetnajst mesecev od priglasitve pomoči, da je sprejela dokončno odločbo. Tudi med razglasitvijo zgoraj v točki 8 navedene sodbe Alitalia I in sprejetjem izpodbijane odločbe naj bi preteklo nekaj več kot sedem mesecev. Tak rok naj ne bi bil razumen, saj naj bi se Komisija omejila na ponovno oceno rezultatov postopka presoje, v prvih štirih mesecih pa naj ne bi bila dejavna.
- 152 Za Komisijo premisa, na kateri temelji drugi del prvega tožbenega razloga, ni pravilna. Zgoraj v točki 8 navedena sodba Alitalia I naj ne bi vrnila postopka v predhodno fazo, ampak na konec uradnega postopka preiskave. Iz tega naj bi sledilo, da Komisiji ni bilo treba spoštovati dvomesečnega prekluzivnega roka iz člena 4(5) Uredbe št. 659/1999, ampak osemnajstmesečni instruksijski rok iz člena 7(6). V obravnavani zadevi naj bi bil tako rok nekaj več kot šestnajstih mesecev, ki je bil potreben za sprejetje izpodbijane odločbe, krajši od slednjega.

- 153 Poleg tega naj bi sodna praksa instituciji, katere akt je bil razglašen kot ničn, priznavala razumen rok za izvršitev sodbe, s katero se razglasi ničnost. O roku, ki ga je imela Komisija na voljo v obravnavani zadevi, naj torej ne bi bilo mogoče samodejno sklepati na podlagi člena 7(6) Uredbe št. 659/1999. Nasprotno, treba naj bi bilo upoštevati značaj in pomen ukrepov, ki so potrebni za sprejetje nove odločbe.
- 154 Po mnenju Komisije je trditev, ki jo družba Alitalia navaja v repliki glede pretoka „razumnega roka“, nov tožbeni razlog. Glede na to, da je bil uveljavljen prepozno, naj ne bi bil dopusten, poleg tega pa tudi naj ne bi bil utemeljen.

2. Presoja Sodišča prve stopnje

- 155 Obveznost institucije Skupnosti, da izvrši sodbo, s katero se razglasi ničnost, ki jo je izdalo sodišče Skupnosti, izhaja iz člena 233 ES. Sodišče je potrdilo, da ta izvršitev zahteva sprejetje določenih upravnih ukrepov in da je navadno ni mogoče opraviti takoj ter da ima institucija razumen rok, da se uskladi s sodbo, s katero je bila njena odločba razglašena za nično. Odgovor na vprašanje, ali je bil rok razumen ali ne, je odvisen od narave ukrepov, ki jih je treba sprejeti, in od okoliščin zadeve (glej sodbo Sodišča prve stopnje z dne 19. marca 1997 v zadevi Oliveira proti Komisiji, T-73/95, Recueil, str. II-381, točka 41 in tam navedena sodna praksa).
- 156 V obravnavani zadevi je med razglasitvijo zgoraj v točki 8 navedene sodbe Alitalia I in sprejetjem izpodbijane odločbe preteklo nekaj več kot sedem mesecev. Tega roka pa ni mogoče šteti za predolgega za praktično ukrepanje na podlagi zgoraj v točki 8 navedene

sodbe Alitalia I, še posebej za novo uporabo merila zasebnega tržnega vlagatelja na podlagi razpoložljivih podatkov, kar predvideva poglobljeno finančno analizo.

157 Sicer pa člen 88 ES za nadzor nad novimi pomočmi, ki jih države načrtujejo dodeliti, razlikuje med fazo predhodne preučitve in uradnim postopkom preiskave. Namen faze predhodne preučitve iz člena 88(3) ES je samo v tem, da se da Komisiji na voljo rok za premislek in preiskavo, ki ji zadošča za pridobitev prvega mnenja o načrtih, ki so ji bili priglašeni, tako da lahko sklene, ali da niso pomoči, ali da so združljivi s skupnim trgom, ali da dvomi glede načrta zahtevajo poglobljen postopek presoje (sodbi Sodišča z dne 11. decembra 1973 v zadevi Lorenz, 120/73, Recueil, str. 1471, točka 3, in z dne 3. maja 2001 v zadevi Portugalska proti Komisiji, C-204/97, Recueil, str. I-3175, točka 34). Glede na interes zadevne države članice za hitro rešitev je običajno nujna in zato omejena z dvomesečnim prekluzivnim rokom od prejema popolne priglasitve s strani Komisije (zgoraj navedena sodba Lorenz, točka 4, in sodba Sodišča z dne 28. januarja 2003 v zadevi Nemčija proti Komisiji, C-334/99, Recueil, str. I-1139, točki 49 in 50).

158 Uradni postopek iz prvega pododstavka člena 88(2) ES je nujen, če se Komisija med predhodnim postopkom ne more prepričati o tem, da načrt ni pomoč, ali če bi bil pomoč, da je združljiv s skupnim trgom. Njegov namen je torej omogočiti, da se Komisija popolnoma seznaní z vsemi dejstvi zadeve tako, da si priskrbi, kot je treba, vsa potrebna mnenja, preden izda svojo končno odločbo, in da zavaruje pravice strank, ki so lahko potencialno zainteresirane, tako da jim omogoči, da predstavijo svoja stališča (sodba Sodišča prve stopnje z dne 15. junija 2005 v zadevi Regione autonoma della Sardegna proti Komisiji, T-171/02, Recueil, str. II-2123, točka 32).

- 159 Sodišče prve stopnje je v obravnavani zadevi presodilo, da Komisiji po razglasitvi ničnosti odločbe iz leta 1997 ni bilo treba ponoviti celotnega postopka *ab initio* do točke, kjer je nastala sankcionirana nezakonitost, to je v končni fazi uradnega postopka preiskave (glej zgoraj navedene točke od 97 do 144).
- 160 Za uradni postopek preiskave od začetka veljavnosti Uredbe št. 659/1999, to je od 16. aprila 1999, velja 18-mesečni instruktivski rok od začetka tega postopka. Glede na to, da je ta 18-mesečni rok iz člena 7(6) Uredbe št. 659/1999 samo instruktivski, je treba v obravnavani zadevi preučiti, ali potek uradnega postopka preiskave kaže, da Komisija ni spoštovala razumnega roka ali da je ravnala z veliko zamudo (glej v tem smislu zgoraj v točki 158 navedeno sodbo Regiona autonoma della Sardegna proti Komisiji, točki 56 in 57).
- 161 Komisija se je odločila postopek po členu 88(2) ES uvesti 9. oktobra 1996, odločbo iz leta 1997 pa je sprejela 15. julija 1997. Po tem, ko je Sodišče prve stopnje to določbo razglasilo za nično z zgoraj v točki 8 navedeno sodbo Alitalia I, ki je bila razglašena 12. decembra 2000, je Komisija 18. julija 2001 sprejela odločbo. Iz navedenega izhaja, da je uradni postopek preiskave trajal nekaj več kot devet mesecev pred ničnostno sodbo in nekaj več kot sedem mesecev po ničnostni sodbi. Zato skupno trajanje uradnega postopka preiskave ne presega roka iz Uredbe št. 659/1999.
- 162 Družba Alitalia poleg tega ne more sklepati o kršitvi načela varstva zaupanja v pravo samo zaradi nepritožbe zoper zgoraj v točki 8 navedeno sodbo Alitalia I. Navedena sodba namreč ne izključuje poprave izpodbijane odločbe. Poleg tega je bil rok, ki ga je imela Komisija za praktično izvršitev navedene sodbe, daljši od dvomesečnega roka, v katerem bi bila morala vložiti pritožbo zoper njo.

163 Skleniti je torej treba, da je treba drugi del prvega tožbenega razloga, ki zadeva postopkovne kršitve, prav tako zavrnuti.

D – *Kršitev pravice do obrambe*

1. *Trditve strank*

164 Družba Alitalia uveljavlja nezakonnost izpodbijane odločbe, ker naj bi Komisija resno kršila njeno pravico do obrambe. Sodišče naj bi na področju državnih pomoči izrecno potrdilo pomen pravice do obrambe, še posebej naj bi potrdilo, da lahko to pravico uveljavljajo upravičenci do pomoči.

165 Družba Alitalia navaja, da mora imeti upravičenec do pomoči v vsakem primeru pravico, da predstavi svoja stališča.

166 Kljub zahtevam v tem smislu pa naj ji ne bi bilo omogočeno, da izrazi svoje stališče niti glede možnosti sprejetja nove odločbe po razglasitvi ničnosti odločbe iz leta 1997 niti glede njene vsebine. Z italijanskimi organi in družbo Alitalia naj ne bi bilo kontradiktorne razprave o poročilu svetovalcev Komisije. Spoštovanje vseh postop-

kovnih jamstev naj bi bilo še toliko bolj obvezno, ker naj Komisija ne bi bila zavezana ponoviti stališča iz odločbe iz leta 1997.

- 167 Komisija, ki izhaja iz stališča, da se upravni postopek na področju državnih pomoči vodi samo zoper zadevno državo članico, iz tega sklepa, da lahko samo ta uveljavlja resnično pravico do obrambe.
- 168 Pravica družbe Alitalia, da predloži pripombe, naj bi bila v vsakem primeru od leta 1996 zagotovljena z objavo odločbe o začetku uradnega postopka preiskave. Po tej objavi naj bi družba Alitalia dejansko podala svoje pripombe. Tudi njena ničnostna tožba zoper odločbo iz leta 1997 naj bi ji omogočala obrambo njenih trditev. Komisija glede na to, da je namen postopka preiskave po zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I ostal enak in da so bili dejanski elementi, na katere se je opirala v izpodbijani odločbi, povsem enaki tistim iz odločbe iz leta 1997, trdi, da družbe Alitalia ni bilo treba pozvati, naj ponovno predloži svoja stališča.

2. Presoja Sodišča prve stopnje

- 169 Po ustaljeni sodni praksi je spoštovanje pravice do obrambe v vsakem postopku zoper določeno osebo, ki lahko vodi v sprejetje akta zoper njo, temeljno načelo prava Skupnosti in jo je treba zagotavljati tudi brez posebnih pravil. To načelo zahteva, da se zadevni osebi že v upravnem postopku omogoči, da učinkovito predstavi svoje stališče do resničnosti in upoštevnosti dejstev, očitkov in okoliščin, ki jih navaja Komisija (glej

sodbo Sodišča prve stopnje z dne 6. marca 2003 v zadevi Westdeutsche Landesbank Girozentrale in Land Nordrhein-Westfalen proti Komisiji, T-228/99 in T-233/99, Recueil, str. II-435, točka 121 in tam navedena sodna praksa).

- 170 Upravni postopek na področju državnih pomoči pa se vodi samo zoper zadevno državo članico. Podjetja, ki so upravičenci do pomoči, in poddržavne ozemeljske entitete, ki dodeljujejo pomoči, ter konkurenti upravičencev do pomoči se v tem postopku štejejo samo za „zadevne stranke“ (glej zgoraj v točki 169 navedeno sodbo Westdeutsche Landesbank Girozentrale proti Komisiji, točka 122 in tam navedena sodna praksa).
- 171 Poleg tega iz ustaljene sodne prakse izhaja, da mora Komisija v fazi preiskave po členu 88(2) ES zadevne stranke pozvati k predložitvi pripomb. Sodišče je v zvezi s to dolžnostjo razsodilo, da je objava obvestila v Uradnem listu dovolj za seznanitev zadevnih strank o začetku postopka, ob tem pa pojasnilo, da je to obvestilo namenjeno izključno temu, da se od zadevnih strank pridobi vse informacije, ki bodo Komisiji pomagale pri nadaljnjih ukrepih (glej zgoraj v točki 169 navedeno sodbo Westdeutsche Landesbank Girozentrale proti Komisiji, točki 123 in 124 ter tam navedena sodna praksa).
- 172 Glede na navedeno sodno prakso imajo zadevne stranke vlogo vira informacij za Komisijo med upravnim postopkom na podlagi člena 88(2) ES. Iz tega sledi, da imajo zadevne stranke – daleč od tega, da bi lahko uveljavljale pravico do obrambe, ki jo imajo osebe, zoper katere se vodi postopek – samo pravico do tega, da so vključene v upravni postopek, kolikor je to primerno glede na okoliščine zadeve (glej zgoraj v točki 169 navedeno sodbo Sodišča prve stopnje Westdeutsche Landesbank Girozentrale proti Komisiji, točka 125 in tam navedena sodna praksa).

- 173 Glede na to, da družba Alitalia ne more uveljavljati pravice do obrambe, ki jo imajo osebe, zoper katere se vodi postopek, je treba na podlagi navedene sodne prakse preveriti, ali je bila vključena v upravni postopek, kolikor je to primerno glede na okoliščine zadeve.
- 174 V zvezi s tem iz ugotovitev Sodišča prve stopnje v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I (točke od 22 do 31) izhaja, da so bili italijanski organi in družba Alitalia tesno vključeni v presojo sporne pomoči pred sprejetjem odločbe iz leta 1997, ki jo po razglasitvi ničnosti nadomešča izpodbijana odločba. Poleg tega je morala Komisija svojo novo analizo utemeljiti izključno na informacijah, ki jih je imela v tistem času (glej zgoraj navedeno točko 137), to je na informacijah, o katerih sta se Italijanska republika in tudi družba Alitalia že opredelili, tako da se z njima ni bilo treba ponovno posvetovati. Nazadnje, pravica tretjih zadevnih strank, da predložijo svoja stališča, je bila zagotovljena z objavo obvestila v Uradnem listu z dne 16. novembra 1996 (UL C 346, str. 13), nobena določba Uredbe št. 659/1999 pa ne določa, da jim je treba to možnost dati ponovno, če se začetni posel spremeni med presojo.
- 175 Čeprav bi bilo treba, kar zadeva, natančneje, trditev v zvezi s poročilom svetovalcev Komisije z dne 1. junija 2001, v okoliščinah zadeve sklepati o neki vrsti obveznosti posvetovanja z italijanskimi organi o tem poročilu, iz tega na podlagi zgoraj v točki 169 navedene sodne prakse Westdeutsche Landesbank Girozentrale proti Komisiji ne gre sklepati, da bi bilo treba enako obveznost razširiti na tretje zadevne stranke. Te imajo v bistvu vlogo vira informacij in se ne morejo sklicevati na pravico do obrambe, ki jo imajo osebe, zoper katere se vodi postopek (glej zgoraj navedeno točko 172).
- 176 Kakor koli, glede na to, da je – kot izhaja iz zgoraj navedene točke 145 – zelo omejena naloga, ki jo je Komisija dala svojim svetovalcem, in sicer da posodobijo svojo predhodno poročilo z upoštevanjem obrazložitve zgoraj v točki 8 navedene sodbe Alitalia I, zadevala samo „tehnično pomoč“ Komisiji (uvodna izjava 10 izpodbijane odločbe) pri analizi in presoji informacij, ki jih je že imela, kot bi to lahko storila ena od

služb Komisije. Izpodbijana odločba se v uvodnih izjavah v zvezi s pravno presojo sporne kapitalske donacije izrecno ne sklicuje na poročilo z dne 1. junija 2001. Tega torej ni mogoče šteti za bistveni del obrazložitve izpodbijane odločbe.

177 Na podlagi vsega navedenega je treba drugi tožbeni razlog zavrnuti.

E – *Kršitev in napačna uporaba členov 87 ES in 88 ES*

178 Družba Alitalia navaja, da se napake, ki jih je Komisija storila v izpodbijani odločbi, v veliki meri nanašajo prav na popravo napak, ki jih je ugotovilo Sodišče prve stopnje v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I. Po nekaj uvodnih ugotovitvah o merilu zasebnega vlagatelja izpodbija določitev minimalne in notranje stopnje.

1. *Določitev minimalne stopnje*

179 Družba Alitalia v zvezi s tem izpodbija to, da je bila v njenem primeru uporabljena minimalna stopnja, ki je bila uporabljena v odločbi Iberia, da ni bila upoštevana zadnja različica načrta prestrukturiranja in da so bile uporabljene napačne premise.

a) Uporaba minimalne stopnje iz odločbe Iberia za družbo Alitalia

Trditve strank

¹⁸⁰ Družba Alitalia očita Komisiji, da ni natančno primerjala njenega položaja s položajem družbe Iberia, na kateri se sklicuje pri utemeljitvi 30-odstotne minimalne stopnje. Trditve Komisije iz uvodnih izjav 30 in 31 izpodbijane odločbe naj bi zavrnilo že Sodišče prve stopnje v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I.

¹⁸¹ Družba Alitalia poleg tega navaja, da te trditve niso pravilne. Družbi Alitalia in Iberia naj ne bi bili primerljivo veliki letalski družbi. Kapitalske injekcije naj ne bi bile bistveno enake v obeh primerih, saj naj bi Komisija zanemarila rekapitalizacijo, ki je bila deležna španska družba. Trditev, da večje ko je povečanje kapitala, bolj tvegano je, naj ne bi bila pravilna. Trditev, da obe družbi poslujeta na trgu, ki ni osrednji trg v Evropi z geografskega vidika, naj bi zanemarjala geografski položaj severne in osrednje Italije. Družba Iberia naj ne bi sklenila dejanskih sindikalnih sporazumov za izboljšanje stroškov na enoto, ampak naj bi izvedla samo omejena in kratkoročna dejanja, medtem ko naj bi družba Alitalia že imela inovativen in dolgoročen sporazum, ki je predvideval tudi delavsko delničarstvo za zagotovitev večje udeležbe teh. Liberalizacija španskega trga civilnega letalstva naj bi pomenila nevarnost za družbo Iberia, kolikor je bila liberalizirana oskrba zrakoplovov, ki jo je nudila drugim družbam, medtem ko naj bi liberalizacija italijanskega trga civilnega letalstva nudila družbi Alitalia priložnost za razvoj projekta dejavnosti za svoj račun (self-handling) v tem sektorju. Projekti v zvezi z letališčem Malpensa (Italija) naj ne bi bili bistveni za ekonomske in finančne projekcije spornega načrta. Družba Alitalia naj prav tako ne bi razumela, zakaj naj bi bilo to, da ni v privilegiranem položaju na nekaterih progah, dejavnik tveganosti, ki bi lahko vplival na minimalno stopnjo. Socialni položaj družbe Iberia, za katero so bile značilne nenehne stavke, naj bi bil drugačen od položaja družbe Alitalia. Učinki liberalizacije italijanskega trga civilnega letalstva naj bi bili ustrezno upoštevani v spornem načrtu, in to brez

pretiranega optimizma. Nasprotno pa naj ne bi bila pravilna trditev, da je bilo mogoče že takrat, ko je Komisija sprejela odločbo Iberia, v celoti oceniti vpliv liberalizacije španskega trga na tržni delež družbe Iberia.

182 Nazadnje, sklicevanje na družbe Continental Airlines, Air Partners in Air Canada v uvodni izjavi 32 izpodbijane odločbe naj ne bi bilo upoštevno.

183 Komisija pa navaja, da sta družbi Iberia in Alitalia primerljivi, kolikor sta obe srednje veliki in podobne vrednosti. Nadalje, družba Alitalia naj bi imela predvsem to pomanjkljivost, da ni imela privilegiranega trga, primerljivega z Latinsko Ameriko za družbo Iberia. Poleg tega naj bi bil položaj družbe Alitalia z vidika socialne klime občutljivejši kot položaj družbe Iberia. Sicer pa naj bi bilo treba pri družbi Alitalia upoštevati negotovost, povezano z neizogibno liberalizacijo italijanskega trga leta 1997.

184 Komisija nazadnje nasprotuje napačnosti uporabe primerov naložb družb Air Canada in Air Partners v družbi Continental Airlines, ki jo navaja družba Alitalia.

Presoja Sodišča prve stopnje

185 Najprej je treba opozoriti na to, da Komisijina presoja vprašanja, ali določen vlagatelj ustreza merilu zasebnega vlagatelja, pomeni zapleteno ekonomsko presojo. Komisija

ima pri sprejemanju akta, ki vključuje tako zapleteno ekonomsko presojo, široko območje proste presoje, sodni nadzor navedenega akta pa je, čeprav je načeloma celovit glede vprašanja, ali spada ukrep na področje uporabe člena 87(1) ES, omejen na preverjanje spoštovanja postopkovnih pravil in obrazložitve, pravilnost ugotovljenega dejanskega stanja, ki je bilo podlaga za izpodbijano odločitev, neobstoja očitne napake pri presoji teh dejstev ali neobstoja zlorabe pooblastil. Še posebej pa ni naloga Sodišča prve stopnje, da s svojo ekonomsko presojo nadomesti presojo avtorja odločbe (glej zgoraj v točki 8 navedeno sodbo Alitalia I, točka 105 in tam navedena sodna praksa).

186 Drugič, treba je opozoriti na to, da iz analize v zgoraj navedenih točkah od 106 do 112 izhaja, da Sodišče prve stopnje v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I ni nasprotovalo načelu primerjave med družbama Alitalia in Iberia. Sodišče prve stopnje je samo opozorilo na neobrazloženost v zvezi s tem. Družba Alitalia torej napačno trdi, da naj bi že zavrnilo primerjavo iz uvodnih izjav 30 in 31 izpodbijane odločbe.

187 Trditve strank v obravnavani zadevi je torej treba presoditi glede na te ugotovitve.

188 Prvič, Komisija v uvodni izjavi 30 izpodbijane odločbe navaja več primerljivih elementov, značilnih za družbi Iberia in Alitalia. Obe družbi imata promet okoli 4 milijarde EUR, poslujeta v istem gospodarskem sektorju in v enakem kontekstu liberalizacije v Skupnosti, njun notranji trg ni geografsko osrednji v Evropi in sta redno beležili izgube v letih pred kapitalsko injekcijo, ki sta je bili deležni. Poleg tega sta bili obe takrat, ko sta prejeli navedeno kapitalsko injekcijo, v zelo težkem finančnem položaju, saj sta bili močno zadolženi in s kapitalom skoraj na ničli. Komisija v uvodnih

izjavi 31 izpodbijane odločbe dodaja, da bi se lahko zdel socialni položaj obeh družb s stališča vlagatelja prav tako zelo podoben.

189 Družba Alitalia izpodbija več navedenih elementov.

190 Najprej glede neprimerljivosti nekaterih številskih podatkov, ki jih navaja družba Alitalia, je treba ugotoviti, da sta družbi Iberia in Alitalia – kot sicer priznava tudi slednja – srednje veliki v primerjavi z velikimi in majhnimi letalskimi družbami. Komisija je v odgovoru na pisno vprašanje Sodišča prve stopnje v zvezi s tem predložila več preglednic združenja evropskih letalskih družb – Association of European Airlines (AEA). Iz njih izhaja, da sta družbi Alitalia in Iberia glede prometa, števila ponujenih sedežev oziroma kilometrov in števila prevoženih potnikov oziroma kilometrov v istem srednjem delu lestvice.

191 Poleg tega stranki na obravnavi nista izpodbijali podatkov glede konsolidiranega prometa družb Alitalia in Iberia, ki jih je predložila Komisija, ter sta potrdili, da so ti podatki lahko primerljivi, kar je bilo zabeleženo v zapisniku obravnave.

192 Drugič, glede nasprotovanja družbe Alitalia dejstvu, da obe družbi poslujeta na trgu, ki z geografskega vidika ni osrednji trg v Evropi, je treba ugotoviti, da temelji ta trditev v bistvu na tem, da osrednje in severne Italije ni mogoče šteti za ločen trg. Italijanski notranji trg pokriva vse ozemlje Italije in ne samo severa države, tako da primerjave ni mogoče opraviti z geografskim primerjanjem severa Italije s celotnim ozemljem Španije.

193 Poleg tega ni mogoče izpodbijati tega, da sta Španija in Italija v primerljivem geografskem položaju v Evropi, saj njuna notranja trga nista osrednja v Evropi.

194 Tretjič, glede izpodbijanja podobnosti socialnega položaja obeh družb se to ne zdi utemeljeno. Družba Alitalia na eni strani ne zanika obstoja „socialnih sporov, ki so bili značilni za obe letalski družbi v letih pred kapitalsko injekcijo“ (uvodna izjava 31 izpodbijane odločbe). Preteklost obeh družb je bila torej glede tega primerljiva in bi lahko vplivala na vlagatelja, kot je v izpodbijani odločbi ugotovila Komisija. Na drugi strani pa, kar zadeva prihodnost, če se družba Alitalia sklicuje na svoj dolgoročni sindikalni sporazum, potem primerjava s tem ni nedejavnost družbe Iberia, ampak „omejeno in kratkoročno delovanje“ te. Ta razlika, ki torej zadeva v bistvu trajanje dejavnosti za prihodnost, ne more pomeniti, da je bilo očitno napačno meniti, da „bi se lahko zdel socialni položaj obeh družb s stališča vlagatelja zelo podoben“.

195 Drugič, Komisija v uvodnih izjavah 30 in 31 izpodbijane odločbe navaja tudi elemente, po katerih se obe družbi razlikujeta na področju tveganosti, ob tem pa navaja, da za nekatera tveganja velja izravnava.

196 Iz uvodne izjave 30 izpodbijane odločbe na eni strani izhaja, da se zadevna zneska kapitalskih injekcij bistveno razlikujeta, in sicer 1,42 milijarde EUR za družbo Alitalia oziroma 0,522 milijarde EUR za družbo Iberia, kar po mnenju Komisije povečuje tveganost rekapitalizacije družbe Alitalia.

197 V zvezi s tem ni sporno – kot navaja družba Alitalia –, da je družba Iberia pridobila dve kapitalski injekciji, eno leta 1992 in drugo leta 1995, Komisija pa se je v odločbi Iberia

opredelila samo do druge, to je do 0,522 milijarde EUR, in sicer je samo za ta posel določila 30-odstotno minimalno stopnjo. V obravnavani zadevi pa gre za posel v vrednosti 1,42 milijarde EUR. Zato trditve, da je bilo tveganje za vlagatelja pri družbi Alitalia *a priori* večje, ni mogoče šteti za očitno napačno.

198 Iz uvodne izjave 31 izpodbijane odločbe na drugi strani izhaja, da je produktivnost družbe Iberia manjša kot produktivnost družbe Alitalia in da se družba Iberia sooča z negotovostjo glede učinka liberalizacije španskega trga storitev za oskrbo zrakoplovov. Družba Iberia pa ima vendarle privilegiran položaj na trgu prog med Evropo in Latinsko Ameriko. Položaj družbe Alitalia pa je glede na njen razvoj na letališču Malpensa in liberalizacijo italijanskega trga civilnega letalstva dvojno negotov.

199 Družba Alitalia pa trdi, da ne razume, zakaj naj bi bilo to, da ni v privilegiranem položaju na nekaterih progah, dejavnik tveganosti.

200 V zvezi s tem je treba na eni strani ugotoviti, da taka trditev, ki sicer ni skladna z navedbami Komisije v izpodbijani odločbi, ne more utemeljiti očitne napake pri presoji. Družba Alitalia niti ni nasprotovala temu, da ni v privilegiranem položaju na nekaterih progah, niti ni zanikala privilegiranega položaja družbe Iberia na zadevnih progah. Komisija na drugi strani v svojih pisanjih pojasnjuje, da je imela družba Iberia z Latinsko Ameriko vzpostavljen trg, za kateri je imela solidno komercialno strategijo, tako da je bila njena prihodnost precej manj negotova oziroma tvegana. Mnenje, da lahko privilegiran položaj določene letalske družbe na določenih progah tej prinese prednost in zmanjša dejavnike tveganja zanjo, se ne zdi očitno napačno.

- 201 Dalje, glede učinkov liberalizacije španskega trga storitev za oskrbo zrakoplovov je treba ugotoviti, da jih Komisija ne zanika, poudarja pa, da storitve za oskrbo zrakoplovov predstavljajo samo 13 % prometa družbe Iberia, še manjši odstotek pa glede na celotno skupino (uvodna izjava 31 izpodbijane odločbe). Družba Alitalia teh odstotkov ne izpodbija. V zvezi s tem torej ni mogoče ugotoviti nobene očitne napake pri presoji.
- 202 V zvezi z liberalizacijo italijanskega trga civilnega letalstva je treba ugotoviti, da družba Alitalia ne nasprotuje učinkom, ampak trdi, da jih je upoštevala v svojem načrtu. Samo ta okoliščina ne more odpraviti tveganja, ki ga navedena liberalizacija predstavlja s stališča vlagateljev, niti torej ne more prepovedati njegovega upoštevanja pri določanju minimalne stopnje. Prav tako je treba ugotoviti, da se je liberalizacija španskega trga civilnega letalstva začela pred liberalizacijo italijanskega trga. Komisija torej upravičeno trdi, da je pri družbi Iberia že lahko izmerila učinke te liberalizacije, medtem ko vpliv odprtja italijanskega notranjega trga na družbo Alitalia leta 1997 še ni bil gotov.
- 203 Nazadnje, v zvezi s trditvijo glede letališča Malpensa je družba Alitalia, potem ko je v tožbi to zanikala, v repliki priznala, da je res, da je bilo vozlišče Malpensa bistveni strateški element za razvoj družbe.
- 204 Poleg tega iz zgoraj v točki 8 navedene sodbe Alitalia I izhaja, da je „razvojna faza v glavnem temeljila na usposobitvi vozlišča Malpensa od leta 1998“ (točka 12). Sicer pa je vozlišče Malpensa tudi med „ključnimi elementi“ načrta, omenjenimi v dokumentu družbe Alitalia, na kateri se sklicuje navedena sodba (točka 120).

205 Tega, da je bil razvoj vozlišča Malpensa bistveni del načrta prestrukturiranja družbe Alitalia, torej ni mogoče izpodbijati. To, da je družba Alitalia pozitivne učinke razvoja tega vozlišča (hub) lahko v svojih računovodskih izkazih izrazila šele za zadnji dve leti navedenega načrta, s stališča vlagateljev ne more odpraviti tveganosti tega posla niti torej prepovedati njenega upoštevanja pri določanju minimalne stopnje. Prav tako ni sporno, da je bilo to tveganje značilnost družbe Alitalia in ni zadevalo družbe Iberia.

206 Sklepno, navedena presoja ni razkrila, da bi Komisija pri primerjanju položaja družb Alitalia in Iberia storila očitno napako pri presoji. Iz primerljivosti položaja obeh letalskih družb izhaja, da je Komisija v obravnavani zadevi lahko – ne da bi storila očitno napako – določila 30-odstotno minimalno stopnjo, ki je enaka tisti, določeni v zadevi Iberia. Kakor koli, poudariti je treba, da je primerjava obeh družb v obrazložitvi določitve 30-odstotne minimalne stopnje samo dodaten ali potrditveni element.

207 Kot odgovor na to, da družba Alitalia izpodbija sklicevanje Komisije na družbo Continental Airlines v uvodni izjavi 32 izpodbijane odločbe, je treba še dodati, da je Komisija pri primerjavi s položajem te ameriške družbe upoštevala obdobje do novembra 1998. Gre torej za elemente, ki jih ni imela ob sprejetju odločbe iz leta 1997. Komisija pa se mora vzdržati vsakršne presoje, ki bi temeljila na preteklem položaju (glej zgoraj navedeno točko 137).

208 Zato je treba sklicevanje na ameriško družbo Continental Airlines v uvodni izjavi 32 izpodbijane odločbe šteti za neupoštevno, ne da bi bilo treba preučiti trditve družbe Alitalia v zvezi s tem. Neupoštevnost te dodatne in izključno potrditvene navedbe pa ne more vplivati na razlogovanje Komisije niti na zakonitost izpodbijane odločbe.

b) Neobstoj resnega upoštevanja vpliva zadnje različice načrta na izračun minimalne stopnje

Trditve strank

209 Družba Alitalia opozarja na to, da Komisija v uvodni izjavi 27 izpodbijane odločbe priznava, da zadnje spremembe načrta prestrukturiranja iz junija 1997 „zmanjšujejo tveganost posla“. Po mnenju družbe Alitalia bi morala ta ugotovitev Komisijo voditi v določitev nižje minimalne stopnje, kot je bila tista, ki jo je določila pred tem.

210 Družba Alitalia dodaja, da analitiki pri oceni tveganosti naložbe v določeni družbi in posledične minimalne stopnje upoštevajo njeno finančno izpostavljenost glede na kapital. Za prevedbo tega kazalnika v dejanski kazalnik finančnega tveganja pa naj bi bilo nujno treba primerjati konkretno razmerje zadolženost/kapital (gearing) z razmerjem povprečne zadolženosti primerljivih družb. Glede na to, da je gearing družbe Alitalia primerljiv s tistim njenih največjih konkurentov, naj ga v nasprotju s tem, kar naj bi navedla Komisija v uvodni izjavi 28 izpodbijane odločbe, ne bi moglo biti med elementi, ki bi morda lahko vodili v višjo minimalno stopnjo od tiste, ki se običajno uporablja za vlagatelje v sektorju.

211 Komisija navaja, da primerjanje gearinga družbe Alitalia z gearingom drugih družb, kot je to storila družba Alitalia, ob izteku načrta prestrukturiranja leta 2000 ni upoštevno.

- 212 Komisija trdi, da je v uvodni izjavi 28 izpodbijane odločbe pojasnila neobstoje vpliva zadnjih sprememb načrta z vidika gearinga in teže, ki jo ima ta med vsemi elementi, ki jih zasebni vlagatelj pretehta, ko se odloča o naložbi.

Presoja Sodišča prve stopnje

- 213 Komisija v uvodni izjavi 27 izpodbijane odločbe pojasnjuje, da zadnja različica načrta prestrukturiranja družbe Alitalia zmanjšuje tveganost posla in zvišuje donosnost kapitalske injekcije. Vendar pa meni, da so te spremembe načrta „manjšega pomena in imajo precej manj vpliva kot predhodne spremembe načrta, ki so jih italijanski organi vnesli februarja 1997“.
- 214 Opozoriti je treba na to (glej zgoraj navedene točke od 125 do 136 ter uvodni izjavi 10 in 27 izpodbijane odločbe), da je Komisija vpliv teh sprememb ovrednotila in je pri tem ponovno uporabila izračune iz poročila svojih svetovalcev z dne 1. junija 2001, ki je priloženo odgovoru na tožbo. Družba Alitalia teh izračunov konkretno vsebinsko ne izpodbija.
- 215 Komisija v uvodni izjavi 28 izpodbijane odločbe navaja:

„V zvezi s tem je treba dodati, da leta 2000 zadolženost družbe Alitalia in razmerje zadolženost/kapital (gearing) nista bila bistveno drugačna. To so prav tisti podatki, ki bi jih vlagatelj videl kot ključne pri oceni tveganja, ki bi ga nosil s financiranjem posla. Spremembe načrta prestrukturiranja iz junija 1997 imajo torej tako rekoč zanemarljiv

vpliv na oceno vlagatelja, ki ga vodijo izključno komercialna merila, glede na to, da tveganost posla, kot je bila opisana zgoraj, še vedno obstaja.“

- 216 Iz odgovorov strank na pisna vprašanja Sodišča prve stopnje izhaja, da družba Alitalia ne izpodbija tega, da v zadnji različici načrta gearing ni bil bistveno spremenjen, navaja pa, da taka sprememba ni bila potrebna, saj je bil njen gearing povprečen glede na sektor.
- 217 Komisija zato s tem, ko je ugotovila, da se gearing za leto 2000 ni bistveno spremenil, ni storila očitne napake pri presoji. To, da je bil morda gearing družbe Alitalia – kot sama navaja – v povprečju sektorja, te ugotovitve ne ogroža.
- 218 Zato družba Alitalia ni dokazala, da Komisija pri določitvi minimalne stopnje ni resno upoštevala vpliva zadnje različice načrta prestrukturiranja.

c) Upoštevanje napačnih premis pri izračunu minimalne stopnje

Trditve strank

- 219 Družba Alitalia meni, da bi bilo treba minimalno stopnjo določiti glede na stroške kapitala družbe, to je glede na pričakovano donosnost naložbe tveganega kapitala v to

družbo. Ta donosnost pa naj bi bila določena s formulo, ki izraža splošno naložbeno tveganje in naložbeno tveganje za konkretno družbo.

220 Družba Alitalia ne razume, kako je lahko Komisija na eni strani ocenila 14-odstotne stroške kapitala, na drugi strani pa določila 30-odstotno minimalno stopnjo. Družba Alitalia meni, da 14-odstotni strošek kapitala, ki je bil ocenjen po modelu ocene finančnih sredstev (CAPM, Capital Asset Pricing Model), že upošteva dejavnike tveganosti za sektor zračnega prevoza in poseben dejavnik tveganja družbe. Iz poročila svetovalcev Komisije z dne 18. junija 1997 naj bi izhajalo, da so do navedenega odstotka prišli na podlagi še posebej visokega „koeficienta β “ v višini 1,23, ki izraža korelacijo med spremenljivostjo donosnosti trga in družbe, ki kotira na zadevni borzi, kar naj bi že izražalo vrednostno presojo v zvezi s tveganostjo sporne naložbe.

221 Družba Alitalia v zvezi s tem kritizira različne dejavnike tveganosti, ki jih je Komisija naštel v uvodnih izjavah 25 in 26 izpodbijane odločbe.

222 Družba Alitalia nadalje navaja, da je pred načrtom beležila pozitivne rezultate iz poslovanja, nekaj let pa ni imela neto pozitivnih rezultatov zaradi neravnovesja med svojim kapitalom in kapitalom tretjih, to neravnovesje pa naj bi popravil načrt prestrukturiranja. Poleg tega naj bi družba Alitalia v prvem polletju leta 1997 beležila boljši rezultat iz poslovanja, kot je predvideval načrt. Nazadnje, družba IRI naj bi bila kot holdinška družba, ki je že delničar družbe, v posebnem položaju, zaradi česar naj bi za potrebe ocene bolje poznala naložbe in imela boljšo sposobnost razumevanja teh.

- 223 Družba Alitalia v zvezi z analizo Komisije, po kateri načrt temelji na optimističnih napovedih glede razvoja produktivnosti, stroškov poslovanja, koeficientov zasedenosti in prihodkov družbe na potnika, nasprotuje temu, da so svetovalci Komisije sprejeli napovedi v načrtu družbe, ne da bi preverili druge vire, ki bi jih lahko izpodbili. Komisija naj bi celo priznala, da je načrt, kot je bil izboljššan in prilagojen od januarja 1997, realen.
- 224 Družba Alitalia v zvezi z vlogo vozlišča Malpensa v pričakovani donosnosti navaja, da je imel ta element v načrtu zelo omejeno vlogo, čeprav je ta projekt za družbo gotovo precejšnjega pomena. V zvezi s tem poudarja, da naj bi se vpliv vzpostavitve tega vozlišča pokazal šele po letu 2000 in da iz previdnosti ni bil vključen v izračun končne vrednosti. Razdalja med Malpenso in Milanom (Italija) naj bi bila primerljiva z razdaljami med drugimi evropskimi letališči in mesti, ki jim služijo, kot so Gatwick ali Stanstead (Združeno kraljestvo), München (Nemčija) in Oslo (Norveška). Podobno naj bi veljalo glede časa, ki je potreben za pot iz Milana na letališče Malpensa.
- 225 Družba Alitalia v zvezi z liberalizacijo italijanskega notranjega trga trdi, da načrt ustrezno upošteva večjo izgubo tržnega deleža za družbo Alitalia kot za druge evropske letalske prevoznike in predvideva realno znižanje povprečnega prihodka na potnika (yield) za 23 %. Poleg tega družba Alitalia navaja, da ni upoštevno navajanje Komisije, da je bil italijanski notranji trg v resnici liberaliziran šele konec leta 1995 in da obstaja velika negotovost glede tega, kako bi se lahko družba Alitalia soočila s konkurenco.
- 226 Glede stroškov iz poslovanja na potnika družba Alitalia trdi, da so na ravni tovrstnih stroškov njenih glavnih konkurentov. Po njenem mnenju se Komisijino stališče v

izpodbijani odločbi razlikuje od stališča, ki ga je v zvezi s tem zavzela v odločbi iz leta 1997, ker je *ex post* analizirala razvoj rezultatov družbe.

- 227 Nazadnje, družba Alitalia v zvezi z resnimi socialnimi spori, ki naj bi jih imela v letih 1995 in 1996, poudarja, da se je sprememba v kulturi družbe konkretno izrazila v sindikalnih sporazumih, podpisanih leta 1996. Med celotno preiskavo naj se ne bi zgodila nobena stavka.
- 228 Komisija pa navaja, da je treba določitev minimalne stopnje v obravnavani zadevi razumeti v zgodovinskem kontekstu glede na prospektivno presojo, ob upoštevanju psihološke in subjektivne stopnje nagnjenosti in nenagnjenosti k tveganju v konkretnem sektorju ter tudi neodvisno od tistega v zračnem prevozu. Pri izračunu minimalne stopnje je treba po njenem mnenju upoštevati tveganja, ki so značilna za zadevni projekt.
- 229 Stroški kapitala, ocenjeni na 14 % po CAPM, naj ne bi bili povezani z minimalno stopnjo, ampak se upoštevajo pri izračunu notranje stopnje. Koeficient β naj bi bil uporabljen izključno samo pri skupnem izračunu deleža družbe IRI v družbi Alitalia na 31. december 2000. Ta koeficient naj bi izražal posebno tveganost družbe v kontekstu borze in naj ne bi bil velik glede na to, da družba Alitalia ni zadostno kotirala.
- 230 Rezultati družbe Alitalia za prvo polletje leta 1997 naj ne bi bili upoštevni, saj niso bili znani na dan sprejetja odločbe iz leta 1997.

- 231 Trditve družbe Alitalia, s katerimi želi dokazati omejen vpliv vozlišča Malpensa, naj bi bile v popolnem nasprotju s pričakovanji te družbe v načrtu prestrukturiranja od prvotne različice naprej. Komisija prav tako zavrača trditve o primerjavi med vozliščem Malpensa ter letališči Gatwick, Stanstead, München in Oslo.
- 232 Po mnenju Komisije je liberalizacija italijanskega notranjega trga za družbo Alitalia zelo pomembna, saj je Italijanska republika edina velika država članica Skupnosti, ki je v največji meri izkoristila vse možnosti iz Uredbe (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti (UL L 240, str. 8) za zaščito svojega trga v izključno korist nacionalne družbe. Zato naj leta 1997, ko je nastopila liberalizacija in se je končal monopol, ne bi bilo mogoče izključiti resnih negativnih posledic za družbo Alitalia. Sicer pa naj bi bil izmed treh primerov, ki jih navaja družba Alitalia, upošteven samo primer Kraljevine Španije, Združeno kraljestvo in Zvezna republika Nemčija sta namreč svoj trg liberalizirali v zelo drugačnem obdobju od referenčnega obdobja med letoma 1992 in 1995, ki ga je izbrala družba Alitalia.
- 233 Komisija v zvezi s stroški iz poslovanja na potnika poudarja, da se ti v četrti alineji uvodne izjave 26 izpodbijane odločbe nanašajo na obdobje med letoma 1996 in 1997 ter ne na leto 2000, ko se je načrt končal. Posledično trdi, da ni sporno, da so bili stroški na potnika v družbi Alitalia za 12 % višji od povprečja njenih evropskih konkurentov.
- 234 Nazadnje, neobstoj stavk naj ne bi bil upošteven. Minimalna stopnja naj bi bila namreč celo precej višja od 30 %, če bi bile med preiskavo stavke.

Presoja Sodišča prve stopnje

235 Družba Alitalia na eni strani navaja nekaj očitkov v zvezi z metodo izračuna minimalne stopnje, na drugi strani pa izpodbija izbiro tveganj, ki jih je Komisija izbrala za določitev navedene stopnje.

– Metoda izračuna minimalne stopnje

236 Sodišče prve stopnje je v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I (točki 98 in 99) ugotovilo, da je Komisija zaradi ugotovitve, ali naložba družbe IRI ustreza merilu zasebnega vlagatelja, in torej za presojo, ali vsebuje elemente državne pomoči v smislu člena 87(1) ES, izhajala iz načel svojega Sporočila o uporabi členov [87 ES] in [88 ES] ter člena 61 Sporazuma o evropskem gospodarskem prostoru (EGP) za državne pomoči na področju letalstva (UL 1994, C 350, str. 5, v nadaljevanju: Sporočilo o letalstvu). Komisija je namreč v odločbi iz leta 1997 (točka VII) primerjala znesek naložbe družbe IRI z vrednostjo pričakovanega prihodnjega denarnega toka (cash flow) projekta, diskontiranega z minimalno stopnjo, zahtevano s strani zasebnega vlagatelja. V obravnavani zadevi je sklenila, da je notranja stopnja pod minimalno stopnjo in da zato naložba ne ustreza merilu zasebnega vlagatelja. Sodišče prve stopnje je dodalo, da metode, ki jo je Komisija uporabila v odločbi iz leta 1997, ni mogoče kritizirati.

237 Komisija v uvodni izjavi 25 izpodbijane odločbe navaja, da „v obravnavani zadevi in na podlagi informacij, ki jih ima, še posebej poročila svetovalcev“, meni, da „znaša minimalna stopnja okoli 30 % glede na velikost zadevnega zneska in predvsem tveganost posla“. Pojasnjuje, da „ta stopnja v višini vsaj 30 % vključuje možnost, da se načrt prestrukturiranja ne razvije po napovedih, in da je dejanska donosnost naložbe v

končni fazi bistveno nižja“. Nadaljuje z navedbo, da „dejansko ni mogoče, da ta stopnja ne bi bila višja od stroškov kapitala, saj ti ne upoštevajo vseh tveganj, povezanih z družbo“.

- 238 Glede očitka družbe Alitalia v zvezi z razmerjem ena proti dve med 14-odstotno stopnjo, določeno za stroške kapitala, in minimalno stopnjo iz izpodbijane odločbe jasno izhaja, da je Komisija stroške kapitala družbe Alitalia, izračunane s pomočjo CAPM, upoštevala, prvič, za oceno vrednosti deleža družbe IRI v družbi Alitalia decembra 2000 (uvodna izjava 22 izpodbijane odločbe), in drugič, za določitev notranje in ne minimalne stopnje (uvodna izjava 23 izpodbijane odločbe) na podlagi teh podatkov.
- 239 Pregled drugega in tretjega poročila svetovalcev Komisije, priloženih tožbi, prav tako potrjuje, da je bila ta 14-odstotna stopnja izračunana zaradi ocene enega od elementov, ki se jih upošteva pri določanju notranje stopnje.
- 240 Glede na to, da je ta 14-odstotna stopnja služila za izračun notranje in ne minimalne stopnje, družba Alitalia nima prav, ko jo izpodbija v okviru kritike določitve 30-odstotne minimalne stopnje in kritizira razmerje ena proti dve med tema stopnjama.
- 241 Sicer pa Komisija v uvodni izjavi 22 izpodbijane odločbe in pisanjih poudarja, da stroški kapitala, izračunani z uporabo koeficienta β družbe Alitalia, upoštevajo tveganja, ki izhajajo iz položaja družbe kot celote, med drugim v kontekstu borze, ter tveganja, značilna za zadevni sektor. Komisija pojasnjuje, da je glede na to, da družba Alitalia ni

zadostno kotirala v letih 1996 in 1997, ocena 14 % in koeficienta β družbe Alitalia iz leta 2000 rezultat nujno teoretične operacije ter temelji na koeficientu β drugih primerljivih letalskih družb. Poudarja, da tako izračunani koeficient β ne more izraziti konkretne tveganosti družbe Alitalia v letih 1996 in 1997 ter da tehtani povprečni strošek kapitala, opredeljen na tej podlagi, „ne upošteva konkretne tveganosti družbe Alitalia“ (uvodna izjava 22 izpodbijane odločbe).

242 Minimalna stopnja pa upošteva „velikost zadevnega zneska in predvsem tveganost posla“ (uvodna izjava 25 izpodbijane odločbe). Metoda Komisije je torej notranje usklajena, še toliko bolj, ker družba Alitalia trdi, da določitev minimalne stopnje ni rezultat uporabe matematične formule, ampak empiričnih raziskav, ne da bi se pri tem pozabilo na naložbene cilje vlagatelja, ki je primerljiv z javnim vlagateljem (glej tudi uvodno izjavo 24 izpodbijane odločbe).

243 Nazadnje, dodati je treba, da Komisija, s tem ko je menila, da poseben položaj družbe IRI kot holdinga, ki je že bil delničar v družbi, temu z vidika ocene naložbe ni zagotavljal boljšega poznavanja in sposobnosti razumevanja te, prav tako ni storila očitne napake pri presoji. Treba je namreč poudariti, da je družba IRI holding, katerega edini delničar je italijanska država. Referenčni parametri za izračun minimalne stopnje pa niso državni, ampak so tržni. Sicer pa bi lahko imela družba IRI kot že obstoječi delničar družbe Alitalia interes za pretirano veliko vrednost družbe. Iz tega sledi, da ni mogoče domnevati, da udeležba družbe IRI v kapitalu družbe Alitalia pomeni, da ima nujno boljšo sposobnost presoje minimalne stopnje, ki bi jo zahteval zasebni vlagatelj, ki posluje po tržnih zakonitostih.

244 Zato očitki družbe Alitalia v zvezi z metodo, ki jo je uporabila Komisija, niso utemeljeni.

– Tveganja, ki jih je upoštevala Komisija

245 Tveganja, ki jih je upoštevala Komisija v izpodbijani odločbi za določitev minimalne stopnje in jih družba Alitalia izpodbija, je treba preučiti vsako posebej.

246 Prvič, trditve Komisije, da so v sektorju zračnega prevoza marže tradicionalno majhne, spremenljivost dobička in izgub pa visoka (prva alineja uvodne izjave 25 izpodbijane določbe), družba Alitalia ne izpodbija. Trdi predvsem to, da so sektorski dejavniki tveganja že upoštevani drugje.

247 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da je na eni strani v izpodbijani odločbi to upoštevanje prek uporabe koeficienta β v formuli CAPM omejeno na določitev enega od elementov notranje stopnje, to je vrednosti ob koncu leta 2000 (uvodna izjava 22 izpodbijane odločbe). Poleg tega koeficient β ne izraža konkretne tveganosti zadevnega sektorja. Kot priznava družba Alitalia omogoča izmero korelacije med spremenljivostjo donosnosti trga in spremenljivostjo donosnosti družbe, na katero se ocena nanaša.

248 Določitev minimalne stopnje na drugi strani ni del iste optike kot notranja stopnja, ki je predvsem rezultat uporabe matematične formule. Gre za empirično in prospektivno oceno minimalne stopnje, ki bi jo zasebni tržni vlagatelj zahteval za izvedbo takega finančnega posla, ob upoštevanju še posebej tveganj, ki jih ta prinaša (glej zgoraj navedeno točko 242). V okviru tega bi zasebni vlagatelj med posebnimi tveganji

zadevnega posla utemeljeno upošteval dejstvo, da gre za sektor zračnega prevoza, v katerem so marže tradicionalno majhne, nihanje dobička in izgub pa visoko.

249 Komisija torej z omembo tega tveganja v uvodni izjavi 25 izpodbijane odločbe ni storila očitne napake pri presoji.

250 Drugič, glede neobstoja pomembnih pozitivnih rezultatov iz poslovanja družbe Alitalia (druga alineja uvodne izjave 25 izpodbijane odločbe) je treba ugotoviti, da je ta prav tako ne izpodbija. To, da bi bil cilj spornega načrta lahko odprava podkapitaliziranosti, ne spremeni ničesar glede slabega finančnega položaja družbe Alitalia, ki je predstavljal tveganje, ki bi ga lahko upošteval zasebni vlagatelj, preden bi vpisal kakršno koli povečanje kapitala.

251 Ta ugotovitev ni ogrožena s tem, da naj bi družba Alitalia v prvem polletju leta 1997 beležila boljši rezultat iz poslovanja, kot je predvideval načrt prestrukturiranja. Ob domnevi, da bi lahko ti podatki prejudicirali kasnejše rezultate načrta, so bili v vsakem primeru znani po presoji tveganosti v odločbi iz leta 1997 in jih torej ni mogoče upoštevati (glej zgoraj navedeno točko 137).

252 V zvezi z oceno rezultatov prvega trimesečja leta 1997, po kateri je bila donosnost višja od predvidene, je treba poudariti, da je temeljila na začasnih nerevidiranih številkah, česar družba Alitalia ne izpodbija. Zaradi neverodostojnosti zadevnih podatkov, poleg

kratkesti upoštevane obdobja, je Komisija lahko menila, da ne ogrožajo njene presoje tveganosti zaradi neobstoja pomembnih pozitivnih rezultatov iz poslovanja družbe Alitalia od konca 80-tih let naprej, kljub izboljšanju konjunktura od leta 1994 naprej.

253 Tretjič, v zvezi s trditvijo Komisije, da načrt temelji na optimističnih napovedih glede razvoja produktivnosti, stroškov poslovanja, koeficientov zasedenosti in prihodkov družbe na potnika (prva alineja uvodne izjave 26 izpodbijane odločbe), je treba ugotoviti, da so v poročilu svetovalcev Komisije z dne 18. junija 1997, ki je priloženo tožbi, na eni strani omenjene nekatere predhodne spremembe načrta in da je poudarjeno, da je spremenjeni načrt previdnejši od prvotnega. Vendar pa je v navedenem poročilu na drugi strani navedeno, da načrt še vedno vsebuje več optimističnih elementov in da bi bilo nekatere cilje težko doseči. Elementi, ki jih našteva, so prav tisti, ki so povzeti v prvi alineji uvodne izjave 26 izpodbijane odločbe in v zvezi s katerimi ta navaja, da so „optimistične napovedi“.

254 Sicer pa so svetovalci Komisije v dodatnem poročilu, priloženem poročilu z dne 18. junija 1997, ocenili splošno izvedljivost načrta prestrukturiranja in ustreznost sporne kapitalske injekcije. Pojasnili so, da so v predhodnih poročilih analizirali značilnosti načrta, da bi lahko ocenili stopnjo donosnosti, ki bi jo morebitni vlagatelj lahko razumno zahteval za naložbo v družbo Alitalia. Svetovalci Komisije so v tem kontekstu dodali, da so bili elementi, za katere so ocenili, da so „optimistični“, uporabljeni za oceno stopnje donosnosti, ki bi jo zahteval zasebni vlagatelj. Vendar pa nadaljujejo, da ti elementi ne pomenijo neizvedljivosti načrta.

255 Iz tega sledi, da družba Alitalia ne more izpodbijati upoštevane optimistične napovedi v svojem načrtu prestrukturiranja s sklicevanjem na to, da so svetovalci Komisije v dodatnem poročilu menili, da je načrt prestrukturiranja splošno izvedljiv. Prav to dodatno poročilo in glavno poročilo z dne 18. junija 1997 sta se namreč sklicevali na te optimistične elemente.

- 256 Kakor koli, ocena, da so nekatere posamične napovedi optimistične, ne more biti v nasprotju s splošno presojo izvedljivosti načrta prestrukturiranja.
- 257 Nazadnje, v nasprotju s tem, kar trdi družba Alitalia, Komisija oziroma njeni svetovalci pri nadzoru napredka načrta niso vedno ugotovili uresničitve ciljev na področju produktivnosti in stroškov iz poslovanja. Še posebej iz izvlečka poročila svetovalcev Komisije iz julija 1999, ki ga je družba Alitalia priložila repliki, namreč izhaja, da si bili stroški poslovanja višji od predvidenih in da produktivnost, čeprav je bila v nekaterih primerih višja kot leta 1997, ni dosegla ciljev.
- 258 Kakor koli, to trditev družbe Alitalia in podatke v njeno podporo je treba zavrnil, kolikor se opirajo na elemente *ex post*.
- 259 Komisija torej, s tem ko je med dodatne dejavnike tveganja, ki bi jih lahko upošteval zasebni vlagatelj, vključila dejstvo, da je načrt temeljil na optimističnih napovedih glede razvoja produktivnosti, stroškov iz poslovanja, koeficienta zasedenosti in prihodkov družbe na potnika, ni storila očitne napake pri presoji.
- 260 Četrtrič, glede tveganja v zvezi z neznanimi natančnimi možnostmi glede nove infrastrukture letališča Malpensa in spremembami glede vzpostavitev tega vozlišča (druga alineja uvodne izjave 26 izpodbijane odločbe) je treba napotiti na zgoraj navedeni točki 203 in 204, iz katerih izhaja, da je bilo letališče Malpensa najpomembnejši element načrta prestrukturiranja. Komisija torej s trditvijo, da pričakovana donosnost v veliki meri temelji na vzpostavitvi vozlišča Malpensa od leta 1998 naprej, ni storila očitne napake pri presoji.

261 Družba Alitalia ne izpodbija trditve Komisije, da bi z razvojem letališča Malpensa lahko pridobila tudi konkurenco, saj so razpoložljivi sloti na njem veliko številčnejši kot na letališču Linate (Italija), ki je v glavnem zapolnjeno. Razvoj konkurence pa za družbo Alitalia pomeni tveganje.

262 V zvezi s primerjavo oddaljenosti z drugimi evropskimi letališči je treba poudariti, da razdalja med letališčem München in središčem Münchna, to je 37 km, ni primerljiva z razdaljo med letališčem Malpensa in središčem Milana, ki jo navaja Komisija, to je 55 km, ali razdaljo 48 km, ki jo navaja družba Alitalia. Razdalja je pri ostalih treh letališčih lahko primerljiva. Malpensa je torej med najbolj oddaljenimi letališči od središča mesta, ki mu služi. Kljub temu pa je treba navesti nekaj ugovorov zoper primerjavo med velikostmi zadevnih letališč ali njihovim mestom v sistemu vozlišč, ki jo navaja družba Alitalia. Letališče Oslo na eni strani namreč ni enako veliko kot letališče Milano, na drugi strani pa letališči Gatwick in Stanstead nista glavni londonski (Združeno kraljestvo) letališči, letališče Malpensa pa je glavno letališče za Milano. Mogoče je torej šteti, da je tveganje v zvezi z razdaljo večje pri letališču Malpensa.

263 Kakor koli, bistveno tveganje v zvezi z vzpostavitvijo vozliščnega središča Malpensa od leta 1998 naprej je povzeto v zadnji povedi druge alineje uvodne izjave 26 izpodbijane odločbe, ki se glasi:

„Konkretni potencial novega letališča in podrobnosti vzpostavitve vozlišča dejansko v glavnem nista znana.“

- 264 Družba Alitalia tega ne izpodbija. Komisija torej, s tem ko je štela, da je vzpostavitev vozlišča Malpensa dodatni dejavnik tveganja, ki bi ga lahko upošteval zasebni vlagatelj, ni storila očitne napake pri presoji.
- 265 Petič, glede liberalizacije italijanskega notranjega trga (tretja alineja uvodne izjave 26 izpodbijane odločbe) ni sporno, da je ta nastopila šele konec leta 1995.
- 266 Družba Alitalia pa v svojih trditvah za utemeljitev 23-odstotnega yielda, ki ga uporablja v načrtu, za primerjavo uporablja Združeno kraljestvo, Nemčijo in Španijo.
- 267 Ugotoviti je treba, da niti Združeno kraljestvo niti Nemčija v referenčnem obdobju nista bili v položaju, ki bi bil primerljiv s položajem Italije. Ti državi sta namreč svoja notranja trga odprli, ena v začetku in druga ob koncu 80-tih let. Nato sta v drugi fazi, po podatkih družbe Alitalia, popolnoma liberalizirali svoja trga na ravni Skupnosti, prva leta 1993 in druga leta 1997. Tega ni mogoče primerjati s položajem Italije, ki je začela z liberalizacijo obeh trgov, tako notranjega kot Skupnostnega, skoraj hkrati, in sicer v letih 1996 in 1997, zaradi česar se je morala družba Alitalia soočiti z novo konkurenco na obeh frontah hkrati. To pa je povečalo tveganost posla s stališča zasebnega vlagatelja.
- 268 Komisija torej, s tem ko je med dejavniki tveganja, ki bi jih lahko upošteval zasebni vlagatelj, navedla liberalizacijo italijanskega notranjega trga ob koncu leta 1995 in

negotovost glede tega, kako se bo družba Alitalia, ki je bila do tedaj v monopolnem položaju, soočila s konkurenco, ni storila očitne napake pri presoji.

269 Šestič, glede trditve Komisije, da stroški družbe Alitalia na potnika ostajajo višji od tovrstnih stroškov njenih konkurentov v Skupnosti (četrta alineja uvodne izjave 26 izpodbijane odločbe), je treba ugotoviti, da to v ničemer ne izključuje možnosti izboljšanja. Nasprotno, zdi se, da uporaba glagola „ostaja“ to celo implicira.

270 Komisija trdi, da je svojo presojno oprla na številke, o katerih je bila obveščena leta 1996. Družba Alitalia navaja, da se te številke dejansko nanašajo na leto 1994, njeni stroški pa so se kasneje izboljšali. V dokaz tega izboljšanja je repliki priložila statistične podatke iz publikacije AEA.

271 V zvezi s tem je treba opozoriti na to, da bi morala Komisija uporabljati tiste podatke, s katerimi je razpolagala ob sprejetju odločbe iz leta 1997 (glej zgoraj navedeno točko 137). Statistični podatki, ki jih je predložila družba Alitalia, pa izhajajo iz zaupne publikacije AEA, katere kopija v spisu nima uradnega datuma, ampak ročno zapisan datum 26. junij 1998. Komisija trdi, da je ta publikacija izšla šele konec leta 1997 in da jo je družba Alitalia prvič predložila v fazi replike v tem postopku. Družba Alitalia torej ni dokazala, da je Komisija ob sprejetju odločbe iz leta 1997 bila ali bi lahko bila seznanjena s temi podatki.

272 Komisiji torej ni mogoče očitati, da se je oprla na podatke, ki jih je imela ob sprejetju odločbe iz leta 1997, in da se je držala dejstva, da so stroški družbe Alitalia na potnika

ostali za 12 % višji od tistih njenih konkurentov, kot je bilo to navedeno v odločbi iz leta 1997.

273 Sedmič, glede trditve, da je družba imela velike socialne spore v letih 1995 in 1996 ter da bi, splošneje, bilo s spremembo podjetniške kulture verjetno težko upravljati (peta alineja uvodne izjave 26 izpodbijane odločbe), je treba ugotoviti, da prvi element ni sporen in bi zaradi njega zasebni vlagatelj lahko štel potrebno spremembo družbe za tveganje, in to kljub sklenitvi sindikalnih sporazumov, ki ne morejo odpraviti vseh negotovosti v zvezi z odzivom zaposlenih.

274 Na koncu analize tveganj, na katero se sklicuje Komisija v podporo določitve 30-odstotne minimalne stopnje, je treba skleniti, da Komisija v zvezi s tem ni storila očitne napake pri presoji.

275 Tožbeni razlog, ki temelji na kršitvi ter napačni uporabi členov 87 ES in 88 ES pri določitvi minimalne stopnje, je torej treba zavrnilo.

2. Določitev notranje stopnje

276 V tem okviru družba Alitalia izpodbija znesek stroškov plačilne nesposobnosti, ki ga je Komisija vključila v izračun notranje stopnje, oceno notranje stopnje na podlagi zadnje

različice načrta, parametre, ki jih je uporabila Komisija, in vpliv konverzije posojil v kapital na izračun notranje stopnje.

a) Znesek stroškov plačilne nesposobnosti

277 Vprašanje vključitve stroškov plačilne nesposobnosti je že bilo obravnavano v zgoraj navedenih točkah od 113 do 121, vendar samo z vidika kršitve člena 233 ES glede na vsebino zgoraj v točki 8 navedene sodbe Alitalia I. Na tem mestu gre za ugotovitev, ali ni morda Komisija pri presoji uporabila nepravilnih dejstev oziroma storila očitne napake pri presoji.

Trditve strank

278 Družba Alitalia najprej opozarja na to, da se v nasprotju s tem, kar trdi Komisija v uvodni izjavi 20 izpodbijane odločbe, ni nikoli strinjala s številko 750 milijard ITL, ki jo je izračunala Komisija.

279 Družba Alitalia ugotavlja, da ji je prvo povečanje kapitala omogočilo poplačilo 900 milijard ITL kratkoročnih posojil družbe IRI, ki naj ne bi bila poplačana, če bi bila družba v stečaju. Teh 900 milijard ITL naj bi predstavljalo minimalni in ne maksimalni prag stroškov plačilne nesposobnosti, ki pa se jim je bilo mogoče izogniti. Glede na to

poplačilo 900 milijard ITL naj ocena stroškov plačilne nesposobnosti v višini 750 milijard ITL ne bi bila razumljiva in obrazložena.

280 Natančneje, družba Alitalia pojasnjuje, kako je strošek družbe IRI glede morebitnega stečaja družbe ovrednotila na 1140 milijard ITL, kar po njenem mnenju predstavlja povprečje med minimalnim in maksimalnim zneskom stroškov plačilne nesposobnosti. Družba Alitalia trdi, da bi bilo torej treba stroške plačilne nesposobnosti iz izpodbijane odločbe povečati za 236 milijard ITL, kar bi pomenilo povečanje notranje stopnje za več kot 4 %.

281 Družba Alitalia nasprotuje temu, da bi precenila tveganje izgub v zvezi s predplačili za kratkoročni nakup flote letal. Po njenem mnenju predplačil za letala pri stečaju ni mogoče vrniti.

282 Družba Alitalia prav tako zanika, da bi podcenila tržno vrednost flote. Njena ocena v tem smislu naj bi temeljila na prodajni vrednosti v poklicnih vodičih, od katere bi bilo treba po njenem mnenju odšteti znižanje med 25 in 45 %, glede na to, ali se prodaja izvede ob nadaljnjem poslovanju družbe ali gre za prisilno prodajo. Vrednost letal, ki se prodajajo v paketu več kot dveh ali treh, bi bilo treba znižati za vsaj 12 %, oceno pa bi bilo treba prilagoditi posamezni vrsti letala. Nazadnje, odstotek znižanja, ki naj ne bi bil presežen, naj bi znašal od 10 do 15 % za prodajo na debelo glede na cene na drobno, čemur bi bilo treba dodati 20 %, ki jih predvideva Komisija, to je skupno od 30 do 35 %. Družba Alitalia poleg tega navaja, da Komisija v podporo svojim navedbam ni predložila nobenega dokaza.

283 Družba Alitalia prav tako zanika, da bi precenila stroške likvidacije. V oceno teh stroškov na okoli 10 % tekočih sredstev družba Alitalia vključuje potrebne roke za postopek in stroške postopka likvidacije. Glede stroškov likvidacije trdi, da ne more

izpodbijati zneska, ki ga je uporabila Komisija, saj ta znesek ni bil naveden, njegova ocena pa glede na poročilo svetovalcev Komisije z dne 18. junija 1997 temelji na njihovih izkušnjah.

284 Družba Alitalia na koncu navaja, da naj bi njena likvidacija negativno vplivala na finančni položaj družbe IRI in naj bi povzročila poslabšanje ocene zadolženosti družbe Alitalia ter povišanje stroškov plačilne nesposobnosti. Iz previdnosti pa naj tega ne bi ovrednotila.

285 Splošno družba Alitalia opozarja na to, da naj bi donosnost naložbe ob upoštevanju stroškov plačilne nesposobnosti za povprečno vrednost 1140 milijard ITL znašala 33 %.

286 Komisija ugotavlja, da se družba Alitalia ni strinjala z upoštevanjem zneska 750 milijard ITL, pojasnjuje pa, kako je prišla do tega sklepa.

287 V zvezi z razlogi za določitev tega zneska Komisija navaja, da so navedeni v uvodni izjavi 20 izpodbijane odločbe ter v poročilu njenih svetovalcev z dne 21. februarja in 18. junija 1997. Pojasnjuje, da je preglednica, ki jo je izdelala med postopkom, ki je vodil do zgoraj v točki 8 navedene sodbe Alitalia I, in jo je družba Alitalia priložila tožbi, pri izračunu notranje stopnje že vključevala stroške plačilne nesposobnosti.

- 288 Komisija izpodbija tudi trditev družbe Alitalia, da naj bi pri določanju notranje stopnje sistematsko uporabljala skrajne vrednosti. V zvezi s tem navaja primere parametrov, ki so za družbo Alitalia ugodni in ki naj bi jih uporabila pri teh izračunih.
- 289 Komisija opozarja na to, da nobena napaka, katere popravek ne bi dvignil notranje stopnje nad minimalno stopnjo 30 %, ne bi vplivala na zakonitost izpodbijane odločbe. Komisija v različnih preglednicah kaže na razlike med njeno oceno in oceno družbe Alitalia ter to pripisuje oceni flote, ki jamči za posojila, in oceni poplačil navadnih upnikov, ki izhajajo iz likvidacije sredstev.
- 290 Komisija nadalje meni, da to, da se prek prve faze povečanja kapitala poplača posojila v višini 900 milijard ITL, ne upravičuje tega, da se stroški plačilne nesposobnosti ocenijo v enakem znesku.
- 291 Komisija izpodbija to oceno družbe Alitalia z več vidikov. Predložila je preglednico, ki kaže na razlike med strankama glede ocene poplačil upnikov in navaja, da se nanašajo na rubrike „predplačila letal“, „flota“, „terjatve“ in „stroški likvidacije“.
- 292 Komisija v zvezi s predplačili za letala ocenjuje, da jih je mogoče stodontno vrniti. Določba o odpovedi pogodb o dobavi letal naj namreč ne bi izključevala vračila predplačil. Poleg tega naj ob upoštevanju razpoložljivih podatkov ne bi bilo upravičeno opiranje na popolno izgubo teh posojil niti izključevati možnosti, da se pogodbe odstopijo drugim družbam.

293 Komisija v zvezi z vrednostjo flote pri stečaju pojasnjuje, da je treba pri oceni uporabljati vrednosti iz leta 1996 in ne tistih iz leta 1999 ali 2000, kot to napačno trdi družba Alitalia. Komisija trdi, da se je oprla na podrobno oceno iz poročila svojih svetovalcev iz junija 1997, po kateri je treba tržno vrednost letal znižati za od 10 do 20 %. Svetovalci Komisije naj bi, da bi preverili njeno oceno, s pomočjo strokovnjaka iz sektorja uporabili strokovni vodič, ki podrobno navaja cene linijskih letal. Odstotek znižanja, ki naj se ga ne bi preseglo, naj bi znašal 20 % glede na ceno na debelo, to je ceno, ki naj bi bila že znižana za 8 ali 9 % glede na ceno na drobno.

294 Stroške likvidacije Komisija ocenjuje med 64 in 92 milijardami ITL, družba Alitalia pa meni, da znašajo med 287 in 427 milijardami ITL. Komisija navaja, da je zaradi pravilne ocene teh stroškov po italijanski zakonodaji mogoče razlikovati med dvema shemama različnih likvidacij, to je prostovoljno likvidacijo ali prisilno likvidacijo. Prostovoljno likvidacijo naj bi izvedel zunanji likvidacijski upravitelj, njegovi stroški naj bi znašali 1 % realiziranih sredstev, h katerim naj bi bilo treba prišteti stroške nadomestila, ki znašajo 0,75 % končno ocenjenih obveznosti, s tem da so navedene številke vzete iz tarife italijanskih računovodij. Pri prisilni likvidaciji naj bi stečajni upravitelj ali sodni komisar prejel do 0,9 % realiziranih sredstev, k čemur naj bi bilo treba prišteti nadomestilo v maksimalni višini 0,37 % ocenjenih obveznosti (člena 1 in 2 ministrskega odloka št. 570 z dne 20. julija 1992). V obeh primerih naj bi bilo treba nadalje preučiti stroške za izvedenska mnenja, ki bi omogočala presojo vrednosti realizacije premoženja, ki je predmet likvidacije. Te stroške naj bi bilo mogoče ovrednotiti na podlagi tarif različnih zbornic, ki jim pripadajo strokovnjaki. Pri družbi Alitalia naj bi se bilo treba obrniti na tarifo inženirjev in arhitektov, ki naj bi v takšnih primerih določali provizijo v višini 0,05 % za vsak del ocenjenega premoženja. Po mnenju Komisije torej ob uporabi maksimalne tarife za likvidacijskega upravitelja oziroma stečajnega upravitelja in za strokovnjaka stroški likvidacije znašajo 2,2 % celotnih likvidacijskih sredstev pri prostovoljni likvidaciji oziroma 1,49 % celotnih likvidacijskih sredstev pri prisilni likvidaciji.

295 Komisija v zvezi z upoštevanjem časa pri izračunu stroškov plačilne nesposobnosti trdi, da ni pravilno trditi, da naj bi bilo za likvidacijo celotnega premoženja družbe Alitalia potrebnih šest let. Ta številka naj bi namreč izhajala iz uporabe statističnega povprečja –

ki se poleg tega samo delno nanaša na delniške družbe in velike industrijske skupine – za bistveno drugačen subjekt, kot je velika nacionalna letalska družba. Vendar pa naj tudi ob upoštevanju tega povprečnega trajanja šestih let absolutno ne bi bilo res niti dokazljivo, da je treba ves znesek dokončno izplačati naenkrat, saj se lahko upnike poplača postopoma med likvidacijo premoženja. Ne bi bilo torej mogoče natančno in verodostojno oceniti vpliva časa. Sicer pa bi bilo treba, če bi se želelo upoštevati izgubo v zvezi s posojili zaradi časovnega dejavnika, to vezati ne na nominalno vrednost samih posojil, ampak na njihovo diskontirano vrednost, ki naj bi bila precej nižja.

²⁹⁶ Komisija nazadnje ugotavlja, da naj vpliv likvidacije družbe Alitalia na družbo IRI ne bi bil pomemben. Edini izdatki v zvezi s stroški plačilne nesposobnosti naj bi bili namreč dolgovi, za katere jamči družba IRI v višini 41 milijard ITL. Ta znesek naj bi predstavljal komaj 0,16 % finančne zadolženosti skupine IRI, kar naj ne bi bilo v ničemer primerljivo s povečanjem kapitala v višini 2750 milijard ITL, tako da naj to ne bi vplivalo na celovito presojo skupine IRI.

Presoja Sodišča prve stopnje

²⁹⁷ Najprej je treba opozoriti na to, da je Komisija 8. aprila 2003 objavila popravek izpodbijane odločbe, v katerem je upoštevala dejstvo, da se družba Alitalia ni strinjala z oceno stroškov plačilne nesposobnosti v višini 750 milijard ITL (glej zgoraj navedeno točko 22).

²⁹⁸ Obrazložitev te številke se nahaja v uvodni izjavi 20 izpodbijane odločbe ter v poročilu svetovalcev Komisije z dne 18. junija 1997, ki je omenjeno v navedeni uvodni izjavi in do katerega je imela družba Alitalia dostop (glej zgoraj navedeni točki 66 in 67). Ta

obrazložitev je bila nadalje pojasnjena v pisanjih Komisije, še posebej v odgovoru na tožbo. Ni torej mogoče šteti, da znesek 750 milijard ITL ni bil obrazložen.

299 Družba Alitalia pa kljub temu navedeni znesek 750 milijard ITL izpodbija iz naslova ocene stroškov plačilne nesposobnosti, enako kot Komisija izpodbija znesek 1140 milijard ITL, ki ga v zvezi s tem navaja družba Alitalia. Njun spor se v bistvu nanaša na način upoštevanja poplačila 900 milijard ITL kratkoročnih posojil, vrnitev predplačil za nakup novih letal, vrednost flote pri stečaju in oceno stroškov likvidacije.

300 Prvič, v zvezi z razpravo med strankama glede vprašanja, ali je 900 milijard ITL posojil, poplačanih s pomočjo prvega povečanja kapitala, predstavljalo minimalni ali maksimalni prag stroškov plačilne nesposobnosti, ki bi se jim bilo mogoče izogniti, ta ni upoštevna za presojo utemeljenosti zneska celotnih stroškov plačilne nesposobnosti, ki ga je uporabila Komisija. Poleg tega noben element, ki sta ga predložili stranki, ne upravičuje tega, da bi znesek 900 milijard ITL šteli za minimalni ali maksimalni prag stroškov plačilne nesposobnosti, ki bi se jim bilo mogoče izogniti.

301 Drugič, glede vračljivosti predplačil za nakup novih letal je treba ugotoviti – kot priznava družba Alitalia –, da Komisija ob sprejetju odločbe iz leta 1997 ni bila seznanjena s sporazumom med proizvajalcem letal, družbo McDonnell Douglas, in družbo Alitalia, po katerem se je slednja odpovedala nakupu petih letal, družba McDonnell Douglas pa je obdržala predplačilo v višini 500.000 ameriških dolarjev (USD) na letalo. Komisija zato tega ni mogla upoštevati.

- 302 Sicer pa družba Alitalia, tudi če bi bilo treba ta primer upoštevati pri presoji prakse na tem področju, v nobenem primeru ne bi mogla iz nevratljivosti predplačila za navedenih pet letal sklepati glede drugih naročil, in to še toliko bolj, ker sama poudarja *intuitu personae* značaj tega sporazuma.
- 303 Družba Alitalia se poleg tega sklicuje na to, da pogodbe o nakupu letal, ki jih je sklenila, „načeloma“ ne predvidevajo vračila morebitnih predplačil. Vendar pa v zvezi s tem ni predložila dokazov.
- 304 Določba o odpovedi pogodbe zaradi plačilne nesposobnosti (termination for insolvency) iz pogodbe o nakupu sredstev (asset purchase agreement) med družbo Airbus Industrie in družbo Alitalia iz leta 1989, ki je priložena tožbi, namreč ne izključuje vračila teh predplačil. Ne opredeljuje izrecno pravic prodajalca v razmerju do plačilno nesposobnega kupca. *A fortiori* ne predvideva vračila celotnega predplačila kupcu. Kakor koli, samo ena pogodba ne zadostuje za dokaz splošne prakse.
- 305 Družba Alitalia torej ni dokazala, da je ob sprejetju odločbe iz leta 1997 obstajala predhodna praksa v zvezi z izgubo celotnih predplačil za nakup novih letal. Ni torej mogoče šteti, da Komisija, s tem ko svojih izračunov ni oprla na nevratilo celotnih teh predplačil, ni storila očitne napake pri presoji.
- 306 Sicer pa je treba poudariti, da družba Alitalia v odgovor na pisno vprašanje Sodišča prve stopnje ob sklicevanju na to popolno nezmožnost vračila predplačil ni štela za potrebno, da se izjasni o vplivu delnega vračila teh na znesek stroškov plačilne nesposobnosti in na izračun notranje stopnje. Iz simulacije Komisije v odgovor na pisno

vprašanje Sodišča prve stopnje pa izhaja, da možnost vračila predplačil ne bi vplivala na notranjo stopnjo do višine 50 % vračila teh in bi jo povečala za 1 % pri nevračilu predplačil ali vračila v višini 25 %.

307 Posledično, tudi če bi menili, da načelo popolnega vračila izplačanih predplačil ni pravilno, ta napaka ne bi vplivala na končno ugotovitev Komisije, da je notranja stopnja manjša od minimalne stopnje. Ta napaka bi bila brez učinka in ne bi mogla utemeljiti razglasitve ničnosti izpodbijane odločbe, saj v konkretnih okoliščinah obravnavane zadeve ne bi mogla odločilno vplivati na rezultat (glej v tem smislu sodbo Sodišča prve stopnje z dne 14. maja 2002 v zadevi Graphischer Maschinenbau proti Komisiji, T-126/99, Recueil, str. II-2427, točka 49 in tam navedena sodna praksa).

308 Tretjič, glede tržne vrednosti flote Komisija s sklicevanjem na poročilo svojih svetovalcev z dne 18. junija 1997 v uvodni izjavi 20 izpodbijane odločbe navaja, da se jo z zneskom, ki ga navajajo italijanski organi, podcenjuje.

309 V navedenem poročilu piše:

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

310 Poleg tega iz odgovora na tožbo izhaja, da so svetovalci Komisije, da bi preverili prvotno oceno iz leta 1997, s pomočjo strokovnjaka iz sektorja uporabili tarifo iz strokovnega vodiča, ki podrobno navaja cene linijskih letal. Navedeni vodič določa to merilo:

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

311 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da družba Alitalia svoje trditve v zvezi z znižanjem med 25 in 45 % ne opira na noben dokaz. Trdi, da strokovni vodiči navajajo odstotke znižanj za hkratno prodajo dveh ali več letal, ne predvidevajo pa izrednih prodaj. Njen primer naj bi bil torej izjemen in naj bi zahteval posebej visoko znižanje, ki ga sama opredeljuje, ne da bi v podporo svojim trditvam predložila dokumentacijo. Družba Alitalia se sicer res sklicuje na izjave M. B., predsednika družbe International Aircraft Remarketing LLC, s konference leta 2001.

312 Vendar pa je treba – poleg tega da gre za osebno oceno tega iz leta 2001 in ne iz zadevnega obdobja – poudariti, da je znižanje, ki ga omenja v svojih izjavah, to je med 15 in 30 %, bliže tistemu, ki ga je uporabila Komisija (20 %), kot tistemu, ki ga navaja družba Alitalia (povprečno 35 %).

313 Komisija torej, s tem ko je uporabila znižanje v višini 20 % prodajne cene, ki ga določajo strokovni vodiči, v katerih je upoštevana vrsta letal in njihova bližnja ali nekdanja zasnova, ni storila očitne napake pri presoji.

- 314 Sicer pa je treba ugotoviti, da je družba Alitalia protislovna, ko trdi, da bi bilo treba zaradi paketne prodaje velikega števila istovrstnih letal vključiti dodatno znižanje, hkrati pa, da prodaje tako številne flote ni mogoče izvesti z danes na jutri in da je treba pri izračunih upoštevati časovni dejavnik.
- 315 V zvezi s trditvijo, za katero družba Alitalia navaja, da jo je mogoče izpeljati iz velikega znižanja, ki ga lahko povzroči sodna prodaja, in neobstoja dokazne vrednosti nasprotnega primera, ki ga navaja Komisija, zaradi iskanosti zadevnega letala, je mogoče iz razprave med strankama še toliko bolj sklepati, da je lahko cena za istovrstno letalo, tudi če je zelo iskano, pri prodaji v stečajnem postopku rahlo nižja ali višja od cen iz strokovnih vodičev.
- 316 Vendar pa iz preglednice, ki jo je družba Alitalia predložila v zvezi s tem v repliki, izhaja, da bi bila prodajna cena, dosežena v okviru stečajnega postopka, v vsakem primeru višja od prodajne cene na debelo, ki je navedena v strokovnem vodiču, ki je služil za primerjavo. Komisija se pri svoji izračunih opira na cene na debelo, maksimalno 20-odstotno znižanje pa je treba uporabiti na navedene cene na debelo (glej zgoraj navedeno točko 310). Ta primera, ki ju navaja družba Alitalia, torej nasprotujeta tezi Komisije, da cena prodaje letal pri stečaju ne povzroči nujno velikega znižanja. Primera, ki ju navaja družba Alitalia, pa v nobenem primeru ne podpirata teze o znižanju med 25 in 45 % (oziroma povprečno 35 %).
- 317 Komisija nazadnje utemeljeno poudarja, da je treba upoštevati vrednost flote po prodajnih cenah, ki so bile v veljavi ob sprejetju odločbe iz leta 1997.
- 318 Družba Alitalia torej ni dokazala, da je Komisija, s tem ko je pri presoji vrednosti svoje flote uporabila 20-odstotno znižanje od prodajne cene letal na debelo iz strokovnih vodičev, storila očitno napako pri presoji.

319 Četrtrič, glede stroškov likvidacije iz uvodne izjave 20 izpodbijane določbe Komisija italijanskim organom očita tudi, da so jih precenili. Sicer pa je v poročilu svetovalcev Komisije z dne 18. junija 1997, ki ga navaja, zapisano:

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

320 Najprej je treba v nasprotju s tem, kar trdi družba Alitalia, ugotoviti, da se Komisija oziroma njeni svetovalci v obrazložitvi stroškov likvidacije niso omejili na svoje izkušnje, ampak so izpostavili tudi veljavne strokovne tarife.

321 Iz odgovora na tožbo tako izhaja, da se izračun stroškov likvidacije v bistvu opira na te strokovne tarife, izkušnje pa so pri tem zelo relativne. Komisija je namreč za zunanjega likvidacijskega upravitelja uporabila uradno tarifo zbornice računovodij, za stečajnega upravitelja tarifo iz ministrskega odloka št. 570 z dne 20. julija 1992 ter za izvedenca tarifi inženirjev in arhitektov, in sicer tarife, ki jih je uporabila v zvezi z vrednostni premoženja v okviru ocene stroškov plačilne nesposobnosti (estimated insolvency statements) z dne 31. marca 1996, ki jih je predložila družba Alitalia. Treba je opozoriti na to, da je Komisija pri tem izračunu za likvidacijskega upravitelja oziroma stečajnega upravitelja in za izvedenca upoštevala maksimalne tarife. Družba Alitalia je torej razpolagala s potrebnimi podatki za izpodbijanje Komisijine ocene stroškov likvidacije. V zvezi s tem ne more uveljavljati neobrazloženosti.

- 322 Sicer pa družba Alitalia ni izpodbijala uporabe teh tarif italijanskih strokovnih zbornic. Navaja, da se stroški likvidacije ne smejo ustaviti samo pri izračunu, ki ga je opravila Komisija, ampak je treba upoštevati roke za dokončanje postopka likvidacije in izkušnje družbe IRI na tem področju v njeni skupini.
- 323 V zvezi z upoštevanjem časa – ob priznanju, da drži, da tak postopek lahko traja šest let – ni mogoče šteti, da se stroški likvidacije enakomerno razporedijo skozi ves postopek, realizacija sredstev pa se izvede na koncu.
- 324 Družba Alitalia poleg tega ni pojasnila, kako in v kolikšnem obsegu naj bi se ta časovni dejavnik upošteval v višini 10 % stroškov likvidacije, kar sama uporablja. Družba Alitalia je namreč v repliki dejansko preračunala celotne stroške plačilne nesposobnosti z diskontiranjem terjatev, ki bi jih bilo mogoče po njenem mnenju pridobiti poplačane. Zato poleg tega, da je treba to novo oceno stroškov plačilne nesposobnosti zavrnil, ker se jo prvič navaja v repliki, tudi ne zadeva samo stroškov likvidacije.
- 325 V zvezi s primeroma, na katera se sklicuje družba Alitalia ob sklicevanju na izkušnje družbe IRI v okviru njene skupine, Komisija navaja – družba Alitalia pa temu ne nasprotuje –, da se nanašata na prostovoljne likvidacije in ne na stečaje. Zato ne gre za številke, ki bi bile pomembne.
- 326 Kakor koli, družba Alitalia ni pojasnila metode in izračunov, ki so jo pripeljali do ocene stroškov likvidacije v višini 10 % sredstev. Tudi sicer ni dokazala, da je Komisija pri oceni stroškov likvidacije storila očitno napako pri presoji.

327 Iz vsega navedenega izhaja, da Komisija z oceno stroškov plačilne nesposobnosti v višini 750 milijard ITL ni storila očitne napake pri presoji.

b) Ocena notranje stopnje na podlagi zadnje različice načrta prestrukturiranja

Trditve strank

328 Družba Alitalia navaja, da je Komisija, s tem ko je v uvodni izjavi 27 izpodbijane odločbe menila, da so spremembe načrta iz junija 1997 samo delno vplivale na glavne rezultate načrta in na dividende delničarjev, popolnoma zanemarila podatek o pospešitvi ustanovitve nizkocenovne družbe Alitalia Team ter začetek glavnih projektov ukinitve in optimizacije stroškov, zaradi česar se je zmanjšalo tveganje glede doseganja ciljev donosnosti načrta.

329 Družba Alitalia najprej kot napako pri presoji Komisije zavrača dejstvo, da je 79-odstotno stopnjo uporabila kot stopnjo udeležbe družbe IRI v kapitalu družbe. Ta odstotek naj bi moral na podlagi takratne zakonodaje znašati 86 %.

330 Družba Alitalia opozarja na to, da se elementi za izračun notranje stopnje, ki ga je Komisija opravila v izpodbijani odločbi, nahajajo samo v uvodni izjavi 22 te, ki pa

vsebuje izredno skope navedbe, ki ne omogočajo popolnega razumevanja izvedenih poslov. Redki parametri v izpodbijani odločbi naj bi bili enaki kot tisti iz preglednice v prilogi k dupliki v okviru tožbe zoper odločbo iz leta 1997.

- 331 Družba Alitalia trdi, da bi morala Komisija pojasniti, kako je na podlagi starejše oziroma nove različice načrta prišla do 26,1-odstotne stopnje.
- 332 Komisija odgovarja, da strateške dejavnosti, predvidene v zadnji različici načrta, izboljšujejo možnosti, ne morejo pa dokazovati dejanskih možnosti uresničitve. Besedilo novega načrta naj bi samo omejeno vplivalo na oceno notranje stopnje.
- 333 Po mnenju Komisije je izračun v dveh variantah, to je stopnje udeležbe družbe IRI v kapitalu družbe Alitalia v višini 79 % oziroma 86 %, narekovala negotovost v zvezi z veljavno davčno zakonodajo iz julija 1997. Vendar pa naj bi pri izračunu notranje stopnje upoštevala ugodnejši odstotek od obeh (86 %), na koncu pa naj bi prišla do sklepa, da notranja stopnja znašala največ 26,1 %.
- 334 Komisija obžaluje dejansko napako iz uvodne izjave 22 izpodbijane odločbe glede vrednosti udeležbe družbe IRI v kapitalu družbe Alitalia decembra 2000, ki naj ne bi znašala 4206 oziroma 4330 milijard ITL, ampak 4179 oziroma 4550 milijard ITL. Kljub temu pa naj bi Komisija notranjo stopnjo v višini 25,2 % oziroma 26,1 % izračunala na podlagi pravih števil.
- 335 Komisija v zvezi z metodo izračuna, po kateri je prišla do tega rezultata, napotuje na pojasnilno preglednico iz odgovora na tožbo.

Presoja Sodišča prve stopnje

- 336 Glede trditev v zvezi z neupoštevanjem zadnje različice načrta prestrukturiranja je treba napotiti na zgoraj navedene točke od 124 do 138.
- 337 V zvezi s popravkom dejanske napake, ki jo Komisija obžaluje, je treba napotiti na zgoraj navedeno točko 22.
- 338 V zvezi s podrobnostmi parametrov in metode, ki jih je za izračun notranje stopnje uporabila Komisija, bodo analizirani v okviru naslednjega dela tega tožbenega razloga (točke od 352 do 361 v nadaljevanju).
- 339 Nasprotovanje družbe Alitalia uporabi 79-odstotne namesto 86-odstotne stopnje kot stopnje udeležbe družbe IRI v kapitalu družbe Alitalia ne prepriča. Iz uvodne izjave 23 izpodbijane odločbe namreč izhaja, da znaša notranja stopnja 25,2 oziroma 26,1 %, odvisno od tega, ali se upošteva eno ali drugo varianto, ne gre pa samo za eno stopnjo v višini 79 %. Komisija je torej v izpodbijani odločbi vsekakor upoštevala 86-odstotno stopnjo. V zvezi s tem ostaja notranja stopnja, tudi če bi upoštevali višjo številko, ki izhaja iz uporabe 86-odstotne stopnje, še vedno nižja od minimalne stopnje.
- 340 Nazadnje, Sodišče prve stopnje je, kolikor se želi s trditvami družba Alitalia sklicevati na neobrazloženost ali nezadostno obrazloženost, že ugotovilo, da se družba Alitalia ne more sklicevati na neobrazloženost v zvezi z izračunom notranje stopnje (glej zgoraj navedeno točko 66). Vsebinsko pa uvodne izjave od 19 do 23 izpodbijane odločbe

omogočajo razumevanje metode in podatkov, ki jih je Komisija uporabila za izračun notranje stopnje. Podrobnosti so v obeh poročilih svetovalcev Komisije, ki sta sestavni del odločbe iz leta 1997, nanjo pa se sklicuje izpodbijana odločba.

341 Sicer pa je bilo v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I (točka 163) ugotovljeno, da je Komisija v dupliki navedla, da je notranja stopnja, preračunana na podlagi zadnje različice načrta, znašala 26,1 %, vključno s stroški plačilne nesposobnosti. Sodišče prve stopnje je v zvezi s tem napotilo na dupliko in na prilogo k dupliki v okviru zadeve T-296/97. Družba Alitalia pa v tožbi v obravnavani zadevi trdi, da je imela dostop do zadnjenevedenega dokumenta in ga prilaga k tožbi.

342 Poleg tega je Komisija v odgovor na trditve družbe Alitalia iz tožbe dodatno pojasnila parametre, ki jih je uporabila pri izračunu notranje stopnje. Iz navedenega izhaja, da družba Alitalia ne more trditi, da ni razpolagala z elementi, potrebnimi za izpodbijanje določitve notranje stopnje s strani Komisije.

c) Napačnost nekaterih parametrov, ki jih je uporabila Komisija

Trditve strank

343 Družba Alitalia najprej – izhajajoč iz načela, da je izračun notranje stopnje, ki je podlaga izpodbijane določbe, enak tistemu, ki ga je Komisija priložila dupliki v zadevi T-296/97 – navaja, da izračun vrednosti družbe ni pravilen, ker upošteva bruto donos iz poslovanja (v nadaljevanju: BDP), naveden v predzadnji različici načrta, in ne tistega iz zadnje različice tega, to je 1485 milijard ITL.

344 Drugič, družba Alitalia trdi, da Komisija pri izračunu obrokov povečanja kapitala za leti 1996 in 1997 ni mogla uporabiti donosa netvegane naložbe v višini 6,6 %. Izračun notranje stopnje naj ne bi predvideval diskontiranega denarnega toka, ampak naj bi njegovo predvideval reinvestiranje v notranjo stopnjo. Hipoteza o diskontiranju donosa netvegane naložbe naj bi bila enaka trditvi, da naj bi obstajala zakonita obveznost, da mora vlagatelj v vsakem primeru povečati kapital iz pogodbenih razlogov, in da bi vlagatelj lahko izplačilo izvedel s podobno zanesljivostjo kot centralna banka države s stabilnim gospodarstvom. V obravnavani zadevi pa naj družba IRI ne bi bila zavezana izplačati kapitala ne glede na razvoj naložbe. Sicer pa družba Alitalia trdi, da je družba IRI kot družba imela višje stroške zadolženosti od donosa netvegane naložbe.

345 Tretjič, družba Alitalia navaja, da so predvidevanja v načrtu vsebovala rezerve za nepredvidene stroške (contingency costs) v višini 30 % donosa za morebitne zamude pri uresničevanju načrta. Meni pa, da izračun denarnega toka za referenčno leto ne bi smel vključevati takih zneskov, saj je stanje napredka projektov presehalo predvidevanja. V razlogovanju Komisije, ki naj ne bi znižala stopnje pričakovanega donosa, celo ob upoštevanju zadnje različice načrta, ki naj bi vsebovala pomembne previdnostne (contingency) elemente, in vztrajala pri 30 %, hkrati pa naj pri izračunu vrednosti družbe Alitalia ne bi želela upoštevati dejstva, da bi se morali previdnostni elementi sčasoma zmanjšati, naj bi obstajalo nasprotje.

346 Četrtič, družba Alitalia navaja, da 4,5-odstotno dolgoročno povečanje denarnega toka, ki ga je uporabila Komisija, penalizira končno vrednost družbe na 31. december 2000. Komisija naj bi do tega odstotka prišla še posebej z uporabo dveh ključnih parametrov, to je spremenljivost yielda in multiplikator zračnega prevoza, katerih vrednosti naj bi bile nižje od tistih, ki jih predvidevajo zunanji viri. Komisija naj ne bi upoštevala pozitivnega vpliva letališča Malpensa na promet družbe Alitalia. Družba Alitalia ugotavlja, da sektor zračnega prevoza v Evropi še ni dosegel najvišje točke rasti. Kljub temu pa naj bi se, celo če bi želeli za referenco vzeti ameriški položaj, predvidevanja rasti potniškega prometa na severnoameriškem trgu gibala okoli 6,6 %. Po mnenju družbe

Alitalia je bilo torej razumno v prvih petih letih pričakovati nominalno rast v višini 6,5 %, to je realno rast v višini 3,9 %, potem pa ustalitev te številke pri 4,5 oziroma 1,95 %.

347 Po mnenju družbe Alitalia bi samo popravek teh zadnjih treh elementov notranjo stopnjo povečal na 42,3 %, in to celo ob ohranitvi stroškov plačilne nesposobnosti v višini 750 milijard ITL.

348 Komisija navaja, da vrednost družbe temelji na BDP v višini 1485 milijard ITL. V odgovoru na tožbo povzema izračune, ki so jo vodili v oceno notranje stopnje v višini 26,1 %.

349 Metoda diskontiranja bodočih obrokov pomoči z donosom netvegane naložbe v višini 6,6 % naj bi bila utemeljena z značajem teh denarnih tokov. Povečanje kapitala, ki ga je družba IRI že vpisala, naj bi za družbo Alitalia predstavljalo strošek, ki ni negotov in za kateri je bil predviden rok za plačilo, ki ga je mogoče šteti za „strošek-priložnost“. Sicer pa naj trditev družbe Alitalia glede zmanjšanja preostalih obrokov povečanja kapitala na 61,9 % ne bi bila združljiva s pravilno oceno naložbenega projekta, saj naj bi izplačilom, ki jih mora še izvesti družba IRI, pripisovala zelo majhno vrednost glede na resničnost.

350 Komisija v zvezi z rezervami za nepredvidene stroške poudarja, da v zadnji različici načrta znašajo 47 milijard ITL, kar v primerjavi z BDP, ki znaša 1485 milijard ITL, pomeni majhen vpliv v višini 3,2 %. Sicer pa trdi, da v določenem delu nujna previdnost, tudi v običajnih letih, in sicer zaradi ambicioznosti načrta donosnosti, visokega števila

projektov, neravnovesja, v katerem se nahaja družba, in splošnih trendov v sektorju. Teza družbe Alitalia naj bi pomenila, da naj bi vse cilje dosegla leta 2000, tako da ne bi bila potrebna nobena previdnost.

- 351 Komisija navaja tudi, da se previdnost zahteva pri določitvi stopnje rasti denarnih tokov. Sektor letalstva v Evropi naj bi bil blizu zrelosti, tako da naj se ne bi več pričakovalo bistveno povečanje njegove rasti. Po mnenju nekaterih avtorjev naj bi dejavnik rasti ali „dejavnik g“ predstavljal samo pričakovano stopnjo inflacije. V konkretnem primeru družbe Alitalia naj bi bilo mogoče po odpravi inflacijskih učinkov, ocenjenih na 2,5 %, ob uporabi Fischerheve enačbe priti do realne stopnje rasti v višini 1,95 %. Komisija se sklicuje tudi na Guatrijevo študijo o vrednotenju družb, po kateri iz številnih mednarodnih virov, še posebej ameriških, izhaja, da je dejavnik g v glavnem med 0 in 5 %, vrednosti med 1 in 3 % pa so pogostejše. Komisija opozarja tudi na napako v formuli, ki jo za izračun končne vrednosti uporablja družba Alitalia, saj naj bi ta skladno z Gordonovo formulo pozabila pomnožiti števec z $(1 + g)$.

Presoja Sodišča prve stopnje

- 352 Prvič, glede BDP je treba ugotoviti, da izračuni, ki so Komisijo vodili v določitev 26,1-odstotne notranje stopnje, ki jo ta navaja v odgovoru na tožbo, res upoštevajo številko 1485 milijard ITL, ki izhaja iz zadnje različice načrta prestrukturiranja. Komisija je v dupliki navedla tudi izračune, iz katerih na podlagi BDP iz predzadnje različice načrta – to je 1462 milijard ITL – izhaja, da znaša notranja stopnja 24,6 %. Družba Alitalia torej napačno uveljavlja upoštevanje napačnega BDP.
- 353 Drugič, glede uporabe 6,6-odstotnega donosa netvegane naložbe pri izračunu diskontiranja predvidenih obrokov povečanja kapitala je v zadevnem obdobju družba IRI že vpisala povečanje kapitala družbe Alitalia, in to neodvisno od pozitivnega ali

negativnega razvoja položaja in rezultatov njegove naložbe. To povečanje kapitala torej za družbo Alitalia ni bilo negotovo. Glede na to, da je vlagatelj lahko izvedel izplačilo z visoko stopnjo zanesljivosti, denarni tokovi med družbo IRI in družbo Alitalia niso bili primerljivi z drugimi tokovi, odvisnimi od uresničevanja načrta prestrukturiranja. V takih okoliščinah se zdi uporaba donosa netvegane naložbe utemeljena. Zato Komisija z uporabo donosa netvegane naložbe pri izračunu diskontiranja obrokov družbe IRI za povečanje kapitala ni storila očitne napake pri presoji.

354 Tretjič, glede trditve družbe Alitalia v zvezi z rezervami za nepredvidene stroške, se ta v bistvu sklicuje na potrebo po upoštevanju stanja napredka načrta in na dvakratno upoštevanje tega tveganja v minimalni stopnji. V zvezi s prvim elementom je treba opozoriti na to, da se je morala Komisija pri oceni notranje stopnje opreti na elemente, s katerimi je razpolagala ob sprejetju odločbe iz leta 1997 (glej zgoraj navedeno točko 137). Zato ni mogla upoštevati kasnejšega potekanja načrta in morebitnega naknadnega zmanjšanja tveganj, če bi se to zgodilo. Glede drugega elementa pa upoštevanje splošne tveganosti naložbe zasebnega vlagatelja pri izračunu minimalne stopnje ne more prepovedati tega, da se v izračun notranje stopnje vključi rezerve za nepredvidene stroške, ki jih upravičujejo okoliščine. Ob upoštevanju okoliščin posla, še posebej zadolženosti družbe, pomena načrta donosnosti in trendov v sektorju leta 1997, Komisija s predvidenimi 47 milijardami ITL rezerv za nepredvidene stroške ni storila očitne napake pri presoji.

355 Četrtič, glede nasprotovanja družbe Alitalia stopnji rasti denarnih tokov ta prav tako ne prepriča. Družba Alitalia se namreč v podporo svoji trditvi, da bi bilo razumno pričakovati nominalno povečanje za 6,5 % (oziroma realno povečanje za 3,9 %), sklicuje samo na letno poročilo združenja International Air Transport Association (IATA) za leto 1996, ki ga ni predložila in po katerem naj bi se predvidevalo povečanje potniškega prometa na severnoameriškem trgu za 6,6 % letno, ter za leto 2001, ki ga prav tako ni predložila in po katerem naj bi med letoma 1996 in 2000 promet ameriških zračnih

prevoznikov povečal za 3,7 % letno. Nasprotovanje družbe Alitalia spremenljivosti yielda in multiplikatorju zračnega prevoza, ki ju uporablja Komisija, temelji na študiji družbe Boeing.

356 Svetovalci Komisije pa so v poročilu z dne 18. junija 1997 preučili vrednosti, ki jih v zvezi s tema elementoma upošteva družba Alitalia, in za vsako pojasnili svojo odločitev:

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

The most important reasons behind our decision are the following:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

³⁵⁷ Komisija svojo odločitev za 1,95-odstotno realno stopnjo rasti opira tudi na Guatrijevo študijo o vrednotenju družb, po kateri iz številnih mednarodnih virov, še posebej ameriških, izhaja, da je dejavnik rasti v glavnem med 0 in 5 %. Predložila je preglednico,

ki izhaja iz istega vira in iz katere je razvidno, da se povprečne vrednosti gibljejo med 1 in 3 %. Odločitve Komisije torej ni mogoče šteti za skrajno.

358 Glede vpliva razvoja letališča Malpensa na stopnjo rasti družbe Alitalia je bilo tega zagotovo težko oceniti s podatki, ki so bili razpoložljivi julija 1997. Previdnost Komisije v zvezi s to okoliščino ne more predstavljati očitne napake pri presoji (glej zgoraj navedene točke od 260 do 264). Sicer pa je odprtje italijanskega zračnega trga konkurenci vsebovalo številne neznanke, zaradi katerih bi bilo mogoče podvomiti v to, da bi družba Alitalia izkazovala višjo stopnjo rasti kot ostali v sektorju. Tega vsaj ni bilo mogoče šteti kot nespornega.

359 Glede na navedeno in na široko območje proste presoje, ki ga ima Komisija na tem zapletenem ekonomskem področju, ta z določitvijo 4,5-odstotne stopnje rasti denarnih tokov (oziroma 1,95-odstotne realne stopnje) ni storila očitne napake pri presoji.

360 Na koncu je treba ugotoviti, da se zdi, da družba Alitalia v repliki priznava napako, na katero je opozorila Komisija v zvezi s formulo, ki jo je uporabila za izračun končne vrednosti.

361 Navedena analiza torej ni pokazala nobene očitne napake pri presoji glede parametrov, ki jih je Komisija uporabila za izračun notranje stopnje.

d) Vpliv konverzije posojil v kapital na izračun notranje stopnje

Trditve strank

- 362 Po mnenju družbe Alitalia je glede na to, da je glavnina kapitalske injekcije, ki je znašala 1000 milijard ITL, služila kot poplačilo družbi IRI za posojila, ki so znašala 900 milijard ITL, in jo je torej treba šteti za konverzijo posojil v kapital, povečanje kapitala, ki ga je nameravala izvesti družba IRI, v resnici znašalo samo 1850 milijard ITL.
- 363 Ob upoštevanju navedenega zneska naj bi notranja stopnja znašala 28,7 %. Ob popravku BDP, ki je znašal 1462 milijard ITL in ga je napačno uporabila Komisija, naj bi se zvišala na 30,1 %. Sicer pa bi bilo treba minimalno stopnjo znižati, ker je bil prispevek sredstev omejen.
- 364 Komisija odgovarja, da naj bi notranja stopnja v vsakem primeru ostala nižja od minimalne stopnje, saj naj bi znašala 28,7 %. Komisija nasprotuje tezi družbe Alitalia, da naj bi bil, razen konverzije, ves kapital izgubljen v postopku likvidacije. Po predvidevanju Komisije naj bi namreč ta omogočila poplačilo navadnih upnikov v višini 30 %.
- 365 Komisija poleg tega navaja, da sta injekcija v višini 2750 milijard ITL v kapital družbe Alitalia in poplačilo posojil družbe Cofiri ločena posla. Znesek naložbe naj bi v

obravnavani zadevi znašal 2750 milijard ITL, od tega 1850 milijard ITL v obliki kapitalskega vložka in 900 milijard ITL v obliki konverzije posojil v kapital.

Presoja Sodišča prve stopnje

- ³⁶⁶ Treba je opozoriti na to, da je Sodišče prve stopnje v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I ugotovilo, da „ni sporno, da „je glavnina kapitalske injekcije v višini 1000 milijard ITL iz leta 1996 služila za poplačilo posojil družbi IRI, ki so znašala okoli 900 milijard ITL, in da bi ta posel lahko šteli za konverzijo posojil v kapital“.
- ³⁶⁷ Čeprav se stranki strinjata glede kvalifikacije posla konverzije posojil v kapital, pa se ne strinjata glede posledic, ki naj iz tega izhajajo. Po mnenju družbe Alitalia bi bilo treba znesek poplačanih posojil preprosto odšteti od zneska povečanja kapitala, ki ga je nameravala izvesti družba IRI.
- ³⁶⁸ Ni sporno, da sta poplačilo posojil in sporna kapitalska injekcija ločena posla, ki ju zato ni mogoče obravnavati enotno, tudi če bi bila aritmetično injekcija približno enaka znesku poplačila. Konverzija posojil v kapital spreminja značaj pravnega naslova in učinke, ki iz tega izhajajo za imetnika. Zaradi posojila namreč nastajajo obresti po določeni stopnji in ročnosti, medtem ko donos na delnice ni gotov. Poleg tega je različen vrstni red poplačila upnikov pri likvidaciji, saj pride delničar na vrsto šele za drugimi upniki. Iz tega sledi, da je s stališča zasebnega vlagatelja negotovost v zvezi z obema posloma drugačna. Kapitalska injekcija družbe IRI v višini 1000 milijard ITL v letu 1996 zanj – tudi če je v glavnem služila za poplačilo posojil družbe Confiri v višini 900 milijard ITL – ni nič manj naložba, ki jo je treba upoštevati pri določitvi notranje

stopnje. Komisija torej, s tem ko poplačanih posojil ni preprosto odštela od celotnega zneska naložbe, to je 2750 milijard ITL, ni storila očitne napake pri presoji.

369 Vprašanje, ali bi bil ves kapital, razen konverzije posojil v kapital, izgubljen ali ne, za presajo vpliva te konverzije posojil v kapital na izračun notranje stopnje, kot ga je izvedla Komisija, ni upoštevno. Zaradi popolnosti je treba dodati, da v vsakem primeru notranja stopnja, ki jo je na podlagi številke 1850 milijard ITL, to je po odštetju zneska konverzije posojil v kapital, izračunala družba Alitalia, ostaja nižja od minimalne stopnje.

370 Na podlagi vsega navedenega se izkaže, da Komisija pri določitvi notranje stopnje ni storila očitne napake pri presoji.

F – *Kršitev člena 87(3) ES*

371 Družba Alitalia v okviru tega tožbenega razloga kritizira to, da so bili v izpodbijani odločbi brez ponovne preučitve ponovljeni pogoji iz odločbe iz leta 1997, preden jo je Sodišče prve stopnje razglasilo za nično. Meni, da ti pogoji niso sorazmerni, nediskriminatorni, zakoniti in utemeljeni.

372 Komisija navaja, da ta tožbeni razlog ni dopusten zaradi pomanjkanja pravnega interesa. Zato je treba začeti s preučitvijo dopustnosti tega tožbenega razloga.

1. *Dopustnost*

a) Trditve strank

373 Komisija trdi, da zadevni pogoji niso bili določeni niti v izpodbijani odločbi niti v odločbi iz leta 1997, ampak gre v bistvu za zaveze italijanskih organov. Iz tega po njenem mnenju sledi, da te zaveze niso zunaj načrta, ampak so sestavni del načrta, o združljivosti katerega se je izrekla. Teh zavez naj ne bi bilo mogoče pripisovati Komisiji, ampak italijanskim organom.

374 V teh okoliščinah po mnenju Komisije iz sodbe Sodišča prve stopnje z dne 30. januarja 2002 v zadevi Nuove Industrie Molisane proti Komisiji (T-212/00, Recueil, str. II-347) izhaja, da izrek izpodbijane odločbe ne posega v interese družbe Alitalia in torej ta nima pravnega interesa. Analogno razlogovanje naj bi razvil generalni pravobranilec Mischo v sklepnih predlogih v zvezi s sodbo Sodišča z dne 18. junija 2002 v zadevi Nemčija proti Komisiji (C-242/00, Recueil, str. I-5603, I-5605).

375 Komisija v dupliki prav tako dvomi v „polni učinek“ očitkov v zvezi z zadevnimi pogoji. Navaja, da je bila izpodbijana odločba sprejeta leta 2001, približno sedem mesecev po koncu izvajanja načrta prestrukturiranja, določenega 31. decembra 2000, kar hkrati

pomeni prenehanje obveznosti družbe Alitalia na podlagi izpodbijanih pogojev. Morebitna razglasitev ničnosti teh zato družbi Alitalia niti ekonomsko niti pravno ne bi prinesla nobene koristi.

376 Družba Alitalia meni, da niti sodba niti sklepni predlogi, na katere se sklicuje Komisija, ne podpirajo njene teze. Sodišče prve stopnje naj namreč v zgoraj v točki 374 navedeni sodbi Nuove Industrie Molisane proti Komisiji nikakor ne bi izključilo možnosti, da zadevna družba izpodbija tiste elemente odločbe, ki posegajo vanjo, če bi bila posledica teh popuščanje nacionalnih organov Komisiji.

b) Presoja Sodišča prve stopnje

377 Iz člena 1 izpodbijane odločbe izhaja, da je zadevna pomoč združljiva s skupnim trgovom, „ob spoštovanju obveznosti in pogojev iz členov 1, 2 in 3 odločbe [iz leta 1997], navedenih v uvodni izjavi 1 te odločbe“.

378 Poleg tega je iz opisa poteka upravnega postopka v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I (točke od 13 do 35) razvidno, da so se italijanski organi v dopisu z dne 26. junija 1997 zavezali spoštovati določene pogoje. Iz iste sodbe (točki 29 in 30) pa tudi izhaja, da je Komisija prvotno sporočila družbi Alitalia in italijanskim organom, da v tej zadevi ne more sprejeti pozitivne določbe, utemeljene na merilu zasebnega tržnega vlagatelja. Kasneje je družbi Alitalia predložila neuradni dokument, ki vsebuje predvideno smer za

izboljšanje načrta prestrukturiranja in navedbe glede pogojev, pod katerimi bi bila odobrena pomoč družbi Alitalia.

379 Poleg tega je Komisija v dupliki navedla, da mora po Sporočilu o letalstvu (točka 38) v izjemnih primerih odobriti pomoč, „s tem da se načrte prestrukturiranja podvrže zelo omejevalnim pogojem“. Pojasnjuje, da je ves čas izhajala iz teh pravil in za vse pomoči, odobrene drugim družbam, določila primerljive pogoje, kot so tisti v primeru družbe Alitalia. Komisija dodaja, da če ne bi za pomoč družbi Alitalia določila trenutno kritiziranih pogojev, izpodbijana odločba zaradi tega ne bi bila zakonita zaradi kršitve člena 87 ES, Sporočila o letalstvu in splošnih pravnih načel, kot je načelo enakega obravnavanja.

380 Komisija zato ne more trditi, da teh pogojev ni mogoče pripisovati njej, ampak da so izključno posledica zavez italijanskih organov. Res je, da so o teh pogojih razpravljali Komisija, družba Alitalia in italijanski organi, slednji pa so se zavezali, da jih bodo spoštovali. Vendar pa je Komisija izključno pristojna, da ugotovi morebitno nezdržljivost pomoči s skupnim trgom (sodba Sodišča z dne 22. marca 1977 v zadevi Steinike & Weinlig, 78/76, Recueil, str. 595, točka 9, in sodba Sodišča prve stopnje z dne 15. marca 2001 v zadevi Prayon-Rupel proti Komisiji, T-73/98, Recueil, str. II-867, točka 40). V okviru te izključne pristojnosti je Komisija lahko – celo morala, kot trdi sama – vezala svojo odločbo o zdržljivost na določene pogoje.

381 V teh okoliščinah tožbenega razloga zoper pogoje, spoštovanju katerih je podvržena zdržljivost zadevne pomoči s skupnim trgom v izpodbijani odločbi, ni mogoče šteti za nedopustnega zato, ker teh pogojev ne bi bilo mogoče pripisovati Komisiji.

382 Sodna praksa, ki jo navaja Komisija, ne izpodbija tega sklepa.

383 Čeprav je namreč res, da je Sodišče prve stopnje v zgoraj v točki 374 navedeni sodbi Nuove Industrie Molisane proti Komisiji tožbo razglasilo za nedopustno, pa se v ta namen ni oprlo na trditev, ki jo navaja Komisija, in sicer da so se za izpodbijani popravni koeficient odločili neposredno italijanski organi in ne ona sama. Navedene sodbe torej ni mogoče razlagati tako, da izključuje možnost do pomoči upravičene družbe, da pred sodišči Skupnosti izpodbija pogoje, na katere je vezana odločba, ki posega v njen položaj, če so bili ti predmet pogajanj med Komisijo in nacionalnimi organi ter celo zavez slednjih.

384 Sicer pa zgoraj v točki 374 navedena sodba Nuove Industrie Molisane proti Komisiji v nasprotju s tem, kar trdi Komisija, ne temelji na tem, da odločba o odobritvi pomoči ne more posegati v pravice države članice in upravičene družbe. Nasprotno, Sodišče prve stopnje je v njej presodilo, da samo to, da je izpodbijana odločba priglašeno pomoč razglasila za združljivo s skupnim trgov in torej v tožečo stranko v navedeni zadevi načeloma ni posegla, ne pomeni, da mu ni treba preučiti, ali so bili obvezujoči pravni učinki presoje Komisije taki, da so vplivali na interese navedene tožeče stranke. Sodišče prve stopnje je v zvezi s tem po analogiji navedlo svojo sodbo z dne 22. marca 2000 v zadevi Coca-Cola proti Komisiji (T-125/97 in T-127/97, Recueil, str. II-1733, točka 79).

385 Glede zgoraj v točki 374 navedene sodbe Nemčija proti Komisiji je bil to v nasprotju z obravnavano zadevo spor med državo članico in Komisijo. Tožba Zvezne republike Nemčije je bila razglašena za nedopustno, ker je Sodišče presodilo, da izpodbijana odločba za Zvezno republiko Nemčijo ni bila neugodna in torej ni posegala v njen položaj. V obravnavani zadevi ni mogoče šteti, da so italijanski organi sami zahtevali, naj se določijo pogoji, s katerimi je v izpodbijani odločbi pogojena razglasitev združljivosti pomoči, in da izpodbijana odločba zaradi tega za Italijansko republiko ni neugodna. Te

ugotovitve *a fortiori* veljajo za družbo Alitalia, v položaj katere pa sicer izpodbijana odločba posega, kot je bilo ugotovljeno zgoraj v točki 38.

386 V zvezi z „polnim učinkom“ tožbenega razloga glede zadevnih pogojev je treba, prvič, opozoriti na to, da je družba Alitalia v okviru primarnih tožbenih predlogov nezakonitost teh pogojev oblikovala v tožbeni razlog za razglasitev celotne izpodbijane odločbe za nično, za tako ničnost pa ohranja interes, kot izhaja iz zgoraj navedenih točk od 35 do 47. Družba Alitalia torej ohranja interes za ugotovitev nezakonitosti zadevnih pogojev.

387 Drugič, treba je opozoriti na to, da ima lahko akt, ki je že bil izvršen, še vedno lahko pravne posledice. Tak akt je namreč lahko imel pravne učinke v obdobju, v katerem je veljal, njegovi učinki pa niso nujno izginili zaradi izvršitve akta (glej v tem smislu sodbo Sodišča prve stopnje z dne 25. marca 1999 v zadevi Gencor proti Komisiji, T-102/96, Recueil, str. II-753, točka 41). Vsaj pogoji, ki določajo, med drugim, omejitev ponujenih zmogljivost in prodajo deležev, so vplivali na pravice družbe Alitalia med izvrševanjem načrta prestrukturiranja. Poleg tega so določeni pogoji, kot je prodaja deležev, povzročili trajne učinke v zvezi s položajem družbe Alitalia, ki so trajali še po koncu izvršitve načrta prestrukturiranja.

388 Družba Alitalia ima torej interes za izpodbijanje zadevnih pogojev.

2. Utemeljenost

³⁸⁹ Družba Alitalia navaja nekaj očitkov zoper pogoje iz izpodbijane odločbe. Nekateri so splošni, drugi pa se konkretno nanašajo na določene pogoje. Primerno jih je torej obravnavati ločeno.

a) Splošni očitki zoper pogoje iz izpodbijane odločbe

Trditve strank

³⁹⁰ Družba Alitalia navaja, da se je Komisija v izpodbijani odločbi omejila samo na ponovitev pogojev iz odločbe iz leta 1997. Le-to pa je Sodišče prve stopnje razglasilo za nično, zato naj bi bili ti pogoji brez pravne podlage. Družba Alitalia pojasnjuje, da ne izpodbija pogojev, kot so bili določeni v odločbi iz leta 1997, ampak navaja, da Komisija ni mogla ponovno določiti enakih pogojev v izpodbijani odločbi, ne da bi to ustrezno obrazložila.

³⁹¹ Družba Alitalia poleg tega trdi, da bi bila morala Komisija ponovno preučiti sporne pogoje glede na zadnjo različico načrta in zvišanje donosnosti, ki ga je ta povzročila. Ta obveznost naj bi izhajala iz tega, da je Sodišče prve stopnje odločbo iz leta 1997

razglasilo za nično med drugim zato, ker je Komisija ni sprejela na podlagi zadnje različice načrta prestrukturiranja.

392 Družba Alitalia nazadnje trdi, da ti pogoji vsekakor niso bili sorazmerni, nediskriminatorni, zakoniti in utemeljeni. Načrt prestrukturiranja bi moral biti, kolikor je upošteval merila Sporočila o letalstvu, odobren, ne da bi bilo treba določiti dodatne pogoje. Ti naj bi tako pomenili izjemno veliko žrtvovanje in omejitve za družbo, in to v nasprotju s smernicami (Sporočilo o letalstvu, Sporočilo Komisije državam članicam o uporabi členov [87 ES] in [88 ES] ter člena 5 Direktive Komisije 80/723/EGS za javna podjetja v proizvodnem sektorju, UL 1993, C 307, str. 3), ki naj bi določitev pogojev predvidevale samo v dveh primerih. Komisija naj bi z vsemi pogoji družbo Alitalia resno diskriminirala v razmerju do drugih letalskih družb, ki so bile v zadnjem času obravnavane v postopkih na področju državnih pomoči, med njimi je tudi družba Air France. Komisija naj ne bi nikoli hkrati določila tako velikih in strogih omejitev za avtonomijo upravljanja določene družbe. Taki pogoji naj ne bi mogli biti odgovor na domnevne zlorabe družbe Alitalia, kar bi moralo biti predmet ločenega postopka.

393 Komisija navaja, da je treba zaradi ustrezne presoje izpodbijanih pogojev, ki so rezultat dolgotrajnega razmisleka ter tristranskih sestankov med italijanskimi organi, družbo Alitalia in njo samo, analizirati izjemno resen položaj, v katerem se je družba znašla leta 1996.

394 Komisija v zvezi z domnevno nezakonitostjo zadevnih pogojev pojasnjuje, da se zdi, da družba Alitalia pozablja na zelo tesno povezavo med pogoji in načrtom, ki je njihovo ogrodje. Družba Alitalia naj bi v svoji kritiki popolnoma zanemarila zahtevo po

izravnalnih ukrepov na ravni Skupnosti, ta pa je potreben pogoj za ugotovitev združljivosti pomoči po določbah člena 87(3)(c) ES in točke 41 Sporočila o letalstvu.

395 Glede domnevne nesorazmernosti zadevnih pogojev Komisija navaja, da je razen pogojev št. 4 in 8, ki sta posebna za primer družbe Alitalia, večina pogojev običajna in je del vseh odobritev pomoči pri prestrukturiranju. Samo trije pogoji, in sicer pogoji št. 3, 5 in 7, naj bi imeli dejanski ekonomsko-finančni učinek, ki pa naj nikakor ne bi škodil, kakor brez najmanjšega dokaza trdi družba Alitalia. V tem kontekstu naj ne bi bilo utemeljeno govoriti o kakršni koli odliki nesorazmerja.

396 Glede domnevne potrebe po ponovni preučiti pogojev po spremembi načrta Komisija poudarja, da družba Alitalia ne navaja podrobneje pogojev, na katere misli, niti praktičnih učinkov, ki bi jih imela njihova ponovna preučitev. Sicer pa naj bi bili navedeni pogoji dokončno oblikovani po zadnjih spremembah načrta in ob upoštevanju tega. Nazadnje, glede na to, da se je stopnja donosnosti načrta zvišala s 25,7 % na 26,1 %, naj zaradi tega ne bi bilo mogoče razumno posegati v besedilo teh pogojev.

397 Komisija v zvezi z neobrazloženostjo napotuje na uvodno izjavo 36 izpodbijane odločbe.

398 Komisija glede domnevne diskriminatornosti, še posebej v razmerju do družbe Air France, ki naj bi je bila deležna družba Alitalia, poudarja, da se zdi, da družba Alitalia pozablja na to, da je Komisija na izrecno zahtevo italijanskih organov merila za nekatere

pogoje prav zaradi načela enakega obravnavanja opredelila glede na Odločbo Komisije 94/653/ES z dne 27. julija 1994 o priglašenem povečanju kapitala družbe Air France (UL L 254, str. 73, v nadaljevanju: odločba Air France).

Presoja Sodišča prve stopnje

399 Prvič, glede domnevnega pomanjkanja pravne podlage za zadevne pogoje je treba ugotoviti, da je njihova podlaga najprej v priglasitvi načrta prestrukturiranja s strani italijanskih organov, potem pa v členu 7(4) Uredbe št. 659/1999. Le-ta določa:

„Komisija lahko pozitivni odločbi priloži pogoje, na podlagi katerih se pomoč lahko šteje kot združljiva s skupnim trgom, in lahko določi obveznosti, da zagotovi nadzor nad izpolnjevanjem odločbe.“

400 Za zadevne pogoje torej ni mogoče šteti, da nimajo pravne podlage.

401 Drugič, glede domnevne obveznosti ponovne preučitve pogojev glede na zadnjo različico načrta iz zgoraj v točki 8 navedene sodbe Alitalia I (točka 133) izhaja, da so italijanski organi svoje zaveze iz dopisa z dne 26. junija 1997 (priložen odgovoru na tožbo), ki popolnoma ustrezajo pogojem iz izpodbijane odločbe, na Komisijo naslovili hkrati s končno različico načrta prestrukturiranja.

402 Iz te istočasnosti posredovanja zadnje različice načrta in zavez italijanskih organov ter torej iz pogojev iz izpodbijane odločbe, ki so enaki kot slednje, izhaja, da teh zaradi prilagoditve navedenih zadnji različici ni treba ponovno preučiti.

403 Zaradi popolnosti glede tega je treba ugotoviti, da cilj vseh zadevnih pogojev ni povrnitev donosnosti družbe. Z mnogimi med njimi se želi preprečiti izkrivljanje konkurence, tako da zvišanje notranje stopnje ne vodi nujno v njihovo prilagoditev. Družba Alitalia pa ne navaja nobene natančne argumentacije, ki bi upoštevala to okoliščino.

404 Tretjič, glede domnevne nezakonitost zadevnih pogojev ima Komisija splošno pristojnost, da izda odločbo o odobritvi pomoči na podlagi člena 87(3)(c) ES pod pogoji, ki zagotavljajo, da takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi (sodba Sodišča prve stopnje z dne 13. septembra 1995 v zadevi TWD proti Komisiji, T-244/93 in T-486/93, Recueil, str. II-2265, točka 55, ter zgoraj v točki 56 navedena sodba British Airways in drugi proti Komisiji, točka 288).

405 Sicer pa iz ustaljene sodne prakse izhaja, da si Komisija lahko določi usmeritve za izvajanje svojih diskrecijskih pravic z akti, kot so zadevne smernice, če vsebujejo merila, ki kažejo na usmeritve, ki jim mora slediti ta institucija, in če ne odstopajo od pravil Pogodbe (glej v tem smislu sodbo Sodišča prve stopnje z dne 6. aprila 2006 v zadevi Schmitz-Gotha Fahrzeugwerke proti Komisiji, T-17/03, ZOdl., str. II-1139, točka 42).

406 Sporočilo o letalstvu, na katero se sklicuje uvodna izjava 15 izpodbijane odločbe, zahteva, da se pomoči za prestrukturiranje vključijo v načrt, namenjen sanaciji letalske

družbe tako, da bo ta lahko v razumnem roku ponovno sposobna preživeti. Komisija lahko odobri pomoči za prestrukturiranje samo v zelo izjemnih primerih in pod zelo strogimi pogoji (točka 38(1) in (2) ter točka 41).

407 Iz tega sledi, da je lahko Komisija v odločbi na podlagi člena 87(3)(c) ES, kot je izpodbijana odločba, določila vse pogoje, za katere je menila, da so nujni za zagotovitev, da bo družba, upravičena do pomoči, po prestrukturiranju spet sposobna preživeti.

408 Nasprotno pa nobena od navedenih določb ne zahteva, da so za zagotovitev sposobnosti preživetja družbe potrebni vsi v zvezi s tem določeni pogoji. Iz Sporočila o letalstvu nasprotno izhaja, da si mora Komisija prizadevati tudi za to, da kolikor je mogoče omeji izkrivljanje konkurence (točka 41), ter da poskrbi za to, da se vlada vzdrži poseganja v upravljanje družbe iz drugih razlogov, kot so tisti, ki izhajajo iz njenih pravic kot lastnice (točka 38(5)), ter da se pomoč uporabi izključno za program prestrukturiranja in da ni nesorazmerna glede na potrebe (točka 38(6)).

409 V nasprotju s tem, kar trdi družba Alitalia, točka 38(3) Sporočila o letalstvu nikakor ne določa, da lahko Komisija določi pogoje samo v dveh primerih, in sicer če to zahtevata finančna vzdržnost ali prevelike zmogljivosti na trgu. Ta točka se namreč glasi:

„Če finančna vzdržnost ali položaj na trgu zahtevata zmanjšanje zmogljivosti, je treba to predvideti v programu.“

- 410 Kolikor se zdi, da se družba Alitalia sklicuje na Smernice Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah z dne 9. oktobra 1999 (UL C 288, str. 2), je treba opozoriti na to, da se te v obravnavanem primeru ne uporabljajo, ker so italijanski organi načrt prestrukturiranja priglasili Komisiji z dopisom z dne 26. julija 1996. Zaradi popolnosti pa tudi ne potrjujejo teze družbe Alitalia. Točka 3.2.2.(c)(i) Smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah namreč določa, da „če v Skupnosti ali EGP obstajajo presežki proizvodnih zmogljivosti na trgu, na katerem posluje prejemnik [pomoči], mora plan prestrukturiranja, sorazmerno z zneskom pomoči, ki jo prejme, in vplivom na trg prispevati k izboljšanju tržnih pogojev s trajnim zmanjšanjem proizvodnih zmogljivosti“. Točka 3.2.2.(c)(ii) navedenih smernic določa, da „če po drugi strani v Skupnosti ali EGP ni presežkov proizvodne zmogljivosti na trgu, na katerem posluje prejemnik, bo Komisija vseeno preučila, ali naj zahteva izravnalne ukrepe“.
- 411 Komisija lahko torej določi pogoje celo, če ni presežkov proizvodne zmogljivosti. Komisiji torej v nasprotju s tem, kar trdi družba Alitalia, ni bilo treba dokazati obstoja presežkov proizvodne zmogljivosti, da bi lahko določila pogoje za odobritev pomoči.
- 412 Četrtrič, glede splošne trditve v zvezi z nesorazmernostjo zadevnih pogojev dejstvo, da se je donosnost v zadnji različici načrta izboljšala, ne more pomeniti, da bi se bila morala Komisija s tem brezpogojno strinjati. Kot je bilo že poudarjeno, si mora Komisija prizadevati tudi za to, da omeji izkrivljanje konkurence, ki bi jo povzročil načrt. V ta namen torej lahko določi pogoje za odobritev načrta.
- 413 Sicer pa so trditve družbe Alitalia splošne in brez kakršnega koli konkretnega elementa, ki bi potrjeval njeno tezo. Družba Alitalia na eni strani ni dokazala, v kakšnem smislu določeni pogoji v zvezi z njenim položajem niso sorazmerni. Na drugi strani pa ni

mogoče domnevati, da je bil njen položaj primerljiv s položajem prej navedenih družb, ki so že bile predmet odločb Komisije. Poleg tega pa, tudi če bi domnevali, da je bila avtonomija njenega upravljanja močno zmanjšana, to ne more zadostovati kot dokaz za nesorazmernost pogojev, ki so ji bili naloženi.

414 Petič, glede trditve v zvezi z določitvijo diskriminatornih pogojev za družbo Alitalia v razmerju do njenih konkurentov, še posebej družbo Air France, je primerno to obravnavati v okviru presoje konkretnih očitkov v zvezi z nekaterimi pogoji. V tej fazi pa je treba splošno opozoriti na to, da je Sodišče prve stopnje analogen očitek zavrnilo v zgoraj v točki 56 navedeni sodbi British Airways in drugi proti Komisiji (točka 443). V navedeni sodbi je Sodišče prve stopnje presodilo, da Komisiji glede na tak okvir načrta prestrukturiranja ni bilo treba konkretno pojasniti primerjave načrta družbe Air France in načrtov prestrukturiranja drugih letalskih družb, kot sta Lufthansa in British Airways. Ti načrti so namreč zadevali druge prestrukturirane družbe v drugih časovnih obdobjih. Zato taka primerjava glede na različnost konteksta ne zadošča za utemeljitev obstoja diskriminacije.

415 Šestič, glede obrazložitve navedenih pogojev in nemožnost njihove ponovne določitve v izpodbijani odločbi je treba, na eni strani, napotiti na zgoraj navedene točke od 74 do 77.

416 Na drugi strani pa je treba opozoriti na to, da se mora Komisija pri sprejemanju in obrazložitvi izpodbijane odločbe postaviti v kontekst obdobja, v katerem so bili ukrepi za finančno pomoč sprejeti, in torej uporabiti elemente, s katerimi je razpolagala ob sprejetju odločbe iz leta 1997, tako da ni mogla upoštevati kasnejših okoliščin (glej zgoraj navedeno točko 137).

417 Sicer pa tudi Komisija v izpodbijani odločbi meni, da je minimalna stopnja višja od notranje, kljub zvišanju le-te. Končen sklep, to je kvalifikacija zadevnega posla kot

državne pomoči, ostaja torej enak tistemu iz analize v odločbi iz leta 1997. Ta kvalifikacija za državno pomoč pa pomeni presojo združljivosti pomoči, na katero so vezani zadevni pogoji. Glede na to, da ti niso neposredno povezani z notranjo stopnjo, jih Komisiji zaradi zvišanja te ni bilo treba spremeniti z *ad hoc* obrazložitvijo.

418 Zavrtni je torej treba vse splošne očitke družbe Alitalia zoper pogoje iz izpodbijane odločbe.

b) Konkretni očitki zoper nekatere pogoje iz izpodbijane odločbe

419 Družba Alitalia konkretno izpodbija pogoje od št. 2 do 8 iz izpodbijane odločbe. Vsakega je treba preučiti ločeno.

Pogoj št. 2: prepoved nove pomoči

– Trditve strank

420 Po mnenju družbe Alitalia je pogoj, po katerem se morajo italijanski organi zavezati, da „družbi Alitalia ne bodo več odobravalni nadaljnjih kapitalskih injekcij ali kakršne koli

druge pomoči v kakršni koli obliki, vključno s poroštvi“, zaradi splošnosti arbitraren in zanjo pretirano obremenilen, še posebej v času, ko celotni zadevni sektor preživlja zelo resno krizo.

- 421 Navedeni pogoj naj bi bil v nasprotju z logiko Sporočila o letalstvu. Komisija naj bi namreč v tem navedla samo, da se pomoč za prestrukturiranje lahko načeloma odobri samo enkrat. Pojasnila naj bi, da med trajanjem programa ne bi smela biti potrebna nobena dodatna pomoč, vendar „naj bi pustila vrata odprta glede prihodnosti“.
- 422 Družba Alitalia nazadnje trdi, da je napačno trditi, da je ta pogoj v vseh odločbah, s katerimi se odobravajo pomoči za prestrukturiranje v korist konkurenčnih letalskih družb. Komisija naj bi namreč v odločbi z dne 22. julija 1992 v zvezi s kapitalsko injekcijo ter programom popolnega prestrukturiranja in naložb v korist družbe Iberia kot pogoj za odobritev pomoči med drugim določila, da mora biti pomoč „zadnja v času trajanja strateškega načrta“.
- 423 Komisija meni, da je pogoj št. 2 popolnoma upravičen in da ga ni mogoče šteti za arbitrarnega niti za pretirano obremenilnega. Ta pogoj naj bi bil v vseh odločbah, s katerimi se odobravajo pomoči za prestrukturiranje v korist letalskih družb.
- 424 Komisija poudarja, da prepoved pomoči izhaja iz člena 87(1) ES in da je jasno, da posamična odločba ne more spremeniti Pogodbe. Po mnenju Komisije je torej v tem okviru treba brati in razlagati ta pogoj. Ta naj bi imel nujno relativno področje uporabe, saj se uporablja samo med prestrukturiranjem družbe Alitalia ter ne onemogoča

odobritve horizontalne pomoči za drugačne in druge naložbe, kot so tiste, predvidene v načrtu prestrukturiranja, ob spoštovanju člena 87(3) ES.

– Presoja Sodišča prve stopnje

⁴²⁵ Stranki se ne strinjata glede področja uporabe prepovedi nove pomoči iz izpodbijanega pogoja. Za družbo Alitalia gre za splošen in arbitraren pogoj brez časovne omejitve.

⁴²⁶ Kar zadeva splošnost načelne prepovedi državnih pomoči, ta izhaja iz člena 87(1) ES in ne iz izpodbijane odločbe. Ta prepoved v nobenem primeru ne preprečuje državam članicam, da Komisiji na podlagi člena 88(3) ES prigrasijo nove načrte pomoči. Komisija, ki je zadolžena za presojo teh, je določila smernice, ki urejajo presojo načrtov pomoči določenih vrst ali v določenih sektorjih, med katerimi je letalstvo prek Sporočila o letalstvu.

⁴²⁷ Iz točke 38(2) Sporočila o letalstvu izhaja, da Komisija „običajno zahteva pisno zagotovilo vlade, da bo zadevna pomoč zadnja namenitev javnih sredstev v kakršni koli obliki v času trajanja programa, in sicer skladno z določbami prava Skupnosti“.

428 Če se pogoj št. 2 bere glede na te določbe, ni mogoče šteti, da je splošen in arbitraren.

429 Glede časovne neomejenosti pogoja št. 2 so – brez poseganja v uporabo člena 87(1) ES – zaveze italijanskih organov, povzete v izpodbijanih pogojih, kot izhaja iz Sporočila o letalstvu in kot potrjuje Komisija v odgovoru na tožbo, omejene na trajanje načrta prestrukturiranja. Področje uporabe pogoja št. 2 je torej nujno časovno omejeno.

430 Družba Alitalia s sklicevanjem na odločbo Komisije z dne 22. julija 1992, s katero je bila odobrena pomoč za prestrukturiranje v korist družbe Iberia, napačno izpodbija obstoj takega pogoja v vseh ostalih istovrstnih odločbah Komisije, s katerimi se odobravajo pomoči za prestrukturiranje v korist letalskih družb. Kot navaja družba Alitalia v repliki, je bil namreč v navedeni odločbi eden od pogojev, da mora biti pomoč „zadnja v času trajanja strateškega načrta“. Komisija torej upravičeno trdi, da se prepoved v navedeni odločbi glasi nekoliko drugače kot v izpodbijani odločbi, vsebina pa je enaka, s tem da je pogoj v obeh primerih omejen na trajanje načrta prestrukturiranja (glej prejšnjo točko). Edini primer, na kateri se sklicuje družba Alitalia, torej ni tak, da bi posegel v obstoj takega pogoja v vseh takih odločbah Komisije.

431 Družba Alitalia poleg tega ni poskušala dokazati, da je bil ta pogoj v primeru drugih družb utemeljen, v njenem pa ne.

432 Pogoj št. 2 torej nima napak, ki jih navaja družba Alitalia, očitke v zvezi s tem pa je zato treba zavrniti.

Pogoj št. 3: prepoved pridobitve deležev v drugih letalskih prevoznikih

– Trditve strank

433 Družba Alitalia se sklicuje na nesorazmernost in diskriminatornost pogoja št. 3, po katerem morajo italijanski organi „zagotoviti, da bo družba Alitalia pomoč do 31. decembra 2000 uporabila izključno za prestrukturiranje in ne za pridobitev novih deležev v drugih letalskih prevoznikih“.

434 Družba Alitalia navaja, da sta bili Odločba Komisije 94/118/ES z dne 21. decembra 1993 o odobritvi pomoči Irske skupini Aer Lingus (UL 1994, L 54, str. 30, v nadaljevanju: odločba Aer Lingus) in Odločba Komisije 94/696/ES z dne 7. oktobra 1994 o pomoči Grčije družbi Olympic Airways (UL L 273, str. 22, v nadaljevanju: odločba Olympic Airways) omejeni na to, da sta tem družbam prepovedali pridobitev deležev v drugih letalskih družbah v Skupnosti in EGP. Dodaja, da v Odločbi Komisije 91/555/EGS z dne 24. julija 1991 o predvideni pomoči belgijske vlade letalskemu prevozniku Skupnosti Sabena (UL L 300, str. 48, v nadaljevanju: odločba Sabena) ni bilo nobene take prepovedi.

- 435 Poleg tega družba Alitalia navaja, da njen položaj ni primerljiv s položajem družbe Air France, ki je bil veliko bolj kritiziran, tako da bi bila prepoved v primeru te lahko utemeljena. Meni, da navedena prepoved v zvezi z njo ni sorazmerna, ker ni sporno, da se znesek in intenziteta pomoči prilagajata zahtevam prestrukturiranja ter zagotavljata višjo donosnost od običajne v sektorju.
- 436 Družba Alitalia dodaja, da je pretiranost in diskriminatornost pogoja št. 3 še bolj očitna, če se ga poveže s pogojem št. 8, s katerim se družbi Alitalia nalaga, naj proda svoj delež v družbi Malév. Komisija naj bi v zvezi s tem družbi Air France naložila samo, naj se vzdrži dejavnosti, ki niso del osrednje dejavnosti družbe (core business).
- 437 Komisija navaja, da je treba pogoje št. 3, 5 in 7, ki so jedro prestrukturiranja, „upoštevati v paketu“, saj zasledujejo isti cilj, to je da se do leta 2000 ponovno vzpostavi donosnost in konkurenčnost družbe Alitalia ter omeji izkrivljanje konkurence, ki je značilno za pomoč. Ti naj bi uravnotežili interes družbe Alitalia in skupni interes.
- 438 Komisija nadalje pojasnjuje, da je razlog za tak obseg prepovedi pridobivanja novih deležev liberalizacija letalskega trga v letu 1997 na ravni EGP. Komisija v zvezi s tem napotuje na Sporočilo o letalstvu.
- 439 Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da sta bili odločbi Aer Lingus in Olympic Airways, na kateri se sklicuje družba Alitalia, izdani pred to liberalizacijo. Poleg tega naj bi bili navedeni družbi v bistvu regionalni in naj torej ne bi bili dejavnika na svetovnem trgu. To pa naj ne bi veljalo za družbo Air France. Odločba Air France naj bi vsebovala enako

prepoved, kot je tista iz izpodbijane odločbe v zvezi z družbo Alitalia, kar naj bi temeljilo na tem, da imata ti družbi svetovno strategijo in si delno konkurirata na istih trgih.

⁴⁴⁰ Komisija nazadnje navaja, da pogoj št. 3 ni neupravičena omejitev uporabe lastnih sredstev s strani družbe Alitalia, ampak posledica tega, da mora ta pomoč uporabiti izključno za prestrukturiranje in ne za širitev, skladno s točko 38(4) Sporočila o letalstvu.

– Presoja Sodišča prve stopnje

⁴⁴¹ Gotovo je, da je bil sektor zračnega prevoza v Skupnosti liberaliziran postopoma, program liberalizacije pa se je končal leta 1997. Navedena liberalizacija je osrednji element Sporočila o letalstvu, kar potrjuje že njegov uvod. Komisija pod naslovom „Liberalizacija zračnega prevoza v Skupnosti“ navaja:

„1. V preteklosti so bili za zračni prevoz v Skupnosti značilni ogromni posegi države in dvostranskost.

[...]

Svet je dokončal svoj program liberalizacije zračnega prevoza v Skupnosti. V kontekstu povečane konkurence v Skupnosti uporaba strožjih pravil v zvezi z državnimi pomočmi torej ustreza očitni potrebi.

2. Ukrepi v zvezi z liberalizacijo trga in konkurenco, ki so se uveljavili, so temeljito spremenili gospodarsko okolje zračnega prevoza.

[...]

V konkurenčnejšem okolju bi lahko državne pomoči postale za vlade, ki skrbijo za gospodarske interese ‚svojih‘ družb, precej bolj strateško pomembne. To bi lahko vodilo v subvencije, ki bi lahko ogrozile tako skupni interes kot temeljne cilje procesa liberalizacije.“

⁴⁴² Sicer pa Komisija v točki 38(2) Sporočila o letalstvu upošteva dejstvo, da „je vzpostavitev skupnega letalskega trga v letu 1997 precej povečala konkurenco na skupnem trgu“. Dodaja, da v teh pogojih „lahko odobri pomoči za prestrukturiranje samo v zelo izjemnih primerih in pod zelo strogimi pogoji“. Komisija enako ponavlja v točki 41 *in fine*.

⁴⁴³ V točki 38(4) Sporočila o letalstvu Komisija poudarja, da „je program, financiran z državno pomočjo, mogoče šteti, da ‚ni v nasprotju z skupnim interesom‘ [...], samo če

ne zadeva širitve, kar pomeni, da njegov cilj ne sme biti povečanje zmogljivosti in ponudbe zadevne družbe na račun njenih neposrednih evropskih konkurentov“.

444 Komisija nazadnje v točki 38(6) Sporočila o letalstvu navaja, da je treba pomoč „uporabiti izključno za program prestrukturiranja in ne sme biti nesorazmerna glede na potrebe“. Iz tega sklene, da „se mora torej v času prestrukturiranja družba vzdržati pridobivanja deležev v kapitalu drugih zračnih prevoznikov“.

445 Iz tega sledi, da je pogoj št. 3, ki je bil naložen družbi Alitalia, izrecno naveden med pogoji, pod katerimi Komisija presoja pomoč in ki so navedeni v Sporočilu o letalstvu, na katerega se sklicuje izpodbijana odločba. Te pogoje, ki sodijo v kontekst liberalizacije trga zračnega prevoza, je Komisija opredelila v okviru člena 87(3)(c) ES, po katerem je pomoč za prestrukturiranje lahko združljiva s skupnim trgom, če ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi. To, da je Komisija upoštevala liberalizacijo trgovinskih pogojev in skupne interese, je torej skladno s pravom Skupnosti.

446 Uporaba pogoja št. 3 družbe Alitalia prav tako ne diskriminira.

447 Res je, da se je Komisija v odločbah Aer Lingus in Olympic Airways omejila na prepoved pridobitve deleža v katerem koli letalskem prevozniku Skupnosti oziroma EGP. Vendar pa – kot navaja Komisija – obe navedeni odločbi izhajata iz časa pred liberalizacijo trga in sprejetjem Sporočila o letalstvu (december 1994). Ta ugotovitev *a fortiori* velja za odločbo Sabena, ki čeprav je res, da ne vsebuje take prepovedi, izhaja iz leta 1991.

Pogojev iz navedenih odločb glede na to, da ne izhajajo iz enakega konteksta, ni mogoče primerjati s tistimi iz izpodbijane odločbe.

- 448 Zaradi popolnosti pa bi bila družba Alitalia, tudi če bi bilo treba upoštevati precedense pred liberalizacijo trga in sprejetjem Sporočila o letalstvu, glede na njeno velikost in trg, na katerem posluje, bliže družbi Air France kot družbama Aer Lingus in Olympic Airways. V odločbi Air France je Komisija odobritev pomoči pogojevala s pogojem enakega področja uporabe, kot je tisti, naložen družbi Alitalia v izpodbijani odločbi, to je če „družba Air France pomoč med trajanjem načrta uporabi izključno za prestrukturiranje družbe in ne za pridobivanje novih deležev v drugih letalskih prevoznikih“.
- 449 Zato pogoja št. 3 ni mogoče šteti kot nesorazmernega in diskriminatornega za družbo Alitalia, očitke v zvezi s tem pa je treba zavrnilo.

Pogoj št. 4: prepoved prednostnega obravnavanja družbe Alitalia

– Trditve strank

- 450 S pogojem št. 4 izpodbijane odločbe se italijanskim organom nalaga, naj se odrečejo določenim oblikam prednostnega obravnavanja, ki ga je deležna družba Alitalia. Po mnenju te so predpisi v zvezi z zračnim prevozom v Italiji, še posebej sporazum št. 4372 z dne 15. aprila 1992, potrjen z odlokom z dne 16. aprila 1992, popolnoma skladni z upoštevničnimi določbami prava Skupnosti. Pogoj št. 4 naj zato ne bi bil utemeljen in pravilen. Poleg tega naj ne bi bil obrazložen.

- 451 Sicer pa naj bi bilo v dopisu italijanskega ministrstva za promet navedeno, prvič, da se je družba Alitalia odpovedala prednostnim pravicam, skladno z odločbo iz leta 1997, drugič, da je družba Alitalia izgubila neizkoriščene prometne pravice, in tretjič, da se trenutno oblikujejo objektivna merila, na podlagi katerih je treba dodeliti prometne pravice, ki so bile odvzete družbi Alitalia ali so na razpolago iz drugega naslova.
- 452 Družba Alitalia nazadnje nasprotuje temu, da ima lahko odločba Komisije, sprejeta na podlagi členov 87 ES in 88 ES, vpliv na dodelitev prometnih pravic iz tretjih držav zunaj EGP ali v njihovo smer. Te pravice naj bi namreč urejalo več mednarodnih pogodb, ki so zunaj pristojnosti Komisije.
- 453 Komisija odgovarja, da je mogoče zadevno prepoved uvrstiti pod splošno prepoved diskriminacije iz člena 12 ES, kot jo dopolnjujejo predpisi, ki določajo liberalizacijo letalskega sektorja. Komisija naj ne bi mogla odobriti pomoči, ki bi bila v nasprotju s pravilom ali z načelom prava Skupnosti in torej ne bi bila združljiva s pravom Skupnosti.
- 454 Po mnenju Komisije je sporazum št. 4372 družbi Alitalia dejansko dodeljeval več privilegijev, ki so navedeni v členu 1(4) odločbe iz leta 1997. Dodaja, da so na te privilegije upravičeno opozarjale družbe, ki so intervenirale v postopku, kot to izhaja iz točke IV odločbe iz leta 1997. Komisija napotuje tudi na točko IV(4) odločbe iz leta 1997, v kateri je opozorila na to, da so italijanski organi priznali obstoj prednostnega obravnavanja družbe Alitalia na področju prometnih pravic, slotov, oskrbe zrakoplovov in dostopa do letaliških zmogljivosti. Ta diskriminacija naj bi trajala do januarja 1998.

– Presoja Sodišča prve stopnje

- 455 Komisija lahko na podlagi člena 87(3)(c) ES pomoč za prestrukturiranje razglasi za združljivo s skupnim trgovino samo, če ta ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi. Komisija je zato morala v obravnavani zadevi preveriti, ali je ta pogoj izpolnjen, še toliko bolj, ker so zadevne stranke, ki so predložile stališča v okviru uradnega postopka preiskave pred sprejetjem odločbe iz leta 1997, ki so bila ponovljena ob sprejemanju izpodbijane odločbe, izrecno zahtevale, naj se v več pogledih konča diskriminacija v korist družbe Alitalia.
- 456 Sporazum št. 4372 ob presoji Komisije v okviru sprejemanja odločbe iz leta 1997 ni bil skladen s pravom Skupnosti. Italijanski organi so namreč v dopisu z dne 26. junija 1997, ki je priložen odgovoru na tožbo, zagotovili, da bodo „nemudoma začeli in najkasneje do 31. decembra 1998 končali postopek revizije“ navedenega sporazuma. „*De facto* revizije“ sporazuma št. 4372, ki je določala, da se ta uporablja samo, kolikor je združljiv s pravom Skupnosti, ni mogoče šteti za zadostne za spremembo prava in zagotavljanje njegovega izvajanja.
- 457 Družba Alitalia torej ne more trditi, da je bil sporazum št. 4372 od začetka skladen s pravom Skupnosti, niti tega, da je bil postopek revizije zaradi tega končan do sprejetja odločbe iz leta 1997. Pogoj št. 4 je bil torej potreben, da pomoč ne bi spremenila trgovinskih pogojev in da bi bila združljiva s skupnim trgovino. Navedeni pogoj je bil zato utemeljen, družba Alitalia, ki je bila tesno vključena v postopek do sprejetja odločbe iz leta 1997, nato pa v ponovljen uradni postopek preiskave do sprejetja izpodbijane odločbe, pa ne more trditi, da ni poznala obrazložitve.

458 Komisija se ne more sklicevati na dopis z dne 6. februarja 1998 v zvezi z drugim obrokom pomoči za prestrukturiranje družbe Alitalia, ki ga je Komisija odobrila 15. julija 1997 (UL L 290, str. 3), dopis pa je nanjo naslovil italijanski prometni minister in je povzet v obvestilu Komisije z dne 18. septembra 1998, saj je kasnejšega datuma kot odločba iz leta 1997 in ga torej ni mogoče upoštevati zaradi presoje takratne utemeljenosti navedenega pogoja. Podobno velja za trditev Komisije, da naj bi prednostno obravnavanje trajalo do ureditve na tehničnih sestankih julija in avgusta 1999.

459 V zvezi s trditvijo, da na podlagi členov 87 ES in 88 ES sprejeta odločba Komisije ne more vplivati na dodelitev prometnih pravic za smeri iz držav zunaj EGP, je treba ugotoviti, da to ni predvideno v zadevnem pogoj, ki se nanaša na „dodelitev prometnih pravic“ (vključno v smeri proti tretjim državam zunaj [EGP])“.

460 Glede prometa v smeri tretjih držav je treba poudariti, da si letalske družbe konkurirajo tudi na progah v smeri držav zunaj EGP, tako da Komisija to lahko upošteva pri presoji zadevnega ukrepa pomoči (glej v tem smislu zgoraj v točki 56 navedeno sodbo British Airways in drugi proti Komisiji, točka 273).

461 Sicer pa je treba ugotoviti, da pogoj št. 4 italijanskim organom nalaga, naj ne privilegirajo družbe Alitalia, med drugim na področju dodeljevanja prometnih pravic. Komisija torej ni neposredno vključena v to dodeljevanje. Očitek, da Komisija v zvezi s tem nima pristojnosti, torej ni pomemben.

462 Očitke družbe Alitalia v zvezi s pogojem št. 4 je treba zato zavriniti.

Pogoj št. 5: omejitve zmogljivosti

– Trditve strank

463 Družba Alitalia navaja, da se s pogojem št. 5 določa dvojni pogoj na področju ponujenih zmogljivosti letal, s katerimi posluje, to je omejitev števila razpoložljivih sedežev in omejitev letne rasti števila ponujenih sedežev oziroma kilometrov. Ta pogoj naj ne bi bil sorazmeren, naj bi bil diskriminatoren in v nasprotju v pogojem št. 1, po katerem mora imeti družba Alitalia avtonomijo pri upravljanju, da bi lahko bolje izkoristila možnosti razvoja trga. S tem, ko naj bi ji preprečeval na trgu poslovati s potrebno prilagodljivostjo, naj bi jo paraliziral. Komisija naj pri določitvi teh pogojev ne bi pravilno presodila niti posamičnega položaja družbe Alitalia niti gospodarskega konteksta, v katerem je poslovala. Poleg tega naj bi Komisija družbi naloženo omejitev obrazložila samo formalno, in sicer da temelji na točki 38(4) Sporočila o letalstvu.

464 Družba Alitalia v zvezi s pogojem št. 5 nadalje ugotavlja, da je uporabljeni parameter, to je omejitev števila razpoložljivih sedežev, še posebej omejevalen, zlasti glede na tistega iz odločbe Air France, v kateri se je Komisija zadovoljila z določitvijo zgornjega praga števila letal v floti. To naj bi bilo še toliko bolj res, ker naj bi omejitev v obravnavani zadevi veljala za letala celotne skupine Alitalia. Zadevni pogoj naj bi poleg tega zadeval tudi države zunaj EGP in naj bi se tako oddaljil od Sporočila o letalstvu.

465 Družba Alitalia v zvezi s pogojem št. 5(b), s katerim se omejuje letno rast števila ponujenih sedežev oziroma kilometrov, poudarja, da se zdi, da gre za kopijo pogoja št. 8 iz odločbe Air France. Ta pogoj naj ne bi bil utemeljen in naj bi bil diskriminatoren, saj naj bi se uporabljal za ekonomsko zdravo družbo. Vsebina navedenega pogoja naj bi bila strožja od tiste pri družbi Air France, saj naj bi zadevala družbo Alitalia v celoti, medtem ko naj bi se v odločbi Air France razlikovalo med družbami Air France, Air Charter in Air Inter. Omejitev v zvezi z družbo Alitalia naj bi zadevala tudi nacionalni promet in naj bi tako vnesla dodatno ostrino. Poleg tega naj bi bila stopnja omejitve rasti družbe Alitalia brez obrazložitve prepisana iz odločbe Air France. Nazadnje, Komisija naj bi za leti 1999 in 2000 še znižala prag iz odločbe iz leta 1997.

466 Komisija navaja, da sta omejitev zmogljivosti in prepoved nižjih cen (prepoved prakse price leadership) „dve plati iste medalje“. Cena in kakovost sta namreč po njenem mnenju glavni spremenljivki, na kateri se družbe splošno opirajo pri določanju svojih industrijskih in komercialnih strategij. S poseganjem v eno ali drugo naj bi bilo mogoče priti do različnih učinkov, z enakim ciljem omejevanja ponudbe. Ti spremenljivki naj bi bili torej predmet pogajanj, v primeru družbe Alitalia pa naj bi bila potekala dolgotrajna pogajanja, v katerih so njeni predstavniki polno in v celoti sodelovali. Navedeni pogoji naj bi bili tako rezultat poglobljene, zapletene in občutljive tržne analize, ki jo je Komisija izvedla ob spoštovanju kontradiktornosti razprave in s posvetovanjem z zunanjimi svetovalci. Komisija opozarja na to, da lahko Sodišče prve stopnje v takem primeru sankcionira samo očitno napako pri presoji dejanskega stanja in uporabe Pogodbe.

467 Komisija glede razloga za omejitev zmogljivosti trdi, da je že pojasnila, da ta skladno s točko 38(3) in (4) Sporočila o letalstvu omogoča družbi ponovno vzpostavitev sposobnosti preživetja.

- 468 Očitek družbe Alitalia v zvezi z diskriminacijo, ki naj bi ji bila izpostavljena v razmerju do družbe Air France na področju omejevanja razpoložljivih sedežev, naj bi bil posledica zmote, saj naj bi se z odločbo Air France omejevalo sedeže oziroma kilometre in število odobrenih letov.
- 469 Očitek v zvezi z domnevno prepovedjo škodovanja komercialnim povezavam naj prav tako ne bi bil upošteven, saj naj bi družba Alitalia na podlagi pogoja št. 5 lahko sklepala povezave.
- 470 Komisija v zvezi s trditvami družbe Alitalia glede omejitev letnih stopenj rasti ponujenih sedežev oziroma kilometrov meni, da pri tem ni upoštevana obveznost družbe Alitalia, da ponudi izravnavo na ravni Skupnosti. Razlog za razlike glede na pogoje, določene za družbo Air France leta 1994, naj bi bil v novih okoliščinah, kot so navedene v Sporočilu o letalstvu. Po spremembah na trgu naj položaja obeh družb ne bi bila več primerljiva.
- 471 Komisija poleg tega meni, da če povečanje zmogljivosti in ponudbe zadevne družbe ne sme biti večje od rasti trga, mora biti nujno manjše ali največ enako tej, tako da trditev družbe Alitalia v zvezi z nespoštovanjem točke 38(4) Sporočila o letalstvu ni razumljiva. Komisija naj bi z določitvijo 2,7-odstotne stopnje z različnimi mogočimi prilagoditvami v celoti spoštovala navedeno določbo.
- 472 Komisija nazadnje glede razlikovanja med družbama Air France in Air Inter v odločbi Air France, s tem da drugonavedena ni bila deležna omejitve rasti, ki je bila določena prvi, opozarja na to, da je sprejela ustrezne ukrepe za to, da odobrena pomoč ne bi bila v

korist družbi Air Inter, in predvsem, da je Sodišče prve stopnje očitke v zvezi s tem zavrnilo v zgoraj v točki 56 navedeni sodbi British Airways in drugi proti Komisiji.

– Presoja Sodišča prve stopnje

⁴⁷³ Prvič, treba je ugotoviti, da pogoj št. 5, ki omejuje ponujene zmogljivosti družbe Alitalia, ni v nasprotju s pogojem št. 1. Le-ta namreč določa, da se morajo italijanski organi zavezati, da „bodo v razmerju do družbe Alitalia ravnali kot običajni delničar, tako da bo ta upravljana samo po komercialnih načelih, in da se bodo vključevali v upravljanje samo iz razlogov, tesno povezanih s statusom italijanske države kot delničarja“. Pogoj št. 1 zadeva italijansko državo in omejuje njeno poseganje v upravljanje družbe Alitalia. Njegov primarni cilj je zagotoviti normalno delničarsko obnašanje italijanske države in ne zagotoviti družbi Alitalia avtonomije upravljanja, kot trdi sama.

⁴⁷⁴ Kakor koli, družba Alitalia se v tem kontekstu ne more sklicevati na popolno in celovito avtonomijo upravljanja. Ta trči ob določbe člena 87(3)(c) ES in torej ob pogoj, da pomoč za prestrukturiranje ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi.

⁴⁷⁵ Skladno s točko 38(4) Sporočila o letalstvu, glede na to, da „vsaka pomoč v sektorju letalstva spreminja trgovinske pogoje med državami članicami“, je za program, financiran z državno pomočjo, mogoče šteti, da ni v nasprotju s skupnim interesom samo, če „njegov cilj n[i] povečanje zmogljivosti in ponudbe zadevne družbe na račun njenih neposrednih evropskih konkurentov“. Ista določba poleg tega določa, da

„program v nobenem primeru ne sme privedi do večjega povečanja števila letal ali ponujenih sedežev na upoštevni trgih od rasti teh trgov“.

⁴⁷⁶ Dodati je treba, da točka 38(3) Sporočila o letalstvu določa, da „če finančna vzdržnost ali položaj na trgu zahtevata zmanjšanje zmogljivosti, je treba to predvideti v programu“.

⁴⁷⁷ Določbe Pogodbe, v kombinaciji z določbami, ki si jih je na tej podlagi določila Komisija v Sporočilu o letalstvu, torej pooblaščajo Komisijo, da določi pogoje v zvezi z zmogljivostmi zaradi zagotavljanja povrnitve donosnosti družbe Alitalia in ohranitve skupnih interesov.

⁴⁷⁸ V zvezi z različnimi oblikami diskriminacije, ki naj bi jo utrpela družba Alitalia v razmerju do družbe Air France, je treba poudariti, da čeprav ni mogoče izključiti možnosti, da bi Komisija primerjala ukrepe prestrukturiranja, predvidene v zvezi z družbo Alitalia, z ukrepi v zvezi z drugimi letalskimi družbami, pa je tudi res, da je treba prestrukturiranje posamezne družbe usmeriti na njene težave ter da je mogoče, da izkušnje drugih družb v drugačnih gospodarskih in političnih kontekstih ter obdobjih niso upoštevne (glej v tem smislu zgoraj v točki 56 navedeno sodbo British Airways proti Komisiji, točka 135).

⁴⁷⁹ Komisija upravičeno navaja, da sta konteksta v zvezi z odločbo Air France in izpodbijano odločbo različna, saj je prestrukturiranje družbe Air France potekalo med letoma 1994 in 1996, v primeru družbe Alitalia pa med letoma 1996 in 2000. Slednja se namreč nahaja v kontekstu popolne liberalizacije trga in torej povečane konkurence, v katerem je potreba po strožjih uporabi pravil v zvezi z državnimi pomočmi očitna, kot je

to poudarjeno v Sporočilu o letalstvu. Navedena razlika v kontekstu zadostuje za razumevanje upoštevnosti primerjave med pogoji, določenimi za eno in drugo družbo.

480 Poleg tega družba Alitalia v vsakem primeru napačno trdi, da se je Komisija v odločbi Air France zadovoljila z določitvijo zornjega praga v zvezi s številom letal v floti. Iz člena 1(8), (11) in (12) odločbe Air France namreč izhaja, da je Komisija družbama Air France in Air Charter določila omejitve glede števila sedežev oziroma kilometrov in števila odobrenih prog.

481 Sicer pa je v navedeni zadevi celotna pomoč morala biti namenjena izključno družbi Air France in njenim podružnicam, razen družbe Air Inter (glej člen 1(1) odločbe Air France). To je potrdilo Sodišče prve stopnje v zgoraj v točki 56 navedeni sodbi British Airways in drugi proti Komisiji. Družba Alitalia torej iz tega, da se v odločbi Air France določeni pogoji ne uporabljajo za družbo Air Inter, ne more izpeljevati argumentacije.

482 Poleg tega je treba ugotoviti, da je argumentacija družbe Alitalia v zvezi s primerjavo njenega primera s primerom družbe Air France protislovna. Včasih namreč navaja, da je njen položaj primerljiv s položajem družbe Air France, tako da bi bilo treba zanjo uporabiti enake pogoje in ne strožjih, na primer za omejitev razpoložljivih sedežev (pogoj št. 5(a)). V zvezi z letno stopnjo rasti števila sedežev oziroma kilometrov (pogoj št. 5(b)) pa nasprotno navaja, da je Komisija zanjo napačno uporabila enako omejitev, kot je bila tista za družbo Air France, saj njen položaj ni primerljiv.

483 Glede 2,7-odstotne stopnje rasti iz pogoja št. 5 je treba ugotoviti, prvič, da Sporočilo o letalstvu določa samo zgornjo omejitev povečanja števila letal ali ponujenih sedežev na

upoštevni trgih glede na rast teh trgov (glej zgoraj navedeno točko 475). Določitev stopnje rasti, ki je nižja od stopnje rasti upoštevni trgov, torej ni v nasprotju s Sporočilo o letalstvu.

484 Drugič, ta 2,7-odstotna stopnja glede na besedilo izpodbijane odločbe velja za „povečanje števila razpoložljivih sedežev oziroma kilometrov za vsako koledarsko leto“, in sicer „znotraj [EGP], razen Italije“ in „znotraj Italije“. Gre torej samo za enega od parametrov splošnega položaja in rasti družbe Alitalia. Številke, ki jih je predložila družba Alitalia v odgovoru na vprašanja Sodišča prve stopnje v zvezi s tem, se splošno nanašajo na „stopnjo rasti družbe Alitalia“, brez drugega pojasnila. Sicer pa podatki iz ene od predloženih preglednic zadevajo mednarodno mrežo in ne EGP.

485 Družba Alitalia zato ni dokazala nesorazmernosti navedene stopnje iz pogoja št. 5, ki se poleg tega lahko tudi zviša.

486 Sicer pa je treba dodati, da gre v vsakem primeru pri parametrih, ki jih je določila Komisija, kot sta število razpoložljivih sedežev in letna stopnja rasti števila sedežev oziroma kilometrov, za zapleteno ekonomsko presojo. Komisija ima zato v zvezi s tem široko območje proste presoje.

487 Družba Alitalia ni izkazala nobene očitne napake Komisije pri presoji njenega položaja in konteksta.

488 Natančneje, družba Alitalia ne more trditi, da pogoj št. 5(b) ni utemeljen in da je diskriminatoren, ker se uporablja za ekonomsko zdravo družbo. Za položaj, ki ga je morala ob sprejemanju izpodbijane odločbe upoštevati Komisija, to je do sprejetja odločbe iz leta 1997, in je med drugim opisan v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I (točke od 5 do 7), so bile namreč značilne nezmožnost vrnitve na pot donosnosti, zadolženost, ki je povzročala velike finančne stroške, in precejšnje izgube.

489 Družba Alitalia se tudi napačno sklicuje na domnevno prepoved škodovanja komercialnim povezavam, ki naj bi izhajalo iz pogoja št. 5. V uvodni izjavi 1 izpodbijane odločbe je namreč na eni strani navedena zaveza italijanskih organov, da predložijo poročilo z opisom „sporazumov o komercialnem ali operativnem sodelovanju, ki jih je družba Alitalia sklenila v preteklem letu“ (pogoj št. 10). Na drugi strani pa se izrecno sklicuje na razpoložljive zmogljivosti letal družbe Alitalia „ali drugih prevoznikov, pri katerih družba Alitalia prevzema komercialno tveganje (sporazumi wet-leasing, block-space, skupna vlaganja itn.)“. Sklepanje takih sporazumov torej nikakor ni izključeno.

490 Poleg tega je treba v zvezi s trditvijo, da naj bi zadevni pogoj veljal za države zunaj EGP, opozoriti na to, da se ta pogoj nanaša na število razpoložljivih sedežev, ki ga flota družbe Alitalia ne sme preseči, in na omejeno povečanje števila sedežev oziroma kilometrov „znotraj [EGP], razen Italije“, in „znotraj Italije“.

491 Pa tudi če bi se izkazalo, da je prag za leti 1999 in 2000 nizek, to v nobenem primeru ni upoštevno, saj se je zgodilo kasneje od tistega dejanskega stanja, ki ga je mogoče upoštevati.

492 Nazadnje, obrazložitev pogoja št. 5 je vsebovana v izpodbijani odločbi in odločbi iz leta 1997, na katero napotuje izpodbijana odločba, ter omogoča razumevanje razlogov, ki so Komisijo vodili v njegovo določitev (glej zgoraj navedeno točko 74).

493 Zato ne more biti sprejet noben od očitkov v zvezi s pogojem št. 5.

Pogoj št. 6: vodenje analitskega računovodstva

– Trditve strank

494 Družba Alitalia navaja, da je pogoj št. 6, ki ji nalaga, da mora voditi analitsko računovodstvo za vsako progo, pretiran in ni utemeljen.

495 Ta pogoj naj bi pomenil celovito reorganizacijo računovodskega sistema družbe Alitalia, kar je precej zapleteno in bi povzročilo velike upravne stroške. Pogoj naj bi bil pretiran, ker je že odločba iz leta 1997 določala, da naj družba Alitalia opusti veliko število prog. Sicer pa naj donosnosti prog ne bi bilo mogoče presojati samo glede na eno progo, ampak bi jo bilo treba analizirati v splošnem kontekstu celotnega omrežja družbe.

496 Pogoj št. 6 naj bi bil v nasprotju s prakso letalskih družb, ki svoje računovodstvo vodijo „po načelu network analysis“, to je glede na celoto različnih prog. Poleg tega naj nobena odločba Komisije na področju državnih pomoči v sektorju letalstva ne bi določala takega pogoja. Navedeni pogoj naj bi se tako brez utemeljitve oddaljil od prakse letalskih družb in Komisije.

497 Družba Alitalia prav tako trdi, da Komisija ni pristojna za določitev takega pogoja, saj njegova uporaba ni omejena na proge znotraj EGP.

498 Družba Alitalia nazadnje navaja, da pogoja št. 6 ni mogoče utemeljiti z opiranjem na pogoj št. 10 (pravilno izvajanje načrta, izkazano v letnih poročilih). Trdi, da naj bi bila popolnoma sposobna izpolniti obveznost iz pogoja št. 10 in predložiti podatke v zvezi z vsemi progami, na katerih posluje. Nikakor pa naj ne bi bilo upravičeno nalagati ji tako breme samo zato, da se olajša delo svetovalcev Komisije.

499 Komisija odgovarja, da uvedbo analitskega računovodstva narekuje načelo preglednosti in zahteva po možnosti nadziranja različnih faz izvajanja načrta. Ta metoda naj bi še posebej omogočila, da se v zelo kratkem času preveri razvoj donosnosti vsake proge, vključno s progami zunaj EGP, ki vplivajo na donosnost družbe. Navedeni pogoj naj bi bil posledica ali premisa dobrega izvajanja pogoja št. 10 s strani družbe Alitalia, ki ga ta ne izpodbija.

500 Komisija navaja, da pogoja št. 6 ni v drugih odločbah, ker zadevne družbe niso imele podobnih težav kot družba Alitalia.

– Presoja Sodišča prve stopnje

501 Pogoj št. 6 italijanskim organom nalaga, naj „zagotovijo, da družba Alitalia vodi analitsko računovodstvo, ki omogoča, da se v kratkem času za vsako progo ugotovi stopnja donosnosti, opredeljena kot razmerje med celotnimi prihodki in stroški (celotni stroški so enaki vsoti spremenljivih in fiksnih stroškov) za vsako progo“.

502 Najprej je treba ugotoviti, da v nasprotju s tem, kar trdi družba Alitalia, pogoj št. 6 tej ne nalaga dobesedno vodenja analitskega računovodstva za vsako progo, ampak preprosto, da vodi računovodstvo, ki omogoča hitro ugotavljanje stopnje donosnosti vsake proge, kar ni popolnoma enako. Trditve družbe Alitalia torej temeljijo na napačni razlagi zadevnega pogoja.

503 V zvezi s tem pogojem je treba opozoriti na to, da lahko Komisija na podlagi člena 87(3) (c) ES za združljivo s skupnim trgov razglasi samo tisto pomoč za prestrukturiranje, ki ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi. Zato mora biti sposobna preveriti vpliv zadevnih ukrepov na trgovino. Sporočilo o letalstvu poleg tega v točki 38(8) določa, da „morajo biti vse pomoči strukturirane tako,

da so pregledne in jih je možno nadzirati“. Obveznost vodenja analitskega računovodstva torej sodi v navedeni okvir. Navedeno računovodstvo je eden od instrumentov, ki Komisiji omogočajo, da preveri, „kako se program prestrukturiranja, financiran z državno pomočjo, dejansko izvaja“ (točka 40 Sporočila o letalstvu).

504 Glede drugih očitkov družbe Alitalia v zvezi s pogojem št. 6, prvič, vodenja analitskega računovodstva, ki omogoča ugotavljanje stopnje donosnosti vsake proge, ni mogoče šteti za nasprotnega praksi v zvezi z analizo donosnosti družbe na podlagi vseh različnih prog, na katerih posluje. Eden namreč ne izključuje drugega in je lahko njegova podlaga ali dopolnilo.

505 Čeprav bi bil ta pogoj dodatno breme za družbo Alitalia, pa ne more biti pretiran glede na potrebo Komisije, da lahko hitro preveri dejansko izvajanje načrta, še posebej z vidika izplačila ostalih obrokov, in to še toliko bolj, ker je načrt v prilagojeni različici predvideval – kot trdi družba Alitalia sama – opustitev precejšnjega števila prog in frekvenc, ki niso donosne. Izvajanje tega ukrepa je zato zahtevalo vodenje takega računovodstva, ki izkaže donosnost za vsako progo.

506 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da pogoj št. 6 ne zasleduje enakega cilja kot pogoj št. 10. S slednjim se želi namreč splošno nadzorovati izvajanje načrta prestrukturiranja, sposobnost preživetja družbe in spoštovanje določenih pogojev, medtem ko se s pogojem št. 6 želi omogočiti pridobitev natančnih podatkov o donosnosti vsake proge. Ni torej mogoče domnevati, da bi pogoj št. 10 Komisiji omogočil hitro ugotoviti donosnost vsake proge. Komisija pa mora biti skladno s točko 38(1) Sporočila o

letalstvu zaradi ocene programa med drugim še posebej pozorna na „zaprtje prog z izgubami“. To se ne zdi mogoče brez pravega instrumenta za presojo izgub vsake od prog.

507 Drugič, dejstva, da druge tovrstne odločbe Komisije ne določajo takega pogoja, ni mogoče šteti za diskriminatornega v razmerju do družbe Alitalia. Na eni strani se je namreč spremenil splošni kontekst (glej zgoraj navedene točke 441, 447 in 479). Na drugi strani pa je mogoče, da se računovodstvo, kot ga je vodila družba Alitalia, razlikuje od računovodstva drugih zadevnih družb, tako da bi lahko bilo treba zanjo predvideti poseben pogoj. Iz zgoraj v točki 56 navedene sodbe British Airways in drugi proti Komisiji (točka 135) izhaja, da Komisiji ni treba na popolnoma enak način reproducirati enakih pogojev kot v preteklosti, ampak mora upoštevati kontekst posla in položaj konkretne družbe.

508 Tretjič, družba Alitalia napačno trdi, da Komisija ni pristojna za določitev takega pogoja, kolikor njegova uporaba ni omejena na proge znotraj EGP. Letalske družbe, ustanovljene znotraj EGP, si namreč konkurirajo tudi na progah v smeri držav zunaj EGP. Komisija je torej utemeljeno sprejela ukrep za nadzor nad tem, da družba Alitalia spoštuje konkurenco na zadevnih progah (glej zgoraj navedeno točko 460).

509 Zato je treba očitke družbe Alitalia v zvezi s pogojem št. 6 zavriniti.

Pogoj št. 7: prepoved prakse price leadership

– Trditve strank

- 510 Družba Alitalia izpodbija tudi pogoj št. 7, po katerem se mora do 31. decembra 2000 vzdržati ponujanja storitev po cenah, ki bi bile nižje od tistih, ki jih za enakovredno storitev na progah, na katerih posluje, ponujajo njeni konkurenti.
- 511 Družba Alitalia navaja, da prepovedi prakse price leadership ni v dokumentu, ki so ga 14. maja 1997 na Komisijo naslovili italijanski organi. Iz tega naj bi sledilo, da ta pogoj ni bil predmet razprave in gre torej za kršitev pravice do obrambe.
- 512 Pogoj št. 7 naj bi bil poleg tega pretiran in diskriminatoren glede na to, kako je Komisija obravnavala druge letalske družbe. Družba Alitalia poudarja, da je Komisija v odločbi Air France to prepoved prakse price leadership omejila samo na proge, na katerih je družba Air France poslovala znotraj EGP, medtem ko se v njenem primeru prepoved nanaša na vse proge, na katerih posluje, vključno s progami zunaj EGP. Poleg tega naj bi bilo trajanje prepovedi za družbo Alitalia daljše kot za družbo Air France. Ta strogost v zvezi z družbo Alitalia naj bi bila še toliko manj utemeljena, ker naj bi bila ta v precej manj resnem položaju od položaja, v katerem je bila družba Air France.
- 513 Prepoved prakse price leadership naj bi bila za družbo Alitalia tudi veliko škodljivejša kot za družbo Air France, saj naj bi bila sprejeta v kontekstu dokončnega odprtja trga konkurenci, brezpogojne svobode prometa in določanja cen.

- 514 Diskriminatornost pogoja št. 7 naj bi izhajala tudi iz tega, ker naj v odločbah Iberia iz leta 1992 in Aer Lingus ne bi bila določena nobena prepoved prakse price leadership, v odločbi Olympic Airways pa naj bi bila ta prepoved omejena samo na redne proge med Atenami (Grčija) in Stockholmom (Švedska) ter med Atenami in Londonom.
- 515 Družba Alitalia tudi dvomi v pristojnosti Komisije za tak ukrep, glede na to, da ravnanje, ki ga zadeva ta pogoj, nima neposrednih posledic za trgovino znotraj Skupnosti. V zvezi s tem se sklicuje na Sporočilo o letalstvu.
- 516 Družba Alitalia nadalje navaja, da pogoj št. 7 ni zakonit, kolikor se z njim želi omejevati ravnanje „brez kakršnega koli konkretnega preverjanja njegove dejanske nezakonitosti“. Družba Alitalia meni, da njeno tezo, po kateri je treba prakso price leadership presojati v vsakem primeru posebej, potrjuje ravnanje Komisije v zvezi z nespoštovanjem take prepovedi s strani družbe Air France.
- 517 Utemeljenost tega tožbenega razloga naj bi potrjevala sodba Sodišča z dne 15. junija 1993 v zadevi Matra proti Komisiji (C-225/91, Recueil, str. I-3203, točka 41).

- 518 Družba Alitalia nazadnje ugotavlja, da je pogoj št. 7 v nasprotju z logiko izpodbijane odločbe. Ta prepoved bi namreč lahko resno škodovala donosnosti družbe. Natančneje, družbi Alitalia naj bi preprečila ustrezno odzivanje na povečano konkurenco na nacionalni in mednarodni ravni, odpiranje novih prog in zagotavljanje novih storitev vzdrževanja prometa na progah z gostim prometom.
- 519 Po mnenju Komisije se želi s prepovedjo prakse price leadership izogniti temu, da bi določena družba, ki prejema javna sredstva, pridobila tržni delež na račun konkurenčnih družb, ki te možnosti nimajo. Navedena prepoved naj bi služila ponovni vzpostavitvi konkurenčnih pravil in prispevala k doseganju cilja zmanjšanja proizvodnih zmogljivosti iz Sporočila o letalstvu. Komisija opozarja na to, da je tak pogoj določila v odločbah Olympic Airways in Air France.
- 520 Komisija dodaja, da so pogajanja glede prakse price leadership trajala dolgo, predlagali pa so jih italijanski organi v dopisu z dne 26. junija 1997. Ti naj bi prepovedi prakse price leadership dali celo prednost pred večjim zmanjšanjem zmogljivosti. Poleg tega naj bi bila prepoved razširjena na lete na vseh progah na izrecno zahtevo družbe Alitalia, namesto da bi bilo omejeno samo število letov. Intervencije italijanskih organov in družbe Alitalia med upravnim postopkom naj bi torej pojasnjevale razliko glede na odločbo Air France. Sicer pa naj prepovedi prakse price leadership ne bi bilo v odločbi z dne 22. julija 1992, s katero je bila odobrena pomoč za prestrukturiranje družbe Iberia, niti v odločbi Aer Lingus iz leta 1993 zato, ker sta bili navedeni odločbi sprejeti pred liberalizacijo trgov. V odločbi Olympic Airways naj bi prepoved zadevala samo posebej problematične proge.
- 521 Komisija v zvezi s pristojnostjo za naložitev zadevnega pogoja navaja, da je na podlagi člena 87(3)(c) ES pristojna za določitev kakršnega koli pogoja, ki je potreben za to, da se družbi Alitalia omogoči povrniti ekonomsko-finančno sposobnost preživetja. Pristojnost na podlagi navedene določbe naj ne bi bila odvisna od člena 82 ES. Poleg tega naj bi

ji ta določba dajala pristojnost, da določi pogoje v zvezi z leti zunaj EGP, kolikor konkurenca med družbami Skupnosti obstaja ne samo na progah znotraj Skupnosti, ampak tudi na progah v smeri tretjih držav in iz njih. Sicer pa naj bi iz člena 71(1)(a) ES in člena 80(2) ES izhajalo, da te proge sodijo na področje uporabe skupne prometne politike.

522 Komisija na koncu ugotavlja, da družba Alitalia, s tem ko se pritožuje, da s prakso price leadership ne more pritegniti novih strank na novih progah ali jih spodbuditi, naj letijo pogosteje, trdi, da ji je pomoč koristila za to, da si je pridržala večji tržni delež in ga odvzela konkurenci.

– Presoja Sodišča prve stopnje

523 Prvič, glede kršitve pravice do obrambe je bilo že zgoraj v točkah od 169 do 172 navedeno, da se upravni postopek na področju državnih pomoči vodi samo zoper zadevno državo članico, ki edina uživa varstvo pravice do obrambe. Vloga zadevnih strank, med katerimi so prejemniki pomoči, je v bistvu vloga vira informacij za Komisijo. Iz tega sledi, da imajo zadevne stranke – daleč od tega, da bi lahko uveljavljale pravico do obrambe, ki se priznava osebam, zoper katere se vodi postopek – samo pravico do vključitve v upravni postopek, kolikor je to ustrezno glede na okoliščine zadeve. Družba Alitalia torej ne more uveljavljati kršitve pravice do obrambe. Sicer pa je bila družba Alitalia tesno vključena v upravni postopek pred sprejetjem odločbe iz leta 1997, ki ni bil razglašen za ničn.

524 Drugič, trditve družbe Alitalia v zvezi z diskriminacijo, ki naj bi ji bila izpostavljena v razmerju do drugih letalskih družb iz predhodnih odločb Komisije, trčijo ob neprimerljivost splošnega konteksta, v katerem so bile sprejete navedene odločbe in

na poseben položaj zadevnih družb (glej zgoraj navedeno točko 507). Če bi morala Komisija na povsem enak način reproducirati iste pogoje v vseh svojih odločbah na področju državnih pomoči v sektorju zračnega prevoza, bi bilo to v nasprotju s posamično presojo ravnanja družb, za katero se zavzema družba Alitalia.

525 Poleg tega je argumentacija družbe Alitalia ponovno (glej zgoraj navedeno točko 482) protislovna. Ne eni strani v zvezi z vprašanjem zadevnih prog in trajanja prepovedi zahteva, naj se jo obravnava enako kot družbo Air France, kar naj bi predpostavljalo primerljiva položaja. Na drugi strani pa se v drugih okvirih sklicuje na drugačen kontekst – in torej na neprimerljivost – v smislu liberalizacije trga, do katere je medtem prišlo, s splošno odobritvijo, da družbe določajo svoje cene.

526 Kolikor se družba Alitalia sklicuje na liberalizacijo trga zračnega prevoza, iz Sporočila o letalstvu jasno izhaja, da bi morala biti Komisija zaradi te okoliščine pri odobravanju državnih pomoči in določanju pogojev strožja. Tako na primer točka 41 navedenega sporočila določa:

„Vzpostavitev skupnega letalskega trga s 1. aprilom 1997 bo precej povečala konkurenco na skupnem trgu. V teh pogojih lahko Komisija odobri pomoči za prestrukturiranje samo v zelo izjemnih primerih in pod zelo strogimi pogoji.“

527 Tretjič, glede pristojnosti Komisije, da naloži tak pogoj, kot je pogoj št. 7, ta temelji na členu 87(3)(c) ES, ki Komisijo pooblašča, da kot združljivo s skupnim trgom razglasi tako pomoč za prestrukturiranje, ki ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi. Kot navaja Komisija v drugi alineji točke 37 Sporočila o letalstvu, „mora Komisija ob upoštevanju slednjega pogoja, ki ga je treba razlagati v kontekstu zračnega prevoza, določiti pogoje, ki morajo biti načeloma izpolnjeni, da se

lahko odobri odstopanje“. Komisija ima v zvezi s tem pooblastilo za odločanje po prostem preudarku. Čeprav prepoved prakse price leadership ni izrecno navedena v Sporočilu o letalstvu, pa očitno prispeva k doseganju cilja, da pomoč na nesprejemljiv način, skladno s Pogodbo, ne bi spreminjala trgovinskih pogojev.

528 Četrtrič, čeprav je res, da iz splošne sistematike Pogodbe izhaja, da postopek na podlagi členov 87 ES in 88 ES nikoli ne bi smel voditi v rezultat, ki bi bil v nasprotju s posebnimi določbami Pogodbe, pa je prav tako res, da postopka na podlagi člena 81 ES in naslednjih ter na podlagi člena 87 ES in naslednjih nista odvisna ter da ju urejajo posebna pravila (glej v tem smislu zgoraj v točki 517 navedeno sodbo Matra proti Komisiji, točki 41 in 44). Obravnavani postopek ne temelji na členu 82 ES, ampak na členu 87 ES. Trditve družbe Alitalia v zvezi s potrebo po posamičnem sankcioniranju protikonkurenčnih ravnanj zato niso upoštevne.

529 Petič, kot je že bilo pojasnjeno zgoraj v točki 460, družba Alitalia napačno trdi, da Komisija ni pristojna za naložitev pogoja, ki se uporablja za proge zunaj EGP. Uporaba tega pogoja je zato utemeljena, ker družba Alitalia na teh progah konkurira drugim letalskim družbam, ustanovljenim v Skupnosti.

530 Šestič, trditev družbe Alitalia, da je pogoj št. 7 v nasprotju z logiko izpodbijane odločbe, ker bi lahko resno škodoval donosnosti družbe Alitalia, ne more uspeti. Skladno s točko 38(1) in (2) Sporočila o letalstvu je cilj pomoči namreč povrnitev sposobnosti preživetja družbe. V nasprotju s tem, za kar se zdi, da meni družba Alitalia, cilj ni v tem, da se ji omogoči širitev, da zagotovi nove storitve na progah, kjer ni bila prisotna, ali da zagotovi nove storitve vzdrževanja letov na progah z gostejšim prometom.

- 531 V zvezi z obrazložitvijo tega pogoja je treba napotiti na zgoraj navedene točke od 74 do 77. Komisija tako v izpodbijani odločbi in tudi v odločbi iz leta 1997 napotuje zlasti na člena 87 ES in 88 ES ter na Sporočilo o letalstvu, ki jo zavezujejo, da se prepriča, da učinek pomoči ni prenos težav z družbe na njene konkurente. Ta obrazložitev torej omogoča razumevanje razlogov, ki so Komisijo vodili v določitev tega pogoja.
- 532 Glede na to, da navedena analiza ni pokazala nobenega elementa, ki bi lahko vplival na veljavnost pogoja št. 7, je treba očitke zoper tega zavrniti.

Pogoj št. 8: odsvojitve deleža v družbi Malév

– Trditve strank

- 533 Družba Alitalia navaja, da pogoj št. 8 iz izpodbijane odločbe, po katerem mora odsvojiti svoj delež v družbi Malév, ni zadostno obrazložen. Ta obveznost naj bi bila v nasprotju z ugotovitvami iz odločbe iz leta 1997, po katerih bi morala družba Alitalia voditi politiko osredotočenja svojih dejavnosti in se ponovno osredotočiti na svoje glavne dejavnosti, ne more pa „brez ogrožanja uspeha načrta odsvajati sredstev v zvezi z glavnimi dejavnostmi“ (točka VIII, osemnajsta alineja). Družba Alitalia trdi, da njena udeležba v družbi Malév predstavlja sredstva, ki so tesno povezana z njenimi osrednjimi dejavnostmi.
- 534 Navedeni pogoj naj bi bil tudi diskriminatoren, ker naj bi Komisija v odločbi Air France francoski družbi naložila samo odsvojitve hotelske verige Le Méridien, to je nestrateške dejavnosti.

535 Nazadnje, pogoj št. 8 naj ne bi bil pravno utemeljen, ker naj bi bil cilj načrta prestrukturiranja omogočiti povrnitev donosnosti in ne doseči enake ali višje donosnosti kot v zasebnem sektorju. Z načrtom prestrukturiranja naj bi bilo tudi brez tega pogoja mogoče sanirati letalsko družbo tako, da bi ta lahko bila v razumnem roku ponovno sposobna preživeti, in sicer na običajen način, brez dodatne pomoči, skladno s točko 38(1) Sporočila o letalstvu.

536 Komisija odgovarja, da je bila odsvojitve deleža družbe Alitalia v družbi Malév predmet pogajanj, družba Alitalia pa se je z njo v upravnem postopku strinjala. Sinergija med družbama Alitalia in Malév naj bi bila izjemno šibka, zadevna udeležba pa naj bi štela med nestrateska sredstva. Odsvojitve deleža naj bi bila potrebna za konsolidacijo finančnega dela načrta prestrukturiranja. Komisija tudi ugotavlja, da družba Alitalia ne navaja razlogov, zaradi katerih bi lahko odsvojitve povzročila veliko škodo.

– Presoja Sodišča prve stopnje

537 Glede domnevnega nasprotja pogoja št. 8 z določenimi ugotovitvami iz odločbe iz leta 1997 je treba poudariti, da jo družba Alitalia navaja samo delno. Komisija namreč v odločbi iz leta 1997 deleža v družbi Malév ni štela za glavno dejavnost družbe Alitalia. Prodaja tega deleža naj bi se, nasprotno, štela med ukrepe osredotočenja družbe Alitalia na njene glavne dejavnosti, kar potrjujejo ti odlomki:

„[...] Podobno kot večina konkurenčnih družb, ki so se morale soočiti s krizo zračnega prevoza na začetku [devetdesetih] let, vodi družba Alitalia tudi politiko osredotočenja svojih dejavnosti na svojo glavno dejavnost, to je zračni prevoz. Tako načrt, po odsvojitvi deleža v kapitalu ‚Societa Aeriporti di Roma‘ leta 1995, med drugim predvideva nadaljnjo prodajo nepremičnine oziroma sedeža Magliane ter deležev družbe Alitalia v

družbah Alfa Romeo Avio, SISAM, informacijskem sistemu rezervacij Galileo, Malév in v šestih italijanskih regionalnih letališčih.

Na tej podlagi bi morali zelo pozitivni rezultati do leta 2000 zadovoljiti potrebe po gibljivih sredstvih in financiranju nujnih dolgoročnih naložb družbe ter zagotoviti dolgoročno sposobnost preživetja. Prav tako bi morali vzpostaviti zaupanje vlagateljev in odpreti pot za razvoj povezav z drugimi družbami.

[...]

Z osredotočenjem na glavne dejavnosti in obsežnim dezinvestiranjem družba Alitalia prispeva k pokritju finančnih potreb s svojimi sredstvi.

[...]

Sredstva pomoči se zdijo prav tako potrebna, kolikor jih družba Alitalia ne more nadomestiti z zadostnimi sredstvi iz odsvojitvev. Kot je bil že navedeno, je družba že uvedla politiko dezinvestiranja in osredotočenja na svoje glavne dejavnosti. Vendar pa, čeprav tako sproščena sredstva v višini okoli 600 milijard [ITL] omogočajo zmanjšanje

zneska povečanja kapitala, niso primerljiva s finančnimi potrebami načrta. Družba prav tako brez ogrožitve uspeha načrta ne more odsvojiti sredstev v zvezi z glavnimi dejavnostmi.“

538 S prodajo družbe Malév naj bi se torej glede na odločbo iz leta 1997 pokrile finančne potrebe in omogočilo zmanjšanje zneska pomoči. Obrazložitev iz odločbe iz leta 1997, na katero se izpodbijana odločba izrecno sklicuje, omogoča razumevanje tega (glej zgoraj navedene točke od 74 do 77).

539 Poleg tega družba Alitalia ni predložila nobenega dokaza za to, zakaj Komisija ni mogla meniti, da njen manjšinski delež v družbi Malév (30 %) ni strateški ter da je bila prodaja tega deleža potrebna zaradi omejitve injekcije pomoči in zagotavljanja sorazmernosti pomoči glede na potrebe iz načrta. Iz tega sledi, da ni mogoče šteti, da je Komisija v zvezi s tem storila očitno napako pri presoji.

540 Sicer pa niti iz izpodbijane odločbe, niti iz določb, na katere se sklicuje Komisija, niti iz njenih pisanj v okviru tega postopka ne izhaja, da je bil edini cilj pogojev iz izpodbijane odločbe izboljšati donosnost načrta prestrukturiranja.

541 Komisija je namreč najprej menila, da načrt prestrukturiranja družbe, o katerem je bila obveščena 29. julija 1996, ne zadošča za sprejetje pozitivne odločbe. Družba Alitalia je nato Komisijo obvestila, da želi ta načrt spremeniti. Komisija je po presoji navedenih sprememb nato italijanskim organom z dopisom z dne 18. aprila 1997 sporočila, da ne

more sprejeti pozitivne odločbe na podlagi merila zasebnega tržnega vlagatelja v tej zadevi, in sicer zaradi težav pri upoštevanju stroškov plačilne nesposobnosti, ki bi jih nosila družba IRI pri stečaju družbe Alitalia, in še vedno velikega komercialnega tveganja načrta. Nato se je začela tretja faza, v kateri so potekali sestanki med italijanskimi organi in Komisijo. Ti sestanki so omogočili dodatne izboljšave načrta v nekaterih delih, to je pri pospešitvi procesa zniževanja stroškov, zmanjšanju kapitala ter odsvojitvah deležev družbe Alitalia v madžarski družbi Malév in šestih italijanskih regionalnih letališčih.

542 Iz tega izhaja, da načrt na začetku ni izpolnjeval pogojev za to, da bi se lahko štel kot združljiv s skupnim trgom. Odsvojitve deleža družbe Alitalia v družbi Malév je bila del izboljšav, ki so Komisiji omogočile, da je po posvetovanju s svojimi svetovalci ocenila, da je navedeni načrt realen in omogoča povrnitev donosnosti družbe Alitalia v razumnem roku. Navedena odsvojitve je bila torej pogoj *sine qua non* za razglasitev pomoči kot združljive s skupnim trgom.

543 Družba Alitalia zato ne more trditi, da se je želelo s pogojem št. 8 samo izboljšati donosnost načrta in da bi bila lahko družba celo brez tega z načrtom sanirana tako, da bi bila v razumnem roku ponovno sposobna preživeti. Kakor koli pa družba Alitalia tega ni dokazala.

544 Noben očitek zoper pogoj št. 8 torej ni utemeljen.

Implicitni pogoj: plačilo predčasnih upokojitev

– Trditve strank

545 Družba Alitalia navaja, da je prvotna različica načrta prestrukturiranja predvidevala predčasno upokojitev 700 zaposlenih. Po zahtevi Komisije – ki je izhajala iz tega, da je strošek v zvezi s tem ukrepom državna pomoč – za pojasnilo, naj bi italijanski organi pojasnili, da to ni tako, ne samo, ker gre za splošni ukrep, ampak tudi zato, ker upravičenec ni družba, ampak njeni zaposleni. Komisija naj bi ob grožnjah, da bo uvedla *ad hoc* postopek, kljub temu italijanskim organom naložila, naj stroške teh prezgodnjih upokojitev v celoti prevalijo na družbo Alitalia.

546 Družba Alitalia naj bi, soočena z možnostjo, da ne bo mogoče pridobiti pozitivne odločbe Komisije, če ne prevzame plačila teh predčasnih upokojitev, sporočila, da bo lahko prevzela te stroške, če Komisija prizna, da posel ustreza merilu zasebnega vlagatelja.

547 Družba Alitalia navaja, da je v tožbi v zadevi T-296/97 očitala Komisiji, da je z upoštevanjem stroška tega ukrepa penalizirala rezultat izračuna notranje donosnosti in da je ta predpogoj določila brez pozitivnih posledic za družbo. Sodišče prve stopnje naj bi se v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I izreklo samo o očitku v zvezi z izračunom notranje stopnje, ne pa o načinu ravnanja Komisije.

- 548 Družba Alitalia ima na podlagi navedenih ugotovitev dva očitka zoper izpodbijano odločbo. Prvič, Komisija naj se leta 2001 ne bi vprašala o možnosti ohranitve stališča, ki ga je sprejela leta 1997. Glede tega naj tudi ne bi bilo nobene kontradiktorne razprave, čeprav se je scenarij spremenil. Po mnenju družbe Alitalia bi morala Komisija, če je takrat dvomila o združljivosti ureditve s skupnim trgom, danes te dvome odpraviti ali pa jih z uvedbo postopka potrditi.
- 549 Drugič, Komisija naj bi v izpodbijani odločbi neupravičeno pogojevala odobritev naložbe družbe IRI v družbi Alitalia s tem, da se ta zaveže plačati stroške predčasne upokojitve 700 zaposlenih, kar naj ne bi bilo zakonito, ker temelji na napačnem razumevanju upoštevne italijanske zakonodaje, na površni analizi ureditve predčasnega upokojevanja, na diskriminatorni uporabi načel iz Pogodbe v razmerju do družbe Alitalia in na neustrezni uporabi pooblastil Komisije, ki naj bi družbo Alitalia prisilila, da se je uklonila njeni volji in izplačilo izvedla pred odločbo iz leta 1997.
- 550 Komisija ugotavlja, da poskuša družba Alitalia ponovno odpreti razpravo, do katere se je Sodišče prve stopnje že opredelilo v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I. Navaja, da prevzema zadevnih stroškov s strani družbe ni mogoče izpodbijati, saj je treba to najprej pripisati italijanskim organom, ki so izrecno želeli, naj Komisija ne analizira podrobneje ureditve predčasnega upokojevanja v zvezi z državnimi pomočmi. Dodaja, da ni imela možnosti, da ne bi uvedla postopka po členu 88(2) ES, če je resno dvomila v značaj zadevne ureditve, in to brez kakršne koli prisile.

– Presoja Sodišča prve stopnje

- 551 Sodišče prve stopnje je v zgoraj v točki 8 navedeni sodbi Alitalia I rzsodilo (točke od 152 do 156):

II - 1918

„Drugič, tožeča stranka navaja, da jo je Komisija arbitrarno prisilila v prevzem stroškov predčasne upokojitve 700 zaposlenih, ki so po uredbi-zakonu št. 546 z dne 23. oktobra 1996 (preoblikovana v zakon št. 640 z dne 20. decembra 1996) strošek države, in tako – po izračunih svetovalcev Komisije – za vsaj dve točki zmanjšala stopnjo donosnosti naložbe družbe IRI.

Vendar pa – kot upravičeno poudarja Komisija – se je tožeča stranka pred sprejetjem odločbe [iz leta 1997] nepreklicno zavezala, da bo prevzela stroške predčasne upokojitve 700 zaposlenih [...] Zaradi tega pravna presoja in izrek odločbe [iz leta 1997] ne vsebujeta ničesar v zvezi z odločitvijo tožeče stranke glede kritja teh stroškov. Komisija to samo omenja v delu odločbe [iz leta 1997], z naslovom „Dejansko stanje“.

Čeprav se je prvotno tožeča stranka tako zavezala le, če se v končni odločbi prizna, da je rekapitalizacija naložba v skladu z merilom zasebnega vlagatelja, je treba ugotoviti, da je ta zaveza z uvedbo prisilne uprave postala nepreklicna [...] Komisija je zato morala preveriti, ali je naložba izpolnila merilo zasebnega vlagatelja z upoštevanjem te nove realnosti.

Nazadnje, tožeča stranka bi se bila lahko med upravnim postopkom uprla domnevnemu pritisku Komisije glede zadevne zaveze ali pa bi se bila lahko, alternativno, tako kot v primeru drugih ‚pogojev‘, izognila nepreklicni enostranski zavezi. Če bi bila tožeča stranka med upravnim postopkom tako ravnala, bi se bila morala Komisija v odločbi [iz leta 1997] ali v kakšni drugi odločbi, o zakonitosti katere bi lahko presojalo Sodišče prve stopnje, opredeliti do vprašanja stroškov predčasne upokojitve 700 zaposlenih.

Iz tega sledi, da je treba zavrniti trditev tožeče stranke glede napačnega izračuna notranje stopnje zaradi tega, ker naj bi jo Komisija prisilila v prevzem stroškov predčasne upokojitve 700 zaposlenih.“

552 Iz navedenega izhaja ne le, da se je Sodišče prve stopnje izreklo o napačnem izračunu notranje stopnje zaradi prevzema stroškov predčasnega upokojevanja, ampak tudi o domnevnem pritisku Komisije glede prevzema zadevne zaveze. Sodišče prve stopnje je presodilo, da bi se bila lahko družba Alitalia uprla ali pa bi se bila lahko izognila „nepreklicni“ enostranski zavezi. Trditev glede prisile je bila torej zavrnjena in o tem ni mogoče ponovno presojati v okviru tega postopka.

553 Družba Alitalia se prav tako napačno sklicuje na to, da bi morala Komisija leta 2001 ponovno preučiti stališče, ki ga je sprejela leta 1997. Zaradi sprejetja nove odločbe, potem ko je Sodišče prve stopnje odločbo iz leta 1997 razglasilo za nično, se je morala Komisija ponovno postaviti v kontekst odločbe iz leta 1997 in priglašeni načrt presoditi glede na elemente, s katerimi je razpolagala takrat (glej zgoraj navedeno točko 137).

554 Nazadnje je treba poudariti, da za uvedbo postopka na podlagi člena 88(2) ES veljajo stroga pravila. Od takrat, ko se je družba Alitalia nepreklicno zavezala prevzeti stroške predčasnih upokojitev, Komisija ni mogla več uvesti postopka zoper Italijansko republiko zaradi presoje ureditve predčasnega upokojevanja z vidika državnih pomoči.

555 Zato je treba zavrniti očitke družbe Alitalia, ki zadevajo ta implicitni pogoj v zvezi s predčasnimi upokojitvami.

556 Glede na to, da so bili zavrjnjeni vsi očitki družbe Alitalia zoper sporne pogoje, je treba peti tožbeni razlog zavrniti.

557 Zato je treba prvi in drugi tožbeni predlog zavrniti.

558 Glede na navedeno je treba tožbo v celoti zavrniti.

559 Predlogu družbe Alitalia za izvedbo pripravljanih ukrepov se ne ugoti. Komisija je namreč na eni strani odgovoru na tožbo priložila poročilo svojih svetovalcev z dne 1. junija 2001. Na drugi strani pa različni zahtevani elementi izračuna in ocene izhajajo iz spisa, še posebej prilog, ki jih je družba Alitalia priložila tožbi.

Stroški

560 V skladu s členom 87(2) Poslovnika se stranki, ki s svojimi predlogi ni uspela, naloži plačilo stroškov, če so bili ti priglašeni. Ker družba Alitalia s svojimi predlogi ni uspela, se ji naloži plačilo stroškov, kot je predlagala Komisija.

Iz teh razlogov je

SODIŠČE PRVE STOPNJE (peti razširjeni senat)

razsodilo:

- 1) **Tožba se zavrne.**
- 2) **Družbi Alitalia – Linee aeree italiane SpA se naloži plačilo stroškov.**

Vilaras

Martins Ribeiro

Dehousse

Šváby

Jürimäe

Razglašeno na javni obravnavi v Luxembourg, 9. julija 2008.

Sodni tajnik

Predsednik

E. Coulon

M. Vilaras

Stvarno kazalo

Dejansko stanje	II - 1760
Izpodbijana odločba	II - 1763
Postopek	II - 1769
Predlogi strank	II - 1771
Dopustnost	II - 1772
A – Trditve strank	II - 1772
B – Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1773
Utemeljenost	II - 1777
A – Kršitev obveznosti obrazložitve	II - 1777
1. Nezadostna obrazložitev izreka izpodbijane odločbe	II - 1777
a) Trditve strank	II - 1777
b) Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1779
2. Neobrazloženost pogojev iz odločbe iz leta 1997 v izpodbijani odločbi	II - 1783
a) Trditve strank	II - 1783
b) Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1784
B – Kršitev člena 233 ES	II - 1785
1. Trditve strank	II - 1785
2. Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1791
C – Kršitev obveznosti sprejetja odločbe v dveh mesecih, kot to določa člen 4(5)Uredbe št. 659/1999	II - 1804
1. Trditve strank	II - 1804
2. Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1806
	II - 1923

D – Kršitev pravice do obrambe	II - 1809
1. Trditve strank	II - 1809
2. Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1810
E – Kršitev in napačna uporaba členov 87 ES in 88 ES	II - 1813
1. Določitev minimalne stopnje	II - 1813
a) Uporaba minimalne stopnje iz odločbe Iberia za družbo Alitalia	II - 1814
Trditve strank	II - 1814
Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1815
b) Neobstoj resnega upoštevanja vpliva zadnje različice načrta na izračun minimalne stopnje	II - 1822
Trditve strank	II - 1822
Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1823
c) Upoštevanje napačnih premis pri izračunu minimalne stopnje	II - 1824
Trditve strank	II - 1824
Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1829
– Metoda izračuna minimalne stopnje	II - 1829
– Tveganja, ki jih je upoštevala Komisija	II - 1832
2. Določitev notranje stopnje	II - 1839
a) Znesek stroškov plačilne nesposobnosti	II - 1840
Trditve strank	II - 1840
Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1845
b) Ocena notranje stopnje na podlagi zadnje različice načrta prestrukturiranja	II - 1853
Trditve strank	II - 1853
Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1855

ALITALIA PROTI KOMISIJI

c) Napačnost nekaterih parametrov, ki jih je uporabila Komisija	II - 1856
Trditve strank	II - 1856
Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1859
d) Vpliv konverzije posojil v kapital na izračun notranje stopnje	II - 1864
Trditve strank	II - 1864
Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1865
F – Kršitev člena 87(3) ES	II - 1866
1. Dopustnost	II - 1867
a) Trditve strank	II - 1867
b) Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1868
2. Utemeljenost	II - 1872
a) Splošni očitki zoper pogoje iz izpodbijane odločbe	II - 1872
Trditve strank	II - 1872
Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1875
b) Konkretni očitki zoper nekatere pogoje iz izpodbijane odločbe	II - 1880
Pogoj št. 2: prepoved nove pomoči	II - 1880
– Trditve strank	II - 1880
– Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1882
Pogoj št. 3: prepoved pridobitve deležev v drugih letalskih prevoznikih	II - 1884
– Trditve strank	II - 1884
– Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1886

Pogoj št. 4: prepoved prednostnega obravnavanja družbe Alitalia	II - 1889
– Trditve strank	II - 1889
– Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1891
Pogoj št. 5: omejitev zmogljivosti	II - 1893
– Trditve strank	II - 1893
– Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1896
Pogoj št. 6: vodenje analitskega računovodstva	II - 1901
– Trditve strank	II - 1901
– Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1903
Pogoj št. 7: prepoved prakse price leadership	II - 1906
– Trditve strank	II - 1906
– Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1909
Pogoj št. 8: odsvojitvev deleža v družbi Malév	II - 1912
– Trditve strank	II - 1912
– Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1913
Implicitni pogoj: plačilo predčasnih upokojitev	II - 1917
– Trditve strank	II - 1917
– Presoja Sodišča prve stopnje	II - 1918
Stroški	II - 1921