

PIRMOSIOS INSTANCIJOS TEISMO (penktoji išplėstinė kolegija) SPRENDIMAS

2008 m. liepos 9 d. *

Byloje T-301/01

Alitalia – Linee aeree italiane SpA, įsteigta Romoje (Italija), atstovaujama advokatų M. Siragusa, G. M. Roberti, G. Scassellati Sforzolini, F. Moretti ir F. Sciaudone,

ieškovė,

prieš

Europos Bendrijų Komisija, atstovaujama V. Di Bucci, padedamo advokatų A. Abate ir G. Conte,

atsakovė,

dėl prašymo panaikinti 2001 m. liepos 18 d. Komisijos sprendimą 2001/723/EB dėl bendrovės *Alitalia* rekapitalizacijos (OL L 271, p. 28),

* Procedo kalba: italų.

EUROPOS BENDRIJŲ
PIRMOSIOS INSTANCIJOS TEISMAS (penktoji išplėstinė kolegija),

kurį sudaro pirmininkas M. Vilaras, teisėjai E. Martins Ribeiro, F. Dehousse, D. Šváby ir K. Jürimäe,

posėdžio sekretorė C. Kantza, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2006 m. spalio 24 d. posėdžiui,

priima šį

Sprendimą

Bylos aplinkybės

- ¹ *Alitalia – Linee aeree italiane SpA* (toliau – *Alitalia* arba ieškovė) yra oro transporto bendrovė, kurios apie 90 % kapitalo 1996 m. liepos 1 d. valdė Italijos valstybės finansų bendrovė *Istituto per la ricostruzione industriale SpA* (toliau – IRI), o likusią dalį – privatūs investuotojai.

- 2 10-ojo dešimtmečio pradžioje *Alitalia* turėjo nepakankamai kapitalo. Per minėtą laikotarpį *Alitalia* susidūrė su sunkumais, susijusiais su Golfo karu, 1992 m. ir 1993 m. oro transporto sektoriaus nuosmikiu ir dėl oro transporto rinkos liberalizavimo proceso išaugusia konkurencija. Dėl minėtų įvykių *Alitalia* turėjo sumažinti savo sąnaudas ir pagerinti našumą, nors dėl to jai nepavyko atkurti pelningumo.

- 3 1996 m. liepos mėn. dėl tokios padėties *Alitalia* priėmė 1996–2000 m. restruktūrizavimo planą. Šis planas, apie kurį Italijos valdžios institucijos informavo Komisiją 1996 m. liepos 29 d. laišku, apėmė sanavimo ir plėtros etapus. Finansinėje dalyje buvo numatyta, kad IRI skirs iš viso 2750 milijardų Italijos lirų (ITL) kapitalo įnašą, išmokamą trimis dalimis, kurių antrąją buvo numatyta mokėti 1998 m. gegužės mėn., o trečiąją – 1999 m. gegužės mėnesį.

- 4 1996 m. spalio 9 d. Komisija nusprendė pradėti EB 88 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą dėl plane numatyto kapitalo didinimo (OL C 346, p. 13). Atskiruose procedūros etapuose Komisija prašė nepriklausomų konsultantų nuomonės (toliau – Komisijos konsultantai).

- 5 Per procedūrą buvo padaryta tam tikrų pirminio plano pakeitimų. 1997 m. birželio 26 d. Italijos valdžios institucijos Komisijai perdavė paskutinę plano versiją.

- 6 1997 m. liepos 15 d. Komisija priėmė Sprendimą 97/789/EB dėl bendrovės *Alitalija* rekapitalizacijos (OL L 322, p. 44, toliau – 1997 m. sprendimas). Komisija nusprendė,

kad IRI kapitalo dotacija bendrovei *Alitalia* yra su bendrąja rinka suderinama valstybės pagalba su sąlyga, kad Italijos valdžios institucijos laikysis 1997 m. sprendimo I straipsnyje išvardytų dešimties įsipareigojimų.

- 7 1998 m. birželio 3 d. sprendimu atsižvelgdama į naujus Italijos valdžios institucijų įsipareigojimus, kuriuos jos prisiėmė konstatavus 1997 m. sprendime nustatytų sąlygų pažeidimus, nustatytus per šešis pirmuosius mėnesius po minėto sprendimo priėmimo, Komisija nepareiškė prieštaravimo dėl IRI kapitalo dotacijos trečios dalies mokėjimo.

- 8 *Alitalia* pareiškė ieškinį dėl 1997 m. sprendimo, kurį Pirmosios instancijos teismo kanceliarija gavo 1997 m. lapkričio 26 dieną. 2000 m. gruodžio 12 d. sprendimu *Alitalia prieš Komisiją* (T-296/97, Rink. p. II-3871, toliau – sprendimas *Alitalia I*) Pirmosios instancijos teismas patenkino *Alitalia* pateiktą prašymą panaikinti 1997 m. sprendimą, nes Komisija nemotyvavo, kodėl taikė tokį patį minimalų grąžos rodiklį (toliau – minimalus rodiklis) kaip ir 1996 m. sausio 31 d. Komisijos sprendime 96/278/EB dėl bendrovės *Iberia* rekapitalizacijos (OL L 104, p. 25, toliau – sprendimas *Iberia*), ir dėl padarytų akivaizdžių vertinimo klaidų, susijusių, viena vertus, su nemokumo procedūros sąnaudų, kurias IRI patirtų *Alitalia* likvidavimo atveju, neįtraukimu apskaičiuojant vidinį grąžos rodiklį (toliau – vidinis rodiklis) ir, kita vertus, su tuo, kad neatsižvelgta į 1997 m. birželio mėn. padarytus restruktūrizavimo plano pakeitimus.

- 9 2001 m. birželio 1 d. Komisijos konsultantai jos prašymu pateikė ataskaitą, kurioje atnaujinta ankstesnė analizė, atlikta procedūroje, po kurios buvo priimtas 1997 m. sprendimas, tam, kad apskaičiuojant minimalų rodiklį ir vidinį rodiklį būtų atsižvelgta į paskutinę restruktūrizavimo plano versiją.

- 10 2001 m. liepos 18 d. Komisija priėmė Sprendimą 2001/723/EB dėl bendrovės *Alitalia* rekapitalizacijos (OL L 271, p. 28, toliau – ginčijamas sprendimas).

Ginčijamas sprendimas

- 11 Savo teisiniame vertinime nurodžiusi, kad EB 233 straipsnis šiuo atveju neįpareigoja Komisijos iš naujo pradėti procedūrą, po kurios priimtas 1997 m. sprendimas, ir prieš priimant naują sprendimą iš naujo kartoti visą procedūrą, Komisija privataus investuotojo kriterijaus analizei skyrė dvidešimt konstatuojamųjų dalių (ginčijamo sprendimo 15–34 konstatuojamosios dalys).
- 12 Dėl veiksmų vidinio rodiklio nustatymo Komisija atsižvelgia į pareigą į numatomos grąžos skaičiavimą įtraukti nemokumo procedūros sąnaudas, kurias IRI turėtų padengti *Alitalia* likvidavimo atveju. Baigdama savo analizę Komisija tvirtina, kad 2 750 milijardų ITL sumos investavimo į *Alitalia* kapitalą vidinis rodiklis IRI siekia 25,2 % arba 26,1 % 1997 m. atsižvelgiant į tai, koks taikomas apmokestinimas (ginčijamo sprendimo 23 konstatuojamoji dalis).
- 13 Dėl minimalaus rodiklio, kurio reikalautų pagal rinkos dėsnius veikiantis privatus kreditorius, nustatymo Komisija, remdamasi turima informacija ir, visų pirma, konsultantų ataskaitomis, mano, kad minimalus rodiklis yra apie 30 % atsižvelgiant į nagrinėjamos sumos dydį ir ypač į veiksmų keliamą riziką, kuri išlieka didelė neatsižvelgiant į 1997 m. birželio mėn. padarytus plano patobulinimus. Šiuo atžvilgiu Komisija nurodo, kad 1997 m. liepos mėn. *Alitalia* kapitalo didinimo keliamą riziką yra bent jau tokio pačio dydžio kaip ir ta, kurią kėlė 1996 m. sausio mėn. *Iberija* kapitalo

didinimas. Ginčijamo sprendimo 30 ir 31 konstatuojamosiose dalyse Komisija paaikškina, kuo abiejų įmonių padėtis panaši, neatsižvelgiant į tam tikrus specifinius skirtumus.

- 14 Ginčijamo sprendimo 33 konstatuojamojoje dalyje Komisija daro išvadą, kad minimalus metinis rodiklis, kurio reikalauja pagal rinkos dėsnius veikiantis privatus investuotojas tam, kad šiomis aplinkybėmis skirtų bendrovei *Alitalia* 2750 milijardų ITL kapitalo dotaciją, yra didesnis už tokių veiksmų vidinį rodiklį.
- 15 Išvadoje (ginčijamo sprendimo 35–37 konstatuojamosios dalys) Komisija mano, kad ištaisė šio sprendimo 8 punkte minėtame Pirmosios instancijos teismo sprendime *Alitalia I* abi nurodytas vertinimo klaidas ir motyvavimo stoką. Dėl likusių ginčijamo sprendimo motyvų Komisija daro nuorodą į 1997 m. sprendimo konstatuojamąsias dalis, kurios, Komisijos nuomone, turi būti suprantamos kaip ginčijamo sprendimo sudėtinė dalis ir nėra reikalo jas kartoti (ginčijamo sprendimo 36 konstatuojamoji dalis).
- 16 Remdamasi minėtomis konstatuojamosiomis dalimis Komisija priėmė ginčijamą sprendimą, kurio rezoliucinėje dalyje nurodyta:

„1 straipsnis

Valstybės pagalba, kurią (Italijos Respublika) suteikė bendrovei *Alitalia* <...> iš viso skirdama 2750 milijardų (ITL) kapitalo dotaciją, mokamą trimis dalimis, bendrovės restruktūrizavimui užtikrinti atsižvelgiant į 1996 m. liepos 29 d. Komisijai pateiktą ir

1997 m. birželio 26 d. pataisytą planą yra suderinama su bendrąja rinka ir (Europos ekonominės erdvės) susitarimu pagal (EB) 87 straipsnio 3 dalies c punktą ir (Europos ekonominės erdvės) susitarimo 61 straipsnio 3 dalies c punktą, jei bus laikomasi (1997 m.) sprendimo 1, 2 ir 3 straipsniuose nurodytų įpareigojimų ir sąlygų, pakartotų šio sprendimo 1 konstatuojamojoje dalyje.

2 straipsnis

Komisija neprieštarauja, kad bendrovei *Alitalia* būtų sumokėta kapitalo dotacijos (antroji) dalis <...>.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.“

17 Ginčijamo sprendimo 1 straipsnyje nurodyta ir jo 1 konstatuojamojoje dalyje išvardyta dešimt tokių sąlygų:

„1) Su *Alitalia* elgtis kaip su paprastu akcininku, kad ji būtų valdoma tik pagal verslo taisykles ir jos valdyme dalyvauti tik tiek, kiek tai susiję su Italijos valstybės kaip akcininkės statusu;

- 2) bendrovei *Alitalia* nebeskirti nei naujų kapitalo dotacijų, nei jokios naujos pagalbos, įskaitant paskolos garantiją;

- 3) užtikrinti, kad iki 2000 m. gruodžio 31 d. *Alitalia* naudotų pagalbą tik bendrovės restruktūrizavimui, o ne naujų kitų oro vežėjų akcijų įsigijimui;

- 4) Bendrovei *Alitalia* neteikti jokios pirmenybės prieš kitas Bendrijos bendroves, visų pirma skrydžių teisių suteikimo (įskaitant į trečiąsias šalis ne Europos ekonominėje erdvėje), skrydžių laiko paskirstymo, antžeminių paslaugų ir naudojimosi oro uosto įrenginiais srityje, jei pirmenybės suteikimas prieštarauja Bendrijos teisei. Visų pirma Italijos valdžios institucijos patvirtina, kad jos netaikys jokios Bendrijos teisei prieštaraujančios nuostatos ir užtikrina, kad:
 - a) nedelsiant pradės ir ne vėliau kaip 1998 m. gruodžio 31 d. užbaigs 1992 m. balandžio 15 d. Susitarimo Nr. 4372, kuris patvirtintas 1992 m. balandžio 16 d. Dekretu, peržiūros procedūrą <...>, siekiant jį suderinti su Bendrijos teisės aktais, be kita ko, kiek tai susiję su „pirmenybės teise“, „valstybės dalyvavimu“, „suderinamumu su oro transporto liberalizavimo reglamentais“ ir „oro uostų privilegijomis“;

 - b) remiantis Susitarimo 50 straipsniu, pagal kurį minėtas susitarimas taikomas tik tiek, kiek jis neprieštarauja Bendrijos teisei, po susirašinėjimo su *Alitalia* buvo atlikta aukščiau minėtų Susitarimo punktų peržiūra *de facto*;

- c) *Alitalia* atsisakė pirmenybės teisės, kuri jai suteikta pagal Susitarimo 3 straipsnį;

- d) iki 1997–1998 m. žiemos sezono pradžios koordinuojamiems ar visiškai koordinuojamiems Italijos oro uostams bus paskirtas su *Alitalia* nesusijęs jos atžvilgiu visiškai laisvai veikiantis koordinatorius;

- 5) užtikrinti, kad iki 2000 m. gruodžio 31 d. *Alitalia* ar kitų oro vežėjų eksploatuojamų orlaivių, už kuriuos *Alitalia* prisiima visą komercinę riziką (*wet leasing, block space, joint venture* sutartys ir t. t.), siūlomas pajėgumas nebus didesnis kaip:
 - a) turimų vietų skaičius ne daugiau kaip 28 985, iš kurių 26 350 – *Alitalia* nuosavo laivyno;

 - b) kiekvienų kalendorinių metų vietų kilometrui pasiūlos augimas
 - Europos ekonominėje erdvėje, išskyrus Italiją, ir

 - Italijoje

neviršys 2,7 %, o jei atitinkamų rinkų augimas mažesnis kaip 2,7 %, tai didinimas draudžiamas. Tačiau, jei atitinkamų rinkų augimo rodiklis didesnis kaip 5 %, pasiūla gali būti didinama daugiau kaip 2,7 % augimo, kuris viršija 5 %, procentine išraiška;

- 6) įsitikinti, kad *Alitalia* tvarko analitinę apskaitą, leidžiančią greitai nustatyti kiekvieno maršruto pelningumo rodiklį, kuris apibrėžiamas kaip atitinkamam maršrutui tenkančių visų pajamų ir visų sąnaudų santykis (visos sąnaudos lygios kintamų sąnaudų ir fiksuotų sąnaudų sumai);
- 7) užtikrinti, kad iki 2000 m. gruodžio 31 d. *Alitalia* savo skrydžiams nesiūlytų mažesnių tarifų nei siūlo jos konkurentai už panašią teikiamą paslaugą;
- 8) užtikrinti, kad *Alitalia* perleistų savo *Mal(é)v* akcijas ne vėliau kaip <...>;
- 9) užtikrinti, kad *Alitalia* iki galo įgyvendintų restruktūrizavimo planą, apie kurį Komisijai pranešta 1996 m. liepos 29 d. ir kuris pataisytas 1997 m. birželio 26 d., visų pirma, kiek tai susiję su aukščiau VI (punkte) nurodytu našumo, pelningumo ir finansinio sanavimo tikslų įgyvendinimu;
- 10) 1998 m. kovo mėn. pabaigoje, 1999 m. kovo mėn. pabaigoje, 2000 m. kovo mėn. pabaigoje ir 2001 m. kovo mėn. pabaigoje pateikti Komisijai metinę ataskaitą apie restruktūrizavimo plano įgyvendinimo raidą, *Alitalia* ekonominę ir finansinę būklę ir šių sąlygų laikymąsi. Ataskaita apima per praėjusius finansinius metus *Alitalia* trumpą sudarytų komercinio ir veiklos bendradarbiavimo susitarimų aprašymą (kontrahentų tipai ir tapatybė). Prireikus Komisija prašo nepriklausomo konsul-

tanto, kurį pasirenka suderinusi su Italijos valdžios institucijomis, patikrinti kiekvienoje ataskaitoje esančią informaciją.“

Procesas

- 18 Ieškovė pareiškė šį ieškinį, kurį Pirmosios instancijos teismo kanceliarija gavo 2001 m. lapkričio 30 dieną.
- 19 Be to, 2002 m. vasario 13 d. *Alitalia* pareiškė ieškinį dėl žalos atlyginimo, kad būtų atlyginta žala, kurią ji patyrė dėl priimtų 1997 m. sprendimo ir ginčijamo sprendimo. Tačiau šio ieškinių ji atsisakė ir byla buvo išbraukta 2003 m. balandžio 8 d. Pirmosios instancijos teismo trečiosios kolegijos pirmininko nutartimi *Alitalia prieš Komisiją* (T-35/02, nepaskelbta Rinkinyje).
- 20 2002 m. birželio 19 d. laišku Komisija informavo Italijos Respubliką apie savo sprendimą dėl valstybės pagalbos, užregistruotos numeriais C 54/96 ir N 318/02, dėl restruktūrizavimo pagalbos trečios dalies mokėjimo bendrovei *Alitalia*, kurią Komisija patvirtino 2001 m. liepos 18 d., ir dėl naujų 1 432 milijardų EUR rekapitalizacijos veiksmų (toliau – 2002 m. birželio 19 d. sprendimas). 2002 m. birželio 19 d. sprendimas buvo pataisytas 2002 m. rugpjūčio 27 d. sprendimu C(2002) 3151 galutinis, apie kurį buvo paskelbtas pranešimas 2002 m. spalio 4 d. *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje* (OL C 239, p. 2). Ieškiniu, kuris Pirmosios instancijos teismo kanceliarijai pateiktas

2002 m. lapkričio 21 d., Italijos oro transporto bendrovė *Air One SpA* prašė panaikinti 2002 m. birželio 19 d. sprendimą (byla T-344/02). Į šią bylą *Alitalia* įstojo Komisijos pusėje.

- 21 2002 m. rugsėjo 5 d. bendru prašymu šalys paprašė sustabdyti šios bylos nagrinėjimą. 2002 m. rugsėjo 19 d. Pirmosios instancijos teismo nutartimi ši byla buvo sustabdyta iki 2002 m. lapkričio 30 dienos.
- 22 Ginčijamo sprendimo klaidų ištaisymas paskelbtas 2003 m. balandžio 8 d. *Oficialiajame leidinyje* (OL L 90, p. 54). Viena vertus, ginčijamo sprendimo 20 konstatuojamosios dalies paskutinis sakinytis, kuriame nurodyta, jog *Alitalia* sutiko, kad visos nemokumo procedūros sąnaudos yra 750 milijardų ITL, buvo panaikintas. Kita vertus, ginčijamo sprendimo 22 konstatuojamosios dalies paskutiniame sakinyje buvo pakeisti duomenys, susiję su IRI turimų bendrovės *Alitalia* akcijų verte 2000 m. gruodžio 31 dieną.
- 23 2004 m. kovo 10 d. laišku Pirmosios instancijos teismas paprašė *Alitalia* pateikti nuomonę dėl 2003 m. balandžio 24 d. Komisijos pateiktame triplike esančio teiginio, kad *Alitalia* nesuinteresuota tolesniu bylos nagrinėjimu. Į šį prašymą *Alitalia* atsakė 2004 m. balandžio 1 d. laišku.
- 24 Susipažinęs su teismo posėdžio pranešimu Pirmosios instancijos teismas nusprendė pradėti žodinę proceso dalį ir taikydamas proceso organizavimo priemones pagal Pirmosios instancijos teismo procedūros reglamento 64 straipsnį *Alitalia* ir Komisijai raštu pateikė klausimus. Šalys į juos atsakė per nustatytą terminą.

- 25 Per 2006 m. spalio 24 d. posėdį šalys buvo išklausytos ir atsakė į Pirmosios instancijos teismo pateiktus klausimus.

Šalių reikalavimai

- 26 Ieškovė Pirmosios instancijos teismo prašo:

- visiškai panaikinti ginčijamą sprendimą,

- nepatenkinus pirmojo reikalavimo, panaikinti ginčijamo sprendimo 1 straipsnį tiek, kiek Komisija ginčijamo kapitalo dotacijos suderinamumą sieja su 1997 m. sprendime nustatytą sąlygų laikymusi,

- priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

- 27 Komisija Pirmosios instancijos teismo prašo:

- atmesti ieškinį,

- priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

Dėl priimtinumо

A — Šalių argumentai

- 28 Triplike Komisija teigia, kad *Alitalia* nebeturi jokio suinteresuotumo pareikšti ieškinį.
- 29 Visų pirma Komisija tvirtina, kad *Alitalia* rekapitalizacija buvo visiškai patvirtinta ir įgyvendinta po to, kai 2002 m. birželio 19 d. sprendimu Komisija nepareiškė prieštaravimų dėl trečios ir paskutinės pagalbos dalies mokėjimo. Todėl ginčijamo sprendimo panaikinimas *Alitalia* bendrovei neduotų jokios naudos. Atvirkščiai, dėl minėto panaikinimo 2002 m. birželio 19 d. sprendimas netektų teisinio pagrindo.
- 30 Antra, Komisija pabrėžia, kad šis ieškinys negali sudaryti geresnių sąlygų ieškiniui dėl žalos atlyginimo, nes *Alitalia* atsisakė šiuo tikslu pareikšto ieškinio byloje T-35/02.
- 31 Galiausiai pabrėždama, kad dėl 2002 m. birželio 19 d. sprendimo *Air One* pareiškė numeriu T-344/02 užregistruotą ieškinį, kuris vis dar nagrinėjamas Pirmosios instancijos teisme, Komisija pažymi, kad *Alitalia* įstojo į šią bylą būtent palaikydama *Air One* reikalavimus. Taigi, Komisijos nuomone, jei *Alitalia* nori, kad būtų paliktas 2002 m. birželio 19 d. sprendimas, ji turi atsižvelgti į su šiuo ieškiniu susijusias pasekmes.

- 32 2004 m. balandžio 1 d. atsakymuose į Pirmosios instancijos teismo klausimus, susijusius su Komisijos tvirtinimais dėl tariamo suinteresuotumo pareikšti ieškinį nebuvimo, *Alitalia* teigia, kad sprendimas, kuriuo pripažinta, kad ginčijama kapitalo dotacija nėra valstybės pagalba, ateityje jai leistų tikėtis tokios pagalbos. Atvirkščiai, ginčijamas sprendimas iš jos atimtų šią galimybę ir *Alitalia* bendrovei jokia kita pagalba negalėtų būti teikiama. Be to, toks sprendimas lemtų tai, kad ginčijamos kapitalo dotacijos trečios dalies mokėjimui nebūtų reikėję jokio Komisijos išankstinio leidimo.
- 33 Beje, *Alitalia* nuomone, sprendimas, kurį Pirmosios instancijos teismas priims šioje byloje, turės poveikį bylai T-344/02. Jeigu ginčijama kapitalo dotacija nebus pripažinta valstybės pagalba, keletas *Air One* pagrindų turės būti atmesti.
- 34 Galiausiai *Alitalia* nurodo, kad atsisakymas byloje T-35/02 jai nekliudo pareikšti naujo ieškino dėl žalos atlyginimo, nes tokio ieškino pareiškimo senaties terminas nesibaigė. Bet kuriuo atveju sprendimas dėl panaikinimo šioje byloje sustiprintų jos pozicijas kalbant apie galimą naują ieškinį dėl žalos atlyginimo, kurį *Alitalia* pareikštų, kad jai būtų atlyginta ginčijamu sprendimu padaryta žala.

B — Pirmosios instancijos teismo vertinimas

- 35 Nagrinėjant šio ieškino priimtumo klausimą primintina, kad pagal nusistovėjusią teismų praktiką ieškinys dėl panaikinimo, pareikštas fizinio ar juridinio asmens, priimtinas tik tiek, kiek ieškovas yra suinteresuotas ginčijamo akto panaikinimu. Šis interesas turi būti jau atsiradęs ir aktualus (žr. 2005 m. balandžio 14 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Sniace prieš Komisiją*, T-141/03, Rink. p. II-1197, 25 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką).

- 36 Toks suinteresuotumas reiškia, kad pats dokumento panaikinimas turės teisinių pasekmių arba, remiantis kita formuluote, ieškinio baigtis bus naudinga jį pareiškusiai šaliai (žr. 2004 m. rugsėjo 28 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimą *MCI prieš Komisiją*, T-310/00, Rink. p. II-3253, 44 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką).
- 37 Šiuo atžvilgiu primintina, kad ieškinio priimtinumą sąlygos, išskyrus atvejį, kai prarandamas suinteresuotumas palaikyti ieškinį, vertinamos tuo metu, kai jis pareiškiamas (žr. 2002 m. kovo 21 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Shaw ir Falla prieš Komisiją*, T-131/99, Rink. p. II-2023, 29 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką). Vis dėlto, vadovaujantis gero teisingumo vykdymo interesais, tokia su ieškinio priimtinumą vertinimo momentu susijusi išvada negali kliudyti Pirmosios instancijos teismui pripažinti, kad nėra reikalo priimti sprendimą dėl ieškinio, jeigu ieškovas, kuris iš pradžių buvo suinteresuotas pareikšti ieškinį teisme, dėl įvykio, atsiradusio pareiškus ieškinį, prarado bet kokią asmeninę suinteresuotumą ginčijamo sprendimo panaikinimu. Iš tikrųjų ieškovas gali pareikšti ieškinį dėl panaikinimo tik tada, jei lieka asmeniškai suinteresuotas ginčijamo akto panaikinimu (žr. 2005 m. spalio 17 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *First Data ir kt. prieš Komisiją*, T-28/02, Rink. p. II-4119, 36 ir 37 punktus ir jame nurodytą teismų praktiką).
- 38 Reikia konstatuoti, kad 2002 m. kovo 25 d. atsiliepime į ieškinį Komisija neginčijo *Alitalia* suinteresuotumo pareikšti ieškinį. Be to, šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* (74 punktas) Pirmosios instancijos teismas nusprendė taip:

„<...> Ta aplinkybė, kad (1997 m.) sprendime IRI investiciją į ieškovės kapitalą Komisija pripažino valstybės pagalba, yra akivaizdus kaltinimas IRI atžvilgiu. Iš tikrųjų toks

pripažinimas (1997 m.) sprendime leido Komisijai išnagrinėti priemonės suderinamumą su bendrąja rinka ir nustatyti sąlygas, kurios daro tiesioginį poveikį ieškovės veiksmams.“

39 2003 m. balandžio 24 d. triplike Komisija nurodė, kad *Alitalia* prarado suinteresuotumą pareikšti ieškinį dėl vėliau atsiradusių naujų aplinkybių. Viena vertus, kalbama apie 2002 m. birželio 19 d. sprendimą, nes jame Komisija visų pirma nusprendė nepareikšti prieštaravimo dėl trečios pagalbos dalies mokėjimo bendrovei *Alitalia*, ir, antra vertus, apie šio sprendimo 19 punkte minėtą 2003 m. balandžio 8 d. nutartį *Alitalia prieš Komisiją*, kuria Pirmosios instancijos teismo trečiosios kolegijos pirmininkas nusprendė išbraukti bylą T-35/02, nes *Alitalia* atsisakė ieškinio.

40 Iš tikrųjų 2002 m. birželio 19 d. sprendime Komisija nusprendė „atsižvelgti į (*Alitalia*) suteiktą ir 1997 m. sprendimu leistą bei 2001 m. patvirtintą antrą pagalbos dalį ir nepareikšti prieštaravimo dėl trečios dalies mokėjimo“. Taigi bendrovei *Alitalia* buvo sumokėta visa nagrinėjama pagalba. Taip pat jai nustojo būti taikomos sąlygos ir reikalavimai, kurių turėjo laikytis, kol buvo įgyvendinamas planas.

41 Vis dėlto ginčijamo sprendimo, kuris ir toliau ginčijamą kapitalo dotaciją laiko valstybės pagalba, poveikis buvo toks, kad trečios pagalbos dalies mokėjimui reikėjo gauti Komisijos leidimą. Taigi ginčijamas sprendimas yra 2002 m. birželio 19 d. sprendimo teisinis pagrindas tiek, kiek jame Komisija nepareiškia prieštaravimo dėl minėtos trečios dalies mokėjimo.

- 42 Todėl, jei Pirmosios instancijos teismas panaikintų ginčijamą sprendimą dėl to, kad ginčijama kapitalo dotaciją jame pripažinta valstybės pagalba, tai toks panaikinimas turėtų teisinių pasekmių 2002 m. birželio 19 d. sprendimui, kuris netektų teisinio pagrindo.
- 43 Tiesa, šalys nesutaria dėl minėtų pasekmių konkretaus pobūdžio.
- 44 *Alitalia* nuomone, panaikinus ginčijamą sprendimą, 2002 m. birželio 19 d. sprendimas netektų dalyko, kiek tai susiję su nagrinėjamos pagalbos antros ir trečios dalies mokėjimu, o byloje T-344/02 pareikštame ieškinyje dėl 2002 m. birželio 19 d. sprendimo *Air One* šiuo atžvilgiu nurodyti pagrindai būtų netinkami. Taigi *Air One* nebegalėtų ginčyti minėtų mokėjimų.
- 45 Savo ruožtu Komisija teigia, kad tuo atveju, jei ginčijamas sprendimas būtų panaikintas, ji turėtų iš naujo išnagrinėti 2002 m. naujus *Alitalia* rekapitalizacijos veiksmus, kad nustatytų, ar jie yra valstybės pagalba.
- 46 Tačiau pripažintina, kad abiem atvejais *Air One* ieškinyje dėl 2002 m. birželio 19 d. sprendimo, kiek jis susijęs su nagrinėjamos pagalbos mokėjimu, nebūtų sėkmingas dėl teisinio pagrindo nebuvimo.
- 47 Todėl *Alitalia* ir toliau suinteresuota pareikštu ieškiniu ir nėra reikalo nagrinėti kitų šiuo klausimu nurodytų argumentų.

Dėl esmės

48 Iš esmės *Alitalia* nurodo šešis pagrindus. Pirmasis pagrindas susijęs su procesiniais pažeidimais, antrasis – su teisės į gynybą pažeidimu, trečiasis – su EB 233 straipsnio pažeidimu dėl to, kad ginčijamas sprendimas neatitinka šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I*, ketvirtasis – su EB 87 ir 88 straipsnių pažeidimu ir klaidingu privataus investuotojo kriterijaus taikymu, penktasis – su EB 87 straipsnio 3 dalies pažeidimu nustatant pagalbos sąlygas ir šeštasis – su EB 253 straipsnio pažeidimu. Pirmiausia reikia išnagrinėti šeštąjį pagrindą, susijusį su pareigos motyvuoti pažeidimu.

A — Dėl pagrindo, susijusio su pareigos motyvuoti pažeidimu

49 Iš esmės šį pagrindą sudaro dvi dalys, kurių pirma susijusi su ginčijamo sprendimo išvadų motyvavimu, o antra – su minėtame sprendime nustatytą sąlygų motyvavimu.

1. Nepakankamas ginčijamo sprendimo išvadų motyvavimas

a) Šalių argumentai

50 Priminusi teismų praktiką, susijusią su Bendrijos institucijų pareiga nurodyti jų aktų motyvus, be kita ko, valstybės pagalbos srityje, *Alitalia* tvirtina, kad ginčijamas

sprendimas negali būti grindžiamas 1997 m. sprendimu, nes pastarąjį Pirmosios instancijos teismas panaikino, o tai sukelia pasekmių, kurios galioja atgaline data. Todėl ginčijamo sprendimo teisėtumas turi glūdėti jame pačiame.

- 51 Visgi iš ginčijamo sprendimo neaišku, kaip Komisija taikė rinkos ekonomikoje veikiančio privataus investuotojo kriterijų. Komisija apsiribojo tik minimalaus rodiklio palyginimu su sprendime *Iberia* nagrinėjamu atveju. Ginčijamame sprendime visai neminimas konsultavimasis su finansiniais investuotojais dėl paskutinės restruktūrizavimo plano versijos. Neatsižvelgta į galutinį plano turinį. Pirmiausia *Alitalia* nurodo projekto, susijusio su *Alitalia Team SpA* (pigų skrydžių bendrovė), pagreitinimą, antžeminių paslaugų (*handling*) susitarimus, tarifų iniciatyvų projekto įgyvendinimą, etatų mažinimą, t. y. visus aspektus, kurie, jos nuomone, galėjo būti įvertinti, nes nuo plano įgyvendinimo pradžios buvo praėję šeši mėnesiai.
- 52 Dėl vidinio rodiklio *Alitalia* teigia, jog ginčijamas sprendimas yra beveik neskaidrus, todėl pats Pirmosios instancijos teismas turės remtis kita informacija jo tinkamumui patikrinti. Be to, pateikta per mažai informacijos, kad būtų galima įvertinti galutinės *Alitalia* vertės ir nemokumo procedūros sąnaudų, kurias turėtų padengti IRI, jei *Alitalia* būtų likviduojama, skaičiavimus.
- 53 *Alitalia* nurodo, kad ginčijamo sprendimo priede Komisija galėjo pateikti 2001 m. birželio mėn. savo konsultantų ataskaitą arba įtraukti jos esmę į ginčijamo sprendimo tekstą.
- 54 Iš to *Alitalia* daro išvadą, kad ginčijamame sprendime padaryta rimtų pažeidimų, susijusių su motyvavimo stoka, ir todėl pažeistas EB 253 straipsnis.

55 Rašytiniuose dokumentuose Komisija nesutinka, kad ginčijamas sprendimas nepakankamai motyvuotas. Ji priduria, jog *Alitalia* nurodyti pagrindai ir argumentai rodo, kad motyvavimas visiškai atitinka savo paskirtį, t. y. leidžia suinteresuotiems asmenims suprasti, kaip institucija taikė Sutartį ir prireikus apginti jų teises, suteikdamas Bendrijos teismui galimybę vykdyti teisminę kontrolę.

b) Pirmosios instancijos teismo vertinimas

56 Pagal nusistovėjusią teismų praktiką klausimas, ar sprendimo motyvavimas atitinka EB 253 straipsnio reikalavimus, turi būti vertinamas atsižvelgiant ne tik į akto formuluotę, bet ir į jo kontekstą bei į visas atitinkamą sritį reglamentuojančias teisės normas. Nors Komisija sprendimo motyvuojamojoje dalyje neturi atsakyti į visus vykstant administracinei procedūrai suinteresuotųjų asmenų pateiktus faktinius ir teisės klausimus, vis dėlto privalo atsižvelgti į visas svarbias bylos aplinkybes ir įrodymus, kad suteiktų Bendrijos teismui galimybę vykdyti teisėtumo kontrolę, o valstybėms narėms bei suinteresuotiems piliečiams leistų susipažinti su sąlygomis, kuriomis ji taikė Sutartį (žr. 1998 m. birželio 25 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *British Airways ir kt. prieš Komisiją*, T-371/94 ir T-394/94, Rink. p. II-2405, 94 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką).

57 Atsakymas į klausimą, ar Bendrijos aktas atitinka EB 253 straipsnyje nustatytą pareigą motyvuoti, siejamas su nagrinėjamo akto pobūdžiu ir aplinkybėmis, kuriomis jis buvo priimtas. Taigi, jei suinteresuotasis asmuo aktyviai dalyvavo ginčijamo sprendimo rengimo procese ir todėl žino priežastis, dėl kurių administracija nusprendė netenkinti jo prašymo, pareigos motyvuoti apimtis siejama su aplinkybėmis, kurioms turėjo įtakos

toks dalyvavimas. Tokiu atveju Teisingumo Teismo praktikos reikalavimai šioje srityje daug švelnesni (žr. 1997 m. birželio 12 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Tiercé Ladbroke prieš Komisiją*, T-504/93, Rink. p. II-923, 52 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką).

- 58 Siekiant šioje byloje išnagrinėti reikalavimą motyvuoti pabrėžtina, kad valstybės pagalbos kontrolės procedūra vykdoma už pagalbos suteikimą atsakingos valstybės narės atžvilgiu ir kad EB 88 straipsnio 2 dalyje numatyti suinteresuotieji asmenys, įskaitant pagalbos gavėją, negali patys dalyvauti diskusijose su Komisija taip, kaip tai gali daryti ši valstybė narė (žr. 2004 m. liepos 8 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Technische Glaswerke Ilmenau prieš Komisiją*, T-198/01, Rink. p. II-2717, 61 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką).
- 59 Atsižvelgiant į šiuos principus reikia vertinti, ar ginčijamo sprendimo motyvavimas atitinka EB 253 straipsnio reikalavimus.
- 60 Šiuo atžvilgiu reikia pripažinti, kad iš ginčijamo sprendimo kyla jo struktūrai iš esmės svarbūs faktai ir samprotavimai, iš kurių galima sužinoti sąlygas, kuriomis Komisija naujai taikė rinkos ekonomikoje veikiančio privataus investuotojo kriterijų po to, kai Pirmosios instancijos teismas panaikino 1997 m. sprendimą (šiuo klausimu žr. 1998 m. rugsėjo 15 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *European Night Services ir kt. prieš Komisiją*, T-374/94, T-375/94, T-384/94 ir T-388/94, Rink. p. II-3141, 95 punktą).
- 61 Dėl minimalaus rodiklio nustatymo motyvavimo pirmiausia reikia paminėti ginčijamo sprendimo 24–29 konstatuojamąsias dalis, kuriose aprašytos priežastys, grindžiamos *Alitalia* specifine padėtimi, kuri pateisina 30 % minimalaus rodiklio nustatymą. Prieš

nurodant specifinę įmonės riziką ginčijamo sprendimo 25 konstatuojamoji dalis pradedama taip:

„Šiuo atveju ir remdamasi turima informacija, be kita ko, (savo konsultantų) ataskaitomis, Komisija mano, kad atsižvelgiant į nagrinėjamos sumos dydį ir ypač į veiksmų keliamą riziką (minimalus rodiklis) yra apie 30 %. Iš tikrųjų ši ne mažesnė kaip 30 % norma apima ir tikimybę, kad planas nebus įvykdytas taip, kaip tai numatyta, ir kad galiausiai reali investicijų grąža <...> gali būti žymiai mažesnė. Be to, norma gali būti tik didesnė už nuosavo kapitalo vertę, nes ji neapima visos su bendrove susijusios rizikos. Todėl neatsižvelgiant į teigiamus poslinkius, atsiradusius po 1997 m. vasario ir birželio mėn. plano pataisymų, apie kuriuos Komisijai pranešta 1997 m. birželio 26 d., *Alitalia* laikytina įmone, kurios rizika išlieka labai didelė <...>“.

- 62 Ginčijamo sprendimo 30 ir 31 konstatuojamosiose dalyse Komisija argumentuoja, kad šiuo atveju minimalų rodiklį nustatė palyginusi su rodikliu, kurį buvo nustatę sprendime *Iberia* (žr. šio sprendimo 109–111 punktus).
- 63 Be to, ginčijamame sprendime formaliai motyvuota, kodėl minimalus rodiklis vertinamas atsižvelgiant į paskutinę restruktūrizavimo plano versiją.
- 64 Iš tikrųjų ginčijamo sprendimo 27 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„1997 m. birželio mėn. Italijos valdžios institucijų padarytais paskutiniais plano pakeitimais, kurie oficialiai perduoti Komisijai 1997 m. birželio 26 d., negalima ginčyti (minimalaus rodiklio) vertės apskaičiavimo. Be to, kad Italijos valdžios institucijos nusprendė, jog *Alitalia* turi padengti paankstinto išėjimo į pensiją sąnaudas, šie

pakeitimai apima spartesnę, nei numatyta, įmonės sąnaudų mažinimą greičiau pervedant *Alitalia* darbuotojus į *Alitalia Team*, visos kapitalo dotacijos sumos sumažinimą nuo 2 800 iki 2 750 milijardų (ITL) bei *Alitalia* turimų Vengrijos bendrovės *Mal(é)v* ir šešių Italijos regioninių oro uostų akcijų perleidimą. Nors pakeitimai neabejotinai mažina su veiksmis susijusią riziką ir didina kapitalo įnašo pelningumą, tačiau yra antraeiliai ir ne tokie esminiai kaip 1997 m. vasario mėn. Italijos valdžios institucijų padaryti pirmieji plano pakeitimai. Iš tikrųjų 1997 m. birželio mėn. plano pakeitimai pagrindiniams plano rezultatams ir akcininkų lauktiems dividendams turėjo labai nežymų poveikį <...>“.

- 65 Po to ginčijamame sprendime pateikta minėto poveikio vertinimo lentelė. Taigi ir šiuo klausimu ginčijamas sprendimas motyvuotas.
- 66 Vidinio rodiklio nustatymo motyvai pateikti ginčijamo sprendimo 19–23 konstatuojamosiose dalyse, kuriose nurodyta informacija, kuria Komisija grindė skaičiavimus, tai yra, 20 konstatuojamojoje dalyje – dėl nemokumo procedūros sąnaudų, o 22 konstatuojamojoje dalyje – dėl galutinės vertės.
- 67 Be to, pabrėžtina, kad *Alitalia* aktyviai dalyvavo procedūroje, kurioje priimtas 1997 m. sprendimas, o šios procedūros Pirmosios instancijos teismas nepanaikino (žr. šio sprendimo 96–101 punktus). *Alitalia* galėjo susipažinti su Komisijos konsultantų antra ir trečia ataskaitomis, kurias šioje byloje Komisija pateikė ieškinio prieduose.
- 68 *Alitalia* teiginys, kad Komisija galėjo pateikti 2001 m. birželio 1 d. savo konsultantų ataskaitą ginčijamo sprendimo priede, šiuo atveju netinka motyvavimo stokai grįsti. Kiek minėtas teiginys susijęs su teisės į gynybą pažeidimu, tiek jis bus nagrinėjamas šio sprendimo 164–177 punktuose.

69 Taip pat reikia atsižvelgti į tai, kad ginčijamas sprendimas buvo priimtas vėliau už 1997 m. sprendimą ir už Pirmosios instancijos sprendimą, kuriuo pastarasis sprendimas panaikintas, t. y. šio sprendimo 8 punkte minėtą sprendimą *Alitalia I* (šiuo klausimu žr. 1996 m. vasario 29 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Belgija prieš Komisiją*, C-56/93, Rink. p. I-723, 87 punktą). Šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* aprašytos bylos faktinės aplinkybės (1–12 punktai), administracinė procedūra, po kurios priimtas 1997 m. sprendimas (13–35 punktai) ir 1997 m. sprendimo turinys (36–48 punktai). Taigi ginčijamas sprendimas buvo priimtas ieškovei gerai žinomomis aplinkybėmis (šiuo klausimu žr. 2005 m. birželio 15 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Olsen prieš Komisiją*, T-17/02, Rink. p. II-2031, 97 punktą).

70 Todėl kalbant apie šioje pirmoje dalyje *Alitalia* nurodytas aplinkybes, t. y. minimalaus rodiklio ir vidinio rodiklio nustatymą, ir galiausiai rinkos ekonomikoje veikiančio privataus investuotojo kriterijaus taikymą, reikia konstatuoti, kad ginčijamas sprendimas pakankamai motyvuotas.

71 Dėl likusios dalies, kiek *Alitalia* ginčija minimalaus rodiklio ir vidinio rodiklio nustatymo motyvavimo pagrįstumą, darytina nuoroda į šio sprendimo 178–370 punktus.

2. 1997 m. sprendime nustatytų sąlygų motyvavimo stoka ginčijamame sprendime

a) Šalių argumentai

72 *Alitalia* tvirtina, kad ginčijamas sprendimas nemotyvuotas, kiek tai susiję su sąlygomis, kurios keliamos ginčijamo kapitalo dotacijos suderinamumui su bendrąja rinka. *Alitalia* priduria, kad Komisija negali tvirtinti, jog 1997 m. nurodyti motyvai galioja ir

2001 m., nes minimalaus rodiklio ir vidinio rodiklio skirtumas jau buvo ne 10 %, o tik 3,9 %. Ginčijamame sprendime šiuo klausimu nėra jokio vertinimo. *Alitalia* nurodo, kad ji neginčija sąlygų, kurios buvo nustatytos 1997 m. sprendime, bet tvirtina, kad Komisija ginčijamame sprendime negalėjo vėl nustatyti tokių pačių sąlygų tinkamai jų nemotyvuoti.

73 Komisija atsako, kad pateikė nuorodą į motyvus, kaip tai patvirtina ginčijamo sprendimo 1 ir 36 konstatuojamosios dalys. Be to, sąlygos iš tikrųjų yra Italijos valdžios institucijų įsipareigojimai ir nesietinos su Komisija, taigi šiuo atžvilgiu motyvavimas nereikalingas. Komisija priduria, kad ginčijamo sprendimo motyvai, nors ir pateikti darant nuorodą, bendrovei *Alitalia* nesukliudė suprasti ginčijamo sprendimo esmės.

b) Pirmosios instancijos teismo vertinimas

74 1997 m. sprendime nurodytos ginčijamos kapitalo dotacijos suderinamumui su bendrąja rinka keliamos sąlygos pakartotos ginčijamo sprendimo 1 konstatuojamojoje dalyje. Be to, ginčijamo sprendimo 36 konstatuojamojoje dalyje Komisija dėl motyvavimo konkrečiai daro nuorodą „į 1997 m. sprendimo konstatuojamąsias dalis“.

75 Šiuo atžvilgiu pabrėžtina, kad *Alitalia* nurodo, jog ji akivaizdžiai neginčija tokių sąlygų, kokios buvo nustatytos 1997 m. sprendime, o tvirtina, kad Komisija ginčijamame sprendime negalėjo vėl nustatyti tokių pačių sąlygų tinkamai jų nemotyvuoti.

- 76 Todėl reikia pripažinti, kad *Alitalia* bendrai nurodyta antroji šio pagrindo dalis susijusi ne su forma, kuri joje neginčijama, o su tokių pačių sąlygų, kokios buvo nustatytos 1997 m. sprendime, nustatymo ginčijamame sprendime motyvavimo esme. Taigi motyvavimas bus nagrinėjamas šio sprendimo 399–418 punktuose. Taip pat prireikus šis klausimas bus tikslinamas nagrinėjant kiekvieną iš minėtų sąlygų ir atsakant į tam tikrą konkrečią ne šiame pagrinde *Alitalia* nurodytą motyvavimo kritiką.
- 77 Taigi šiame bendro pobūdžio pagrinde *Alitalia* neįrodė, kad ginčijamas sprendimas nepakankamai motyvuotas, todėl visas šis pagrindas atmestinas.

B — *Dėl pagrindo, susijusio su EB 233 straipsnio pažeidimu*

- 78 EB 233 straipsnio pažeidimą *Alitalia* nurodo pirmojo pagrindo pirmoje dalyje, t. y. tai, kad nebuvo pradėta nauja tyrimo procedūra, ir taip pat trečiajame pagrinde. Todėl juos reikia nagrinėti kartu.

1. *Šalių argumentai*

- 79 *Alitalia* tvirtina, kad priėmus sprendimą dėl panaikinimo institucija atsakė pagal EB 233 straipsnį turi imtis būtinų priemonių nustatytų pažeidimų poveikiui pašalinti, o

tuo atveju, kai aktas jau buvo vykdomas, tai gali apimti ieškovės sugražinimą į tokią padėtį, kokioje ji buvo prieš priimant aktą.

- 80 *Alitalia* nuomone, iš nusistovėjusios teismų praktikos matyti, kad EB 233 straipsnis įpareigoja instituciją laikytis sprendimo dėl panaikinimo atsižvelgiant tiek į rezoliucinę, tiek ir į konstatuojamąją sprendimo dalį ir išsamiai įvertinti sprendimo dėl panaikinimo poveikį ankstesniems procedūros etapams. Institucija gali iš naujo pradėti procedūrą nuo to etapo, kuriame teismas nustatė pažeidimą tik tuo atveju, jei padarytas formos ar procesinis pažeidimas. Institucija privalo pradėti procedūrą nuo pradžių, jei neturi reikalingos informacijos naujam nagrinėjamo atvejo vertinimui.
- 81 Taigi šiuo atveju Pirmosios instancijos teismo šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* nustatyti pažeidimai yra esminiai, todėl Komisija privalo pradėti naują tyrimo procedūrą.
- 82 Grįsdama šį teiginį, *Alitalia* visų pirma nurodo, kad Pirmosios instancijos teismas panaikino du esminius Komisijos vertinimus, susijusius su dviem pagrindiniais klausimais, t. y., kad neatsižvelgta, pirma, į nemokumo procedūros sąnaudas, ir, antra, į 1997 m. birželio mėn. pateiktą paskutinę restruktūrizavimo plano versiją.
- 83 Be to, *Alitalia* nuomone, bet kuriuo atveju Komisija turėjo pradėti naują tyrimo procedūrą, numatytą EB 88 straipsnio 2 dalyje, nes Komisija neturėjo išsamios ir neginčijamos informacijos, o pagalbos suderinamumo su bendrąja rinka vertinimas kėlė didelių sunkumų, kurie nebuvo pašalinti išankstiniame etape. *Alitalia*, be kita ko, mano, kad minimaliam rodikliui nustatyti būtinai reikėjo atlikti naują institucinių investuotojų apklausą. Be to, *Alitalia* nuomone, būtinybė gauti naujos informacijos

analizei taip pat reikalavo, kad Komisija atliktų naują techninę ekspertizę užtikrindama diskusijas su *Alitalia* ir Italijos valdžios institucijomis.

84 Taip pat Komisija pažeidė EB 233 straipsnį akivaizdžiai iškraipydama šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I* turinį, kurio nesilaikyta ginčijamame sprendime.

85 Taigi ginčijamame sprendime nemokumo procedūros sąnaudos įvertintos 750 milijardų ITL, o pagal šio sprendimo 8 punkte minėtą sprendimą *Alitalia I* tokios sąnaudos siekė 1 140 milijardų ITL. Dėl minėtos 750 milijardų ITL sumos nebuvo diskutuota, ji nebuvo nurodyta 1997 m. sprendime ir su ja *Alitalia* nesutiko.

86 Dėl paskutinės restruktūrizavimo plano versijos *Alitalia* tvirtina, kad tam, jog būtų laikomasi šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I*, Komisija turėjo iš naujo atlikti skaičiavimus, atsižvelgdama į minėtą plano versiją, ir neginčijamai remtis tuo, kad minėta versija didina ginčijamų veiksmų pelningumą ir mažina riziką. *Alitalia* tvirtina, kad todėl vidinis rodiklis turėjo būti padidintas, o minimalus rodiklis – sumažintas. Taigi, *Alitalia* nuomone, Komisija negalėjo padaryti išvados, kad paskutiniai pakeitimai turėjo tik „menką poveikį“ minėtiems rodikliams ir palikti tuos pačius skaičiavimus.

87 Kalbant apie riziką Komisija neįvertino paskutinių restruktūrizavimo plano pakeitimų poveikio. Todėl minimalus rodiklis liko nepakeistas. Be to, Komisija nepakartojo etapų,

po kurių iš pradžių nustatė minėtą 30 % normą. Komisija nepakeitė savo vertinimo dėl atitinkamai *Alitalia* ir *Iberia* padėties panašumo ir nesurengė jokių naujų konsultacijų.

88 Dėl vidinio rodiklio *Alitalia* pažymi, kad ginčijamo sprendimo 23 konstatuojamojoje dalyje nurodyta 26,1 % norma yra identiška tai, kuri buvo gauta Komisijos prie tripliko pridėtuose skaičiavimuose byloje T-296/97. Taigi ginčijamame sprendime minėta norma paprasčiausiai „pakartota“ ir ja neatsižvelgta į visą paskutinėje restruktūrizavimo plano versijoje esančią informaciją.

89 Be to, Pirmosios instancijos teismo samprotavimai dėl motyvų, susijusių su sprendime *Iberia Alitalia* atžvilgiu taikyto minimalaus rodiklio perkėlimu į 1997 m. sprendimą, stokos kelia abejonių dėl paties Komisijos argumentų pagrindo. *Alitalia* nuomone, Pirmosios instancijos teismas šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* 1997 m. sprendimą ištaisė ne tik dėl motyvavimo stokos. Jis kritikavo patį *Alitalia* ir *Iberia* palyginimą. Pirmosios instancijos teismas nurodė tikrą prieštaravimą tarp Komisijos pasirinkimo *Alitalia* nustatyti sprendime *Iberia* taikytą minimalų rodiklį ir Komisijos bei jos konsultantų mažiausios rizikos, kurią keltų *Alitalia* restruktūrizavimo planas, palyginti su *Iberia*, vertinimo. Todėl Pirmosios instancijos teismas nusprendė, kad *Alitalia* taikytinas 30 % minimalus rodiklis, palyginti su tuo, kuris buvo taikytas *Iberia* atžvilgiu, nustatytas nepagrįstai. Taigi ginčijamas sprendimas netiesiogiai prieštarauja šio sprendimo 8 punkte minėtam sprendimui *Alitalia I*, o ne jį atitinka, kaip tai reikalaujama EB 233 straipsnyje. Iš naujo motyvuodama minėtą neproporcingą minimalų rodiklį Komisija pateiktų naujų pateisinimų, kurie nebuvo nurodyti per administracinę procedūrą, ir todėl Pirmosios instancijos teismas turėtų juos atmesti.

90 Komisija teigia, kad *Alitalia* nurodyti kaltinimai grindžiami neteisingu šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I* taikymo srities ir poveikio bei EB 233 straipsnyje numatytų Komisijos pareigų supratimu. Pirmosios instancijos teismas panaikino tik Komisijos atliktą galutinį vertinimą, o ne tyrimo procedūrą, po kurios buvo priimtas

1997 m. sprendimas. Taigi 1997 m. sprendimo neteisėtumas nesusijęs su parengiamaisiais aktais, todėl Komisija galėjo ir netgi turėjo vėl pradėti tyrimo procedūrą nuo to konkretaus momento, kai buvo padarytas pažeidimas, t. y. nuo galutinio 1997 m. sprendimo priėmimo momento.

91 Šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* Pirmosios instancijos teismas neigiamai vertino tik motyvavimo trūkumą ir neginčijo, kad *Alitalia* ir *Iberija* padėtis gali būti lyginama. Šiuo atveju ginčijamame sprendime pasirinktas taikyti 30 % minimalus rodiklis grindžiamas pačios *Alitalia* padėtimi ir nėra tiesiog nuorodos į *Iberia* atveji pasekmė.

92 Iš ginčijamo sprendimo 20 konstatuojamosios dalies matyti, kad apskaičiuojant vidinį rodiklį buvo įtrauktos nemokumo procedūros sąnaudos. Komisija primena, kad apskaičiuojant vidinį rodiklį minėtos sąnaudos jau buvo įtrauktos į lentelę, kurią ji parengė byloje T-296/97 ir kuri šioje byloje pateikta *Alitalia* ieškinio priede. Komisija paaiškina maniusi galinti daryti išvadą, kad *Alitalia* sutinka su minėta 750 milijardų ITL suma dėl to, kad pastaroji jos neginčijo byloje T-296/97, o minėjo ją savo rašytiniuose dokumentuose. Komisija pažymi, kad taip nėra, ir tvirtina, jog minėta aplinkybė šioje byloje nesvarbi, nes nepagrindžia ginčijamame sprendime pateiktų argumentų. Be to, Komisija patikslina, kad priežastys, dėl kurių ji nustatė, jog minėtos sąnaudos sudaro 750 milijardų ITL, nurodytos ginčijamo sprendimo 20 konstatuojamojoje dalyje ir buvo nurodytos 1997 m. vasario 21 d. ir birželio 18 d. konsultantų ataskaitose, kurias *Alitalia* pateikė ieškinio priede.

93 Komisija tvirtina, kad vidinį rodiklį ir minimalų rodiklį iš naujo išnagrinėjo atsižvelgdama į paskutinės restruktūrizavimo plano versijos pakeitimus. Ji atkreipia dėmesį, kad įtraukus į skaičiavimus nemokumo procedūros sąnaudas ginčijamame

sprendime buvo nustatytas 26,1 % vidinis rodiklis, kuris 1997 m. sprendime siekė 20 %. Ginčijamo sprendimo 19–23 konstatuojamosiose dalyse Komisija paaiškino su skaičiavimu susijusią informaciją.

- 94 Po to Komisija pabrėžia, kad minimalaus rodiklio apskaičiavimas, be kita ko, susijęs su subjektyviais veiksniais, pavyzdžiui, investuotojo požiūriu į riziką, todėl bet kokią konsultaciją *a posteriori* iškraipytą informaciją apie bendrą sektoriaus raidą ir visų pirma apie susijusią įmonę. Vis dėlto Komisijos konsultantai veiksmingai atsižvelgė į paskutinės restruktūrizavimo plano versijos pakeitimus ir manė, kad jų ekonominis ir finansinis poveikis nekeičia iš pradžių nustatyto 30 % minimalaus rodiklio.
- 95 Komisija taip pat primena, kad minimalaus rodiklio, kurio reikalauja privatus investuotojas, nustatymas reiškia prognozę, o ne įvertinimą *a posteriori*. Iš to darytina išvada, kad negalima atsižvelgti į 1997 m. rezultatus.
- 96 Bet kuriuo atveju Komisija tvirtina, kad netgi jei panaikintame akte yra esmės trūkumas, naują sprendimą galima grįsti anksčiau atlikta tyrimo procedūra, jei vertintini faktai yra visiškai tokie pat, kaip ir tie, kurie jau išnagrinėti pirminiame sprendime. Šiuo atžvilgiu Komisija teigia, kad 2001 m. būtų buvę nerealu atlikti naują institucinių investuotojų apklausą, siekiant atgaline data nustatyti, kokį minimalų rodiklį jie būtų laikę tinkamu, jei savo nuomonę būtų išreiškę 1997 m., atsižvelgdami į paskutinius restruktūrizavimo plano pakeitimus.

2. Pirmosios instancijos teismo vertinimas

- 97 Pagal EB 233 straipsnį institucija, kurios aktas panaikintas, privalo imtis būtinų priemonių sprendimui dėl panaikinimo įvykdyti.
- 98 Tam, kad visiškai įvykdytų sprendimą dėl panaikinimo, institucijos privalo atsižvelgti ne tik į sprendimo rezoliucinę dalį, bet ir į motyvus, kuriais remiantis priimta rezoliucinė dalis ir kurie yra būtinas sprendimo pagrindas, nes motyvai būtini, kad būtų tiksliai nustatyta rezoliucinėje dalyje išdėstyta sprendimo esmė. Būtent šiuose motyvuose tiksliai nurodoma nuostata, kurios neteisėtumas nagrinėjamas, ir tiksliai atskleidžiamos priežastys, dėl kurių rezoliucinėje dalyje konstatuojamas jos neteisėtumas ir į kurias turi atsižvelgti atitinkamos institucijos, keisdamos panaikintą aktą (1988 m. balandžio 26 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Asteris ir kt. prieš Komisiją*, 97/86, 99/86, 193/86 ir 215/86, Rink. p. 2181, 27 punktą).
- 99 Tokio akto pakeitimo procedūra gali būti vėl pradėta nuo to konkretaus momento, kai buvo padarytas pažeidimas (žr. 2000 m. spalio 3 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Industrie des poudres sphériques prieš Tarybą*, C-458/98 P, Rink. p. I-8147, 82 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką).
- 100 Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką Bendrijos akto panaikinimas nebūtinai daro poveikį parengiamiesiems aktams (1998 m. lapkričio 12 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Ispanija prieš Komisiją*, C-415/96, Rink. p. I-6993, 32 punktą; taip pat šiuo klausimu žr. 1990 m. lapkričio 13 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Fedesa ir kt.*, C-331/88, Rink. p. I-4023, 34 punktą). Akto, kuriuo užbaigiama iš kelių etapų sudaryta administracinė procedūra, panaikinimas nebūtinai reiškia, kad panaikinama visa procedūra, po kurios buvo priimtas ginčijamas aktas, neatsižvelgiant į sprendimo

dėl panaikinimo motyvus, esmę ir procedūrą (žr. 1998 m. spalio 15 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Industrie des poudres sphériques prieš Tarybą*, T-2/95 P, Rink. p. II-3939, 91 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką).

- 101 Jei nepaisant to, kad imtasi tyrimo veiksmų, leidžiančių atlikti išsamią pagalbos suderinamumo analizę, paaiškėja, kad Komisijos atlikta analizė neišsami ir dėl to sprendimas neteisėtas, minėto sprendimo pakeitimo procedūra iš naujo gali būti pradėta nuo naujos tyrimo veiksmų analizės (šiuo klausimu žr. šio sprendimo 100 punkte minėto sprendimo *Ispanija prieš Komisiją* 34 punktą).
- 102 Atsižvelgiant būtent į šiuos Teisingumo Teismo praktikoje nurodytus principus ir į tai, kad šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I* rezoliucinėje dalyje buvo priimtas sprendimas dėl panaikinimo reikia patikrinti, ar ginčijamame sprendime Komisija ėmėsi sprendimui įvykdyti būtinų priemonių ir, be kita ko, išnagrinėti šiuo atžvilgiu, ar minėto sprendimo motyvai įpareigojo Komisiją, vėl pradėti visą procedūrą nuo pradžių, ar neįpareigojo.
- 103 Šiuo atžvilgiu visų pirma pabrėžtina, kad, priešingai nei tai tvirtina *Alitalia*, Teisingumo Teismo praktika nesieja galimybės nepradėti iš naujo visos procedūros, po kurios buvo priimtas aktas, pakeitęs kitą aktą, su sąlyga, kad šis turi būti panaikintas dėl procesinių pažeidimų (šio sprendimo 100 punkte minėto 1998 m. spalio 15 d. sprendimo *Industrie des poudres sphériques prieš Tarybą* 91 punktas).
- 104 Šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* Pirmosios instancijos teismas aiškiai pabrėžė, kad „(1997 m.) sprendime Komisijos taikytas metodas nėra kritikuotinas kaip toks“ (99 punktas). Tačiau Pirmosios instancijos teismas panaikino 1997 m. sprendimą dėl „motyvavimo stokos, nes jame IRI investicijoms taikomas toks pats minimalus rodiklis, koks nustatytas ir sprendime *Iberia*“ (137 punktas). Be to, Pirmosios instancijos teismas panaikino 1997 m. sprendimą dar ir dėl to, kad Komisija padarė dvi akivaizdžias vertinimo klaidas: pirma, nuspręsdama, jog „remiantis (1997 m.) sprendime nurodytais motyvais apskaičiuojant vidinį rodiklį neturi būti atsižvelgta į su *Cofiri* (kuri yra IRI grupės bendrovė) suteiktomis paskolomis susijusias

nemokumo procedūros sąnaudas“ (150 punktas), antra, „kad 1997 m. birželio mėn. padaryti restruktūrizavimo plano pakeitimai, kurie, jos pačios įsitikinimu, dar sumažino su minėtu planu susijusią riziką ir padidino įmonės pelningumą, neturi jokio poveikio minimalaus rodiklio ir vidinio rodiklio apskaičiavimui, todėl ir vertinimui, ar IRI investicija atitiko privataus investuotojo kriterijų“ (169 punktas).

105 Reikia išnagrinėti motyvus, dėl kurių Pirmosios instancijos teismas padarė tokias išvadas sprendime *Alitalia I*.

106 Kalbant visų pirma apie motyvavimo stoką, susijusią su minimalaus rodiklio nustatymu, pažymėtina, kad prieš nagrinėdamas šį ieškovės nurodytą pagrindą Pirmosios instancijos teismas įvertino ir atmetė ieškovės kaltinimus, susijusius su informacija, kuria rėmėsi Komisija ir jos konsultantai minimaliam rodikliui nustatyti. Pirmosios instancijos teismas visų pirma pabrėžė, kad „jokia ieškovės nurodyta informacija neleidžia abejoti, kad šiuo atveju ekspertai, su kuriais konsultavosi Komisijos konsultantai, neturėjo būtinos informacijos minimaliam rodikliui nustatyti“ (121 punktas).

107 Nagrinėdamas motyvavimo stoką, prieš tai priminęs samprotavimus, kuriais remdamasi Komisija nustatė 30 % minimalų rodiklį sprendime *Iberia* (128 punktas), Pirmosios instancijos teismas pabrėžė, kad per visą administracinę procedūrą ieškovė tvirtino, jog jos padėtis nepažeidžia *Iberia* padėties, ypač akcentuodama tą aplinkybę, kad sprendimui *Iberia* būdingas neaiškumas jos atvejui nebūdingas (131 punktas). Tačiau Pirmosios instancijos teismas pripažino, kad „(1997 m.) sprendime Komisija nepaaiškino, kodėl ji manė, kad IRI investicijai būtina taikyti tokį patį 30 % minimalų rodiklį, kokį taikė sprendime *Iberia*, nors (1997 m.) sprendime padarytos išvados leido, be kita ko, manyti, kad keletas rizikos veiksnių, dėl kurių sprendime *Iberia* Komisija

nustatė „tokį didelį ir žymiai didesnę už rinkoje nustatytą“ 30 % minimalų rodiklį, *Alitalia* atveju nebuvo ar jie buvo minimalūs“. Iš to Pirmosios instancijos teismas padarė išvadą, kad 1997 m. sprendimas nepakankamai motyvuotas.

108 Iš pirmojo panaikinimo motyvo matyti, kad jame neginčijama tyrimo procedūra, po kurios nustatytas 30 % minimalus rodiklis. Priešingai nei tai tvirtina *Alitalia*, Pirmosios instancijos teismas taip pat nenusprendė, kad negalėjo būti nustatytas 30 % minimalus rodiklis arba kad negalima palyginti *Alitalia* ir *Iberia*. Iš to darytina išvada, kad šis Pirmosios instancijos teismo 1997 m. sprendimo pirmasis panaikinimo motyvas nekludė pakeisti aktą jį išsamiau motyvuojant remiantis turima informacija.

109 Taigi ginčijamo sprendimo 25–29 konstatuojamosiose dalyse išsamiai aprašiusi priežastis, kurios grindžiamos specifine *Alitalia* padėtimi, pateisinančias 30 % minimalaus rodiklio nustatymą ir 30 konstatuojamojoje dalyje nurodžiusi, kad ši norma atitinka sprendime *Iberia* Komisijos taikytą normą, Komisija nurodo, kodėl ji „mano, kad 1997 m. liepos mėn. *Alitalia* kapitalo didinimo keliama rizika bent jau tiek pat didelė kaip ir 1996 m. sausio mėn. *Iberia* kapitalo didinimo keliama rizika“. Ginčijamo sprendimo 31 konstatuojamojoje dalyje Komisija tęsia palyginimą.

110 Šiuo atžvilgiu Komisija nurodo, kad šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* Pirmosios instancijos teismo minėtų dviejų įmonių socialinė padėtis „žvelgiant investuotojo akimis gali atrodyti labai panaši“. Komisija pabrėžia, kad, „be abejo, investuotojas pastebėtų, jog abiem atvejais plane socialiniai partneriai įsipareigojo tam tikru mastu padidinti našumą ir sumažinti gamybos sąnaudas, tačiau investuotojas ypač atsižvelgia į socialinius nesklandumus, kurie buvo būdingi abiem oro transporto bendrovėms per pastaruosius metus iki kapitalo didinimo, bei į poreikį, kurį jos bendrai stengiasi įveikti, pakeisti savo kaip ilgai buvusios monopolinėje padėtyje

viešosios įmonės kultūrą bei prisitaikyti prie naujų rinkos sąlygų“ (ginčijamo sprendimo 31 konstatuojamoji dalis).

- 111 Toliau, kadangi Pirmosios instancijos teismas šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* pažymėjo skirtumą tarp *Alitalia* restruktūrizavimo plano realumo ir neaiškumo, kuris buvo būdingas *Iberia* rekapitalizacijai, Komisija ginčijamo sprendimo 31 konstatuojamojoje dalyje nurodo, kad „*Iberia* būdingus rizikos veiksnius, žvelgiant investuotojo akimis, atsveria dvigubas neaiškumas, kurį turi įveikti *Alitalia*, susijęs, viena vertus, su jos plėtros į *Malpensa* sąlygomis, t. y., pagrindine plano dalimi, ir, kita vertus, su Italijos civilinės aviacijos vidaus rinkos liberalizavimo poveikiu“. Šiuo atžvilgiu Komisija primena, kad „Ispanijos civilinės aviacijos vidaus rinka buvo liberalizuota keleriais metais anksčiau nei Italijos vidaus rinka ir (kad) 1996 m. jau buvo galima įvertinti šio liberalizavimo poveikį *Iberia*, o Italijos vidaus rinkos atvėrimo poveikis vis dar buvo sunkiai numatomas 1997 metais“. Komisija priduria, kad „*Iberia* užima privilegijuotą padėtį skrydžių tarp Europos ir Lotynų Amerikos rinkoje, o *Alitalia* panašaus privalumo neturi“.
- 112 Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, reikia pripažinti, kad šiuo atžvilgiu motyvuodama ginčijamą sprendimą Komisija nepažeidė EB 233 straipsnio.
- 113 Antra, dėl akivaizdžių vertinimo klaidų pirmiausia šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* Pirmosios instancijos teismas pripažino, „kad (1997 m.) sprendime Komisija tvirtin(o), jog apskaičiuodama vidinį rodiklį ji neatsižvelgė į nemokumo procedūros sąnaudas“ (142 punktas). Po to Pirmosios instancijos teismas nurodė motyvus, dėl kurių Komisija į jas neatsižvelgė (144 punktas), prieš juos atmesdamas ir pridurdamas, jog Komisijos argumentai dėl nemokumo procedūros sąnaudų buvo bendro pobūdžio (146–149 punktai). Pirmosios instancijos teismas iš to padarė išvadą, kad „remdamasi 1997 m. sprendime nurodytais motyvais ir nusprenddama, jog apskaičiuojant vidinį rodiklį neturi būti atsižvelgta į su *Cofiri* suteiktomis paskolomis susijusias nemokumo procedūros sąnaudas, Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą“ (150 punktas). Po to Pirmosios instancijos teismas atmetė ieškovės argumentą,

susijusį su tariamai klaidingu vidinio rodiklio apskaičiavimu dėl to, kad Komisija priverstė *Alitalia* padengti 700 darbuotojų paankstinto išėjimo į pensiją sąnaudas (152–156 punktai).

- 114 Pripažintina, kad neginčydamas tyrimo procedūros nei per ją surinktos pagrindinės informacijos tikslumo, visų pirma nemokumo procedūros sąnaudų, Pirmosios instancijos teismas šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* kritikavo tai, kad apskaičiuojant vidinį rodiklį neatsižvelgta į nemokumo procedūros sąnaudas.
- 115 Šią galutinai atrenkant ir tvarkant turimą informaciją padarytą klaidą reikėjo ištaisyti minėtas sąnaudas įtraukiant į vidinio rodiklio apskaičiavimą. Todėl ginčijamo sprendimo 20 konstatuojamojoje dalyje Komisija teisingai nurodo, kad šiuo atveju reikia perskaičiuoti įtraukiant minėtas sąnaudas.
- 116 Komisija mano, kad visos nemokumo procedūros sąnaudos sudaro 750 milijardų ITL ir *Alitalia* neturi tvirtinti, kad tariamai šią sumą pamatė tik ginčijamame sprendime ir neturėjo galimybės dėl jos ginčytis. Iš tikrųjų 1997 m. vasario 21 d. ataskaitoje (kurią *Alitalia* pateikė ieškinio priede ir kurią Pirmosios instancijos teismas laikė 1997 m. sprendimo motyvų sudėtine dalimi) nemokumo procedūros sąnaudų analizės išvadoje Komisijos konsultantai tvirtino, kad sąnaudų suma neturėtų viršyti 750 milijardų ITL vietoje *Alitalia* nurodytų 1 140 milijardų ITL.
- 117 Šiuo atžvilgiu pripažintina, kad, kaip toliau tai teigia *Alitalia*, šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* Pirmosios instancijos teismas neišreiškė savo nuomonės dėl minėtos 750 milijardų ITL sumos pagrįstumo. Tačiau Pirmosios instancijos teismas nepatvirtino ir savo pirmajam ieškiniui pagrįsti *Alitalia* nurodytos 1 140 milijardų ITL sumos (138 punktas). Taigi iš šio sprendimo 8 punkte minėto

sprendimo *Alitalia I* negalima daryti išvados, kad savo motyvams pagrįsti Komisija turėjo atsižvelgti į vieną ar kitą nemokumo procedūros sąnaudų sumą.

- 118 Ginčijamo sprendimo 20 konstatuojamojoje dalyje buvęs teiginys, kad *Alitalia* sutiko su 750 milijardų ITL suma, ginčijamame sprendime buvo panaikintas ištaisius klaidas (žr. šio sprendimo 22 punktą).
- 119 Be to, pažymėtina, kad šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* (150 punktas) Pirmosios instancijos teismas nusprendė, kad padaryta akivaizdi vertinimo klaida, nes „remtasi (1997 m.) sprendime nurodytais motyvais“. Kitaip tariant, Pirmosios instancijos teismas neatmetė galimybės, kad Komisija galėjo nurodyti tinkamesnius motyvus.
- 120 Taip pat Pirmosios instancijos teismas priminė, kad „nagrinėdamas ieškinį dėl panaikinimo jis neturi <...> iš naujo vertinti investicijų vidinio rodiklio ir vertinti, ar minėtas rodiklis ir toliau būtų mažesnis už minimalų rodiklį tuo atveju, jei jį apskaičiuojant būtų buvusios įtrauktos nemokumo procedūros sąnaudos“ (151 punktas). Todėl Pirmosios instancijos teismas taip pat neatmetė ir galimybės, kad vidinis rodiklis yra mažesnis už minimalų rodiklį.
- 121 Taigi atsižvelgiant į tai, kas aukščiau pasakyta, Komisija ginčijamu sprendimu nepažeidė EB 233 straipsnio į vidinio rodiklio skaičiavimą įtraukusi nemokumo procedūros sąnaudas ir vėl nuo pradžių nepradėjusi tyrimo procedūros.
- 122 Galiausiai dėl atsižvelgimo į 1997 m. birželio mėn. padarytus paskutinius restruktūrizavimo plano pakeitimus šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* Pirmosios instancijos teismas visų pirma išnagrino įvykius chronologine tvarka (158–161 punktai). Po to jis nurodė Komisijos argumentus, pagal kuriuos padaryti paskutiniai restruktūrizavimo plano pakeitimai negalėjo turėti lemiamo poveikio (163 punktas). Jis atmetė šiuos argumentus dėl to, kad jie susiję su įvykiais po (1997 m.) sprendimo priėmimo (164 punktas). Galiausiai Pirmosios instancijos teismas nurodė,

kad, kaip tai aprašė Komisija, minimalus rodiklis buvo tiesiogiai proporcingas su investicijomis susijusiai rizikai ir kad, Komisijos nuomone, vidinis rodiklis atspindi esminį veiksmų pelningumą. Tačiau Pirmosios instancijos teismas pridūrė, kad „(1997 m.) sprendime pati Komisija pripažino, jog paskutiniai 1997 m. birželio mėn. padaryti restruktūrizavimo plano patobulinimai dar sumažino su restruktūrizavimo planu susijusią riziką ir dar padidino kapitalo didinimo pelningumą“. Jis pabrėžė, kad „paaiškėjo, jog minėti paskutiniai pakeitimai padidino vidinį rodiklį (padidėjęs pelningumas) ir sumažino minimalų rodiklį (sumažėjusi rizika)“ (167 punktas). Šiomis aplinkybėmis Pirmosios instancijos teismas nusprendė, kad Komisija, remdamasi paskutine restruktūrizavimo plano versija, turėjo perskaičiuoti minimalų rodiklį ir vidinį rodiklį tam, kad teisingai įvertintų, ar IRI investicija atitiko privataus investuotojo kriterijų (168 punktas). Iš to Pirmosios instancijos teismas padarė išvadą, kad „Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą nuspręsdama, jog 1997 m. birželio mėn. padaryti restruktūrizavimo plano pakeitimai, kurie, jos pačios įsitikinimu, dar sumažino su šiuo planu susijusią riziką ir padidino įmonės pelningumą, neturi jokio poveikio minimalaus rodiklio ir vidinio rodiklio apskaičiavimui ir todėl vertinimui, ar IRI investicija atitinka privataus investuotojo kriterijų“ (169 punktas).

123 Iš to, kas pasakyta, matyti, kad šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* Pirmosios instancijos teismo konstatuota vertinimo klaida buvo padaryta būtent galutiniame sprendimo priėmimo etape, padarius paskutinius restruktūrizavimo plano patobulinimus. Pirmosios instancijos teismas neginčija tyrimo procedūros, visų pirma informacijos rinkimo ir žinojimo, kiek tai susiję su paskutiniais pakeitimais. Taip pat Pirmosios instancijos teismas neišreiškė nuomonės nei apie minimalų rodiklį, nei apie vidinį rodiklį, kurie apskaičiuoti ankstesnėse Komisijos konsultantų ataskaitose. Priešingai nei tvirtina *Alitalia*, Pirmosios instancijos teismas nenurodo ir kokie turėtų būti šie rodikliai. Atvirkščiai, Pirmosios instancijos teismas tvirtina, kad nagrinėdamas ieškinį dėl panaikinimo jis neturi „perskaičiuoti investicijų minimalaus rodiklio ir vidinio rodiklio bei nuspręsti, ar privatus investuotojas būtų skyręs tokią investiciją, kokią IRI siūlė skirti tada, kai buvo priimamas (1997 m.) sprendimas“ (170 punktas).

- 124 Taigi šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* Komisijai nustatyta pareiga susijusi su tuo, kad apskaičiuodama minimalų rodiklį ir vidinį rodiklį Komisija turi atsižvelgti į paskutinę restruktūrizavimo plano versiją. Todėl reikia patikrinti, ar Komisija ją įvykdė.
- 125 Dėl minimalaus rodiklio nustatymo iš ginčijamo sprendimo 27 konstatuojamosios dalies matyti, kad šiuo tikslu Komisija atsižvelgė į plano pakeitimus, susijusius su *Alitalia* išlaidomis paankstinto išėjimo į pensiją programai, išlaidų personalui sumažinimo pagreitinimui *Alitalia* darbuotojus greičiau perkeltiant į *Alitalia Team*, kapitalo didinimo sumažinimą nuo 2 800 iki 2 750 milijardų ITL bei į *Alitalia* akcijų Vengrijos bendrovėje *Malév* ir šešiuose Italijos regioniniuose oro uostuose perleidimą.
- 126 Taip pat ginčijamo sprendimo 27 konstatuojamojoje dalyje Komisija apskaičiavo minėtų pakeitimų poveikį.
- 127 Visgi ginčijamo sprendimo 25–28 konstatuojamosiose dalyse Komisija nurodė tam tikras aplinkybes, kurios, jos nuomone, didina veikslių riziką ir todėl neutralizuoja nagrinėjamų pakeitimų poveikį.
- 128 Dėl vidinio rodiklio nustatymo *Alitalia* leidžia suprasti, kad ginčijamo sprendimo 23 konstatuojamojoje dalyje nurodytas 26,1 % rodiklis tik pakartoja Komisijos jau anksčiau nustatytą rodiklį. Taigi skaitydama paskutinę restruktūrizavimo plano versiją Komisija minėto rodiklio neperskaičiavo, kaip to visgi reikalaujama šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I*.

- 129 Tačiau pažymėtina, kad 1997 m. sprendime Komisija nustatė artimą 20 % vidinio rodiklio procentinę išraišką (VII punkto aštuntoji pastraipa). Taigi 26,1 % rodiklis nėra dydis, į kurį buvo atsižvelgta pirmojoje procedūroje, po kurios priimtas šio sprendimo 8 punkte minėtas sprendimas *Alitalia I*.
- 130 Iš šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I* matyti, kad Komisija nurodė „triplike, jog remiantis paskutine plano versija perskaičiuotas minėtas rodiklis (sieki) ne daugiau kaip 26,1 %, netgi ir įskaitant nemokumo procedūros sąnaudas“ (163 punktas). Šio paaiškinimo priede buvo lentelė. Pirmosios instancijos teismas į šią procentinę išraišką neatsižvelgė dėl vienintelės priežasties, t. y. dėl to, kad pagal Teisingumo Teismo praktiką „vertindamas ginčijamo sprendimo teisėtumą Pirmosios instancijos teismas atsižvelgia tik į tas aplinkybes, kurias Komisija žinojo ginčijamo sprendimo priėmimo metu,“ ir kad „todėl visi Komisijos argumentai, susiję su įvykiais, kurie įvyko po (1997 m.) sprendimo priėmimo turi būti atmesti“ (164 punktas).
- 131 Iš to darytina išvada, kad tuo metu, kai byloje T-296/97 buvo pateiktas triplikas, Komisija jau buvo perskaičiavusi ir nustačiusi minėtą 26,1 % rodiklį remdamasi paskutine plano versija, tačiau Pirmosios instancijos teismas jo nenagrinėjęs atmetė galimybę į jį atsižvelgti, nes minėtas rodiklis nebuvo nurodytas 1997 m. sprendime. Iš šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I* negalima daryti išvados, kad nustatant minėtą 26,1 % normą nebuvo atsižvelgta į paskutinę restruktūrizavimo plano versiją.
- 132 Taigi Komisijai niekas nekludė šiuo atžvilgiu remtis jos parengta lentele, kuri pateikta ankstesniame ieškinyje byloje T-296/97 ir kurią šioje byloje *Alitalia* pateikė ieškinio priede. Tačiau Komisija nusprendė, kad reikia kreiptis į konsultantus, į kuriuos pagalbos ji jau buvo kreipusis prieš priimdama 1997 m. sprendimą, be kita ko, prašydama „apskaičiuoti kapitalo didinimo vidinės grąžos dydį ir nustatyti reikalingą minimalų rodiklį atsižvelgiant į (šio sprendimo 8 punkte minėto) sprendimo (*Alitalia I*) motyvus“ (ginčijamo sprendimo 10 konstatuojamoji dalis).

- 133 Atsiliepimo į ieškinį priede pateiktoje 2001 m. birželio 1 d. ataskaitoje Komisijos konsultantai nurodo, kad su T-296/97 byla susijusiame tripliko priede numatyti srautai atitinka tuos, kuriuos *Alitalia* nurodė paskutinėje 1997 m. birželio mėn. plano versijoje, išskyrus galutinę bendrovės vertę 2000 m. pabaigoje, ir tai dėl priežasčių, susijusių su bendrovės augimo rodikliu po šių metų ir su skirtingais „normalizuotais“ lėšų srautais. Be to, dėl 1997 m. birželio mėn. (1 000 milijardų ITL), 1998 m. kovo mėn. (500 milijardų ITL) ir 1999 m. kovo mėn. (250 milijardų ITL) numatyto kapitalo didinimo atsiradę neigiami lėšų srautai buvo perskaičiuoti taikant koeficientą be rizikos (*free risk rate*). Taip pat kalbant apie IRI įnašą buvo numatytos dvi galimybės, t. y. 79 arba 86 %.
- 134 Be to, ginčijamo sprendimo 19–23 konstatuojamosiose dalyse Komisija nurodo, kaip apskaičiavo 25,2 ir 26,1 % vidinį rodiklį remdamasi numatyta prielaida. Be kita ko, ginčijamo sprendimo 22 konstatuojamojoje dalyje ji nurodo, kaip nustatė *Alitalia* vertę 2000 m. pabaigoje.
- 135 Iš to matyti, kad nei Komisijos konsultantai, nei Komisija neapsiribojo ankstesnių skaičiavimų pakartojimu.
- 136 Iš 2001 m. birželio 1 d. ataskaitos taip pat matyti, kad Komisijos konsultantai atsižvelgė į kapitalo didinimo sumažinimą, kitų dalių perleidimą, *Alitalia* restruktūrizavimo paspartinimą, *Alitalia* sąnaudas paankstinto išėjimo į pensiją sistemai. Konsultantai apskaičiavo šių naujų aplinkybių poveikį plano pagrindiniams ekonominiams rodikliams.
- 137 Be to, Komisija negalėjo atsižvelgti į informaciją, kurios ji neturėjo priimdama 1997 m. sprendimą (šiuo klausimu žr. 2002 m. gegužės 16 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Prancūzija prieš Komisiją*, C-482/99, Rink. p. I-4397, 71 punktą). Taigi Komisija

neturėjo atsižvelgti į plano vykdymo laikotarpį nuo 1997 m. sprendimo iki ginčijamo sprendimo priėmimo.

138 Dėl paskutinio 1997 m. sprendimo panaikinimo motyvo šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* darytina išvada, kad Komisija taip pat nepažeidė EB 233 straipsnio.

139 Taikydama šio sprendimo 98–101 ir 137 punktuose nurodytą Teisingumo Teismo praktiką ir atsižvelgdama į tai, kad vertintinos faktinės aplinkybės yra tos pačios kaip ir tos, kurios išnagrinėtos 1997 m. sprendime, o Pirmosios instancijos teismas tyrimo procedūros nekritikavo, Komisija galėjo iš naujo pradėti tyrimo procedūrą nuo to etapo, kuriame Pirmosios instancijos teismas konstatavo motyvavimo stoką ir vertinimo klaidas. Kad atitiktų EB 233 straipsnį ir laikytųsi šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I* rezoliucinės dalies ir motyvų, Komisija turėjo tik motyvuoti, kodėl pasirinko tokį patį minimalų rodiklį kaip ir sprendime *Iberia*, į vidinio rodiklio apskaičiavimą įtraukti nemokumo procedūros sąnaudas, bei apskaičiuodama minimalų rodiklį ir vidinį rodiklį atsižvelgti į paskutinę restruktūrizavimo plano versiją.

140 Nė vienas *Alitalia* nurodytas argumentas nepaneigia šios išvados.

141 Iš tikrųjų visų pirma dėl argumento, kad Komisija turėjo vėl pradėti oficialią tyrimo procedūrą, nes neturėjo išsamios neginčytinos informacijos, pabrėžtina, kad Komisija EB 88 straipsnio 2 dalyje numatytą oficialią tyrimo procedūrą pradėjo 1996 m. spalio 9 d. ir kad ši procedūra užbaigta 1997 m. sprendimu.

142 Kadangi Pirmosios instancijos teismas panaikino 1997 m. sprendimą, minėto akto pakeitimo procedūra galėjo būti vėl pradėta nuo to konkretaus momento, kai buvo padarytas pažeidimas. Pirmosios instancijos teismui panaikinus 1997 m. sprendimą

Komisija neprivalėjo vėl pradėti procedūrą nuo to konkretaus momento, kai buvo padarytas pažeidimas (žr. šio sprendimo 99 punktą). Taigi šiuo atveju Pirmosios instancijos teismui nustčius pažeidimų procedūros nereikia pradėti iš naujo.

143 Po to, kalbant apie tariamą būtinumą atlikus 1997 m. birželio 26 d. versijoje restruktūrizavimo plano pakeitimus *Oficialiajame leidinyje* paskelbti naują pranešimą ir iš naujo pradėti formalaus tyrimo procedūrą, siekiant iš naujo pasikonsultuoti su finansiniais investuotojais ir ekspertais, pažymėtina, kad jokia 1999 m. kovo 22 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 659/1999, nustatančio išsamias (EB 88) straipsnio taikymo taisykles (OL L 83, p. 1), nuostata nereikalauja iš naujo pradėti procedūrą, jei pirminio projekto pakeitimai padaryti per formalaus tyrimo procedūrą, nors tokie pakeitimai numatyti netgi Reglamento Nr. 659/1999 7 straipsnio 2 ir 3 dalyse.

144 Be to, iš šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I* ir visų pirma iš jo 123, 133, 143 ir 163–167 punktų matyti, kad Pirmosios instancijos teismas Komisiją kaltino tuo, jog ji nemotyvavo ar neatsižvelgė į turėtą ir žinomą informaciją. Kadangi Komisija turėjo Pirmosios instancijos teismo reikalauti naujai analizei būtiną informaciją ir visų pirma 1997 m. birželio mėn. padarytus restruktūrizavimo plano teigiamus pakeitimus (167 punktas), ji neprivalėjo iš naujo nagrinėti bylą ir netgi neturėjo jos papildyti nauja investuotojų ir ekspertų konsultacija ar nauja technine ekspertize.

145 Šiuo atžvilgiu, priešingai nei tvirtina *Alitalia*, iš Pirmosios instancijos teismo prašymu Komisijos pateikto ir po 1997 m. sprendimo panaikinimo Komisijos konsultantams patikėtą užduotį apibrėžiančio dokumento matyti, kad Komisija konsultantų neįpareigojo surinkti naujos informacijos, o tik papildyti ir atnaujinti ankstesnę ataskaitą, į vidinio rodiklio apskaičiavimą įtraukiant nemokumo procedūros sąnaudas ir atsižvelgiant į 1997 m. birželio mėn. paskutinėje restruktūrizavimo plano versijoje padarytų pakeitimų galimą poveikį vidinio rodiklio ir minimalaus rodiklio apskaičia-

vimui. Taip pat Komisijos konsultantams patikėtos užduoties aprašyme nurodyta, kad šie jau atliko didžiąją dalį darbo tada, kai dalyvavo rašant tripliką, kuri Komisija pateikė 1999 m. liepos 13 d. byloje T-296/97.

- ¹⁴⁶ Be to, bet kuriuo atveju, įpareigojus Komisiją vėl pradėti procedūrą rinkti informacijai, susijusiai su laikotarpiu po 1997 m. sprendimo priėmimo, būtų nesilaikoma Teisingumo Teismo praktikos. Iš tikrųjų aiškinantis, ar valstybė elgėsi kaip apdairus kreditorius rinkos ekonomikoje, ar ne, valstybės veiksmų ekonominiam racionalumui įvertinti reikia persikelti į to laikotarpio aplinkybes, kuriomis buvo imtasi finansinės pagalbos priemonių, ir todėl atsisakyti bet kokio paskesnės padėties vertinimo (žr. šio sprendimo 137 punktą).
- ¹⁴⁷ Iš to darytina išvada, kad pirmojo pagrindo, susijusio su procesinių pažeidimų buvimu, pirma dalis ir trečias pagrindas, susijęs su ginčijamo sprendimo nesuderinamumu su šio sprendimo 8 punkte minėtu sprendimu *Alitalia I*, yra nepagrįsti.

C — Dėl pagrindo, susijusio su Reglamento Nr. 659/1999 4 straipsnio 5 dalyje nustatyta pareiga priimti sprendimą per du mėnesius

1. Šalių argumentai

- ¹⁴⁸ Savo pirmojo pagrindo antroje dalyje *Alitalia* tvirtina, kad panaikinus šio sprendimo 8 punkte minėtą sprendimą *Alitalia I* pagal Reglamento Nr. 659/1999 4 straipsnio 5 dalį Komisija turėjo du mėnesius sprendimui priimti. Tačiau Komisija šią pareigą pažeidė.

- 149 *Alitalia* priduria, kad būtų pažeistas teisinio saugumo principas, jei institucijai būtų leista laisvai pasirinkti sprendimo dėl valstybės pagalbos srityje priimto sprendimo panaikinimo įvykdymo terminą. Juo labiau, kadangi Komisija nepasinaudojo teise Teisingumo Teisme pareikšti apeliacinį skundą dėl šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I*, kuris įgijo *res judicata* galią, *Alitalia* galėjo manyti, kad jos teisinė padėtis buvo galutinai išaiškinta.
- 150 Komisijos neveikimas per laikotarpį nuo pranešimo apie šio sprendimo 8 punkte minėtą sprendimą *Alitalia I* iki ginčijamo sprendimo priėmimo šiuo atveju apėmė netiesioginį sprendimą dėl ginčijamos pagalbos suderinamumo pagal Reglamento Nr. 659/1999 4 straipsnio 6 dalį.
- 151 Dublike *Alitalia* priduria, kad netgi ir darant prielaidą, jog Komisija neturėjo pareigos vėl pradėti ginčijamų veiksmų formalaus tyrimo procedūrą ir todėl buvo taikoma Reglamento Nr. 659/1999 7 straipsnio 6 dalis, bet kuriuo atveju visa procedūros trukmė buvo per ilga. Iš tikrųjų Komisijai prireikė beveik devyniolikos mėnesių nuo pranešimo apie pagalbos projektą, kol šiuo atveju buvo priimtas galutinis sprendimas. Taip pat nuo šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I* paskelbimo iki ginčijamo sprendimo priėmimo praėjo kiek daugiau nei septyni mėnesiai. Toks terminas nepagrįstas, nes Komisija tik iš naujo vertino tyrimo procedūros rezultatus ir pirmuosius keturis mėnesius neatliko jokių veiksmų.
- 152 Komisijos nuomone, prielaida, kuria grindžiama pirmojo pagrindo antra dalis, akivaizdžiai klaidinga. Šio sprendimo 8 punkte minėtas sprendimas *Alitalia I* procedūrą sugražina ne į išankstinį etapą, o į formalaus tyrimo procedūros užbaigimo etapą. Iš to matyti, kad Komisijai buvo nustatytas ne Reglamento Nr. 659/1999 4 straipsnio 5 dalyje numatytas imperatyvus dviejų mėnesių terminas, o 7 straipsnio 6 dalyje nurodytas neimperatyvus aštuoniolikos mėnesių terminas. Taigi šiuo atveju visas kiek ilgesnis nei šešiolikos mėnesių terminas, kurio prireikė ginčijamam sprendimui priimti, yra trumpesnis už minėtą terminą.

- 153 Iš esmės Teisingumo Teismo praktika institucijai, kurios aktas panaikintas, nustato pagrįstą terminą sprendimui dėl panaikinimo įvykdyti. Taigi terminas, kurį šioje byloje turėjo Komisija, neturi būti automatiškai nustatomas pagal Reglamento Nr. 659/1999 7 straipsnio 6 dalį. Atvirkščiai, reikia atsižvelgti į naujo sprendimo priėmimui reikalingų priemonių pobūdį ir svarbą.
- 154 Komisijos nuomone, *Alitalia* dublike pateiktas nurodytas argumentas, susijęs su „pagrįsto termino“ praleidimu, yra naujas pagrindas. Jis nurodytas pavėluotai, todėl nepriimtinas ir, be to, nepagrįstas.

2. Pirmosios instancijos teismo vertinimas

- 155 Bendrijos institucijos pareiga vykdyti Bendrijos teismo priimtą sprendimą dėl panaikinimo nustatyta EB 233 straipsnyje. Teisingumo Teismas pripažino, kad toks vykdymas reikalauja imtis tam tikrų administracinių priemonių ir paprastai negali būti įvykdytas nedelsiant ir kad institucija turi per pagrįstą terminą įvykdyti sprendimą dėl vieno iš institucijos aktų panaikinimo. Atsakymas į klausimą, ar minėtas terminas buvo pagrįstas, ar ne, susijęs su priemonių, kurių reikia imtis, pobūdžiu ir bylos aplinkybėmis (žr. 1997 m. kovo 19 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Oliveira prieš Komisiją*, T-73/95, Rink. p. II-381, 41 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką).
- 156 Šiuo atveju nuo šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I* paskelbimo iki ginčijamo sprendimo priėmimo praėjo kiek daugiau nei septyni mėnesiai. Taigi minėtas terminas nelaikytinas pernelyg ilgu išvadoms iš šio sprendimo 8 punkte minėto

sprendimo *Alitalia I* padaryti, be kita ko, remiantis turima informacija iš naujo pritaikyti rinkos ekonomikoje veikiančio privataus investuotojo kriterijų, o tai reiškia išsamią finansinę analizę.

157 Be to, siekiant kontroliuoti valstybių narių planuojamą teikti naują pagalbą EB 88 straipsnyje išskiriami išankstinio tyrimo etapas ir formalus tyrimo procedūra. EB 88 straipsnio 3 dalyje numatytu išankstinio tyrimo etapu siekiama Komisijai duoti pakankamai laiko apmąstymams ir nagrinėjimams, kad ji galėtų susidaryti pirminę nuomonę apie jai praneštus projektus ir galėtų padaryti išvadą, jog jie arba nėra pagalba, arba yra suderinami su bendrąja rinka, arba kad esant abejonių šiuo klausimu reikia pradėti išsamų tyrimą (1973 m. gruodžio 11 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Lorenz*, 120/73, Rink. p. 1471, 3 punktas ir 2001 m. gegužės 3 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Portugalija prieš Komisiją*, C-204/97, Rink. p. I-3175, 34 punktas). Turint omenyje atitinkamos valstybės narės suinteresuotumą greičiau sužinoti visas pastabas, pirminio tyrimo etapui būdingas skubumas ir todėl jam nustatytas imperatyvus dviejų mėnesių laikotarpis, kuris pradedamas skaičiuoti nuo tada, kai Komisija gauna visą pranešimą (minėto Teisingumo Teismo sprendimo *Lorenz* 4 punktas ir 2003 m. sausio 28 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Vokietija prieš Komisiją*, C-334/99, Rink. p. I-1139, 49 ir 50 punktai).

158 Dėl EB sutarties 88 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje numatytos formalus tyrimo procedūros paminėtina, kad ji yra būtina, kai Komisija pirminio patikrinimo metu negali įsitikinti, jog projektas nėra valstybės pagalba arba kad, būdamas valstybės pagalba, jis yra suderinamas su bendrąja rinka. Ji yra skirta, pirma, leisti Komisijai išsamiai susipažinti su visa bylos medžiaga papildant ją, kaip ji tai privalo padaryti, visomis būtinomis nuomonėmis prieš priimant galutinį sprendimą ir, antra, apsaugoti trečiųjų galimai suinteresuotųjų asmenų teises, leidžiant jiems pateikti savo pastabas (2005 m. birželio 15 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Regione autonoma della Sardegna prieš Komisiją*, T-171/02, Rink. p. II-2123, 32 punktas).

- 159 Šiuo atveju Pirmosios instancijos teismas nusprendė, kad panaikinus 1997 m. sprendimą Komisija neturėjo pradėti procedūros vėl nuo pradžių ir anksčiau nei konkretus momentas, kai buvo padarytas uždraustas pažeidimas, t. y. oficialios tyrimo procedūros galutiniame etape (žr. šio sprendimo 97–144 punktus).
- 160 Formalaus tyrimo procedūros orientacinė trukmė nuo Reglamento Nr. 659/1999 įsigaliojimo, t. y. 1999 m. balandžio 16 d., yra 18 mėnesių, kurie skaičiuojami nuo minėtos procedūros pradžios. Kadangi šis Reglamento Nr. 659/1999 7 straipsnio 6 dalyje numatytas terminas yra tik orientacinis, šiuo atveju reikia išsiaiškinti, ar oficialios tyrimo procedūros eiga leidžia daryti išvadą, kad Komisija nesilaikė pagrįsto termino ar ėmėsi veiksmų pernelyg pavėluotai (šiuo klausimu žr. šio sprendimo 158 punkte minėto sprendimo *Regione autonoma della Sardegna prieš Komisiją*, 56 ir 57 punktus).
- 161 Taigi 1996 m. spalio 9 d. Komisija nusprendė pradėti EB 88 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą ir 1997 m. liepos 15 dieną priėmė 1997 m. sprendimą. Pirmosios instancijos teismui minėtą sprendimą panaikinus šio sprendimo 8 punkte minėtu sprendimu *Alitalia I*, kuris paskelbtas 2000 m. gruodžio 12 d., Komisija ginčijamą sprendimą priėmė 2001 m. liepos 18 dieną. Iš to matyti, kad formalus tyrimas truko kiek ilgiau nei devynis mėnesius iki teismo sprendimo dėl panaikinimo ir buvo toliau atliekamas kiek ilgiau nei septynis mėnesius po teismo sprendimo dėl panaikinimo. Todėl visa formalaus tyrimo trukmė neviršija Reglamente Nr. 659/1999 numatytos trukmės.
- 162 Be to, *Alitalia* negali daryti išvados, kad teisėtų lūkesčių apsaugos principas pažeistas vien dėl to, kad dėl šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I* nebuvo pareikštas apeliacinis skundas. Iš tikrųjų minėtame sprendime neatmetama ginčijamo sprendimo taisymo galimybė. Be to, terminas, kurį Komisija turėjo praktinėms išvadoms iš minėto sprendimo padaryti, yra daug ilgesnis nei dviejų mėnesių terminas apeliaciniam skundui dėl minėto sprendimo pareikšti.

163 Todėl galima daryti išvadą, kad pirmojo pagrindo antra dalis, susijusi su procesiniais pažeidimais, taip pat atmestina.

D — *Dėl pagrindo, susijusio su teisės į gynybą pažeidimu*

1. *Šalių argumentai*

164 *Alitalia* skundžiasi ginčijamo sprendimo neteisėtumu, nes Komisija šiurkščiai pažeidė jos teisę į gynybą. Taigi Teisingumo Teismas aiškiai pabrėžė teisės į gynybos svarbą valstybės pagalbos srityje, visų pirma pripažindamas, kad valstybės pagalbos gavėjai gali remtis teisės į gynybą apsauga.

165 *Alitalia* teigia, kad bet kuriuo atveju valstybės pagalbos gavėjui turi būti suteikta teisė pateikti savo pastabas.

166 Taigi neatsižvelgiant į šiuo klausimu pateiktus prašymus *Alitalia* nebuvo suteikta galimybė pasakyti savo nuomonę tiek apie galimybę panaikinus 1997 m. sprendimą priimti naują sprendimą, tiek apie jo turinį. *Alitalia* nediskutavo su Italijos valdžios

institucijomis apie Komisijos konsultantų ataskaitą. Todėl svarbu laikytis visų procesinių garantijų, nes Komisija neprivalėjo pakartoti pozicijos, kurios laikėsi 1997 m. sprendime.

- 167 Remdamasi tuo, kad administracinė procedūra valstybės pagalbos srityje pradedama tik prieš atitinkamą valstybę narę, Komisija daro išvadą, kad iš tikrųjų turima teisė į gynybą gali remtis tik valstybė narė.
- 168 Bet kuriuo atveju nuo 1996 m. *Alitalia* teisė pateikti pastabas buvo užtikrinta paskelbus sprendimą pradėti formalaus tyrimo procedūrą. Paskelbus minėtą sprendimą *Alitalia* iš tikrųjų pareiškė savo nuomonę. *Alitalia* ieškinys dėl 1997 m. sprendimo panaikinimo taip pat leido jai ginti savo argumentus. Kadangi po šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I* tyrimo procedūros dalykas išliko tas pats, o faktinės aplinkybės, kuriomis ji remiasi ginčijamame sprendime, yra visiškai tokios pačios kaip ir 1997 m. sprendime, Komisija teigia, kad nebuvo reikalo *Alitalia* siūlyti iš naujo pateikti savo pastabas.

2. Pirmosios instancijos teismo vertinimas

- 169 Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką bet kurioje prieš asmenį pradėtoje procedūroje, kurioje gali būti priimtas sprendimas asmens nenaudai, teisės į gynybą paisymas yra vienas pagrindinių Bendrijos teisės principų ir jį reikia užtikrinti, net jeigu nėra atitinkamą procedūrą reglamentuojančių teisės aktų. Šis principas reikalauja, kad asmeniui nuo administracinės procedūros etapo būtų suteikta galimybė veiksmingai

pareikšti savo nuomonę dėl Komisijos nurodytų faktų, kaltinimų ir aplinkybių tikrumo bei tinkamumo (žr. 2003 m. kovo 6 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Westdeutsche Landesbank Girozentrale ir Land Nordrhein-Westfalen prieš Komisiją*, T-228/99 ir T-233/99, Rink. p. II-435, 121 punktą ir nurodytą teismų praktiką).

170 Tačiau administracinė procedūra valstybės pagalbos srityje vyksta tik prieš atitinkamą valstybę narę. Įmonės pagalbos gavėjos ir pagalbą teikiantys nevalstybiniai teritoriniai vienetai, taip pat pagalbos gavėjų konkurentai laikomi tik šios procedūros „suinteresuotomis šalimis“ (žr. šio sprendimo 169 punkte minėto sprendimo *Westdeutsche Landesbank Girozentrale ir Land Nordrhein-Westfalen prieš Komisiją* 122 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką).

171 Be to, pagal nusistovėjusią teismų praktiką pagal EB 88 straipsnio 2 dalį Komisijos pareiga yra įpareigoti suinteresuotuosius asmenis pateikti savo pastabas tyrimo etape. Dėl minėtos pareigos Teisingumo Teismas nusprendė, kad pranešimo paskelbimas *Oficialiajame leidinyje* yra tinkama priemonė informuoti visus suinteresuotuosius asmenis apie procedūros pradžią nurodant, kad šiuo pranešimu siekiama iš suinteresuotųjų asmenų tik gauti visą informaciją, reikalingą būsimiems Komisijos veiksams (žr. šio sprendimo 169 punkte minėto sprendimo *Westdeutsche Landesbank Girozentrale ir Land Nordrhein-Westfalen prieš Komisiją* 123 ir 124 punktus ir jame nurodytą teismų praktiką).

172 Pagal minėtą Teisingumo Teismo praktiką remiantis EB 88 straipsnio 2 dalimi pradėtoje administracinėje procedūroje suinteresuotosios šalys iš esmės atlieka Komisijos informacijos šaltinio vaidmenį. Iš to matyti, kad suinteresuotosios šalys, negalinčios naudotis teisei į gynybą prilyginamomis teisėmis, kurios pripažįstamos asmenims, kurių atžvilgiu pradėta procedūra, turi tik teisę dalyvauti administracinėje procedūroje tiek, kiek yra tinkama atsižvelgiant į nagrinėjamo atvejo aplinkybes (žr. šio sprendimo 169 punkte minėto sprendimo *Westdeutsche Landesbank Girozentrale ir Land Nordrhein-Westfalen prieš Komisiją* 125 punktą ir nurodytą teismų praktiką).

- 173 Kadangi *Alitalia* negali remtis teise į gynybą, pripažinta asmenims, kurių atžvilgiu pradėta procedūra, todėl remiantis minėta Teisingumo Teismo praktika reikia išsiaiškinti, ar *Alitalia* dalyvavo administracinėje procedūroje tiek, kiek yra tinkama atsižvelgiant į nagrinėjamo atvejo aplinkybes.
- 174 Šiuo atžvilgiu iš šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* Pirmosios instancijos teismo padarytų išvadų (22–31 punktai) matyti, kad prieš priimant 1997 m. sprendimą, kurį pakeičia ginčijamas sprendimas, priimtas panaikinus pirmąjį, Italijos valdžios institucijos ir *Alitalia* aktyviai dalyvavo nagrinėjant ginčijamą pagalbą. Be to, savo naują analizę Komisija turėjo grįsti tik ta informacija, kurią turėjo tuo metu (žr. šio sprendimo 137 punktą), t. y. informacija, dėl kurios tiek Italijos Respublika, tiek ir *Alitalia* savo poziciją išreiškė, todėl su jomis konsultuotis iš naujo nereikėjo. Galiausiai suinteresuotųjų trečiųjų šalių teisė pateikti savo pastabas buvo užtikrinta paskelbus pranešimą 1996 m. lapkričio 16 d. *Oficialiajame leidinyje* (OL C 346, p. 13) ir jokia Reglamento Nr. 659/1999 nuostata neįpareigoja minėtoms šalims suteikti dar kartą tokią galimybę, kai pirminiai veiksmai pakeisti per tyrimą.
- 175 Konkrečiau kalbant apie argumentus, susijusius su 2001 m. birželio 1 d. Komisijos konsultantų ataskaita, visgi šios bylos aplinkybėmis darytina išvada, kad, nors yra nustatyta pareiga konsultuotis su Italijos valdžios institucijomis dėl minėtos ataskaitos, bet pagal šio sprendimo 169 punkte minėtą sprendimą *Westdeutsche Landesbank Girozentrale ir Land Nordrhein-Westfalen prieš Komisiją* negalima daryti išvados, jog tokią pačią pareigą reikia taikyti ir suinteresuotosioms trečiosioms šalims. Iš esmės pastarosios atlieka tik informacijos šaltinio vaidmenį ir negali remtis teise į gynybą, kuri pripažinta asmenims, kurių atžvilgiu pradėta procedūra (žr. šio sprendimo 172 punktą).
- 176 Bet kuriuo atveju, kaip tai matyti iš šio sprendimo 145 punkto, Komisijos konsultantams patikėta labai ribota užduotis, t. y. tik atnaujinti savo ankstesnę ataskaitą atsižvelgiant į šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I* motyvus, buvo susijusi tik su „paprasčia technine pagalba Komisijai“ (ginčijamo sprendimo 10 konstatuojamoji dalis) analizuojant ir vertinant informaciją, kurią ji jau turėjo, o tai

galėjo padaryti viena iš institucijos tarnybų. Ginčijamo sprendimo konstatuojamosiose dalyse, skirtose ginčijamos kapitalo dotacijos teisiniam vertinimui, nėra konkrečios nuorodos į 2001 m. birželio 1 d. ataskaitą. Todėl pastaroji nelaikytina svarbiu dokumentu motyvuojant ginčijamą sprendimą.

177 Remiantis visais minėtais samprotavimais antrasis pagrindas turi būti atmestas.

E — *Dėl pagrindo, susijusio su EB 87 ir EB 88 straipsnių pažeidimu ir klaidingu taikymu*

178 *Alitalia* tvirtina, kad ginčijamame sprendime Komisijos padarytos klaidos iš esmės konkrečiai susijusios su šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* Pirmosios instancijos teismo nurodytų klaidų ištaisymu. Pateikusi keletą preliminarių pastabų dėl privataus kreditoriaus kriterijaus, *Alitalia* ginčija, pirma, minimalaus rodiklio nustatymą ir, antra, vidinio rodiklio nustatymą.

1. *Minimalaus rodiklio nustatymas*

179 Šiuo atžvilgiu *Alitalia* ginčija tai, kad jos atveju buvo taikytas toks pats minimalus rodiklis kaip ir sprendime *Iberia*, kad neatsižvelgta į paskutinę restruktūrizavimo plano versiją ir kad remtasi neteisingomis prielaidomis.

a) Minimalaus rodiklio, kuris taikytas sprendime *Iberia*, taikymas *Alitalia* atžvilgiu

Šalių argumentai

180 *Alitalia* kaltina Komisiją, kad ši išsamiai nepalygino *Alitalia* ir *Iberia* padėties, kuria Komisija remiasi grįsdama 30 % minimalų rodiklį. Ginčijamo sprendimo 30 ir 31 konstatuojamosiose dalyse Komisijos nurodytus argumentus Pirmosios instancijos teismas jau atmetė šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I*.

181 Be to, *Alitalia* tvirtina, kad minėti argumentai netikslūs. *Alitalia* ir *Iberia* nėra panašaus dydžio bendrovės. Kapitalo didinimas abiem atvejais buvo iš esmės vienodas tik todėl, kad Komisija neatsižvelgė į Ispanijos bendrovės rekapitalizaciją. Akivaizdžiai klaidinga tvirtinti, kad kuo labiau didinamas kapitalas, tuo labiau didėja rizika. Tvirtinant, kad abi bendrovės veikia rinkoje, kuri nėra Europos geografiniame centre, neatsižvelgiama į Šiaurės ir Centrinės Italijos geografinę padėtį. *Iberia* nepasiekė tikrų susitarimų su profesinėmis sąjungomis siekdama mažinti skrydžio sąnaudas – ji tik pasiekė ribotą ir trumpalaikį susitarimą, o *Alitalia* jau sudarė naujovišką ir ilgalaikį susitarimą dėl galimybės darbuotojams įsigyti bendrovės akcijų, kad būtų užtikrintas didesnis jų dalyvavimas. Ispanijos civilinės aviacijos rinkos liberalizavimas bendrovei *Iberia* kėlė grėsmę, nes *Iberia* kitoms bendrovėms teiktos antžeminės paslaugos buvo liberalizuotos, o Italijos civilinės aviacijos rinkos liberalizavimas bendrovei *Alitalia* suteikė galimybę savo sąskaitą plėtoti projektą šiame veiklos sektoriuje (*self-handling*). *Malpensa* (Italija) oro uosto projektas nėra ginčijamo plano ekonominių ir finansinių prognozių pagrindinis elementas. Taip pat *Alitalia* nesupranta, kodėl ta aplinkybė, kad tam tikrų skrydžių atžvilgiu ji nėra privilegijuotoje padėtyje, yra rizikos veiksnys, galintis daryti poveikį minimaliam rodikliui. *Iberia* socialinė padėtis, kuriai būdingi nuolatiniai streikai, skiriasi nuo *Alitalia*. Ginčijamame plane be perdėto optimizmo tinkamai

atsižvelgta į Italijos civilinės aviacijos rinkos liberalizavimo poveikį. Atvirksčiai, netiesa, kad jau buvo galimybė visapusiškai įvertinti Ispanijos rinkos liberalizavimo poveikį *Iberia* rinkos daliai, kai Komisija priėmė sprendimą *Iberia*.

182 Galiausiai ginčijamo sprendimo 32 konstatuojamojoje dalyje esanti nuoroda į *Continental Airlines*, *Air Partners* ir *Air Canada* yra visiškai netinkama.

183 Savo ruožtu Komisija teigia, kad *Iberia* ir *Alitalia* panašios, nes abi yra vidutinio dydžio ir panašios vertės. *Alitalia* yra nepalankesnėje padėtyje, ypač dėl to, kad neturi privilegijuotos rinkos, panašios į tą, kurią *Iberia* turi Lotynų Amerikoje. Be to, socialinės aplinkos atžvilgiu *Alitalia* padėtis labiau pažeidžiama nei *Iberia*. Beje, *Alitalia* atveju reikia atsižvelgti į neaiškumą, su kuriuo neišvengiamai susiduriama dėl Italijos rinkos liberalizavimo 1997 metais.

184 Galiausiai Komisija ginčija, kad *Alitalia* klaidingai pasinaudojo pavyzdžiu dėl *Air Canada* ir *Air Partners* investicijos į *Continental Airlines*.

Pirmosios instancijos teismo vertinimas

185 Visų pirma primintina, kad Komisijos vertinimas, ar investicija atitinka privataus investuotojo kriterijų, reikalauja sudėtingo ekonominio vertinimo. Taigi priimdama

aktą, kuriam reikalingas toks sudėtingas vertinimas, Komisija turi plačią diskreciją vertinti ir minėto akto teisminę kontrolę, nors iš esmės klausimas, ar priemonė patenka į EB 87 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, susijęs tik su patikrinimu, ar laikytasi procedūrinių ir motyvavimo taisyklių, ar faktinės aplinkybės, į kurias buvo atsižvelgta priimant ginčijamą sprendimą, tikslios, ar nėra akivaizdžios tokių faktų vertinimo klaidos, ar nebuvo piktnaudžiauta įgaliojimais. Visų pirma Pirmosios instancijos teismas sprendimą priėmusios institucijos ekonominio vertinimo negali pakeisti savuoju (žr. šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I* 105 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką).

¹⁸⁶ Antra, primintina, kad šio sprendimo 106–112 punktuose atlikta analizė rodo, jog šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* Pirmosios instancijos teismas neginčijo paties *Alitalia* ir *Iberia* palyginimo principo. Šiuo atžvilgiu Pirmosios instancijos teismas tik nurodė motyvavimo stoką. Taigi *Alitalia* klaidingai teigia, kad ginčijamo sprendimo 30 ir 31 konstatuojamosiose dalyse esantis palyginimas jau atmestas.

¹⁸⁷ Atsižvelgiant būtent į šiuos samprotavimus reikia vertinti šioje byloje šalių pateiktus argumentus.

¹⁸⁸ Visų pirma ginčijamo sprendimo 30 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodo tam tikras panašias aplinkybes, kurios būdingos *Iberia* ir *Alitalia*. Abiejų bendrovių apyvarta sudaro apie 4 milijardus EUR, jos veikia tame pačiame ekonominės veiklos sektoriuje ir tame pačiame Bendrijos kontekste, kuriame vyksta liberalizavimas, abiejų vidaus rinka nėra geografiniame Europos centre ir pastaraisiais metais iki abiejų bendrovių kapitalo didinimo nuolat veikė nuostolingai. Be to, tuo metu, kai buvo padidintas jų kapitalas, jos abi buvo labai sunkioje finansinėje padėtyje – turėjo didelių skolų ir praktiškai jokių nuosavų išteklių. Ginčijamo sprendimo 31 konstatuojamojoje

dalyje Komisija priduria, kad, žvelgiant investuotojo akimis, abiejų bendrovių socialinė padėtis taip pat galėjo atrodyti labai panaši.

189 Tačiau *Alitalia* ginčija kai kurias minėtas aplinkybes.

190 Pirma, dėl *Alitalia* nurodyto tam tikrų statistinių duomenų panašumo nebuvimo, pripažintina, kad *Iberia* ir *Alitalia*, kaip toliau ši pripažįsta, yra vidutinio dydžio, palyginti su didelėmis ar mažomis oro transporto bendrovėmis. Savo atsakyme į Pirmosios instancijos teismo raštu dėl to pateiktą klausimą Komisija pateikė keletą *Association of European Airlines* (AEA), t. y. Europos oro transporto bendrovių asociacijos, lentelių. Iš jų matyti, kad pagal apyvartą, siūlomų vietų kilometrui skaičių ir nuskraidintų keleivių kilometrui skaičių *Alitalia* ir *Iberia* patenka į tą patį vidutinį intervalą.

191 Be to, per posėdį šalys neginčijo Komisijos nurodytos *Alitalia* ir *Iberia* konsoliduotos apyvartos ir patvirtino, kad šiuos duomenis galima palyginti, ir tai pažymėta posėdžio protokole.

192 Antra, dėl *Alitalia* ginčijamos aplinkybės, kad abi bendrovės veikia ne geografiniame Europos centre esančioje rinkoje, pažymėtina, jog argumentas iš esmės grindžiamas tvirtinimu, pagal kurį Italijos centrinė ir šiaurinė dalys negali būti laikomos nuo centro atskirta rinka. Taigi Italijos vidaus rinka apima visą Italijos teritoriją, o ne tik šalies šiaurinę dalį, todėl negali būti geografiškai lyginama Šiaurės Italija ir visa Ispanijos teritorija.

193 Beje, negalima ginčyti, kad Ispanijos ir Italijos geografinė padėtis Europoje panaši, nes atitinkamos vidaus rinkos nėra Europos centre.

194 Trečia, dėl *Alitalia* ginčijamo abiejų bendrovių socialinės padėties panašumo, neatrodo, kad tai pagrįsta. Viena vertus, *Alitalia* neneigia, kad „per pastaruosius metus iki kapitalo didinimo abiejose oro transporto bendrovėse buvo socialinių problemų“ (ginčijamo sprendimo 31 konstatuojamoji dalis). Taigi šiuo atžvilgiu abiejų bendrovių praeitis panaši ir galėjo turėti įtakos investuotojui, kaip tai ginčijamame sprendime pažymi Komisija. Kita vertus, kalbant apie ateitį, *Alitalia* atkreipia dėmesį į savo ilgalaikį susitarimą su profesinėmis sąjungomis ne tam, kad pabrėžtų *Iberia* neveikimą, o tam, kad pabrėžtų pastarosios „ribotus ir trumpalaikius veiksmus“. Toks iš esmės su ateityje numatytų veiksmų trukme susijęs skirtumas nereiškia, jog buvo akivaizdžiai klaidinga laikyti, kad „žvelgiant investuotojo akimis, abiejų bendrovių socialinė padėtis (galėjo) atrodyti labai panaši“.

195 Antra, ginčijamo sprendimo 30 ir 31 konstatuojamosiose dalyse Komisija pabrėžia ir su rizika susijusias aplinkybes, dėl kurių abi bendrovės skiriasi, nurodydama, jog kai kurios aplinkybės atsveriamos.

196 Viena vertus, iš ginčijamo sprendimo 30 konstatuojamosios dalies matyti, kad nagrinėjamos kapitalo didinimo sumos labai skiriasi: atitinkamai *Alitalia* skirti 1,42 milijardo EUR, o *Iberia* – 0,522 milijardo EUR, o tai, Komisijos nuomone, didina su *Alitalia* rekapitalizacija susijusią riziką.

197 Šiuo atžvilgiu, nors šalys sutaria, kad, kaip tai tvirtina *Alitalia*, *Iberia* kapitalas buvo didinamas du kartus, būtent 1992 ir 1995 metais, sprendime *Iberia* Komisija pareiškė

savo nuomonę tik dėl antrojo didinimo, t. y. 0,522 milijardo EUR, nustatydamą 30 % minimalų rodiklį tik šiems veiksams. Tačiau ši byla susijusi su 1,42 milijardo EUR. Todėl tvirtinimas, kad *Alitalia* atveju veiksmai *a priori* kėlė didesnę riziką investuotojui, nelaikytinas akivaizdžiai klaidingu.

198 Kita vertus, iš ginčijamo sprendimo 31 konstatuojamosios dalies matyti, kad *Iberia* mažiau naši nei *Alitalia* ir kad *Iberia* susiduria su neaiškumais, kurių atsiranda dėl Ispanijos antžeminių paslaugų rinkos liberalizavimo. Tačiau *Iberia* turi privilegijuotą padėtį skrydžių tarp Europos ir Lotynų Amerikos rinkoje. O *Alitalia* savo ruožtu susiduria su dvigubu neaiškumu dėl jos plėtros *Malpensa* ir dėl Italijos civilinės aviacijos rinkos liberalizavimo.

199 Tačiau *Alitalia* tvirtina, kad nesupranta, kodėl ta aplinkybė, jog ji nėra su tam tikrais nustatytais skrydžiais susijusioje privilegijuotoje padėtyje, yra rizikos veiksnys.

200 Šiuo atžvilgiu reikia konstatuoti, kad, viena vertus, toks tvirtinimas, kuris aiškiai neatitinka kitų Komisijos tvirtinimų ginčijamame sprendime, negali būti akivaizdi vertinimo klaida. *Alitalia* neginčijo, kad nėra privilegijuotoje padėtyje tam tikrų skrydžių atžvilgiu ir neneigė *Iberia* privilegijuotos padėties vykdant nagrinėjamus skrydžius. Kita vertus, savo rašytiniuose dokumentuose Komisija paaiškina, kad *Iberia* Lotynų Amerikoje turi rinką, kuriai parengė rimtą komercinę strategiją, todėl dėl jos ateities buvo žymiai mažiau neaiškumo, t. y. rizikos. Taigi požiūris, kad oro transporto bendrovės privilegijuota padėtis aptarnaujant tam tikrus maršrutus suteikia minėtai bendrovei riziką mažinantį privalumą, nėra akivaizdžiai klaidingas.

- 201 Po to, kalbant apie Ispanijos antžeminių paslaugų rinkos liberalizavimo poveikį pažymėtina, kad Komisija jo neneigia, o pabrėžia, kad antžeminės paslaugos sudarė tik 13 % *Iberia* apyvartos ir dar mažesnę procentinę išraišką visos grupės atžvilgiu (ginčijamo sprendimo 31 konstatuojamoji dalis). Taigi *Alitalia* neginčija šio dydžio. Todėl šiuo atžvilgiu nėra jokios akivaizdžios vertinimo klaidos.
- 202 Kalbant apie Italijos civilinės aviacijos rinkos liberalizavimą reikia pažymėti, kad *Alitalia* neginčija jo poveikio, o tvirtina, kad atsižvelgė į jį savo plane. Vien tik ši aplinkybė nepašalina rizikos, kurią investuotojams kelia liberalizavimas ir nedraudžia į jį atsižvelgti nustatant minimalų rodiklį. Taip pat pažymėtina, kad Ispanijos civilinės aviacijos rinkos liberalizavimas prasidėjo iki Italijos rinkos liberalizavimo. Todėl Komisija pagrįstai tvirtina, kad jau buvo galima nustatyti minėto liberalizavimo poveikį *Iberia*, o Italijos vidaus rinkos atvėrimo poveikis bendrovei *Alitalia* 1997 m. dar vis buvo labai sunkiai numatomas.
- 203 Galiausiai dėl argumentų, susijusių su *Malpensa* oro uost – prieš tai neigusi ieškinyje, dublike *Alitalia* pripažino, jog iš tikrųjų *Malpensa* oro uostas buvo bendrovės plėtrai strategiškai svarbus.
- 204 Be to, iš šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I* matyti, kad „iš esmės plėtros etapas buvo grindžiamas *Malpensa* oro uosto darbo pradžia 1998 metais“ (12 punktas). Taip pat *Malpensa* oro uostas nurodytas ir kaip „pagrindinis plano elementas“, minėtas *Alitalia* dokumente, į kurį padaryta nuoroda tame pačiame sprendime (120 punktas).

- 205 Taigi neginčytina, kad *Malpensa* oro uosto plėtra buvo esminė *Alitalia* restruktūrizavimo plano dalis. Tai, kad ataskaitose *Alitalia* galėjo nurodyti šio skrydžių centro (*hub*) teigiamą poveikį tik per dvejus paskutiniuosius šio plano metus, nepašalina, žvelgiant investuotojo akimis, šios veiklos keliamos rizikos, taigi ir nedraudžia į ją atsižvelgti nustatant minimalų rodiklį. Taip pat neginčytina, kad tokia rizika konkrečiai susijusi su *Alitalia*, o ne su *Iberia*.
- 206 Darytina išvada, kad šis tyrimas rodo, jog lygindama *Alitalia* ir *Iberia* padėtį Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos. Iš dviejų minėtų oro transporto bendrovių padėties panašumo matyti, kad Komisija nesuklystų, jei šiuo atveju pritaikytų tokį patį 30 % minimalų rodiklį, kokį taikė ir *Iberia* byloje. Bet kuriuo atveju reikia pabrėžti, kad motyvuose, kuriais remiantis nustatytas 30 % minimalus rodiklis, dviejų bendrovių palyginimas yra tik papildomas ar patvirtinantis.
- 207 Atsakant į *Alitalia* prieštaravimą dėl ginčijamo sprendimo 32 konstatuojamojoje dalyje esančios Komisijos nuorodos į *Continental Airlines* taip pat reikia pridurti, kad lygindama su šia Amerikos bendrove Komisija atsižvelgia į laikotarpį iki 1998 m. lapkričio mėnesio, t. y. į informaciją, kurios Komisija neturėjo priimdama 1997 m. sprendimą. Taigi Komisija turi susilaikyti nuo bet kokio vertinimo, kuris grindžiamas vėlesne padėtimi (šio sprendimo 137 punktas).
- 208 Todėl ginčijamo sprendimo 32 konstatuojamojoje dalyje esanti nuoroda į Amerikos bendrovę *Continental Airlines* laikytina nereikšminga ir nėra reikalo nagrinėti su šiuo klausimu susijusių *Alitalia* argumentų. Tačiau tai, kad minėta papildoma ir tik patvirtinanti nuoroda yra nesvarbi, neturi jokios įtakos Komisijos argumentams ir ginčijamo sprendimo teisėtumui.

b) Netinkamas atsižvelgimas į paskutinės plano versijos poveikį apskaičiuojant minimalų rodiklį

Šalių argumentai

²⁰⁹ *Alitalia* pažymi, kad ginčijamo sprendimo 27 konstatuojamojoje dalyje Komisija pripažįsta, jog 1997 m. birželio mėn. padaryti paskutiniai restruktūrizavimo plano pakeitimai „sumažina <...> su veiksmis susijusią riziką“. *Alitalia* nuomone, padariusi tokią išvadą Komisija turėjo nustatyti mažesnį minimalų rodiklį nei buvo nustatytas prieš tai.

²¹⁰ *Alitalia* priduria, kad investicijos į įmonę rizikai ir su tuo susijusiam minimaliam rodikliui įvertinti analitikai atsižvelgia į jos finansinę padėtį nuosavo kapitalo atžvilgiu. Visgi tam, kad minėtas rodiklis būtų paverstas veiksmingu finansinės rizikos signalu, būtina palyginti jos konkretų skolinto ir nuosavo kapitalo santykį (*gearing*) su vidutiniu panašių bendrovių įsiskolinimų rodikliu. Taigi, kadangi *Alitalia* skolinto ir nuosavo kapitalo santykis panašus į didžiausių jos konkurenčių, negalima, priešingai nei ginčijamo sprendimo 28 konstatuojamojoje dalyje nusprendė Komisija, jo priskirti aplinkybėms, kurios gali lemti didesnį minimalų rodiklį nei tas, kuris paprastai taikomas investicijoms tame sektoriuje.

²¹¹ Komisija tvirtina, kad pasibaigus restruktūrizavimo plano galiojimui, t. y. 2000 m., nėra reikalo lyginti *Alitalia* skolinto ir nuosavo kapitalo santykį su kitų bendrovių atitinkamu santykiu, kaip tai daro *Alitalia*.

- 212 Komisija teigia, kad ginčijamo sprendimo 28 konstatuojamojoje dalyje ji pabrėžė, jog paskutiniai plano pakeitimai neturi poveikio skolinto ir nuosavo kapitalo santykio dydžiui ar jam teikiamai svarbai atsižvelgiant į visas aplinkybes, kurias vertina privatus investuotojas sprendamas investuoti ar ne.

Pirmosios instancijos teismo vertinimas

- 213 Ginčijamo sprendimo 27 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodo, kad paskutinė *Alitalia* restruktūrizavimo plano versija mažina veiksams būdingą riziką ir didina kapitalo įnašo pelningumą. Tačiau Komisija mano, kad *Alitalia* padaryti pakeitimai „yra nežymūs ir ne tokie esminiai kaip pirmieji Italijos valdžios institucijų 1997 m. vasario mėnesį padaryti plano pakeitimai“.
- 214 Primintina (žr. šio sprendimo 125–136 punktus ir ginčijamo sprendimo 10 ir 27 konstatuojamąsias dalis), kad Komisija apskaičiavo minėtų pakeitimų poveikį ir kad šiuo tikslu pakartojo 2001 m. birželio 1 d. Komisijos konsultantų ataskaitoje atliktus skaičiavimus, pateiktus atsiliepimo į ieškinį priede. *Alitalia* nepateikė jokie konkretaus kaltinimo dėl minėtų skaičiavimų esmės.

- 215 Ginčijamo sprendimo 28 konstatuojamojoje dalyje Komisija taip pat nurodo:

„Svarbu pridurti, kad 2000 m. *Alitalia* įsiskolinimų ir skolinto ir nuosavo kapitalo santykio (*gearing*) rodikliai iš esmės nepasikeitė. Taigi pastarieji duomenys yra esminiai investuotojui vertinant riziką. Todėl 1997 m. birželio mėn. padaryti plano pakeitimai

praktiškai neturi jokio poveikio investuotojo, kuris veikia remdamasis tik komerciniais kriterijais, vertinimui, atsižvelgiant į tai, kad egzistuoja anksčiau aprašyta veiksmams būdinga rizika“.

- 216 Iš šalių atsakymų į Pirmosios instancijos teismo raštu pateiktus klausimus matyti, kad *Alitalia* neginčija tos aplinkybės, jog paskutinėje plano versijoje skolinto ir nuosavo kapitalo santykis iš esmės nepasikeitė, bet nurodo, kad toks pasikeitimas nebuvo reikalingas, nes jos skolinto ir nuosavo kapitalo santykis atitiko sektoriaus vidurkį.
- 217 Todėl Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos pripažinusi, kad 2000 m. skolinto ir nuosavo kapitalo santykis iš esmės nepasikeitė. Tai, kad *Alitalia* skolinto ir nuosavo kapitalo santykis, jos teigimu, atitinka sektoriaus vidurkį, minėtos išvados visiškai nepakeičia.
- 218 Todėl darytina išvada, kad *Alitalia* neįrodė, jog Komisija tinkamai neatsižvelgė į paskutinės restruktūrizavimo plano versijos poveikį nustatydamą minimalų rodiklį.

c) Atsižvelgimas į klaidingas prielaidas apskaičiuojant minimalų rodiklį

Šalių argumentai

- 219 *Alitalia* mano, kad minimalus rodiklis turi būti nustatytas atsižvelgiant į įmonės nuosavų išteklių sumą, t. y. atsižvelgiant į numatomą rizikingos kapitalo investicijos į šią

įmonę grąžą. Pati grąža apskaičiuojama pagal formulę, kuri atspindi bendrą investicijos riziką ir investicijos į konkrečią įmonę riziką.

220 *Alitalia* nesupranta, kaip Komisija gali, viena vertus, nustatyti 14 % nuosavo kapitalo dydį ir, kita vertus, nustatyti 30 % minimalų rodiklį. *Alitalia* mano, kad 14 % nuosavo kapitalo dydis nustatytas pagal finansinių aktyvų vertinimo modelį (*MEDAF – Capital Asset Pricing Model*), jau apima oro transporto sektoriaus rizikos elementą bei specifinį įmonės rizikos veiksnį. Iš 1997 m. birželio 18 d. Komisijos konsultantų ataskaitos matyti, kad tokią procentinę išraišką jie gavo remdamiesi ypač aukštu „koeficientu β “, lygiu 1,23, kuris išreiškia santykį tarp rinkos grąžos ir Vertybinių popierių biržoje kotiruojamos įmonės grąžos kintamumo, jau atspindinčio vertės įvertinimą, kiek tai susiję su ginčijamos investicijos keliamo rizika.

221 Šiuo atžvilgiu *Alitalia* kritikuoja įvairius ginčijamo sprendimo 25 ir 26 konstatuojamosiose dalyse Komisijos išvardytus rizikos veiksnius.

222 Toliau *Alitalia* tvirtina, kad per laikotarpį iki plano ji pasiekė teigiamų veiklos rezultatų, tačiau neturėjo teigiamų rezultatų kelerius metus dėl pusiausvyros tarp jos nuosavų išteklių ir trečiųjų asmenų išteklių nebuvimo, o šį pusiausvyros nebuvimą restruktūrizavimo planu visų pirma ir siekta pašalinti. Be to, per pirmą 1997 m. pusmetį *Alitalia* pasiekė palankesnių veiklos rezultatų nei buvo numatyta plane. Galiausiai IRI, kaip kontroliuojanti įmonė ir bendrovės akcininkė, buvo ypatingoje padėtyje ir todėl vertindama įmonę geriau žinojo situaciją ir galėjo geriau ją suprasti.

- 223 Komisijos analizei, pagal kurią planas grindžiamas optimistinėmis našumo, veiklos sąnaudų, vietų užimtumo rodiklio ir bendrovės vidutinių skrydžio pajamų pokyčio prognozėmis, *Alitalia* prieštarauja, kad Komisijos konsultantai priėmė bendrovės plane numatytas prognozes nenurodę kitų galinčių jas paneigti šaltinių. Komisija netgi pripažino, kad patobulintas ir nuo 1997 m. sausio patvirtintas planas buvo realus.
- 224 Dėl *Malpensa* oro uosto vaidmens numatomame sanavime *Alitalia* tvirtina, kad plane tam skiriama labai mažai dėmesio, nors neabejotinai nagrinėjamas projektas bendrovei labai svarbus. Šiuo atžvilgiu *Alitalia* pabrėžia, kad šio oro uosto veiklos pradžios rezultatai būtų juntami tik po 2000 m. ir kad atsargumo sumetimais skaičiuojant galutinę vertę į juos nebuvo atsižvelgta. Atstumas nuo *Malpensa* iki Milano (Italija) panašus į atstumą nuo kitų Europos oro uostų iki aptarnaujamų miestų, pavyzdžiui, *Gatwick* ar *Stanstead* (Jungtinė Karalystė), Miuncheno (Vokietija), Oslo (Norvegija) oro uostai. Tas pats ir dėl laiko, reikalingo atvykti į *Malpensa* oro uostą iš Milano.
- 225 Dėl Italijos vidaus rinkos liberalizavimo *Alitalia* teigia, kad plane tinkamai atsižvelgta į *Alitalia* netektos rinkos dalies, kurios didesnės nei kitų Europos oro transporto vežėjų, numatant realų 23 % vidutinių skrydžio pajamų (*yield*) sumažėjimą. Be to, *Alitalia* nurodo, kad Komisija neturi tvirtinti, jog Italijos vidaus rinka iš tikrųjų buvo liberalizuota tik 1995 m. pabaigoje ir kad yra daug abejonų, kaip *Alitalia* sugebės atlaikyti konkurenciją.
- 226 Dėl vidutinių skrydžio sąnaudų *Alitalia* tvirtina, kad jos panašios į pagrindinių konkurenčių. *Alitalia* nuomone, ginčijamame sprendime Komisija šiuo atžvilgiu

laikosi visai kitokios nuomonės nei 1997 m. sprendime, nes bendrovės rezultatų pasikeitimą ji nagrinėja *ex post*.

227 Galiausiai dėl didelių socialinių sunkumų, kuriuos *Alitalia* patyrė 1995–1996 metais, ji pabrėžia, kad bendrovės aplinkoje įvykę pokyčiai atsispindėjo konkrečiai 1996 m. susitarimuose su profesinėmis sąjungomis. Per tyrimo etapą neįvyko jokių streikų.

228 Savo ruožtu Komisija teigia, kad šiuo atveju minimalaus rodiklio nustatymas – tai veiksmas, kuris turi vykti konkrečiomis istorinėmis aplinkybėmis atsižvelgiant į perspektyvinį vertinimą ir į psichologinį ir subjektyvųjį polinkio į riziką ar rizikos nebuvimo laipsnį tokia susijusiame ir ypatingame sektoriuje kaip, pavyzdžiui, oro transporto sektorius. Komisijos nuomone, apskaičiuojant minimalų rodiklį reikia atsižvelgti į nagrinėjamam projektui būdingą riziką.

229 Pagal MEDAF apskaičiuotas 14 % nuosavo kapitalo dydis nesusijęs su minimaliu rodikliu ir, atvirkščiai, jį turi būti atsižvelgta apskaičiuojant vidinį rodiklį. Koeficientas β buvo naudojamas tik IRI daliai bendrovėje *Alitalia* 2000 m. gruodžio 31 d. bendrai apskaičiuoti. Šis koeficientas išreiškia konkrečią įmonės riziką Vertybinių popierių biržoje ir nėra svarbus, nes *Alitalia* buvo nepakankamai kotiruojama.

230 *Alitalia* rezultatai 1997 m. pirmą pusmetį nėra svarbūs, nes priimant 1997 m. sprendimą jie nebuvo žinomi.

- 231 *Alitalia* argumentas, kuriuo siekiama įrodyti, kad *Malpensa* oro uostas turėjo tik ribotą įtaką, visiškai prieštarauja minėtos bendrovės jau pirminėje restruktūrizavimo plano versijoje nurodytiems lūkesčiams. Taip pat Komisija nesutinka su argumentais dėl *Malpensa* oro uosto palyginimo su *Gatwick*, *Stanstead*, Miuncheno ir Oslo oro uostais.
- 232 Komisijos nuomone, Italijos vidaus rinkos liberalizavimas buvo ypač svarbus bendrovei *Alitalia*, nes Italijos Respublika yra vienintelė Bendrijos valstybė narė, maksimaliai išnaudojusi visas galimybes, kurias suteikia 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2408/92 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus (OL L 240, p. 8; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k. 7 sk., 1 t., p. 420), kad apsaugotų savo rinką išimtinai savo nacionalinės bendrovės naudai. Todėl 1997 m., t. y. tuo metu, kai vyko liberalizavimas ir bendrovė neteko monopolinės padėties, buvo negalima atmesti bendrovei *Alitalia* gresiančių didelių neigiamų pasekmių rizikos. Be to, iš trijų *Alitalia* nurodytų pavyzdžių tinkamas tik Ispanijos Karalystės pavyzdys, nes Jungtinė Karalystė ir Vokietijos Federacinė Respublika liberalizavo savo rinkas visai kitu metu nei *Alitalia* pasirinktas 1992–1995 metų atskaitinis laikotarpis.
- 233 Komisija pabrėžia, kad pagal ginčijamo sprendimo 26 konstatuojamosios dalies ketvirtąją įtrauką vidutinės skrydžio sąnaudos priskirtinos 1996–1997 metų, o ne 2000 m. laikotarpiui, kai planas buvo baigiamas vykdyti. Atsižvelgdama į tai Komisija tvirtina, jog *Alitalia* skrydžio sąnaudos neginčytinai 12 % viršijo jos Europos konkurentų vidurkį.
- 234 Galiausiai streikų nebuvimas nėra lemiamas. Iš tikrųjų minimalus rodiklis būtų buvęs gerokai didesnis nei 30 %, jei per tyrimo procedūrą būtų vykę streikai.

Pirmosios instancijos teismo vertinimas

235 Viena vertus, *Alitalia* pateikia tam tikrus kaltinimus, susijusius su minimalaus rodiklio apskaičiavimo metodu ir, kita vertus, ginčija pasirinktą riziką, į kurią Komisija atsižvelgė nustatydamą minėtą rodiklį.

— Minimalaus rodiklio apskaičiavimo metodas

236 Šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* (98 ir 99 punktai) Pirmosios instancijos teismas konstatavo, kad Komisija vertindama, ar IRI investicija atitinka privataus investuotojo kriterijų, taigi ir vertindama, ar minėta investicija nėra valstybės pagalba EB 87 straipsnio 1 dalies prasme, rėmėsi Komisijos pranešime dėl EB (87) ir EB (88) straipsnių ir Europos ekonominės erdvės (EEE) susitarimo 61 straipsnio taikymo valstybės pagalbai aviacijos sektoriuje (OL C 350, 1994, p. 5, toliau – pranešimas dėl aviacijos) nurodytais principais. Iš tikrųjų 1997 m. sprendime (VII punktas) Komisija lygino IRI investicijos sumą su būsimais lėšų srautais, numatytais projekte, pakeistame remiantis minimaliu rodikliu, kurio reikalautų privatus investuotojas. Komisija padarė išvadą, kad šiuo atveju vidinis rodiklis išliko mažesnis už minimalų rodiklį ir kad dėl šios priežasties investicija neatitiko privataus kreditoriaus kriterijaus. Pirmosios instancijos teismas pridūrė, kad 1997 m. sprendime Komisijos taikytas metodas kaip toks nekritikuotinas.

237 Ginčijamo sprendimo 25 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodo, kad „(š)iuo atveju ir remdamasi Komisijos turima informacija, be kita ko, (jos konsultantų) atliktais darbais“ Komisija mano, jog „(minimalus rodiklis) yra apie 30 % dėl nagrinėjamos sumos dydžio ir ypač dėl veiksmų keliamos rizikos“. Komisija patikslina, kad „(š)is ne mažesnis kaip 30 % rodiklis iš tikrųjų apima galimybę, kad planas nebus vykdomas kaip numatyta ir kad galiausiai paaiškės, jog reali investicijų grąža žymiai mažesnė“. Toliau

Komisija nurodo, kad „be to, rodiklis gali būti tik didesnis už nuosavo kapitalo dydį, nes pastarasis neatspindi visos su bendrove susijusios rizikos“.

238 Dėl *Alitalia* nurodyto kaltinimo, susijusio su tarpusavio santykiu 1:2 tarp nuosavo kapitalo dydžiui nustatyto 14 % rodiklio ir minimalaus rodiklio, iš ginčijamo sprendimo aiškiai matyti, kad Komisija atsižvelgė į pagal MEDAF apskaičiuotą *Alitalia* nuosavo kapitalo dydį visų pirma tam, kad įvertintų IRI dalies vertę bendrovėje *Alitalia* 2000 m. gruodį (ginčijamo sprendimo 22 konstatuojamoji dalis), o po to, kad remdamasi šiais duomenimis nustatytų vidinį rodiklį (ginčijamo sprendimo 23 konstatuojamoji dalis), o ne minimalų rodiklį.

239 Taip pat ieškinio priede pateiktos Komisijos konsultantų antra ir trečia ataskaitos patvirtina, kad minėtas 14 % rodiklis buvo apskaičiuotas siekiant įvertinti vieną iš elementų, į kuriuos atsižvelgiama nustatant vidinį rodiklį.

240 Minėtas 14 % rodiklis naudojamas apskaičiuojant vidinį rodiklį, o ne minimalų rodiklį, todėl *Alitalia* jį klaidingai ginčija kritikuodama 30 % minimalaus rodiklio nustatymą ir pabrėždama santykį 1:2 tarp šių dviejų rodiklių.

241 Be to, ginčijamo sprendimo 22 konstatuojamojoje dalyje ir savo rašytiniuose dokumentuose Komisija pabrėžia, kad skaičiuojant nuosavo kapitalo dydį naudojant *Alitalia* koeficientą β atsižvelgiama į visa bendrovės padėties riziką, būtent į padėtį Vertybinių popierių biržoje bei į atitinkamo sektoriaus riziką. Komisija patikslina, kad

1996–1997 metais *Alitalia* buvo nepakankamai kotiruojama, todėl 2000 m. apskaičiuoti *Alitalia* 14 % rodiklis ir koeficientas β neišvengiamai yra teorinių veiksmų pasekmė ir grindžiama kitų panašių oro transporto bendrovių koeficientu β . Komisija pabrėžia, kad taip apskaičiuotas koeficientas β neparodo specifinės *Alitalia* rizikos 1996–1997 metais ir kad šiuo pagrindu nustatytas kapitalo vertės svertinis vidurkis „neapima ypatingos *Alitalia* rizikos“ (ginčijamo sprendimo 22 konstatuojamoji dalis).

242 Taigi minimalus rodiklis apima „nagrinėjamą sumą ir ypač veiksmų keliamą riziką“ (ginčijamo sprendimo 25 konstatuojamoji dalis). Todėl Komisijos metodas nuoseklus, juo labiau, kad pati *Alitalia* tvirtina, kad minimalus rodiklis nustatomas taikant ne matematinės formules, o empirinius duomenis, kurie renkami neužmirštant atsižvelgti į viešąją investuotoją panašaus investuotojo investavimo tikslus (taip pat žr. ginčijamo sprendimo 24 konstatuojamąją dalį).

243 Galiausiai reikia pridurti, kad Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos ir nusprendė, kad nereikia, jog dėl ypatingos IRI kaip kontroliuojančios įmonės, kuri jau turi įmonės akcijų, padėties vertindama investiciją IRI geriau žinojo situaciją ir galėjo geriau ją suprasti. Iš tikrųjų pabrėžtina, kad kontroliuojančią įmonę IRI 100 % valdo Italijos valstybė. Tačiau rodikliai, kuriais reikia remtis apskaičiuojant minimalų rodiklį, yra ne valstybės, o rinkos rodikliai. Be to, jau būdama *Alitalia* akcininkė IRI galėjo būti suinteresuota nurodyti didesnę bendrovės vertę. Iš to darytina išvada, kad negalima daryti prielaidos, jog dėl to, kad IRI dalyvauja *Alitalia* kapitale, ji būtinai gali geriau įvertinti minimalų rodiklį, kurio reikalautų pagal rinkos dėsnius veikiantis privatus investuotojas.

244 Todėl *Alitalia* nurodyti kaltinimai dėl Komisijos taikyto metodo nepagrįsti.

— Rizika, į kurią atsižvelgė Komisija

²⁴⁵ Kadangi *Alitalia* ginčija riziką, į kurią ginčijamame sprendime atsižvelgė Komisija nustatydamas minimalų rodiklį, kiekvienos rūšies riziką reikia išnagrinėti atskirai.

²⁴⁶ Pirmiausia *Alitalia* neginčija Komisijos tvirtinimo, kad oro transporto sektoriuje marža tradiciškai yra nedidelė, o pelno ir nuostolių kaita didelė (ginčijamo sprendimo 25 konstatuojamosios dalies pirma įtrauka). Jos argumentas susijęs su tuo, kad į veiklos sektoriui būdingą riziką jau atsižvelgta.

²⁴⁷ Šiuo atžvilgiu pažymėtina, viena vertus, kad ginčijamame sprendime MEDAF formulėje naudojant koeficientą β į minėtą riziką atsižvelgiama tik nustatant vieną iš vidinio rodiklio elementų, t. y. galutinę vertę 2000 m. pabaigoje (ginčijamo sprendimo 22 konstatuojamoji dalis). Be to, koeficientas β konkrečiai neparodo su atitinkamu sektoriumi susijusios rizikos. Kaip tai tvirtina *Alitalia*, jis leidžia nustatyti santykį tarp gražos rinkoje kintamumo ir įmonės, kuri vertinama, gražos kintamumo.

²⁴⁸ Kita vertus, minimalaus rodiklio nustatymas skiriasi nuo vidinio rodiklio, kuris nustatomas veikiau taikant matematinę formulę. Minimalų rodiklį, kurio reikalautų pagal rinkos dėsnius veikiantis privatus investuotojas, kad atliktų tokius finansinius veiksmus, reikia vertinti empiriškai ir žvelgiant į ateitį, be kita ko, atsižvelgiant į minėtų veiksmų keliamą riziką (žr. šio sprendimo 242 punktą). Šiomis aplinkybėmis privatus investuotojas vertindamas specifinę su nagrinėjamais veiksmais susijusią riziką gali

atsižvelgti į tai, kad ji vykdoma oro transporto sektoriuje, kuriame marža tradiciškai nedidelė, o pelno ir nuostolių kaita didelė.

249 Todėl Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos šią riziką nurodydama ginčijamo sprendimo 25 konstatuojamojoje dalyje.

250 Antra, dėl pastebimų teigiamų *Alitalia* veiklos rezultatų nebuvimo (ginčijamo sprendimo 25 konstatuojamosios dalies antra įtrauka) reikia pripažinti, kad *Alitalia* neginčija ir šios rizikos. Tai, kad ginčijamu planu, be kita ko, siekta išvengti „plonosios“ kapitalizacijos, visiškai nekeičia *Alitalia* blogos finansinės padėties, kėlusios riziką, į kurią turėjo atsižvelgti privatus investuotojas prieš didindamas kapitalą.

251 Šios išvados nepaneigia tai, kad 1997 m. pirmąjį pusmetį *Alitalia* pasiekė geresnių veiklos rezultatų nei buvo numatyta restruktūrizavimo plane. Iš tikrųjų netgi ir darant prielaidą, kad minėti duomenys gali lemti vėlesnius plano rezultatus, bet kuriuo atveju apie juos buvo sužinota vėliau nei tada, kai 1997 m. sprendime buvo vertinama rizika ir todėl į juos negalima atsižvelgti (žr. šio sprendimo 137 punktą).

252 Dėl 1997 m. pirmojo ketvirčio rezultatų vertinimo, kuris rodė geresnius nei numatyta rezultatus, reikia pabrėžti, kad minėtas vertinimas buvo grindžiamas nepatikimais negalutiniais skaičiais ir *Alitalia* to neginčijo. Kadangi nebuvo patikimų duomenų, taip pat dėl to, kad nagrinėjamas laikotarpis labai trumpas, Komisija turėjo teisę nemanyti,

jog šie veiksniai pakeičia jos vertinimą dėl rizikos, susijusios su *Alitalia* pastebimų teigiamų veiklos rezultatų nebuvimu nuo 9-ojo dešimtmečio metų pabaigos, nežiūrint į tai, kad nuo 1994 m. padėtis pagerėjo.

253 Trečia, dėl Komisijos tvirtinimo, kad planas grindžiamas optimistinėmis našumo, veiklos sąnaudų, vietų užimtumo rodiklio ir bendrovės skrydžio pajamų pokyčių prognozėmis (ginčijamo sprendimo 26 konstatuojamosios dalies pirmą įtrauka), pažymėtina, kad 1997 m. birželio 18 d. Komisijos konsultantų ataskaitoje, kuri pateikta ieškinio priede, minimi, viena vertus, tam tikri ankstesnio plano pakeitimai pabrėžiant, jog pakeistas planas atsargesnis nei pirminis planas. Tačiau, kita vertus, minėtoje ataskaitoje pabrėžiama tai, jog plane ir toliau yra tam tikrų optimistinių elementų ir kad tam tikrus tikslus gali būti sunku pasiekti. Taigi joje nurodyti elementai yra pakartoti ginčijamo sprendimo 26 konstatuojamosios dalies pirmoje įtraukoje ir dėl kurių minėtame sprendime nurodytos „optimistinės prognozės“.

254 Beje, papildomoje ataskaitoje, esančioje 1997 m. birželio 18 d. priede, Komisijos konsultantai vertina restruktūrizavimo plano bendrą įgyvendinamumą ir ginčijamos kapitalo dotacijos adekvatumą. Savo ankstesnėse ataskaitose konsultantai paaiškina, jog tam, kad įvertintų gražos dydį, kurios galėtų pagrįsti reikalauti galimas investuotojas, norėdamas investuoti į *Alitalia*, jie išanalizavo plano savybes. Komisijos konsultantai priduria, kad šiomis aplinkybėmis elementai, kuriuos jie vertino kaip „optimistinius“, buvo panaudoti vertinant privataus investuotojo reikalaujamą gražos dydį. Tačiau toliau jie tvirtina, jog šie elementai nereiškia, kad planas neįgyvendinamas.

255 Iš to darytina išvada, kad *Alitalia* neturi ginčyti restruktūrizavimo plane padarytų optimistinių prognozių, remdamasi ta aplinkybe, jog minėtoje papildomoje ataskaitoje Komisijos konsultantai padarė išvadą, kad apskritai restruktūrizavimo planas įgyvendinamas. Iš tikrųjų papildomoje ataskaitoje bei pagrindinėje 1997 m. birželio 18 d. ataskaitoje konkrečiai nurodytos šios optimistinės prognozės.

- 256 Bet kuriuo atveju tai, kad tam tikros konkrečios prognozės laikomos optimistinėmis, savaime neprieštarauja vertinimui dėl bendro restruktūrizavimo plano įgyvendinamumo.
- 257 Galiausiai, atvirksčiai nei tvirtina *Alitalia*, atliktuose plano įgyvendinimo eigos patikrinimuose Komisija ar jos konsultantai nenustatė, kad pasiekti tikslai dėl našumo ar veiklos sąnaudų. Iš tikrųjų iš 1999 m. liepos mėnesį Komisijos konsultantų parengtos ataskaitos ištraukos, kurią *Alitalia* pateikė dubliko priede, be kita ko, matyti, kad veiklos sąnaudos buvo didesnės nei numatyta plane ir kad, nors tam tikrais atvejais ir geresnis nei 1997 m., našumo tikslas nepasiektas.
- 258 Bet kuriuo atveju minėtas *Alitalia* argumentas ir jam pagrįsti pateikta informacija turi būti atmesti, nes jie grindžiami aplinkybėmis *ex post*.
- 259 Taigi Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos tarp papildomų rizikos veiksnių, į kuriuos gali atsižvelgti privatus investuotojas, nurodydama tą aplinkybę, kad planas grindžiamas optimistinėmis našumo, veiklos sąnaudų, vietų užimtumo rodiklių ir bendrovės skrydžio pajamų prognozėmis.
- 260 Ketvirta, dėl rizikos, susijusios su tuo, kad naujos *Malpensa* infrastruktūros tikslios galimybės bei šio oro uosto veiklos pradžios sąlygos iš dalies liko nežinomos (ginčijamo sprendimo 26 konstatuojamosios dalies antra įtrauka), darytina nuorodą į šio sprendimo 203–204 punktus, iš kurių matyti, kad *Malpensa* oro uostas buvo restruktūrizavimo plano pagrindinis dalykas. Todėl Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos tvirtindama, jog laukiamas rezultatų pagerėjimas labai priklausė nuo *Malpensa* oro uosto veiklos pradžios 1998 metais.

261 *Alitalia* neginčija Komisijos tvirtinimo, kad *Malpensa* oro uosto plėtra taip pat būtų naudinga konkurencijai, nes jame siūloma daugiau skrydžių laiko nei *Linate* (Italija) oro uoste, kuris visiškai užimtas. Taigi konkurencijos plėtra *Alitalia* kelia riziką.

262 Dėl palyginimo su kitais oro uostais kalbant apie atstumą šiuo atžvilgiu pabrėžtina, kad atstumas nuo Miuncheno oro uosto iki Miuncheno centro, t. y. 37 km, nepanašus į atstumą nuo *Malpensa* oro uosto iki Milano centro, nesvarbu, ar manysime, kad minėtas atstumas yra 55 km, kaip nurodo Komisija, ar 48 km, kaip nurodo *Alitalia*. Kalbant apie kitus tris oro uostus minėtas atstumas yra panašus. Taigi *Malpensa* yra tarp labiausiai nuo aptarnaujamo miesto centro nutolusių oro uostų. Tačiau lyginant susiduriama su keliais prieštaravimais dėl nagrinėjamų oro uostų dydžių panašumo arba dėl jų vietos šioje oro uostų sistemoje. Iš tikrųjų, pirma, Oslo oro uostas ne tokio paties dydžio kaip Milano, antra, *Gatwick* ir *Stanstead* oro uostai nėra pagrindiniai Londono (Jungtinė Karalystė) oro uostai, o *Malpensa* oro uostas, atvirkščiai, turėjo būti pagrindinis Milano oro uostas. Todėl *Malpensa* atveju rizika dėl atstumo galėjo būti laikoma didesne.

263 Bet kuriuo atveju pagrindinė rizika, susijusi su *Malpensa* oro uosto veiklos pradžia nuo 1998 m., ginčijamo sprendimo 26 konstatuojamosios dalies antros įtraukos paskutiniame sakinyje apibendrinta taip:

„Iš tikrųjų tikslios naujos infrastruktūros galimybės bei pagrindinio oro uosto veiklos pradžios sąlygos yra iš dalies nežinomos.“

- 264 *Alitalia* to neginčia. Taigi Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos, kai nusprendė, kad pagrindinio oro uosto *Malpensa* veiklos pradžia yra papildomas rizikos veiksnys, į kurį gali atsižvelgti privatus investuotojas.
- 265 Penkta, nustatyta, kad Italijos vidaus rinkos liberalizavimas (ginčijamo sprendimo 26 konstatuojamosios dalies trečia įtrauka) įvyko tik 1995 m. pabaigoje.
- 266 Taigi savo argumentuose, kuriais siekia pateisinti plane numatytą 23 % vidutinį pajamingumą, *Alitalia* palygina su Jungtine Karalyste, Vokietija ir Ispanija.
- 267 Pažymėtina, kad nei Jungtinėje Karalystėje, nei Vokietijoje padėtis per atskaitinį laikotarpį nebuvo tokia kaip Italijoje. Iš tikrųjų šios dvi šalys atvėrė vidaus rinką: viena jų – 9-ojo dešimtmečio pradžioje, kita – 9-ojo dešimtmečio pabaigoje. Vėliau jos visiškai liberalizavo savo rinką Bendrijos lygmeniu: remiantis *Alitalia* pateikta informacija, pirmoji – 1993 m., o antroji – 1997 m. Tokia padėtis negali būti lyginama su Italijos, kuri abiejų rinkų (vidaus ir Bendrijos) liberalizavimą pradėjo beveik tuo pačiu metu – atitinkamai 1996 m. ir 1997 m., ir todėl *Alitalia* vienu metu teko susidurti su konkurencija abiejose rinkose. Taigi, žvelgiant privataus investuotojo akimis, tokia padėtis didina veiksmų riziką.
- 268 Taigi Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos kaip rizikos veiksnį, į kurį gali atsižvelgti privatus investuotojas, paminėdama Italijos vidaus rinkos liberalizavimą

1995 m. pabaigoje ir neaiškumą dėl to, kaip *Alitalia*, prieš tai buvusi monopolinėje padėtyje, sugebės įveikti konkurenciją.

269 Šešta, dėl Komisijos tvirtinimo, kad *Alitalia* skrydžio sąnaudos išliko didesnės už jos pagrindinių Bendrijos konkurentų (ginčijamo sprendimo 26 konstatuojamosios dalies ketvirta įtrauka), pažymėtina, kad tokia formuluotė niekaip nepaneigia to, kad padėtis pagerėjo. Atvirksčiai, netgi atrodo, kad veiksmožodžio „išlikti“ vartojimas tai ir reiškia.

270 Komisija tvirtina, kad savo vertinimą grindė 1996 m. jai pateiktais skaičiais. *Alitalia* pastebi, kad iš tikrųjų minėti skaičiai buvo 1994 m., o po to jos sąnaudos sumažėjo. Šiam pagerėjimui patvirtinti dubliko priede *Alitalia* pateikia AEA paskelbtus statistinius duomenis.

271 Šiuo atžvilgiu primintina, kad Komisija turėjo remtis 1997 m. sprendimo priėmimo metu turėta informacija (žr. šio sprendimo 137 punktą). Taigi *Alitalia* pateiktus statistinius duomenis AEA paskelbė konfidencialiai, byloje pateiktoje jų kopijoje nėra oficialios datos, o tik ranka užrašyta 1998 m. birželio 26 d. data. Komisija teigia, kad minėtas leidinys pasirodė tik 1997 m. pabaigoje ir kad *Alitalia* pirmą kartą jį įteikė pateikus dubliką šioje byloje. Taigi *Alitalia* neįrodė, kad Komisija šią informaciją turėjo ar galėjo žinoti priimdama 1997 m. sprendimą.

272 Todėl negalima kaltinti Komisijos, jog ji rėmėsi informacija, kurią turėjo priimdama 1997 m. sprendimą, ir kad tvirtino, jog *Alitalia* skrydžio sąnaudos yra 12 % procentų

didesnės negu konkuruojančių įmonių, kaip tai jau buvo nurodyta 1997 m. sprendime.

273 Septinta, dėl tvirtinimo, kad bendrovė patyrė didelių socialinių sunkumų 1995 m. bei 1996 m. ir kad, bendrai kalbant, kultūros pasikeitimas įmonėje galėjo būti sunkiai suvaldomas (ginčijamo sprendimo 26 konstatuojamosios dalies penkta įtrauka), reikia pripažinti, jog pirmoji aplinkybė yra įrodyta ir kad būtina pasikeitimą bendrovėje privatus investuotojas galėjo laikyti rizika, nepaisydamas su profesinėmis sąjungomis sudarytų susitarimų, kurie negalėjo pašalinti viso su darbuotojų reakcija susijusio neaiškumo.

274 Išnagrinėjus Komisijos nurodytą riziką 30 % minimalaus rodiklio nustatymui pagrįsti darytina išvada, kad šiuo atžvilgiu Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos.

275 Todėl pagrindas, susijęs su EB 87 ir EB 88 straipsnių pažeidimu ir klaidingu taikymu nustatant minimalų rodiklį, atmestinas.

2. Vidinio rodiklio nustatymas

276 Šiuo atžvilgiu *Alitalia* ginčija nemokumo procedūros sąnaudų sumą, kurią Komisija įtraukė apskaičiuodama vidinį rodiklį, vidinio rodiklio įvertinimą remiantis paskutine

plano versija, Komisijos naudotus parametrus ir paskolų pavertimo į kapitalą poveikį vidinio rodiklio apskaičiavimui.

a) Nemokumo procedūros sąnaudų suma

²⁷⁷ Klausimas dėl nemokumo procedūros sąnaudų įtraukimo jau buvo nagrinėtas šio sprendimo 113–121 punktuose, bet tik dėl EB 223 straipsnio pažeidimo atsižvelgiant į šio sprendimo 8 punkte minėtą sprendimą *Alitalia I*. Taigi reikia išsiaiškinti, ar savo vertinime Komisija nesirėmė netiksliomis faktinėmis aplinkybėmis, ar nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos.

Šalių argumentai

²⁷⁸ Visų pirma *Alitalia* primena, kad, atvirksčiai nei ginčijamo sprendimo 20 konstatuojamojoje dalyje tvirtina Komisija, ji niekada nebuvo sutikusi su Komisijos apskaičiuota 750 milijardų ITL suma.

²⁷⁹ *Alitalia* pažymi, kad pirma kapitalo padidinimo dalis leido jai grąžinti 900 milijardų ITL trumpalaikių paskolų IRI, kurios nebūtų grąžintos, jei bendrovė būtų bankrutavusi. Minėti 900 milijardų ITL yra minimali, o ne maksimali riba tų nemokumo procedūros

sąnaudų, kurių buvo išvengta. Atsižvelgiant į tai, kad grąžinta 900 milijardų ITL, nemokumo sąnaudų įvertinimas 750 milijardų ITL nesuprantamas ir nemotyvuotas.

280 Konkrečiau tariant, *Alitalia* nurodo, kaip ji apskaičiavo IRI 1 140 milijardų ITL galimo bendrovės bankroto sumą, kuri, jos nuomone, yra nemokumo procedūros sąnaudų minimalios ir maksimalios vertės vidurkis. *Alitalia* tvirtina, kad todėl ginčijamame sprendime nurodytos nemokumo procedūros sąnaudos turi būti padidintos 236 milijardais ITL, o tai padidintų vidinį rodiklį daugiau kaip 4 %.

281 *Alitalia* ginčija, kad ji pervertino trumpalaikių nuostolių riziką dėl avansinių mokėjimų už orlaivių laivyno įsigijimą. *Alitalia* nuomone, už lėktuvus sumokėti avansai bankrutavus negrąžintini.

282 Taip pat *Alitalia* neigia, kad pervertino laivyno pardavimo vertę. Šiuo atveju jos skaičiavimai grindžiami profesionaliuose vadovuose nurodytomis pardavimo vertėmis, kurias, *Alitalia* nuomone, reikia sumažinti nuo 25 iki 45 % atsižvelgiant į tai, ar parduodama veikianti bendrovė, ar pardavimas yra priverstinis. Daugiau kaip dviejų ar trijų kartu parduodamų orlaivių vertė turėtų būti mažinama ne mažiau kaip 12 % ir turėtų būti vertinamas kiekvienas orlaivio modelis. Galiausiai didmeninės prekybos nuolaidos procentas neturi viršyti 10–15 %, palyginti su mažmenine prekyba, prie kurios reikia pridėti Komisijos numatytus 20 %, t. y. iš viso 30–35 %. Be to, *Alitalia* tvirtina, kad Komisija nepateikia jokių įrodymų savo teiginiams pagrįsti.

283 Be to, *Alitalia* neigia, kad pervertino likvidavimo sąnaudas. Minėtas sąnaudas įvertindama apie 10 % realizuotinos vertės *Alitalia* atsižvelgia į reikalingus procedūros terminus ir likvidavimo procedūros sąnaudas. Dėl minėtų likvidavimo sąnaudų ji

tvirtina, kad neturi galimybės ginčyti Komisijos nustatytą sumą, nes ši suma nenurodyta, o jos įvertinimas pagal 1997 m. birželio 18 d. Komisijos konsultantų ataskaitą grindžiamas konsultantų patirtimi.

284 Galiausiai *Alitalia* nurodo tą aplinkybę, kad jos likvidavimas būtų turėjęs neigiamą poveikį IRI finansinei padėčiai ir lemtų blogesnę *Alitalia* išiskolinimo įvertinimą bei didesnes nemokumo procedūros sąnaudas. Visgi būdama atsargi ji šio poveikio neapskaičiavo.

285 Apibendrinama *Alitalia* primena, kad nustačius 1 140 milijardų ITL nemokumo procedūros sąnaudų vidurkį investicijos grąža būtų 33 %.

286 Komisija nurodo tą aplinkybę, kad *Alitalia* nesutinka, jog būtų atsižvelgta į 750 milijardų ITL sumą ir paaiškina, kaip ji padarė tokią išvadą.

287 Komisija nurodo, kad priešastys, dėl kurių ji nustatė minėtą sumą, minimos ginčijamo sprendimo 20 konstatuojamojoje dalyje bei 1997 m. vasario 21 d. ir birželio 18 d. Komisijos konsultantų ataskaitose. Komisija patikslina, kad lentelėje, kurią ji parengė per procedūrą, po kurios priimtas šio sprendimo 8 punkte minėtas sprendimas *Alitalia I* ir kurią *Alitalia* pateikė ieškinio priede, į vidinio rodiklio skaičiavimą jau buvo įtrauktos nemokumo procedūros sąnaudos.

- 288 Be to, Komisija ginčija *Alitalia* teiginį, pagal kurį nustatydamą vidinį rodiklį Komisija sistemingai rėmėsi didžiausiomis vertėmis. Šiuo atžvilgiu ji pateikia skaičiavimuose naudotų *Alitalia* palankių dydžių pavyzdžių.
- 289 Komisija primena, kad bet kokia klaida, kurios ištaisymas nesusijęs su vidiniu rodikliu, kuris didesnis kaip 30 % minimalus rodiklis, neturi jokio poveikio ginčijamo sprendimo teisėtumui. Įvairiose lentelėse Komisija parodo savo vertinimo ir *Alitalia* vertinimo skirtumus, kurių, jos nuomone, pasitaiko vertinant laivyną, kuriuo užtikrinamos paskolos, bei kreditoriams, kurių paskola nėra užtikrinta, grąžintinas sumas likvidavus bendrovę.
- 290 Toliau Komisija mano, kad tai, jog gavus pirmą kapitalo didinimo dalį buvo grąžinta 900 milijardų ITL paskolos, nepateisina to, kad nemokumo procedūros sąnaudų suma būtų įvertinta tokiu pačiu dydžiu.
- 291 Komisija ginčija *Alitalia* vertinimą dėl įvairių aspektų. Ji pateikia lentelę, kurioje pabrėžti šalių nuomonių skirtumai vertinant kreditoriams grąžintinas sumas ir patikslinta, kad jie susiję su skiltimis „Avansai už lėktuvus“, „Laivynas“, „Kreditai“ ir „Likvidavimo sąnaudos“.
- 292 Dėl avansų už lėktuvus Komisija mano, kad juos galima susigrąžinti 100 %. Iš tikrųjų sąlygoje, kurioje numatyta galimybė atsisakyti orlaivių tiekimo sutarties, neatmetama avansų grąžinimo galimybė. Be to, atsižvelgiant į tuo metu turėtą informaciją būtų nepateisinama remtis visišku minėtų kreditų netekimu arba atmesti galimybę sutartis perleisti kitoms bendrovėms.

293 Komisija nurodo, kad nustatant laivyno vertę bankroto atveju reikia naudoti 1996 m. vertes, o ne 1999 m. ar 2000 m., kaip tai nepagrįstai tvirtina *Alitalia*. Komisija teigia, kad ji rėmėsi 1997 m. birželio mėnesio konsultantų ataskaitoje pateiktais išsamiais skaičiavimais, kuriuose orlaivių rinkos vertė buvo 10–20 % mažesnė. Savo skaičiavimams patikslinti šio sektoriaus eksperto padedami Komisijos konsultantai rėmėsi profesionaliu vadovu, kuriame išsamiai nurodytos naudojamų lėktuvų kainos. Procentinė kainos sumažinimo išraiška neturi būti didesnė kaip 20 % nuo didmeninės kainos, t. y. kainos, kuri jau sumažinta 8 ar 9 %, palyginti su mažmenine kaina.

294 Komisija įvertina likvidavimo sąnaudas nuo 64 iki 92 milijardų ITL, o *Alitalia* mano, kad jos siekia nuo 287 iki 427 milijardų ITL. Komisija tvirtina, kad siekiant teisingai apskaičiuoti sąnaudas pagal Italijos teisę galima išskirti dvi likvidavimo schemas, t. y. savanorišką likvidavimą ar kolektyvines procedūras. Savanorišką likvidavimą vykdo išorės likviduotojas ir jo sąnaudos siekia iki 1 % parduotų aktyvų, prie jo reikia pridėti 0,75 % galutinai įvertintų pasyvų dydžio atlyginimą, o šie skaičiai paimti iš buhalterijų ekspertų tarifų lentelės. Pagal kolektyvinę procedūrą teismo paskirtas likvidatorius ar auditorius gautų iki 0,9 % parduotų aktyvų, prie kurių reikėtų pridėti 0,37 % įvertintų pasyvų dydžio maksimalų atlyginimą (1992 m. liepos 20 d. Ministro dekreto Nr. 570 I ir 2 straipsniai). Po to abiem atvejais reikėtų nagrinėti išlaidas ekspertizėms, skirtoms nustatyti likviduojamo turto pardavimo vertę. Šios išlaidos apskaičiuojamos remiantis skirtingų profesinių asociacijų, kurioms priklausė ekspertai, tarifų lentelėmis. *Alitalia* atveju reikėtų remtis inžinierių ir architektų tarifų lentelėmis, kuriose tokiu kaip nagrinėjamu atveju numatytas 5 % nuo kiekvieno įvertinto turto mokestis. Taigi likvidatoriui ar teismo paskirtam likvidatoriui ir ekspertui taikant maksimalius tarifus, Komisijos nuomone, likvidavimo procedūros sąnaudos siektų 2,2 % visų likviduojamų aktyvų arba 1,49 % visų likviduojamų aktyvų, jei būtų taikoma kolektyvinė procedūra.

295 Dėl atsižvelgimo į laiko veiksnį apskaičiuojant nemokumo procedūros sąnaudas Komisija teigia, kad neteisinga tvirtinti, jog visų *Alitalia* aktyvų likvidavimui būtų prireikę šešerių metų. Šis skaičius gaunamas taikant statistinius vidurkius, kurie yra

nelabai svarbūs akcinėms bendrovėms ir didelėms pramonės grupėms – visiškai kitokiam ūkio subjektui, būtent didelei nacionalinei bendrovei. Bet netgi ir atsižvelgiant į tokią vidutinę šešerių metų trukmę absoliučiai neteisinga ir negali būti įrodyta, kad visa procedūros suma turi būti sumokėta per vieną kartą jai pasibaigus, nes kreditoriams gali būti mokama per visą turto likvidavimo procedūrą. Taigi neįmanoma tiksliai ir patikimai įvertinti laiko veiksnio poveikio. Be to, norint atsižvelgti į kreditų nuostolius dėl laiko poveikio reiktų juos priskirti ne kreditų nominaliai vertei, o jų perskaičiuotai vertei, kuri būtų daug mažesnė.

296 Galiausiai Komisija pažymi, kad *Alitalia* likvidavimo poveikis IRI būtų nedidelis. Iš tikrųjų vien tik su nemokumo procedūros sąnaudomis susijusias išlaidas sudarytų IRI garantuotos skolos iki 41 milijardo ITL. Ši suma sudaro vos 0,16 % IRI grupės finansinių įsiskolinimų, o tai visai nepalyginama su 2 750 milijardų ITL kapitalo dotacija, todėl tai nesvarbu bendram IRI grupės vertinimui.

Pirmosios instancijos teismo vertinimas

297 Visų pirma primintina, kad 2003 m. balandžio 8 d. Komisija paskelbė ginčijamo sprendimo klaidų ištaisymą, kuriame ji nurodė, kad *Alitalia* nesutiko su nemokumo procedūros sąnaudų įvertinimu 750 milijardų ITL (žr. šio sprendimo 22 punktą).

298 Šio skaičiaus pagrindimas pateiktas ginčijamo sprendimo 20 konstatuojamojoje dalyje bei 1997 m. birželio 18 d. Komisijos konsultantų ataskaitoje, kuri paminėta toje pačioje konstatuojamojoje dalyje ir su kuria *Alitalia* galėjo susipažinti (žr. šio sprendimo 66 ir

67 punktus). Minėtas pagrindimas vėliau buvo patikslintas Komisijos rašytiniuose dokumentuose, būtent atsiliepime į ieškinį. Todėl nelaikytina, kad minėta 750 milijardų ITL suma nepagrįsta.

299 Tačiau *Alitalia* ginčija minėtos nemokumo procedūros sąnaudų įvertinimą 750 milijardų ITL, o Komisija ginčija šiuo atžvilgiu *Alitalia* nurodytą 1 140 milijardų ITL sumą. Iš esmės jos nesutaria dėl to, kaip reikia atsižvelgti į 900 milijardų ITL trumpalaikių paskolų grąžinimą, avansų naujų lėktuvų pirkimui susigrąžinimą, laivyno vertę bankroto atveju ir likvidavimo sąnaudų įvertinimą.

300 Pirma, šalių diskusijos dėl klausimo, ar iš kapitalo didinimo pirmos dalies sugrąžinti 900 milijardų ITL paskolų yra nemokumo procedūros sąnaudų, kurių buvo galima išvengti, minimali ar maksimali riba, neturi reikšmės vertinant Komisijos nustatytos visų nemokumo sąnaudų sumos pagrįstumą. Be to, jokia šalių nurodyta aplinkybė nepateisina to, kad grąžinta 900 milijardų ITL suma savaime būtų laikoma nemokumo sąnaudų, kurių buvo galima išvengti, minimalia ar maksimalia riba.

301 Antra, kalbant apie perkant naujus lėktuvus sumokėtų avansų susigrąžinimą pažymėtina, kad, kaip tai pripažino *Alitalia*, priimdama 1997 m. sprendimą Komisija negalėjo susipažinti su orlaivių gamintojo *McDonnell Douglas* ir *Alitalia* sudaryto susitarimo, pagal kurį ši atsisakė pirkti penkis orlaivius, o *McDonnell Douglas* pasiliko 500 000 JAV dolerių (USD) už kiekvieną orlaivį avansą, protokolu. Taigi Komisija į tai negalėjo atsižvelgti.

- 302 Be to, nors ir reikėjo atsižvelgti į šį pavyzdį nagrinėjant atitinkamą praktiką, bet kuriuo atveju iš to, kad nebuvo grąžinti avansai už šiuos orlaivius, *Alitalia* negali pagrįstai spręsti apie kitus užsakymus, tuo labiau, kad pati pabrėžia šio susitarimo protokolo *intuitu personae* svarbą.
- 303 Be to, *Alitalia* nurodo tai, kad „paprastai“ jos sudarytose orlaivių pirkimo sutartyse nebuvo numatytas sumokėtų avansų grąžinimas. Tačiau to neįrodo.
- 304 Iš tikrųjų ieškinio priede pateiktoje 1989 m. *Airbus Industry* ir *Alitalia* turto pirkimo sutartyje (*Asset Purchase Agreement*) numatytoje sutarties nutraukimo dėl nemokumo sąlygoje (*Termination for insolvency*) neatmetama tokių avansų grąžinimo galimybė. Joje, be kita ko, nėra aiškiai nustatytos pardavėjo teisės nemokaus pirkėjo atžvilgiu. Joje *a fortiori* nenumatytas viso avanso grąžinimas pirkėjui. Bet kuriuo atveju vienos sutarties neužtenka bendrai praktikai nustatyti.
- 305 Todėl *Alitalia* neįrodė, kad priimant 1997 m. sprendimą egzistavo ankstesnė praktika, pagal kurią buvo visiškai netenkama naujų orlaivių pirkimui sumokėtų avansų. Taigi negalima daryti išvados, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą savo skaičiavimuose nesiremama tuo, kad visi šie avansai nebuvo grąžinti.
- 306 Be to, pabrėžtina, kad atsakydama į Pirmosios instancijos teismo raštu pateiktą klausimą ir nurodydama visišką negalėjimą susigrąžinti minėtus avansus, *Alitalia* nemanė, kad gali būti naudinga paaiškinti jų dalinio susigrąžinimo įtaką nemokumo procedūros sąnaudų sumai ir vidinio rodiklio skaičiavimui. Iš Komisijos atsakyme į

Pirmosios instancijos teismo raštu pateiktą klausimą atliktų skaičiavimų matyti, kad galimybė susigrąžinti iki 50 % sumokėtų avansų neturėtų jokios įtakos vidiniam rodikliui ir jį padidintų 1 %, jei avansai nebūtų susigrąžinti arba būtų grąžinta iki 25 % avansų.

307 Iš to darytina išvada, kad netgi tuo atveju, jei visiško sumokėtų avansų susigrąžinimo principas būtų pripažintas klaidingu, tai ši klaida neturėtų įtakos galutinei Komisijos išvadai, kad vidinis rodiklis yra mažesnis už minimalų rodiklį. Šia klaida negalima būtų remtis ir jos nepakaktų ginčijamo sprendimo panaikinimui pateisinti, nes tokiomis ypatingomis kaip šioje byloje aplinkybėmis ji nebūtų galėjusi turėti lemiamos įtakos rezultatui (šiuo klausimu žr. 2002 m. gegužės 14 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Graphischer Maschinenbau prieš Komisiją*, T-126/99, Rink. p. II-2427, 49 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką).

308 Trečia, dėl laivyno rinkos kainos darydama nuorodą į 1997 m. birželio 18 d. savo konsultantų ataskaitą Komisija ginčijamo sprendimo 20 konstatuojamojoje dalyje nurodo, kad Italijos valdžios institucijų nurodyta suma nepakankamai įvertinta.

309 Minėtoje ataskaitoje nurodyta:

„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 Be to, iš atsiliepimo į ieškinį matyti, kad 1997 m. pirmam skaičiavimui patikrinti Komisijos konsultantai, padedami šio sektoriaus ekspertų, naudojosi profesionaliame vadove pateikta tarifų lentelė, kurioje išsamiai nurodytos naudojamų orlaivių kainos. Minėtame vadove siūlomas toks kriterijus:

„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 Šiuo atžvilgiu pripažintina, kad savo ieškinyje *Alitalia* jokiais įrodymais nepagrindžia kainos sumažinimo nuo 25 iki 45 %. *Alitalia* tvirtina, kad profesionaliuose vadovuose nurodyti kainos sumažinimo procentai, kai tuo pačiu metu parduodami du ar daugiau orlaivių, tačiau juose nenumatyti išimtiniai atvejai. Taigi jos atvejis išimtinis ir kainos sumažinimas, kurio dydį nustato ji pati, turi būti labai didelis, bet nepateikia jokių savo teiginius pagrindžiančių dokumentų. Tiesa, *Alitalia* daro nuorodą į 2001 m. konferencijoje *International Aircraft Remarketing LLC* pirmininko M. B. pasakytą kalbą.

312 Visgi, nežiūrint į tai, kad minėto pirmininko vertinimas yra asmeniškasis ir apima 2001 m., o ne nagrinėjamą laikotarpį, pabrėžtina, jog pirmininko kalboje minėtas kainos sumažinimas, t. y. nuo 15 iki 30 %, vidurkis yra artimesnis Komisijos taikytam (20 %) nei *Alitalia* nurodytam vidurkiui (vidutiniškai 35 %).

313 Todėl Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos profesionaliuose vadovuose, kuriuose atsižvelgta į orlaivio tipą ir į senesnę ar naujesnę konstrukciją, numatytą pardavimo kainą sumažindama 20 %.

- 314 Be to, pažymėtina, kad *Alitalia* prieštarauja pati sau tvirtindama, kad, viena vertus, reikia papildomai mažinti kainą, kai vienu metu parduodama daug to paties tipo orlaivių ir, kita vertus, kad toks gausus laivynas negali būti parduotas per dieną, todėl skaičiavimuose turi būti atsižvelgta į laiko veiksnį.
- 315 Dėl argumento, kad *Alitalia* teigia galinti priverstinai parduodama labai mažinti kainą ir kad Komisijos nurodytas priešingas pavyzdys neįtikinamas, nes nagrinėjami orlaiviai turi didelę paklausą, iš šalių ginčo galima bent jau daryti išvadą, kad netgi ir už labai didelę paklausą turintį to paties tipo orlaivį, parduotą per bankroto procedūrą, gauta kaina gali būti kiek mažesnė ar kiek didesnė nei profesionaliuose vadovuose nurodytos kainos.
- 316 Tačiau iš šiuo tikslu *Alitalia* dublike pateiktos lentelės matyti, kad bet kuriuo atveju per bankroto procedūrą pardavimo kaina būtų didesnė nei profesionaliame vadove nurodyta didmeninė kaina, kuri jame pateikta palyginimui. Tačiau Komisija savo skaičiavimuose remiasi didmeninėmis kainomis, kurios gali būti mažinamos ne daugiau kaip 20 % (žr. šio sprendimo 310 punktą). Taigi *Alitalia* nurodyti du pavyzdžiai patvirtina Komisijos teiginį, kad orlaivių perpardavimo kaina bankroto atveju nebūtinai turi būti labai sumažinta. Bet kuriuo atveju *Alitalia* nurodyti pavyzdžiai nepatvirtina jos teiginio dėl kainos sumažinimo nuo 25 iki 45 % (arba vidutiniškai 35 %).
- 317 Galiausiai Komisija teisingai pabrėžia, kad reikia atsižvelgti į laivyno vertę pagal perpardavimo kainas, kurios galiojo 1997 m. sprendimo priėmimo metu.
- 318 Todėl *Alitalia* neįrodė, kad nustatydamas laivyno vertę Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, kai 20 % sumažino profesionaliuose vadovuose nurodytą lėktuvų didmeninę kainą.

319 Ketvirta, ginčijamo sprendimo 20 konstatuojamojoje dalyje Komisija taip pat kaltina Italijos valdžios institucijas nurodytų likvidavimo procedūros sąnaudų pervertinimu. Be to, 1997 m. birželio 18 d. Komisijos konsultantų ataskaitoje, kurią ji mini, nurodyta taip:

„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 Pirmiausia pažymėtina, kad, priešingai nei tvirtina *Alitalia*, grįsdama likvidavimo procedūros sąnaudas Komisija ar jos konsultantai ne tik rėmėsi savo patirtimi, bet taip pat ir tuo metu galiojusiomis profesinėmis tarifų lentelėmis.

321 Taigi iš atsiliepimo į ieškinį matyti, kad likvidavimo procedūros sąnaudų apskaičiavimas iš esmės grindžiamas minėtomis profesinėmis tarifų lentelėmis, o patirtis yra tik santykinai svarbi. Iš tikrųjų Komisija rėmėsi oficialiomis buhalterinės apskaitos ekspertų asociacijos tarifų lentelėmis, skirtomis išorės likviduotojui, lentelėmis, nustatytomis 1992 m. liepos 20 d. Ministro dekretu Nr. 570 teismo paskirtam bankroto administratoriui, bei inžinierių ir architektų tarifų lentelėmis ekspertui, t. y. tarifų lentelėmis, kurias ji taikė turto vertėms, nurodytoms 1996 m. kovo 31 d. *Alitalia* pateiktame nemokumo procedūros sąnaudų skaičiavime (*Estimated insolvency statements*). Dėl minėto skaičiavimo pažymėtina, kad Komisija atsižvelgė į maksimalius tarifus, kurie numatyti likviduotojui, teismo paskirtam bankroto administratoriui arba ekspertui. Taigi *Alitalia* turėjo informacijos, reikalingos Komisijos atliktam likvidavimo procedūros sąnaudų įvertinimui ginčyti. Todėl šiuo atžvilgiu *Alitalia* negali remtis motyvavimo stoka.

- 322 Be to, *Alitalia* neginčijo šių Italijos profesinių asociacijų tarifų naudojimo. *Alitalia* tvirtina, kad likvidavimo procedūros sąnaudos neturi būti pagrįstos vien Komisijos atliktais skaičiavimais, o juose turi būti atsižvelgta į terminus, reikalingus likvidavimo procedūrai užbaigti, ir į atitinkamą IRI savo grupėje įgytą patirtį.
- 323 Dėl atsižvelgimo į laiko veiksnį darant prielaidą, kad iš tikrųjų tokia procedūra gali trukti šešerius metus, negalima manyti, kad likvidavimo procedūros sąnaudos per šį laikotarpį buvo tolygiai patiriamos parduodant aktyvus minėto laikotarpio pabaigoje.
- 324 Taip pat *Alitalia* nepaaiškinio, kodėl ir kiek atsižvelgta į šį laiko veiksnį jos taikytose 10 % likvidavimo procedūros sąnaudose. Iš tikrųjų dublike *Alitalia* perskaičiavo visas nemokumo procedūros sąnaudas iš naujo perskaičiuodama skolas, kurios, jos nuomone, galėjo būti susigrąžintos. Todėl, be to, kad šie nauji nemokumo procedūros sąnaudų skaičiavimai turi būti atmeti, nes pirmą kartą buvo pateikti dublike, jie konkrečiai nesusiję su likvidavimo procedūros sąnaudomis.
- 325 Dėl pavyzdžių, kuriuos *Alitalia* nurodo remdamasi IRI savo grupėje įgyta patirtimi, Komisija tvirtina, o *Alitalia* to neginčija, jog juose kalbama apie savanorišką likvidavimą, o ne apie bankroto procedūrą. Todėl tai nėra svarbūs skaičiai.
- 326 Bet kuriuo atveju *Alitalia* nepateikė jokios informacijos apie metodą ir skaičiavimus, kuriais remdamasi ji įvertino likvidavimo procedūros sąnaudas 10 % aktyvų vertės. Be to, ji nenurodė jokių aplinkybių, patvirtinančių, kad vertindama likvidavimo procedūros sąnaudas Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą.

327 Iš visų šių samprotavimų darytina išvada, kad Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos įvertindama nemokumo procedūros sąnaudas 750 milijardų ITL.

b) Vidinio rodiklio įvertinimas remiantis paskutine restruktūrizavimo plano versija

Šalių argumentai

328 *Alitalia* nurodo, kad ginčijamo sprendimo 27 konstatuojamojoje dalyje nusprendama, jog 1997 m. birželio mėnesį padaryti restruktūrizavimo plano pakeitimai turi tik labai mažą poveikį plano rezultatams ir akcininkų numatytiems dividendams, Komisija visiškai neatsižvelgė į faktines aplinkybes, susijusias su pigių skrydžių bendrovės *Alitalia Team* veiklos pradžios pagreitinimu ir su pagrindinių sąnaudų kaitos ir mažinimo projektų, dėl kurių sumažėjo su siekiamais plano pelningumo tikslais susijusi rizika, įdiegimu.

329 Visų pirma *Alitalia* nesutinka su aplinkybe, kuri yra Komisijos vertinimo klaida, kad IRI valdo 79 % bendrovės kapitalo. Pagal tuo metu galiojusius teisės aktus ši procentinė išraiška turėjo būti 86 %.

330 *Alitalia* pažymi, kad ginčijamame sprendime Komisijos atliktą vidinio rodiklio skaičiavimą paaiškinančios aplinkybės, nurodytos tik minėto sprendimo 22 konstatuojamojoje dalyje, kurioje visgi pateikta tik neesminė informacija, niekaip neleidžianti iki

galo suprasti atliktų veiksmų. Keletas ginčijamame sprendime nurodytų dydžių yra tie patys, kaip ir nurodytieji ieškinio, kuris pareikštas dėl 1997 m. sprendimo, tripliko priede pateiktoje lentelėje.

- 331 *Alitalia* tvirtina, kad Komisija turi paaiškinti, kaip jai pavyko nustatyti tą patį 26,1 % rodiklį remiantis sena ir nauja plano versija.
- 332 Komisija atsako, kad paskutinėje plano versijoje numatyti strateginiai veiksmai gerina plano perspektyvas, bet savaime negali būti jo faktinio įgyvendinimo galimybių įrodymas. Naujo plano turinys tik tam tikra apimtimi turėjo poveikį vidinio rodiklio nustatymui.
- 333 Komisijos nuomone, jos skaičiavimai buvo grindžiami dviem prielaidomis, t. y. IRI dalis *Alitalia* kapitale sudaro 79 arba 86 % dėl to, kad 1997 m. liepos mėnesį buvo neaiškumų dėl taikytinų mokesčių teisės aktų. Tačiau apskaičiuodama vidinį rodiklį Komisija atsižvelgė į palankesnę procentinę išraišką (86 %) ir padarė išvadą, kad vidinis rodiklis sudarė ne daugiau kaip 26,1 %.
- 334 Komisija apgailestauja, kad ginčijamo sprendimo 22 konstatuojamojoje dalyje padaryta nemaloni rašybos klaida dėl IRI akcijų vertės *Alitalia* kapitale 2000 m. gruodį, kuri siekė ne 4 206 ar 4 330 milijardų ITL, o 4 179 ar 4 550 milijardų ITL. Visgi 25,2 ar 26,1 % vidinį rodiklį Komisija apskaičiavo remdamasi teisinga informacija.
- 335 Dėl skaičiavimo metodo, kurį taikydama gavo tokį rezultatą, Komisija nukreipia į atsiliepimą į ieškinį pateiktą aiškinamąją lentelę.

Pirmosios instancijos teismo vertinimas

- 336 Kalbant apie argumentus, susijusius su tuo, kad neatsižvelgta į paskutinę restruktūrizavimo plano versiją, darytina nuoroda į šio sprendimo 124–138 punktus.
- 337 Kalbant apie rašybos klaidos, dėl kurios Komisija apgailestauja, ištaisymą darytina nuoroda į šio sprendimo 22 punktą.
- 338 Informacija apie Komisijos taikytus parametrus ir metodą apskaičiuojant vidinį rodiklį bus nagrinėjama kitoje šio pagrindo dalyje (šio sprendimo 352–361 punktai).
- 339 Neįtikinamas *Alitalia* prieštaravimas, kad vietoje 86 % IRI dalies *Alitalia* kapitale naudotas 79 % rodiklis. Iš tikrųjų iš ginčijamo sprendimo 23 konstatuojamosios dalies matyti, kad vidinis rodiklis siekia 25,2 ar 26,1 % atsižvelgiant į tai, ar bus remiamasi viena, ar kita prielaida, o ne remiantis vien tik 79 % rodikliu. Taigi bet kuriuo atveju ginčijamame sprendime Komisija atsižvelgė į 86 % rodiklį. Šiomis aplinkybėmis netgi ir imant didžiausią skaičių, kuris gaunamas pritaikius 86 %, vidinis rodiklis išlieka mažesnis už minimalų rodiklį.
- 340 Galiausiai tiek, kiek savo argumentuose *Alitalia* nurodo motyvavimo nebuvimą arba nepakankamą motyvavimą, Pirmosios instancijos teismas jau nusprendė, kad *Alitalia* negali remtis vidinio rodiklio apskaičiavimo motyvavimo stoka (žr. šio sprendimo 66 punktą). Dėl esmės ginčijamo sprendimo 19–23 konstatuojamosios dalys leidžia

suprasti apskaičiuojant vidinį rodiklį Komisijos taikytą metodą ir informaciją, kuria ji rėmėsi. Dviejose pirmose Komisijos konsultantų ataskaitose, kurios yra ginčijamame sprendime nurodyto 1997 m. sprendimo sudėtinė dalis, informacija apie tai yra pateikta.

341 Beje, šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* (163 punktas) nurodyta, kad triplike Komisija tvirtino, jog pagal paskutinę plano versiją perskaičiuotas vidinis rodiklis siekė 26,1 % ir jame buvo atsižvelgta į nemokumo procedūros sąnaudas. Šiuo atžvilgiu Pirmosios instancijos teismas daro nuorodą į tripliką ir į tripliko priedą, kurie buvo pateikti byloje T-296/97. Šioje byloje pareikštame ieškinyje *Alitalia* tvirtina, kad galėjo susipažinti su minėtu dokumentu ir pateikė jį šio ieškinio priede.

342 Be to, atsakydama į *Alitalia* ieškinyje nurodytus argumentus Komisija tai pat pateikia papildomos informacijos apie skaičius, kuriuos naudojo nustatydama vidinį rodiklį. Iš to darytina išvada, kad *Alitalia* neprivalo teigti, jog neturi informacijos, reikalingos Komisijos atliktam vidinio rodiklio apskaičiavimui ginčyti.

c) Tam tikrų Komisijos naudotų dydžių klaidingumas

Šalių argumentai

343 Visų pirma dėl tvirtinimo, kad vidinio rodiklio apskaičiavimas, kuris yra pagrindinis ginčijamo sprendimo dalykas, yra toks pats, kokį Komisija pateikė byloje T-296/97 pateikto tripliko priede, *Alitalia* teigia, kad apskaičiuojant įmonės vertę padaryta klaida, nes atsižvelgta į bendrąją veiklos pelną (toliau – BVP), kuris nurodytas priešpaskutinėje plano versijoje, o ne paskutinėje plano versijoje, t. y. 1 485 milijardų ITL.

344 Antra, *Alitalia* tvirtina, kad apskaičiuodama 1996 m. ir 1997 m. numatytas kapitalo didinimo dalis Komisija negalėjo naudoti 6,6 % rodiklio, kuriuo neatsižvelgiama į riziką. Apskaičiuojant vidinį rodiklį numatytas ne pinigų srautų perskaičiavimas, o jų reinvestavimas į vidinį rodiklį. Prielaida, kad perskaičiuojama neatsižvelgiant į riziką, prilygtų teiginiui, kad investuotojas bet kuriuo atveju pagal sutartis turi teisėtą pareigą sumokėti kapitalo didinimo įnašą ir kad investuotojo galimybė sumokėti yra tokia patikima, kad jis prilyginamas stabilios ekonomikos valstybės centriniam bankui. Tačiau šiuo atveju IRI neturėjo pareigos sumokėti kapitalo įnašą neatsižvelgdama į investicijos raidą. Be to, *Alitalia* tvirtina, kad IRI kaip įmonė turėjo įsiskolinimą, kuris viršijo rodiklį, kuriuo neatsižvelgta į riziką.

345 Trečia, *Alitalia* tvirtina, kad plane buvo numatyti rezervai nenumatytoms išlaidoms (*contingency costs*), kurie siekiant užkirsti galimą vėlavimą įgyvendinti planą sudarė 30 % pajamų. Tačiau ji mano, kad apskaičiuojant pinigų srautus per atskaitinius metus tokių sumų nereikia įtraukti, nes projektai įgyvendinami sparčiau nei numatyta. Komisijos samprotavime yra prieštaravimas, nes ji, viena vertus, nesumažino numatyto grąžos dydžio netgi ir atsižvelgdama į paskutinę plano versiją, kurioje yra nuostatų dėl atsargumo priemonių (*contingenty*), ir toliau atkakliai nustato 30 % dydį, o, kita vertus, apskaičiuodama *Alitalia* vertę nenori atsižvelgti į tai, kad ateityje atsargumo priemonės turi sumažėti.

346 Ketvirta, *Alitalia* nurodo, kad Komisijos taikytas ilgalaikis pinigų srautų 4,5 % augimo rodiklis nepalankus galutinei įmonės vertei 2000 m. gruodžio 31 dieną. Visų pirma tokį rodiklį Komisija gavo naudodama du pagrindinius dydžius, t. y. *yield* pokytį ir oro transporto daugiklį, kurių vertės būtų mažesnės nei numatytos išorės šaltinių. Komisija neatsižvelgė į *Malpensa* oro uosto teigiamą poveikį *Alitalia* oro eismui. *Alitalia* pažymi, kad oro transporto sektorius dar nepasiekė didžiausios augimo ribos Europoje. Tačiau netgi ir remiantis padėtimi Amerikoje keleivių skraidinimo augimo prognozės Šiaurės Amerikos rinkoje yra apie 6,6 %. *Alitalia* nuomone, todėl būtų protinga tikėtis

nominalaus 6,5 % augimo arba faktinio 3,9 % augimo per pirmuosius penkerius metus, o po to minėto skaičiaus nusistovėjimo ties atitinkamai 4,5 ar 1,95 %.

347 *Alitalia* nuomone, paprasčiausias minėtų trijų paskutinių elementų pataisymas padidintų vidinį rodiklį iki 42,3 %, net jei nemokumo išlaidos išliktų 750 milijardų ITL.

348 Komisija teigia, kad įmonės vertė nustatoma remiantis 1 485 milijardų ITL dydžio BVP. Atsiliepime į ieškinį Komisija pakartoja skaičiavimus, kuriais remdamasi ji nustatė 26,1 % dydžio vidinį rodiklį.

349 Būsimų pagalbos dalių perskaičiavimo metode naudotą 6,6 % rodiklio be rizikos taikymą pateisina pats srautų pobūdis. Akcinio kapitalo didinimas, su kuriuo IRI jau sutiko – tai *Alitalia* išlaidos, kurios yra aiškios ir kurioms numatytas mokėjimo terminas, laikytinos tik „galimomis sąnaudomis“. Be to, *Alitalia* mėginimas likusias kapitalo didinimo dalis prilyginti 61,9 % neatitinka teisingo investicijos projekto įvertinimo, nes likusioms IRI mokėjimų dalims ji suteikia labai mažą vertę, palyginti su tikrąją.

350 Dėl rezervų nenumatytoms išlaidoms Komisija pabrėžia, kad paskutinėje plano versijoje jos siekė 47 milijardus ITL, kurios, palyginti su 1 485 milijardo ITL BVP, sudaro ne daugiau kaip 3,2 %. Be to, Komisija tvirtina, jog dėl to, kad sanavimo planas ambicingas, esama daug projektų, bendrovės padėtis nesubalansuota ir dėl bendrų

tendencijų sektoriuje paprastiems metams tai pat turi būti numatyta atsargumo priemonė. Jei būtų pritarta *Alitalia* teiginiui, tai reikštų, kad ji pasiekė visus tikslus 2000 m., todėl nereikia jokio atsargumo.

351 Komisija taip pat tvirtina, kad atsargumo reikia nustatant pinigų srautų augimo koeficientą. Europoje aviacijos sektorius beveik susiformavęs, todėl jo didelės plėtros nebegalima tikėtis. Kai kurių autorių nuomone, augimo veiksnys, arba „G veiksnys“, yra tik numatytos infliacijos rodiklis. Konkrečiai *Alitalia* atveju eliminavus infliacijos poveikį, kuris yra įvertintas 2,5 %, taikant *Fischer* lygtį būtų galima apskaičiuoti realų 1,95 % augimo koeficientą. Komisija taip pat cituoja *Guatri* mokslinį straipsnį apie įmonių vertinimą, pagal kurį iš tarptautinės, be kita ko, iš Jungtinių Amerikos Valstijų informacijos matyti, kad „G veiksnys paprastai“ siekia nuo 0 iki 5 %, o dažniausias dydis – nuo 1 iki 3 %. Taip pat Komisija nurodo klaidą *Alitalia* taikytoje formulėje galutinei vertei apskaičiuoti, nes *Alitalia* užmiršo padauginti skaitiklį iš $(1+g)$ atsižvelgiant į *Gordon* formulę.

Pirmosios instancijos teismo vertinimas

352 Visų pirma dėl BVP pažymėtina, kad Komisijos skaičiavimuose, kuriais remdamasi ji nustatė 26,1 % vidinį rodiklį ir kuriuos pastaroji pateikia atsiliepime į ieškinį, atsižvelgta į paskutinėje restruktūrizavimo plano versijoje nurodytus 1 485 milijardų ITL. Komisija triplike taip pat pateikia skaičiavimus, iš kurių matyti, kad remdamasi priešpaskutinės plano versijos BVP, t. y. 1 462 milijardų ITL, ji gavo 24,6 % vidinį rodiklį. Todėl *Alitalia* klaidingai nurodo, kad atsižvelgta į neteisingą BVP.

353 Antra, kalbant apie 6,6 % rodiklio, kuriuo neatsižvelgta į riziką, taikymą perskaičiuojant numatytas kapitalo didinimo dalis atitinkamu laikotarpiu, IRI jau buvo pritarusi *Alitalia* kapitalo didinimui neatsižvelgdama į tai, ar jos padėtis ir investicijos rezultatai

bus teigiami, ar neigiami. Taigi šis kapitalo didinimas *Alitalia* nebuvo neprognozuojamas. Kadangi buvo didelė tikimybė, kad investuotojas perves lėšas, IRI ir *Alitalia* pinigų srautai nebuvo panašūs į kitus srautus, kurie priklausė nuo to, ar bus įgyvendintas restruktūrizavimo planas.

354 Trečia, *Alitalia* argumentu dėl rezervų nenumatytoms išlaidoms iš esmės pabrėžiama, pirma, būtinybė atsižvelgti į plano įgyvendinimo būklę ir, antra, tai, kad apskaičiuojant minimalų rodiklį į minėtą riziką atsižvelgta du kartus. Tačiau dėl pirmojo elemento primintina, kad apskaičiuodama vidinį rodiklį Komisija turėjo remtis informacija, kurią turėjo priimdama 1997 m. sprendimą (žr. šio sprendimo 137 punktą). Todėl ji negalėjo atsižvelgti į tolimesnę plano eigą ir galimą vėlesnį rizikos sumažėjimą, netgi jei toks ir buvo. Dėl antrojo elemento, privataus investuotojo atsižvelgimas į bendrą investicijos riziką apskaičiuojant minimalų rodiklį savaime nedraudžia į vidinio rodiklio apskaičiavimą įtraukti pagrįstų rezervų nenumatytoms išlaidoms. Atsižvelgdama į aplinkybes, kuriomis atlikti veiksmai, ir ypač į bendrovės skolas, sanavimo plano svarbą ir tendencijas sektoriuje 1997 m., Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos nenumatytoms išlaidoms numatydamą 47 milijardų ITL rezervą.

355 Ketvirta, *Alitalia* prieštaravimas dėl pinigų srautų augimo koeficiento taip pat nėra įtikinamas. Iš tikrųjų grįsdama savo tvirtinimą, kad būtų protinga tikėtis 6,5 % nominalaus augimo (arba 3,9 % realaus augimo) *Alitalia* tik nurodo *International Air Transport Association* (IATA) (Tarptautinės oro transporto asociacijos) 1996 m. metinį pranešimą, kurio *Alitalia* nepateikė ir pagal kurį keleivių skraidinimo augimo prognozės Šiaurės Amerikos rinkoje siekia 6,6 % per metus, taip pat 2001 m. metinį pranešimą, kurio ji taip pat nepateikia ir pagal kurį nuo 1996 iki 2000 metų Amerikos

oro transporto linijų apyvartos augimas buvo 3,7 % per metus. *Alitalia* savo prieštaravimą dėl Komisijos taikytų *yield* pokyčio ir oro transporto daugiklio grindžia *Boeing* atliktu tyrimu.

³⁵⁶ Taigi 1997 m. birželio 18 d. ataskaitoje Komisijos konsultantai išnagrinėjo dydžius, į kuriuos atsižvelgė *Alitalia* dėl minėtų dviejų elementų ir paaiškino, kodėl pasirinko kiekvieną iš jų:

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

The most important reasons behind our decision are the following :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

³⁵⁷ Be to, 1,95 % realaus augimo rodiklio pasirinkimą Komisija grindžia nurodydama *Guatri* mokslinį straipsnį apie įmonių vertinimą, pagal kurį iš tarptautinės, be kita ko, iš Jungtinių Amerikos Valstijų informacijos matyti, kad augimo rodiklis paprastai siekia

nuo 0 iki 5 %. Toliau Komisija pateikia iš to paties šaltinio gautą lentelę, iš kurios matyti, kad vidutinis dydis yra nuo 1 iki 3 %. Todėl Komisija negali manyti, kad pasirinko kraštinius dydžius.

358 *Malpensa* oro uosto plėtros įtaką *Alitalia* augimo koeficientui iš tikrųjų buvo sunku įvertinti pagal 1997 m. birželio mėn. turėtą informaciją. Komisijos atsargumas vertinant šią aplinkybę nėra akivaizdi vertinimo klaida (žr. šio sprendimo 260–264 punktus). Be to, Italijos oro transporto rinkos atvėrimas konkurencijai buvo susijęs su daugybe neaiškumų, kurie kėlė abejonių dėl didesnės nei viso likusio sektoriaus *Alitalia* plėtros. Tokia prielaida negali būti laikoma įrodyta.

359 Atsižvelgiant į visas šias aplinkybes ir plačią diskreciją vertinti, kurią Komisija turi šioje sudėtingoje ekonominėje srityje, Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos nustatydamą 4,5 % pinigų srautų augimo rodiklį (arba faktinį 1,95 % augimą).

360 Galiausiai pažymėtina, kad, atrodo, jog dublike *Alitalia* pripažįsta Komisijos pabrėžtą klaidą galutinės vertės apskaičiavimui taikytoje formulėje.

361 Todėl minėta analizė neatskleidė akivaizdžios vertinimo klaidos Komisijos naudotuose dydžiuose vidiniam rodikliui apskaičiuoti.

d) Paskolų pavertimo į kapitalą įtaka vidinio rodiklio apskaičiavimui

Šalių argumentai

³⁶² *Alitalia* nuomone, kadangi didžioji 1 000 milijardų ITL kapitalo didinimo dalis buvo panaudota 900 milijardų ITL IRI paskolai grąžinti ir laikytina paskolų pavertimu į kapitalą, iš tikrųjų IRI numatytas kapitalo didinimas sudarė tik 1 850 milijardų ITL.

³⁶³ Atsižvelgus į minėtą sumą vidinis rodiklis būtų 28,7 %. Jis siektų netgi 30,1 %, jei būtų pataisytas Komisijos klaidingai taikytas 1 462 milijardų ITL BVP. Be to, minimalus rodiklis turėjo būti sumažintas, nes kapitalo įnašas buvo ribotas.

³⁶⁴ Komisija atsako, kad bet kuriuo atveju vidinis rodiklis išliktų mažesnis nei minimalus, nes sudarytų 28,7 %. Komisija ginčija *Alitalia* teiginį, kad nepavertus visas kapitalas būtų prarastas per likvidavimo procedūrą. Iš tikrųjų remiantis Komisijos prognozėmis pastarojo būtų užtekę padengti 30 % išsipareigojimų kreditoriams, kurių paskola nėra užtikrinta.

³⁶⁵ Be to, Komisija tvirtina, kad *Alitalia* kapitalo didinimas 2 750 milijardų ITL ir *Corifi* paskolų grąžinimas yra du atskiri veiksmai. Šiuo atveju investicija sudaro 2 750 mili-

jardų ITL, iš kurių 1 850 milijardų ITL – kapitalo didinimas, o 900 milijardų ITL – paskolų pavertimas į kapitalą.

Pirmosios instancijos teismo vertinimas

- ³⁶⁶ Primintina, kad šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* (145 punktas) Pirmosios instancijos teismas konstatavo, kad „(n)eginčyta, jog iš didžiosios 1 000 milijardo ITL kapitalo didinimo 1996 m. dalies apie 900 milijardų ITL buvo panaudota paskoloms IRI grąžinti ir ši operacija gali būti laikoma paskolų pavertimu į kapitalą“.
- ³⁶⁷ Vis dėlto, nors šalys sutaria, kad minėti veiksmai laikytini paskolų pavertimu į kapitalą, tačiau nesutaria dėl jo pasekmių. *Alitalia* nuomone, grąžintų paskolų suma tiesiog turi būti atimta iš IRI numatyto kapitalo didinimo sumos.
- ³⁶⁸ Taigi neginčytina, kad paskolų grąžinimas ir ginčijamas kapitalo didinimas yra du atskiri veiksmai, kurie dėl šios priežasties negali būti sutapatinami, netgi jei matematiškai pervesta suma apytiksliai lygi grąžintai sumai. Paskolų pavertimas į kapitalą keičia turimos teisės pobūdį ir turėtojui iš to kylančias pasekmes. Iš tikrųjų už paskolas mokamos nustatyto dydžio palūkanos už tam tikrą laikotarpį, o akcijų grąža nežinoma. Be to, kreditorių reikalavimų tenkinimo eiliškumas likvidavimo atveju skiriasi – akcininko reikalavimai tenkinami tik po kitų kreditorių. Iš to matyti, kad, žvelgiant privataus investuotojo akimis, abiejų operacijų keliama rizika skiriasi. Nors didžioji 1 000 milijardų ITL IRI kapitalo didinimo 1996 m. dalis, t. y. 900 milijardų ITL, buvo panaudota *Corifi* paskoloms grąžinti, vis tiek šis didinimas yra IRI investicija, į

kurią vis dėlto turi būti atsižvelgta nustatant vidinį rodiklį. Todėl Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos iš visos investicijų sumos, t. y. 2 750 milijardų ITL, neatėmusi grąžintų paskolų.

369 Šiuo atžvilgiu klausimas, ar nepavertus paskolų į kapitalą būtų prarastas visas kapitalas ar ne, nesvarbus vertinant minėto paskolų pavertimo į kapitalą įtaką Komisijos atliktam vidinio rodiklio apskaičiavimui. Papildomai reikia pridurti, kad, bet kuriuo atveju, remiantis 1 850 milijardų ITL, t. y. atėmus paverstų į kapitalą paskolų sumas, *Alitalia* apskaičiuotas vidinis rodiklis yra mažesnis už minimalų rodiklį.

370 Remiantis visais minėtais samprotavimais paaiškėja, kad nustatydamą vidinį rodiklį Komisija nepadarė akivaizdžios vertinimo klaidos.

F — *Dėl pagrindo, susijusio su EB 87 straipsnio 3 dalies pažeidimu*

371 Šiuo pagrindu *Alitalia* kritikuoja tai, kad iš naujo nenagrinėjus į ginčijamą sprendimą buvo įtrauktos 1997 m. sprendime, t. y. kai Pirmosios instancijos teismas dar nebuvo jo panaikinęs, buvusios sąlygos. *Alitalia* mano, kad tos sąlygos neproporcingos, diskriminuojančios, neteisėtos ir nepagrįstos.

372 Komisija tvirtina, kad šis pagrindas nepriimtinas dėl suinteresuotumo pareikšti ieškinį nebuvimo. Todėl iš pradžių reikia nagrinėti šio pagrindo priimtinumą.

1. Dėl priimtimumo

a) Šalių argumentai

373 Komisija nurodo, kad nagrinėjamos sąlygos buvo nustatytos ne ginčijamame sprendime ir ne 1997 m. sprendime, o iš tikrųjų tai yra Italijos valdžios institucijų pasirašyti įsipareigojimai. Komisijos nuomone, iš to darytina išvada, kad minėti įsipareigojimai nėra išorinis elementas, o projekto, dėl kurio suderinamumo Komisija priėmė sprendimą, sudėtinė dalis. Šie įsipareigojimai yra ne Komisijos, o Italijos valdžios institucijų.

374 Komisijos nuomone, šiomis aplinkybėmis iš 2002 m. sausio 30 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Nuove Industrie Molisane prieš Komisiją* (T-212/00, Rink. p. II-347) darytina išvada, kad ginčijamo sprendimo rezoliucine dalimi nedaroma žala *Alitalia* interesams, todėl ji neturi suinteresuotumo pareikšti ieškinį. Panašiai samprotavo generalinis advokatas J. Mischo savo išvadoje, kurią pateikė 2002 m. birželio 18 d. Teisingumo Teismo sprendime *Vokietija prieš Komisiją* (C-242/00, Rink. p. I-5603, I-5605).

375 Komisija triplike taip pat abejoja dėl kaltinimų, susijusių su nagrinėjamomis sąlygomis, „naudingo poveikio“. Komisija tvirtina, kad ginčijamas sprendimas buvo priimtas 2001 m., t. y. praėjus beveik septyniems mėnesiams po restruktūrizavimo plano įgyvendinimo pabaigos, kuri buvo numatyta 2000 m. gruodžio 31 d., o tai reiškė, kad

kartu pasibaigė *Alitalia* įsipareigojimai pagal ginčijamas sąlygas. Todėl jų galimas panaikinimas nesuteiktų *Alitalia* jokių ekonominių arba teisinių pranašumų.

376 *Alitalia* mano, kad nei sprendimas, nei Komisijos nurodytos išvados nepagrindžia jos teiginio. Iš tikrųjų šio sprendimo 374 punkte nurodytame sprendime *Nuove Industrie Molisane prieš Komisiją* Pirmosios instancijos teismas visiškai neatmetė galimybės atitinkamai įmonei ginčyti nepalankias sprendimo dalis tuo atveju, jei pastarosios atsirado dėl valstybės valdžios institucijų Komisijai padarytų nuolaidų.

b) Pirmosios instancijos teismo vertinimas

377 Iš ginčijamo sprendimo 1 straipsnio matyti, kad nagrinėjama pagalba pripažinta suderinama su bendrąja rinka, „jei bus laikomasi (1997 m.) sprendimo 1, 2 ir 3 straipsniuose nurodytų įpareigojimų ir sąlygų, pakartotų šio sprendimo 1 konstatuojamojoje dalyje“.

378 Be to, iš šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* (13–35 punktai) aprašytos administracinės procedūros aiškiai matyti, kad 1997 m. birželio 26 d. laiške Italijos valdžios institucijos įsipareigojo laikytis tam tikrų sąlygų. Tačiau iš to paties sprendimo (29 ir 30 punktai) matyti, kad iš pradžių Komisija nurodė *Alitalia* ir Italijos valdžios institucijoms, kad šioje byloje ji negalėjo priimti palankaus sprendimo remdamasi rinkos ekonomikoje veikiančio privataus investuotojo kriterijumi. Vėliau

Komisija atsiuntė *Alitalia* neoficialų dokumentą, kuriame buvo, pirma, numatomos restruktūrizavimo plano gerinimo gairės ir, antra, nuoroda į sąlygas, kuriomis leidžiama teikti pagalbą *Alitalia*.

379 Be to, triplike Komisija tvirtina, kad pranešime dėl aviacijos (38 punktas) Komisijai nustatyta pareiga išimtiniais atvejais leisti pagalbą „atitinkamiems restruktūrizavimo planams nustatant labai griežtas sąlygas“. Ji paaiškina, kad nuolat laikėsi minėtų taisyklių nustatydamą panašias sąlygas, kokias nustatė *Alitalia*, visai anksčiau kitoms bendrovėms patvirtintai pagalbai. Šiuo klausimu Komisija priduria, kad jei ji *Alitalia* pagalbai nebūtų nustačiusi šiuo metu kritikuojamų sąlygų, ginčijamas sprendimas būtų neteisėtas dėl EB 87 straipsnio, pranešimo dėl aviacijos bei dėl bendrųjų teisės principų, pavyzdžiui, vienodo požiūrio principo, pažeidimo.

380 Todėl Komisija negali teigti, kad neturi laikytis šių sąlygų ir kad tik Italijos valdžios institucijos išpareigojo jų laikytis. Iš tikrųjų Komisija, *Alitalia* ir Italijos valdžios institucijos minėtas sąlygas aptarė ir pastarosios išpareigojo jų laikytis. Tačiau Komisija turi išimtinę kompetenciją konstatuoti galimą pagalbos nesuderinamumą su bendrąja rinka (1977 m. kovo 22 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Steinike & Weinlig*, 78/76, Rink. p. 595, 9 punktas ir 2001 m. kovo 15 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Prayon-Rupel prieš Komisiją*, T-73/98, Rink. p. II-867, 40 punktas). Naudodamasi tokia išimtaine kompetencija Komisija galėjo, o kaip pati tvirtina, netgi ir turėjo savo sprendimą dėl suderinamumo susieti su tam tikromis sąlygomis.

381 Šiomis aplinkybėmis pagrindas dėl sąlygų, su kurių laikymusi ginčijamame sprendime siejamas nagrinėjamos pagalbos suderinamumas su bendrąja rinka, nelaikytinas nepriimtiniu dėl to, kad Komisija neturi vadovautis šiomis sąlygomis.

382 Tokios išvados nepaneigia Komisijos nurodyta Teisingumo Teismo praktika.

383 Iš tikrųjų nors tiesa, kad šio sprendimo 374 punkte nurodytame sprendime *Nuove Industrie Molisane prieš Komisiją* Pirmosios instancijos teismas ieškinį pripažino nepriimtiniu, jis šiuo klausimu nesirėmė Komisijos ginamu argumentu, kad ginčijamą korekcinį koeficientą tiesiogiai pasirinko Italijos valdžios institucijos, o ne pati Komisija. Taigi šis sprendimas nedraudžia bendrovei pagalbos gavėjai Bendrijos teismuose ginčyti sąlygas, su kuriomis siejamas jai nepalankus sprendimas tuo atveju, jei dėl minėtų sąlygų derėjosi Komisija ir valstybės valdžios institucijos ir netgi jei pastarosios dėl jų prisiėmė įsipareigojimus.

384 Beje, atvirkščiai nei tvirtina Komisija, sprendimo 374 punkte nurodytame sprendime *Nuove Industrie Molisane prieš Komisiją* nesiremiamą ta aplinkybe, kad sprendimas, kuriuo leidžiama teikti pagalbą, negali pažeisti valstybės narės ir įmonės gavėjos teisių. Atvirkščiai, minėtame sprendime Pirmosios instancijos teismas nusprendė, jog vien ta aplinkybė, kad ginčijamame sprendime pagalba, apie kurią pranešta, pripažinta suderinama su bendrąja rinka, taigi iš esmės neturėjo ieškovei neigiamų pasekmių, Pirmosios instancijos teismo neatleidžia nuo pareigos nagrinėti, ar Komisijos vertinimas sukelia privalomų teisinių pasekmių, kurios gali daryti poveikį minėtos ieškovės interesams. Šiuo atžvilgiu pagal analogiją Pirmosios instancijos teismas nurodė 2000 m. kovo 22 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimą *Coca-Cola prieš Komisiją* (T-125/97 ir T-127/97, Rink. p. II-1733, 79 punktą).

385 Šio sprendimo 374 punkte minėtame 2002 m. birželio 18 d. sprendime *Vokietija prieš Komisiją*, priešingai nei šiuo atveju, ginčas vyko tarp valstybės narės ir Komisijos. Vokietijos Federacinės Respublikos ieškinys buvo pripažintas nepriimtiniu, nes Teisingumo Teismas nusprendė, kad ginčijamas sprendimas kaip toks Vokietijos Federacinei Respublikai nėra jos nenaudai priimtas aktas, taigi ir neturi neigiamų pasekmių. Tačiau šioje byloje nelaikytina, jog pačios Italijos valdžios institucijos prašė, kad būtų nustatytos sąlygos, su kuriomis ginčijamas sprendimas sieja pagalbos suderinamumo pripažinimą, ir kad todėl ginčijamas sprendimas nėra Italijos

Respublikos nenaudai priimtas aktas. Be to, tokie samprotavimai *a fortiori* tinka *Alitalia*, kuriai ginčijamas sprendimas turėjo neigiamų pasekmių, kaip tai buvo pripažinta šio sprendimo 38 punkte.

³⁸⁶ Dėl pagrindo, susijusio su nagrinėjamų sąlygų „naudingų poveikiu“ pirmiausia primintina, kad pagrindinėje reikalavimų dalyje *Alitalia* dėl minėtų sąlygų neteisėtumo reikalauja panaikinti visą ginčijamą sprendimą, o tokiu panaikinimu ji yra suinteresuota, kaip tai matyti iš šio sprendimo 35–47 punktų. Todėl *Alitalia* suinteresuota įrodyti ir nagrinėjamų sąlygų neteisėtumą.

³⁸⁷ Antra, primintina, kad aktas, kuris jau buvo įvykdytas, vis tiek gali turėti teisinių pasekmių. Iš tikrųjų savo galiojimo laikotarpiu aktas galėjo turėti teisinių pasekmių ir šios pasekmės aktą įvykdžius nebūtinai išnyko (šiuo klausimu žr. 1999 m. kovo 25 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Gencor prieš Komisiją*, T-102/96, Rink. p. II-753, 41 punktą). *Alitalia* teisėms per restruktūrizavimo plano vykdymo laikotarpį turėjo įtakos sąlygos, kurios, be kita ko, nustato siūlomo pajėgumo ribojimą ir akcijų perleidimą. Be to, tam tikrų sąlygų, pavyzdžiui, akcijų perleidimo taikymas *Alitalia* padėčiai turėjo ilgalaikių pasekmių, kurios išliko įgyvendinus restruktūrizavimo planą.

³⁸⁸ Taigi *Alitalia* suinteresuota ginčyti nagrinėjamas sąlygas.

2. Dėl esmės

³⁸⁹ *Alitalia* pateikia kelis kaltinimus dėl ginčijamame sprendime nustatytų sąlygų. Viena jų dalis yra bendro pobūdžio, o kita – susijusi su tam tikromis konkrečiomis nurodytomis sąlygomis. Todėl juos reikia nagrinėti atskirai.

a) Bendri kaltinimai dėl ginčijamame sprendime esančių sąlygų

Šalių argumentai

³⁹⁰ *Alitalia* nurodo, kad ginčijamame sprendime Komisija tik primena sąlygas, kurios buvo nustatytos 1997 m. sprendime. Tačiau, kadangi pastarąjį Pirmosios instancijos teismas panaikino, minėtos sąlygos neturi teisinio pagrindo. *Alitalia* patikslina, kad ji neginčija tokių sąlygų, kaip antai nustatytų 1997 m. sprendime, o tvirtina, kad Komisija ginčijamame sprendime negalėjo vėl nustatyti tų pačių sąlygų tinkamai jų nemotyvuoti.

³⁹¹ Be to, *Alitalia* nurodo, kad Komisija turėjo iš naujo išnagrinėti ginčijamas sąlygas atsižvelgdama į paskutinę plano versiją ir joje numatytą pelningumo augimą. Tokia pareiga atsiranda dėl to, kad Pirmosios instancijos teismas panaikino 1997 m.

sprendimą motyvuodamas tuo, jog, be kita ko, Komisija jį priėmė nesiremdama paskutine restruktūrizavimo plano versija.

³⁹² Galiausiai *Alitalia* tvirtina, kad bet kuriuo atveju minėtos sąlygos neproporcingos, diskriminacinės, neteisėtos ir nepagrįstos. Kadangi restruktūrizavimo plane laikytasi pranešime dėl aviacijos nustatytų kriterijų, jis turėjo būti patvirtintas nenustatant papildomų sąlygų. Dėl šių bendrovė daug paaukėjo ir patyrė ypač didelių apribojimų, o tai prieštarauja (Komisijos pranešime dėl aviacijos ir Komisijos direktyvos 80/723/EEB 5 straipsnio taikymo pramonės sektoriaus valstybės įmonėms (OL C 307, 1993, p. 3)) nustatytiems gairėms, kurios numato, kad sąlygos gali būti nustatytos tik dviem atvejais. Šiomis sąlygomis Komisija labai diskriminavo *Alitalia*, palyginti su kitomis oro transporto bendrovėmis, dėl kurių neseniai vyko procedūros valstybės pagalbos srityje, be kita ko, su *Air France*. Komisija niekada nebuvo nustačiusi kartu tokių didelių ir griežtų bendrovės valdymo savarankiškumo apribojimų. Tokios sąlygos neturi būti atsakas į *Alitalia* piktnaudžiavimus, dėl kurių turėtų vykti visiškai kitokia procedūra.

³⁹³ Komisija teigia, jog siekiant tinkamai įvertinti ginčijamas sąlygas, kurios yra ilgu samprotavimų ir trišalių susitikimų, kuriuose dalyvavo Italijos valdžios institucijos, *Alitalia* ir pati Komisija, pasekmė, reikia nagrinėti nepaprastai sunkią bendrovės padėtį, kurioje ji buvo 1996 metais.

³⁹⁴ Dėl tariamo nagrinėjamų sąlygų neteisėtumo Komisija teigia, kad, atrodo, jog *Alitalia* neatsižvelgia į labai glaudų ryšį tarp sąlygų ir plano, ir kad minėtos sąlygos yra plano pagrindas. Savo kritikoje *Alitalia* visiškai neatsižvelgia į Bendrijos intereso reikalavimą,

nors pastarasis yra būtina sąlyga pagalbos suderinamumui pripažinti pagal EB 87 straipsnio 3 dalies c punkto ir pranešimo dėl aviacijos 41 punkto nuostatas.

395 Dėl nagrinėjamų sąlygų tariamo neproporcingumo Komisija tvirtina, kad, išskyrus 4 ir 8 sąlygas, kurios būdingos konkrečiai *Alitalia*, dauguma sąlygų yra įprastos ir būna visada nustatytos leidžiant teikti restruktūrizavimo pagalbą. Tik trys iš jų, t. y. 3, 5 ir 7, iš tikrųjų turi ekonominį ir finansinį poveikį, nesukeliantį jokių neigiamų pasekmių, kurias *Alitalia* nurodo nepateikdama jokių įrodymų. Tokiomis aplinkybėmis negali būti kalbama apie neproporcingumą.

396 Dėl tariamo būtinumo iš naujo išnagrinėti sąlygas pakeitus planą Komisija pabrėžia, kad *Alitalia* nepatikslina nurodytų sąlygų ir jų nagrinėjimo iš naujo praktinių pasekmių. Be to, minėtos sąlygos buvo užbaigtos po to, kai buvo padaryti paskutiniai plano pakeitimai ir į juos atsižvelgta. Galiausiai, kadangi plane numatytas pelningumo koeficientas padidėjo nuo 25,7 iki 26,1 %, tai negalėjo padaryti didesnio poveikio sąlygų turiniui.

397 Dėl motyvavimo stokos Komisija daro nuorodą į ginčijamo sprendimo 36 konstatuojamąją dalį.

398 Dėl tariamo diskriminavimo, nuo kurio *Alitalia* nukentėjo, palyginti su *Air France*, Komisija pabrėžia, jog, atrodo, kad *Alitalia* nepaiso tos aplinkybės, kad remdamasi

aiškiu Italijos valdžios institucijų prašymu, būtent dėl vienodo požiūrio principo, Komisija tam tikrų sąlygų kriterijus apibrėžė atsižvelgdama į 1994 m. liepos 27 d. Komisijos sprendimą 94/653/EB dėl *Air France* pranešto kapitalo didinimo (OL L 254, p. 73, toliau – sprendimas *Air France*).

Pirmosios instancijos teismo vertinimas

³⁹⁹ Visų pirma dėl nurodyto nagrinėjamų sąlygų teisinio pagrindo nebuvimo pripažintina, kad pastarųjų pagrindas – pirmiausia Italijos valdžios institucijų pranešimas apie restruktūrizavimo planą ir Reglamento Nr. 659/1999 7 straipsnio 4 dalis. Iš tikrųjų pastarajame nurodyta:

„Komisija priimdama teigiamą sprendimą gali nustatyti sąlygas, pagal kurias pagalba gali būti laikoma atitinkančia bendrąją rinką, ir gali nustatyti sprendimo vykdymo kontrolei būtinus įsipareigojimus.“

⁴⁰⁰ Todėl nemanytina, kad nagrinėjamos sąlygos neturi teisinio pagrindo.

⁴⁰¹ Antra, dėl tariamos pareigos iš naujo išnagrinėti sąlygas atsižvelgiant į paskutinę plano versiją, iš šio sprendimo 8 punkte minėto sprendimo *Alitalia I* (33 punktas) matyti, kad 1997 m. birželio 26 d. laiške (pateiktas atsiliepimo į ieškinį priede) nurodytus Italijos valdžios institucijų įsipareigojimus, kurie tiksliai atitinka ginčijamame sprendime nurodytas sąlygas, Italijos valdžios institucijos Komisijai nusiuntė iškartu su galutine restruktūrizavimo plano versija.

- 402 Iš to, kad paskutinė plano versija ir Italijos valdžios institucijų įsipareigojimai, taigi ir su jais sutampančios ginčijamame sprendime nurodytos sąlygos, buvo nusiųsti kartu, darytina išvada, jog jų nereikia iš naujo nagrinėti siekiant suderinti su minėta paskutine versija.
- 403 Be to, šiuo klausimu pažymėtina, kad nė vienos iš nagrinėjamų sąlygų tikslas nebuvo įmonės pelningumo atkūrimas. Dauguma sąlygų siekta išvengti konkurencijos iškraipymo, todėl vidinio rodiklio augimas nebūtinai reiškė, kad jos turi būti pakeistos. Taigi *Alitalia* nenurodė jokio konkretaus argumento, kuriame būtų atsižvelgta į šią aplinkybę.
- 404 Trečia, dėl tariamo nagrinėjamų sąlygų neteisėtumo Komisija priimdama sprendimą, kuriuo patvirtina pagalbą pagal EB 87 straipsnio 3 dalies c punktą, gali nustatyti sąlygas, kuriomis siekiama užtikrinti, kad patvirtinta pagalba nepakeis prekybos sąlygų taip, kad jos prieštarautų bendram interesui (1995 m. rugsėjo 13 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *TWD prieš Komisiją*, T-244/93 ir T-486/93, Rink. p. II-2265, 55 punktas ir šio sprendimo 56 punkte minėto sprendimo *British Airways ir kt. prieš Komisiją*, 288 punktas).
- 405 Be to, pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką Komisija gali nustatyti diskrecijos įgyvendinimo kryptis aktais, pavyzdžiui, gairėmis, tiek, kiek šiuose aktuose yra taisyklių, nurodančių, kaip turi elgtis ši institucija ir kiek tai nepažeidžia Sutarties normų (šiuo klausimu žr. 2006 m. balandžio 6 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Schmitz-Gotha Fahrzeugwerke prieš Komisiją*, T-17/03, Rink. p. II-1139, 42 punktą).
- 406 Taigi ginčijamo sprendimo 15 konstatuojamojoje dalyje nurodytame pranešime dėl aviacijos reikalaujama, kad restruktūrizavimo pagalba būtų numatyta oro transporto bendrovės sanavimo plane tam, kad per pagrįstą terminą ji galėtų vėl tapti gyvybinga.

Komisija galės leisti teikti restruktūrizavimo pagalbą tik išimtiniais atvejais ir labai griežtomis sąlygomis (38 punkto 1 ir 2 dalys ir 41 punktas).

407 Iš to darytina išvada, kad pagal EB 87 straipsnio 3 dalies c punktą priimtame sprendime, kaip ir ginčijamame sprendime, Komisija gali nustatyti bet kokią sąlygą, kurią mano esant būtina įmonės pagalbos gavėjos gyvybingumui po restruktūrizavimo užtikrinti.

408 Kita vertus, nė vienoje minėtoje nuostatoje nereikalaujama, kad visos nustatytos sąlygos būtų reikalingos įmonės gyvybingumui užtikrinti. Atvirkščiai, iš pranešimo dėl aviacijos matyti, kad Komisija turi stengtis kuo labiau apriboti konkurencijos iškraipymą (41 punktas) ir užtikrinti, kad vyriausybė nesikištų į bendrovės valdymą, išskyrus dėl su nuosavybės teise susijusių prižasčių (38 punkto 5 dalis), ir kad pagalba būtų naudojama tik restruktūrizavimo programai bei būtų proporcinga, palyginti su poreikiais (38 punkto 6 dalis).

409 Priešingai nei tvirtina *Alitalia*, pranešimo dėl aviacijos 38 punkto 3 dalyje visai nenumatyta, kad Komisija gali nustatyti sąlygas tik dviem atvejais, t. y. kai to reikia finansiniam gyvybingumui susigrąžinti arba reikalaujamai yra gamybos pajėgumų perteklius. Iš tikrųjų šis punktas suformuluotas taip:

„Jei finansiniam gyvybingumui susigrąžinti ar dėl padėties rinkoje reikia sumažinti pajėgumą, tai turi būti numatyta programoje“.

- 410 Kadangi *Alitalia*, atrodo, remiasi 1999 m. spalio 9 d. Bendrijos gairėmis dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti (OL C 288, p. 2), primintina, kad jos šiuo atveju netaikytinos, nes Italijos valdžios institucijos apie restruktūrizavimo planą Komisijai pranešė 1996 m. liepos 26 d. laišku. Be to, jos nepagrindžia *Alitalia* teiginio. Iš tikrųjų Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti 3.2.2 skirsnio c punkto i papunktis numato, kad „tais atvejais, kai rinkoje dalyvauja pagalbos gavėjas, yra struktūrinis pajėgumų perteklius visos Bendrijos ar visos EEE mastu, restruktūrizavimo plane turi būti numatyta, kaip proporcingai gautos pagalbos sumai ir jos poveikiui tai rinkai bus prisidėta prie rinkos sąlygų gerinimo neatšaukiamai mažinant gamybos pajėgumus“. Minėtų gairių 3.2.2 skirsnio c punkto ii papunktis numato, kad, „kai rinkoje, kurioje dalyvauja pagalbos gavėjas, nėra struktūrinio pajėgumų pertekliaus Bendrijos ir EEE mastu, Komisija vis dėlto tiria, ar nereikėtų taikyti kompensacinių priemonių“.
- 411 Taigi Komisija gali nustatyti sąlygas netgi ir tada, kai nėra struktūrinio pajėgumų pertekliaus. Atvirkščiai nei tai tvirtina *Alitalia*, Komisija neturi įrodyti struktūrinio pajėgumų pertekliaus buvimo tam, kad galėtų nustatyti sąlygas, kuriomis leidžiama teikti pagalbą.
- 412 Ketvirta, dėl bendro argumento, susijusio su nagrinėjamų sąlygų neproporcingumu, vien ta aplinkybė, kad paskutinėje plano versijoje buvo pagerintas pelningumo rodiklis, nereiškia, kad Komisija turėjo jam pritarti tokiam, koks buvo, nenustatydama sąlygų. Kaip jau pabrėžta, Komisija turi stengtis apriboti minėto plano sukeltus konkurencijos iškraipymus. Taigi šiuo tikslu plano patvirtinimui ji gali nustatyti sąlygas.
- 413 Be to, *Alitalia* argumentai yra bendro pobūdžio, nėra jokių konkrečių įrodymų, pagrindžiančių jos teiginį. Viena vertus, *Alitalia* neįrodo, kiek nustatytos sąlygos yra neproporcingos, palyginti su jos padėtimi. Kita vertus, negalima daryti prielaidos, kad *Alitalia* padėtis buvo panaši į minėtų bendrovių, dėl kurių Komisija jau buvo priėmusi

sprendimus, padėti. Be to, net darant prielaidą, kad jos valdymo savarankiškumas buvo labai suvaržytas, to nepakanka *Alitalia* nustatytų sąlygų neproporcingumui įrodyti.

414 Penkta, prie argumento, susijusio su diskriminacinių sąlygų *Alitalia*, palyginti su jos konkurentais, be kita ko, *Air France*, nustatymu reikės sugrįžti nagrinėjant konkrečius su tam tikromis sąlygomis susijusius kaltinimus. Tačiau apskritai šiame etape primintina, kad šio sprendimo 56 punkte minėtame sprendime *British Airways ir kt. prieš Komisiją* Pirmosios instancijos teismas panašų kaltinimą atmetė (443 punktas). Minėtame sprendime Pirmosios instancijos teismas nusprendė, kad atsižvelgiant į tokį restruktūrizavimo plano vertinimą Komisija neturėjo pateikti konkrečių paaiškinimų dėl *Air France* plano ir kitų oro transporto bendrovių, pavyzdžiui, *Lufthansa* ir *British Airways*, restruktūrizavimo planų palyginimo. Iš tikrųjų šie planai susiję su kitomis restruktūrizuotomis bendrovėmis ir kitu laikotarpiu. Todėl tokio palyginimo nepakanka nevienodo požiūrio buvimui pagrįsti atsižvelgiant į aplinkybių įvairovę.

415 Šešta, dėl minėtų sąlygų motyvavimo ir negalėjimo jas dar kartą nustatyti ginčijamame sprendime, viena vertus, darytina nuoroda į šio sprendimo 74–77 punktus.

416 Kita vertus, primintina, kad ginčijamam sprendimui priimti ir motyvuoti Komisija turėjo atsižvelgti į to laikotarpio aplinkybes, kai buvo imtasi finansinės pagalbos priemonių ir todėl remtis informacija, kurią ji turėjo priimdama 1997 m. sprendimą, nes į vėliau atsiradusias aplinkybes ji negalėjo atsižvelgti (žr. šio sprendimo 137 punktą).

417 Be to, Komisija ginčijamame sprendime daro išvadą, kad minimalus rodiklis didesnis nei vidinis rodiklis neatsižvelgiant į pastarojo augimą. Taigi galutinė išvada, t. y.

nagrinėjamų veiksmų pripažinimas valstybės pagalba, yra tokia pati kaip ir 1997 m. sprendime atliktos analizės. Tačiau toks pripažinimas valstybės pagalba reikalauja pagalbos suderinamumo, su kuriuo susijusios nagrinėjamos sąlygos, vertinimo. Kadangi sąlygos tiesiogiai nesusijusios su vidiniu rodikliu, pastarojo augimas neįpareigojo Komisijos jas keisti ir dėl to nurodyti *ad hoc* motyvus.

418 Taigi visi *Alitalia* nurodyti bendro pobūdžio kaltinimai, susiję su ginčijamame sprendime nustatytais sąlygomis, atmestini.

b) Konkretūs kaltinimai, pateikti dėl tam tikrų ginčijamame sprendime nustatytų sąlygų

419 *Alitalia* ypač ginčija ginčijamame sprendime nustatytas 2 ir 8 sąlygas. Kiekviena jų nagrinėtina atskirai.

2 sąlyga: naujos pagalbos draudimas

— Šalių argumentai

420 *Alitalia* nuomone, sąlyga, pagal kurią Italijos valdžios institucijos turi išsipareigoti „*Alitalia*“ nebeskirti nei naujų kapitalo dotacijų, nei naujos pagalbos jokia forma,

įskaitant paskolos garantiją“, dėl savo bendro pobūdžio jai yra griežta ir pernelyg sunki ypač tuo metu, kai visame nagrinėjamame sektoriuje yra labai gili krizė.

421 Ši sąlyga prieštarauja pranešimo dėl aviacijos logikai. Iš tikrųjų Komisija jame tik tvirtina, kad iš esmės restruktūrizavimo pagalba gali būti suteikiama tik vieną kartą. Komisija jame patikslina, kad jokia papildoma pagalba neturi būti reikalinga per programos galiojimo laikotarpį, bet „ateičiai palieka pravertas duris“.

422 Galiausiai *Alitalia* teigia, kad klaidinga tvirtinti, jog tokia sąlyga nurodyta visuose sprendimuose, kuriais leidžiama restruktūrizavimo pagalba teikti konkuruojančioms oro transporto bendrovėms. Iš tikrųjų 1992 m. liepos 22 d. sprendime dėl kapitalo dotacijos bei visos bendrovės *Iberia* restruktūrizavimo ir investavimo programos patvirtinimo Komisija nustatė pagalbos teikimo sąlygą, būtent, kad pagalba būtų „paskutinė per strateginio plano galiojimo laikotarpį“.

423 Komisija mano, kad 2 sąlyga visiškai pagrįsta ir nelaikytina neteisėta ar pernelyg sunkia. Tokia sąlyga nustatyta visuose sprendimuose, kuriais leidžiama teikti restruktūrizavimo pagalba oro transporto bendrovėms.

424 Komisija pabrėžia, kad pagalbos draudimas nustatytas EB 87 straipsnio 1 dalyje ir kad savaime aišku, jog individualus sprendimas negali pakeisti Sutarties. Taigi būtent tokiomis aplinkybėmis nustatyta sąlyga turi būti suprantama ir aiškinama. Minėtos sąlygos taikymo sritis yra ribota, nes ji taikoma tik per *Alitalia* restruktūrizavimo laikotarpį ir nedraudžia skirti horizontalią pagalbą investicijoms, kitokioms ir

nesusijusioms su tomis, kurios numatytos restruktūrizavimo plane, su sąlyga, kad būtų laikomasi EB 87 straipsnio 3 dalies.

— Pirmosios instancijos teismo vertinimas

⁴²⁵ Šalys nesutaria dėl ginčijamame sprendime nustatytos naujos pagalbos draudimo taikymo srities. *Alitalia* nuomone, tai bendra ir neteisėta sąlyga, kuri neapribota laiku.

⁴²⁶ Valstybės pagalbos draudimo principo bendras pobūdis kyla iš EB 87 straipsnio 1 dalies, o ne iš ginčijamo sprendimo. Toks draudimas visai netrukdo valstybėms narėms pranešti Komisijai apie naujus valstybės pagalbos projektus remiantis EB 88 straipsnio 3 dalimi. Kadangi Komisija turi juos nagrinėti, ji nustatė gaires, kurios reglamentuoja tam tikros rūšies ar tam tikrų sektorių pagalbos projektų vertinimą, pavyzdžiui, aviacijos sektoriui – pranešimas dėl aviacijos.

⁴²⁷ Iš pranešimo dėl aviacijos 38 punkto 2 dalies matyti, kad Komisija „atsižvelgdama į Bendrijos teisės nuostatas paprastai reikalauja vyriausybės rašytinio užtikrinimo, kad nagrinėjama pagalba bus paskutinis įnašas, nesvarbu, kokia forma, iš valstybinių išteklių per programos galiojimo laikotarpį“.

428 Todėl atsižvelgiant į minėtas nuostatas suprantama 2 sąlyga nelaikytina bendro pobūdžio ir pernelyg griežta.

429 Dėl 2 sąlygos neriboto galiojimo laike nepažeidžiant EB 87 straipsnio 1 dalies Italijos valdžios institucijų prisiimti įsipareigojimai, kurie pakartoti ginčijamose sąlygose, galioja tiek, kiek ir restruktūrizavimo planas, kaip tai matyti iš pranešimo dėl aviacijos ir kaip tai patvirtino Komisija. Taigi 2 sąlygos galiojimas laike neišvengiamai apribotas.

430 *Alitalia* nepagrįstai ginčija tokios sąlygos buvimą visuose kituose tos pačios rūšies Komisijos sprendimuose, kuriais leidžiama restruktūrizavimo pagalbą teikti oro transporto bendrovėms, nurodydama 1992 m. liepos 22 d. Komisijos sprendimą, kuriuo leidžiama teikti restruktūrizavimo pagalbą bendrovei *Iberia*. Iš tikrųjų, kaip dublike teigia pati *Alitalia*, šiame sprendime viena sąlygų buvo ta, kad pagalba būtų „paskutinė per strateginio plano laikotarpį“. Todėl Komisija teisingai tvirtina, kad minėtame sprendime draudimas suformuluotas kiek kitaip nei ginčijamame sprendime, bet esmė tokia pati, nes abiem atvejais sąlygos galiojimas apribotas restruktūrizavimo plano trukmė (žr. pirmesnę punktą). Todėl vienintelis *Alitalia* nurodytas pavyzdys nepaneigia, kad tokia sąlyga yra visuose tokios rūšies Komisijos sprendimuose.

431 Be to, *Alitalia* nemėgino įrodyti, jog minėtos sąlygos nustatymas kitoms nurodytoms bendrovėms buvo pagrįstas, o jos – ne.

432 Taigi 2 sąlyga neturi jokių *Alitalia* nurodytų trūkumų ir todėl šiuo atžvilgiu jos pateikti kaltinimai atmestini.

3 sąlyga: draudimas įsigyti kitų oro transporto bendrovių akcijų

— Šalių argumentai

433 *Alitalia* nurodo, kad 3 sąlyga, pagal kurią Italijos valdžios institucijos turi „užtikrinti, kad iki 2000 m. gruodžio 31 d. *Alitalia* naudotų pagalbą tik bendrovės restruktūrizavimui, o ne naujų kitų oro vežėjų akcijų įsigijimui“, yra neproporcinga ir diskriminacinė.

434 *Alitalia* tvirtina, kad 1993 m. gruodžio 21 d. Komisijos sprendime 94/118/EB dėl Airijos pagalbos suteikimo grupei *Aer Lingus* (OL L 54, 1994, p. 30, toliau – sprendimas *Aer Lingus*) ir 1994 m. spalio 7 d. Komisijos sprendime dėl Graikijos valstybės suteiktos pagalbos bendrovei *Olympic Airways* (OL L 273, p. 22, toliau – sprendimas *Olympic Airways*) minėtoms bendrovėms nustatytas tik draudimas įsigyti kitų Bendrijos ir EEE oro transporto bendrovių akcijų. Ji priduria, kad tokios rūšies draudimas nenustatytas 1991 m. liepos 24 d. Komisijos sprendime 91/555/EEB dėl pagalbos, kurią Belgijos vyriausybė numato skirti Bendrijos oro transporto vežėjui *Sabena* (OL L 300, p. 48, toliau – sprendimas *Sabena*).

435 Be to, *Alitalia* nurodo, kad jos padėtis nepanaši į *Air France*, kuri buvo aiškiai blogesnė, todėl pastarosios atveju draudimas galėjo būti pagrįstas. *Alitalia* mano, kad jos atžvilgiu minėtas draudimas visiškai nepagrįstas, nes nustatyta, kad pagalbos suma ir intensyvumas priderinami prie restruktūrizavimo reikalavimų ir užtikrina didesnę grąžą nei sektoriaus norma.

436 *Alitalia* priduria, kad 3 sąlygos neproporcingas ir diskriminacinis pobūdis dar akivaizdesnis susiejus su 8 sąlyga, kuri įpareigoja *Alitalia* perleisti savo dalį bendrovėje *Malév*. Šiuo atžvilgiu Komisija *Air France* įpareigojo tik atsisakyti nepagrindinės bendrovės veiklos (*core business*).

437 Komisija tvirtina, kad 3, 5 ir 7 sąlygos, kurios yra restruktūrizavimo branduolys, turi būti „vertinamos kartu“, nes jomis siekiama to paties tikslo, t. y. atkurti *Alitalia* pelningumą ir konkurencingumą iki 2000 m. bei apriboti su pagalba susijusį konkurencijos iškraipymą. Jos sukurtų pusiausvyrą tarp *Alitalia* interesų ir bendro intereso.

438 Paskui Komisija paaiškina, kad draudimo įsigyti naujų akcijų apimtis susijusi su aviacijos rinkos liberalizavimu EEE lygmeniu 1997 metais. Šiuo atžvilgiu Komisija daro nuorodą į pranešimą dėl aviacijos.

439 Šiuo klausimu Komisija pažymi, kad *Alitalia* nurodyti sprendimai *Aer Lingus* ir *Olympic Airways* priimti iki šio liberalizavimo. Be to, minėtos bendrovės iš esmės veikė regioniniu mastu ir todėl nebuvo pasaulinės rinkos dalyvės. *Air France* padėtis kitokia. Taigi sprendime *Air France* numatytas toks pat draudimas kaip ir ginčijamame

sprendime *Alitalia* nustatytas draudimas, o tai pagrindžiama aplinkybe, kad abi šios bendrovės siekia pasaulinės strategijos ir iš dalies yra konkurentės tose pačiose rinkose.

⁴⁴⁰ Galiausiai Komisija nurodo, kad pagal pranešimo dėl aviacijos 38 punkto 4 dalį 3 sąlyga nėra nepagrįstas apribojimas *Alitalia* naudotis savo ištekliais, o yra pastarosios išsipareigojimo skirti pagalbą tik restruktūrizavimui, o ne plėtrai, pasekmė.

— Pirmosios instancijos teismo vertinimas

⁴⁴¹ Nėra abejonų, kad Bendrijoje oro transporto sektorius liberalizuotas etapais, o liberalizavimo programa baigta 1997 m. Šis liberalizavimas yra pranešimo dėl aviacijos pagrindinis elementas, kaip tai patvirtina jo įžanga. Skyriuje „Bendrijos oro transporto liberalizavimas“ Komisija nurodo:

„1. Anksčiau Bendrijos oro transportui buvo būdingas didelis valstybės dalyvavimas ir dvišališkumas.

<...>

Tačiau Taryba baigė Bendrijos oro transporto liberalizavimo programą. Kadangi Bendrijoje padidėjo konkurencija, todėl išaugo poreikis griežčiau taikyti valstybės taisykles valstybės pagalbos srityje.

2. Nuo šiol įsigaliojusios su rinkos liberalizavimu ir konkurencija susijusios priemonės iš esmės pakeitė ekonominę oro transporto aplinką.

<...>

Konkurencingesnėje aplinkoje valstybės pagalba gali būti labai svarbi vyriausybėms, kurios rūpinasi „savo“ bendrovių ekonominių interesų apsauga. Tai gali paskatinti subsidijas, kurios kelia grėsmę tiek bendram interesui, tiek ir liberalizavimo proceso pagrindiniams tikslams.“

⁴⁴² Be to, pranešimo dėl aviacijos 38 punkto 2 dalyje Komisija atsižvelgia į tą aplinkybę, kad „1997 m. suformuota bendroji aviacijos rinka labai padidins konkurenciją bendrojoje rinkoje“. Komisija priduria, kad šiomis aplinkybėmis ji „leis restruktūrizavimo pagalbą tik išimtiniais atvejais ir labai griežtomis sąlygomis“. Komisija tai taip pat pakartoja 41 punkto pabaigoje.

⁴⁴³ Pranešimo dėl aviacijos 38 punkto 4 dalyje Komisija pabrėžia, kad „iš valstybės pagalbos finansuojama programa gali būti laikoma „neprieštaraujančia bendrajam interesui“ <...> tik tada, jei ji nesusijusi su plėtra, o tai reiškia, kad jos tikslas neturi būti

atitinkamos bendrovės pajėgumų ir pasiūlos didinimas pakenkiant jos tiesioginėms konkurentėms Europoje“.

444 Galiausiai pranešimo dėl aviacijos 38 punkto 4 dalyje Komisija nurodo, kad pagalba „turi būti naudojama siekiant tik restruktūrizavimo programoje numatytų tikslų ir turi būti proporcinga, palyginti su poreikiais“. Iš to Komisija daro išvadą, kad „per restruktūrizavimo laikotarpį bendrovė neturi įsigyti kitų oro transporto vežėjų akcijų“.

445 Iš to darytina išvada, kad *Alitalia* nustatyta 3 sąlyga yra aiškiai nurodyta tarp sąlygų, pavyzdžiui, nurodytų pranešime dėl aviacijos, į kurią daroma nuoroda ginčijamame sprendime, su kuriomis Komisija sieja pagalbos patvirtinimą. Šias su oro transporto rinkos liberalizavimu susijusias sąlygas Komisija apibrėžė atsižvelgdama į EB 87 straipsnio 3 dalies c punktą, pagal kurį restruktūrizavimo pagalba gali būti suderinama su bendrąja rinka, jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui. Taigi tai, kad Komisija atsižvelgė į prekybos liberalizavimą ir bendrą interesą, neprieštaruja Bendrijos teisei.

446 *Alitalia* taip pat nediskriminuojama taikant 3 sąlygą.

447 Tiesa, sprendimuose *Aer Lingus* ir *Olympic Airways* Komisija šioms bendrovėms uždraudė įsigyti kitų, atitinkamai Bendrijos ar EEE, oro transporto bendrovių akcijų. Tačiau, kaip tai tvirtina Komisija, abu minėti sprendimai priimti anksčiau nei buvo liberalizuota rinka ir priimtas pranešimas dėl aviacijos (1994 m. gruodžio mėn.). Tokia išvada *a fortiori* tinka 1991 m. priimtam sprendimui *Sabena*, kuriame, tiesa, nebuvo

tokio draudimo. Kadangi šių sprendimų aplinkybės skiriasi, juose nustatytos sąlygos negali būti lyginamos su ginčijamame sprendime nustatytomis sąlygomis.

- 448 Be to, net jei ir būtų reikėję atsižvelgti į precedentes iki rinkos liberalizavimo ir iki pranešimo dėl aviacijos priėmimo, dėl savo dydžio ir rinkos, kurioje veikia, *Alitalia* būtų panašesnė į *Air France* nei į *Aer Lingus* ar *Olympic Airways*. Taigi sprendime *Air France* Komisija pagalbos patvirtinimą siejo su tokios pačios apimties sąlyga, kokia *Alitalia* nustatyta ginčijamame sprendime, t. y., „kad per plano įgyvendinimo laikotarpį *Air France* pagalbą naudotų tik bendrovės restruktūrizavimui, o ne naujų akcijų kitose oro transporto bendrovėse įsigijimui“.
- 449 Darytina išvada, kad 3 sąlyga *Alitalia* atžvilgiu nelaikytina neproporcinga ar diskriminacine ir šiuo klausimu pateikti kaltinimai atmestini.

4 sąlyga: draudimas *Alitalia* taikyti lengvatas

— Šalių argumentai

- 450 Ginčijamo sprendimo 4 sąlyga įpareigoja Italijos valdžios institucijas panaikinti tam tikras lengvatas, kuriomis naudojasi *Alitalia*. Tačiau *Alitalia* teigia, kad oro transporto srityje galiojantys Italijos teisės aktai, be kita ko, 1992 m. balandžio 16 d. Dekretu patvirtintas 1992 m. balandžio 15 d. Susitarimas visiškai atitinka atitinkamas Bendrijos teisės nuostatas. Todėl 4 sąlyga nepagrįsta ir klaidinga. Be to, ji visai nemotyvuota.

- 451 Be to, Italijos transporto ministerijos laiške nurodyta, kad, pirma, *Alitalia* atsisakė pirmumo teisių, kaip tai buvo numatyta 1997 m. sprendime, antra, *Alitalia* jau pripažinta netekusi nenaudojamų skrydžių teisių ir, trečia, kad nustatomi objektyvūs kriterijai, kuriais remiantis turėjo būti suteiktos *Alitalia* panaikintos skrydžių teisės ar kitu pagrindu suteikiamos teisės.
- 452 Galiausiai *Alitalia* ginčija, kad pagal EB 87 ir EB 88 straipsnius Komisijos priimtas sprendimas gali turėti įtakos skrydžių iš ne-EEE šalių ar į ne-EEE šalis teisių suteikimui. Iš tikrųjų tokias teises reglamentuoja tarptautinės teisės konvencijos, kurios nepatenka į Komisijos kompetenciją.
- 453 Komisija atsako, kad nagrinėjamas draudimas gali būti kildinamas iš EB 12 straipsnyje įtvirtinto bendro draudimo diskriminuoti, kurį papildo oro transporto sektoriaus liberalizavimą numatantys teisės aktai. Komisija negali leisti teikti pagalbą, kuri prieštarauja Bendrijos teisės normai ar principui, ir todėl yra nesuderinama su Bendrijos teise.
- 454 Komisijos nuomone, Susitarimu Nr. 4372 *Alitalia* suteikta daug privilegijų, kurios nurodytos 1997 m. sprendimo 1 straipsnio 4 dalyje. Komisija priduria, kad dėl minėtų privilegijų į procesą įstojusios bendrovės pateikė teisėtų kaltinimų, kaip tai patvirtina 1997 m. sprendimo IV dalis. Taip pat Komisija daro nuorodą į 1997 m. sprendimo VI dalies 4 punktą, kuriame priminta, kad Italijos valdžios institucijos pripažino, jog *Alitalia* suteiktos lengvatos dėl skrydžių teisių, skrydžių laiko, antžeminių paslaugų ir naudojimosi oro uosto įrenginiais. Toks diskriminavimas tęsėsi iki 1998 m. sausio mėnesio.

— Pirmosios instancijos teismo vertinimas

455 Pagal EB 87 straipsnio 3 dalies c punktą Komisija gali pripažinti restruktūrizavimo pagalbą neprieštaraujančia bendrajai rinkai tik tada, jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui. Todėl šiuo atveju Komisija turėjo patikrinti, ar ši sąlyga įvykdyta, juo labiau, kad per oficialią tyrimo procedūrą, kuri vyko prieš priimant 1997 m. sprendimą ir buvo pakartota prieš priimant ginčijamą sprendimą, pastabas pateikusios suinteresuotosios šalys aiškiai paprašė, kad būtų nutrauktas jų diskriminavimas, kuris įvairiais atžvilgiais naudingas bendrovei *Alitalia*.

456 Taigi Komisijai atliekant tyrimą, po kurio priimtas 1997 m. sprendimas, Susitarimas Nr. 4372 prieštaravo Bendrijos teisei. Iš tikrųjų 1997 m. birželio 26 d. laiške, kuris pateiktas atsiliepiamo į ieškinį priede, Italijos valdžios institucijos užtikrino, kad jos „nedelsdamos pradės ir ne vėliau kaip iki 1998 m. gruodžio 31 d. užbaigs“ šio susitarimo „peržiūrėjimo procedūrą“. Nemanytina, kad Susitarimo Nr. 4372 „*de facto* peržiūrėjimo“, kuriuo numatyta, kad jis taikomas tik tiek, kiek neprieštarauja Bendrijos teisei, pakanka teisės aktui pakeisti ir jo taikymui užtikrinti.

457 Todėl *Alitalia* negali tvirtinti, kad Susitarimas Nr. 4372 atitinka Bendrijos teisę ir kad dėl to pradėta peržiūrėjimo procedūra buvo užbaigta priimant 1997 m. sprendimą. Todėl 4 sąlyga buvo būtina tam, kad pagalba netrikdytų prekybos sąlygų ir būtų suderinama su bendrąja rinka. Todėl ši sąlyga pateisinta ir *Alitalia*, kuri aktyviai dalyvavo procedūroje, po kurios priimtas 1997 m. sprendimas, o po to dalyvavo formaliam tyrimo, kuris buvo atnaujintas siekiant priimti ginčijamą sprendimą, neturi tvirtinti, kad nežinojo minėtos sąlygos motyvų.

458 Komisija negali remtis 1998 m. vasario 6 d. Italijos transporto ministro Komisijai išsiųstu laišku, kuris pateiktas 1998 m. rugsėjo 18 d. Komisijos pranešime dėl restruktūrizavimo pagalbos *Alitalia* antros dalies, kurią Komisija patvirtino 1997 m. liepos 15 d. (OL C 290, p. 3), nes jis gautas vėliau nei priimtas 1997 m. sprendimas, ir į jį negalima atsižvelgti vertinant minėtos sąlygos pateisinimą tuo metu. Tas pats ir dėl Komisijos nurodytos aplinkybės, kad minėtos lengvatos teiktos tol, kol šis klausimas buvo išspręstas per 1999 m. liepos ir rugpjūčio mėnesiais vykusius techninius susirinkimus.

459 Dėl argumento, kad pagal EB 87 ir EB 88 straipsnius priimtas Komisijos sprendimas negali turėti įtakos skrydžių iš ne EEE valstybių teisių suteikimui, reikia pripažinti, kad tokia prielaida nenurodyta nagrinėjamoje sąlygoje, kuri susijusi būtent su „skrydžių teisių (įskaitant į trečiąsias (ne EEE) šalis) suteikimu“.

460 Dėl skrydžių į trečiąsias šalis pabrėžtina, kad oro transporto bendrovės taip pat konkuruoja dėl skrydžių į ne EEE šalis, todėl vertindama nagrinėjamą pagalbą Komisija turi į tai atsižvelgti (šiuo klausimu žr. šio sprendimo 56 punkte minėto sprendimo *British Airways ir kt. prieš Komisiją* 273 punktą).

461 Be to, pažymėtina, kad 4 sąlyga įpareigoja būtent Italijos valdžios institucijas *Alitalia* neteikti pirmenybės, be kita ko, suteikiant skrydžių teises. Taigi pati Komisija tiesiogiai nedalyvauja suteikiant minėtas teises. Todėl kaltinimas, kad Komisija šiuo klausimu neturi kompetencijos, yra nepagrįstas.

462 Todėl *Alitalia* kaltinimai dėl 4 sąlygos atmestini.

5 sąlyga: pajėgumų apribojimas

— Šalių argumentai

463 *Alitalia* tvirtina, kad 5 sąlyga nustato dvigubą sąlygą dėl jos eksploatuojamų orlaivių siūlomų pajėgumų, t. y. apriboja turimų vietų skaičių ir vietų kilometrui skaičiaus pasiūlos metinį augimą. Ši sąlyga neproporcinga, diskriminacinė ir prieštarauja 1 sąlygai, pagal kurią *Alitalia* turi išlaikyti valdymo savarankiškumą, kad galėtų kaip galima geriau pasinaudoti rinkos plėtros teikiamomis galimybėmis. Minėta sąlyga ją varžo kliudydama pakankamai lanksčiai veikti rinkoje. Nustatydamą minėtas sąlygas Komisija tinkamai neįvertino konkrečios *Alitalia* padėties ir ekonominių aplinkybių, kuriose pastaroji veikė. Be to, bendrovei nustatytą apribojimą Komisija pateisino tik formaliais motyvais, kurie grindžiami pranešimo dėl aviacijos 38 punkto 4 dalimi.

464 Po to, dėl 5 sąlygos a punkto *Alitalia* pažymi, kad naudotas dydis, t. y. turimų vietų skaičiaus apribojimas, yra ypač varžantis, visų pirma palyginti su tuo, kuris nustatytas sprendime *Air France*, kuriame Komisija numatė tik didžiausią leidžiamą ribą remdamasi orlaivių skaičiumi laivyne. Juo labiau, kad šiuo atveju apribojimas taikomas visiems *Alitalia* grupės orlaiviams. Be to, nagrinėjama sąlyga taikoma ir ne EEE šalims, ir taip peržengta pranešimo dėl aviacijos taikymo sritis.

465 *Alitalia* pabrėžia, kad akivaizdu, jog 5 sąlygos b punktas, ribojantis vietų kilometrui pasiūlos metinį augimą, nukopijuotas nuo sprendimo *Air France* 8 sąlygos. Tačiau ši sąlyga visiškai nepagrįsta ir diskriminacinė, nes taikoma ekonomiškai gyvybingai įmonei. Šios sąlygos turinys griežtesnis nei *Air France* atveju, nes ji taikoma visai *Alitalia*, o sprendime *Air France* išskirtos *Air France*, *Air Charter* ir *Air Inter*. *Alitalia* taikomas apribojimas susijęs ir su nacionaliniais skrydžiais, dėl to yra dar griežtesnis. Be to, *Alitalia* augimo apribojimo dydis paimtas iš sprendimo *Air France* be paaiškinimo. Galiausiai Komisija dar sumažino 1997 m. sprendime nustatytą didžiausią leidžiamą ribą 1999 ir 2000 metams.

466 Komisija tvirtina, kad pajėgumų apribojimas ir draudimas siūlyti mažiausias kainas (*price leadership* draudimas) yra „dvi to paties medalio pusės“. Iš tikrųjų, Komisijos nuomone, kaina ir kiekis yra du pagrindiniai kintamieji, kuriais bendrovės paprastai remiasi nustatydamos savo pramonės ir komercijos strategijas. Darant poveikį vienam ar kitam galima gauti skirtingas pasekmes siekiant to paties pasiūlos ribojimo tikslo. Taigi dėl šių dviejų kintamųjų galima derėtis ir *Alitalia* atveju dėl jų vyko ilgos derybos, kuriose visada dalyvavo *Alitalia* atstovai. Todėl šios sąlygos yra išsamaus, visapusiško ir sudėtingo rinkos vertinimo, kurį Komisija atliko atsižvelgdama į diskusijas ir padedama išorės konsultantų, pasekmė. Komisija primena, kad esant panašioms aplinkybėms Pirmosios instancijos teismas gali tik nuspręsti, kad padaryta akivaizdi fakto vertinimo ir Sutarties taikymo klaida.

467 Dėl pajėgumų ribojimo tikslingumo Komisija nurodo, kad jau paaiškino, jog pagal pranešimo dėl aviacijos 38 punkto 3 ir 4 dalis minėtas ribojimas reikalingas bendrovės gyvybingumui atkurti.

468 *Alitalia* kaltinimas, susijęs su jos diskriminavimu palyginti su *Air France* dėl turimų vietų apribojimo grindžiamas klaida, nes sprendime *Air France* nustatyti apribojimai tiek vietų kilometrui pasiūlai, tiek ir leidžiamų skrydžių skaičiui.

469 Kaltinimas, susijęs su tariamu komercinių sąjungų draudimu, irgi nesvarbus, nes *Alitalia* leista sudaryti sąjungas remiantis 5 sąlyga.

470 Dėl *Alitalia* argumentų, susijusių su vietų kilometrui pasiūlos metinio augimo ribojimu Komisija mano, kad jais neatsižvelgta į *Alitalia* pareigą paisyti Bendrijos interesų. Skirtumai, susiję su 1994 m. *Air France* nustatytais sąlygomis, paaiškinami naujomis pranešime dėl aviacijos nurodytomis aplinkybėmis. Po pasikeitimų rinkoje abiejų bendrovių padėtis nevisada galima palyginti.

471 Be to, Komisija mano, kad jei atitinkamos bendrovės pajėgumų ir pasiūlos augimas neturi būti didesnis už rinkos augimą, jis neišvengiamai turi būti mažesnis ar bent jau lygus minėtam rodikliui, todėl nesuprantamas *Alitalia* argumentas, susijęs su pranešimo dėl aviacijos 38 punkto 4 dalies nesilaikymu. Atsižvelgusi į įvairius galimus pasikeitimus ir nustatčiusi 2,7 % rodiklį, Komisija visiškai laikėsi minėtos nuostatos.

472 Galiausiai dėl *Air France* ir *Air Inter* išskyrimo sprendime *Air France*, kuriame pastarajai nebuvo nustatytas augimo apribojimas, nustatytas pirmajai, Komisija

primena, kad ji ėmėsi priemonių, kurios būtinos tam, kad patvirtinta pagalba nesuteiktų pranašumo *Air Inter* ir kad, svarbiausia, šiuo atžvilgiu pateiktus kaltinimus Pirmosios instancijos teismas aiškiai atmetė šio sprendimo 56 punkte minėtame sprendime *British Airways ir kt. prieš Komisiją*.

— Pirmosios instancijos teismo vertinimas

⁴⁷³ Visų pirma pripažintina, kad 5 sąlyga, kuri riboja *Alitalia* siūlomus pajėgumus, neprieštaruoja 1 sąlygai. Iš tikrųjų pastaroji numato, kad Italijos valdžios institucijos įsipareigoja „*Alitalia* atžvilgiu elgtis kaip su paprastu akcininku, kad ji būtų valdoma tik pagal komercijos taisykles ir jos valdyme dalyvauti tik tiek, kiek tai susiję su Italijos valstybės kaip akcininkės statusu“. 1 sąlyga skirta Italijos valstybei, kad ribotų jos dalyvavimą *Alitalia* valdyme. Jos pagrindinis tikslas – užtikrinti, kad Italijos valstybė elgtųsi kaip paprastas akcininkas, o ne *Alitalia* suteikti savarankišką valdymą, kaip tai tvirtina *Alitalia*.

⁴⁷⁴ Bet kuriuo atveju šiomis aplinkybėmis *Alitalia* negali reikalauti visiško savarankiškumo valdant. Tai prieštaruoja EB 87 straipsnio 3 dalies c punkto nuostatomis ir atitinkamai sąlygai, kad restruktūrizavimo pagalba netrikdytų prekybos taip, kad prieštarautų bendram interesui.

⁴⁷⁵ Tačiau pagal pranešimo dėl aviacijos 38 punkto 4 dalį, kadangi „bet kokia aviacijos sektoriui suteikta pagalba trikdo valstybių narių prekybos sąlygas“, iš valstybės pagalbos finansuojama programa gali būti laikoma neprieštaraujančia bendram interesui tik tada, jei ja „nesiekama didinti atitinkamos bendrovės pajėgumus ir pasiūlą kitų tiesioginių konkurenčių Europoje nenaudai“. Be to, toje pačioje nuostatoje nurodyta,

kad „bet kuriuo atveju programa negali lemti orlaivių skaičiaus ar siūlomų vietų atitinkamose rinkose augimo, kuris didesnis už minėtų rinkų augimą“.

476 Reikia pridurti, jog pranešimo dėl aviacijos 38 punkto 3 dalyje numatyta, kad „jei finansinio gyvybingumo atkūrimas ar padėtis rinkoje reikalauja sumažinti pajėgumus, tai turi būti numatyta prognozoje“.

477 Taigi kartu skaitomos Sutarties ir jų pagrindu Komisijos pranešime dėl aviacijos nustatytos nuostatos leidžia Komisijai nustatyti sąlygas dėl pajėgumų tam, kad būtų užtikrintas *Alitalia* pelningumo atkūrimas ir bendro intereso apsauga.

478 Dėl įvairių diskriminavimų, dėl kurių *Alitalia* nukentėjo, palyginti su *Air France*, visų pirma pabrėžtina, kad, nors ir neatmestina, jog Komisija gali palyginti *Alitalia* numatytas restruktūrizavimo priemones su tomis, kurių ėmėsi kitos oro transporto bendrovės, vis dėlto restruktūrizuojant įmonę dėmesys turi būti skiriamas jos pačios vidinėms problemoms, o kitų bendrovių patirtis kitomis ekonominėmis ir politinėmis aplinkybėmis bei kitu laikotarpiu gali būti nesvarbi (šiuo klausimu žr. šio sprendimo 56 punkte minėto sprendimo *British Airways ir kt. prieš Komisiją* 135 punktą).

479 Taigi Komisija teisingai nurodo, kad sprendimo *Air France* ir ginčijamo sprendimo aplinkybės skiriasi, nes *Air France* restruktūrizavimas vyko 1994–1996 metais, o *Alitalia* – 1996–2000 metais. Iš tikrųjų pastarasis atliktas visiškai liberalizavus rinką ir atitinkamai padidėjus konkurencijai, kai akivaizdžiai reikia griežčiau taikyti valstybės

pagalbos taisykles, kaip tai pabrėžiama pranešime dėl aviacijos. Tokio aplinkybių skirtumo pakanka, kad vienai ir kitai bendrovei nustatytų sąlygų palyginimas būtų nebesvarbus.

480 Be to, bet kuriuo atveju *Alitalia* klaidingai tvirtina, kad sprendime *Air France* Komisija numatė tik jos laivyną sudarančių orlaivių skaičiaus didžiausią leidžiamą ribą. Iš tikrųjų iš sprendimo *Air France* 1 straipsnio 8, 11 ir 12 dalių matyti, kad Komisija *Air France* ir *Air Charter* nustatė tiek vietų kilometrui pasiūlos, tiek ir leidžiamų skrydžių skaičiaus apribojimus.

481 Be to, minėtoje byloje visa pagalba turėjo būti skirta tik *Air France* ir jos dukterinėms bendrovėms, išskyrus *Air Inter* (žr. sprendimo *Air France* 1 straipsnio 1 dalį). Tokiai schemai pritarė Pirmosios instancijos teismas šio sprendimo 56 punkte minėtame sprendime *British Airways ir kt. prieš Komisiją*. Taigi *Alitalia* negali argumentuoti tuo, kad *Air France* sprendime nustatytos sąlygos netaikomos *Air Inter*.

482 Be to, pažymėtina, kad *Alitalia* argumentai dėl jos palyginimo su *Air France* prieštaringi. Iš tikrųjų kartais *Alitalia* remiasi tuo, kad jos padėtis panaši į *Air France*, todėl jai reikėjo taikyti tokias pačias sąlygas, o ne griežtesnę sąlygą, pavyzdžiui, dėl turimų vietų ribojimo (5 sąlygos a punktas). Bet dėl vietų kilometrui skaičiaus metinio augimo rodiklio ribojimo (5 sąlygos b punktas), atvirkščiai, ji tvirtina, kad Komisija jai klaidingai taikė tokį patį ribojimą kaip ir *Air France*, nes jos padėtis kitokia.

483 Dėl 5 sąlygoje nustatyto 2,7 % augimo rodiklio visų pirma pripažintina, kad pranešime dėl aviacijos tik nustatyta, kad maksimali orlaivių skaičiaus ir siūlomų vietų skaičiaus

didėjimo atitinkamose rinkose riba negali būti didesnė kaip šių rinkų augimas (žr. šio sprendimo 475 punktą). Todėl mažesnio už atitinkamų rinkų augimą rodiklio nustatymas neprieštarauja pranešimui dėl aviacijos.

484 Antra, pagal ginčijamą sprendimą minėtas 2,7 % rodiklis taikomas „kiekvienių kalendorinių metų siūlomų vietų kilometrui skaičiaus augimui“ „(EEE), išskyrus Italiją“ ir „Italijoje“. Todėl kalbama tik apie vieną iš daugelio *Alitalia* bendros padėties ir augimo dydį. Tačiau atsakyme į Pirmosios instancijos teismo pateiktus klausimus *Alitalia* šiuo klausimu pateikti skaičiai paprastai yra susiję su „*Alitalia* augimo rodikliu“ nepateikiant jokių kitų paaiškinimų. Be to, vienoje iš pateiktų lentelių nurodyti duomenys susiję su tarptautiniu, o ne su EEE skrydžių tinklu.

485 Todėl *Alitalia* neįrodė, kad 5 sąlygoje minėtas rodiklis, kuris, be to, gali didėti, yra neproporcingas.

486 Beje, reikia pridurti, kad bet kuriuo atveju Komisijos nustatyti dydžiai, pavyzdžiui, turimų vietų skaičiaus ir siūlomų vietų kilometrui skaičiaus metinis augimas, kurių negalima viršyti, reikalauja sudėtingo ekonominio vertinimo. Taigi šiuo atžvilgiu Komisija turi didelę diskreciją vertinti.

487 Taigi *Alitalia* Komisijos atliktame *Alitalia* padėties ir tuo metu buvusių aplinkybių vertinime neįrodė jokios akivaizdžios vertinimo klaidos.

488 Visų pirma *Alitalia* negali tvirtinti, kad 5 sąlygos b punkto sąlyga yra nepagrįsta ir diskriminacinė, nes taikoma ekonomiškai gyvybingai įmonei. Iš tikrųjų padėtis, į kurią Komisija turėjo atsižvelgti priimdama ginčijamą sprendimą, t. y. 1997 m. sprendimo priėmimo metu buvusi padėtis, kuri, be kita ko, aprašyta šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* (5–7 punktai), buvo tokia, kad nebuvo įmanoma atkurti pelningumo, o dėl išsiskolinimų buvo patiriamos didelės finansinės išlaidos ir dideli nuostoliai.

489 Taip pat *Alitalia* klaidingai nurodo ir tariamą 5 sąlygoje nustatytą draudimą kurti komercines sąjungas. Iš tikrųjų ginčijamo sprendimo 1 konstatuojamojoje dalyje, viena vertus, nurodytas Italijos valdžios institucijų įsipareigojimas pateikti ataskaitą, kurioje būtų aprašyti „per praėjusius finansinius metus *Alitalia* sudaryti komerciniai ir veiklos bendradarbiavimo susitarimai“ (10 sąlyga). Kita vertus, joje konkrečiai minimi *Alitalia* „ar kitų oro transporto vežėjų, jei tai susiję su *Alitalia* komercine rizika,“ eksploatuojamų orlaivių siūlomi pajėgumai (*wet-leasing, block-space, joint-venture* susitarimai). Taigi galimybė sudaryti tokius susitarimus visiškai neatmetama.

490 Taip pat dėl argumento, kad minėta sąlyga taikoma ne EEE šalims, primintina, jog ši sąlyga susijusi su turimų vietų skaičiumi, kurio neturi viršyti *Alitalia* laivynas, bei su siūlomų vietų kilometrui skaičiaus ribos augimu „(EEE), išskyrus Italiją,“ ir „Italijoje“.

491 Be to, net jei 1999 m. ir 2000 m. didžiausia leidžiama riba sumažėjo, bet kuriuo atveju tai nesvarbu, nes įvyko vėliau už aplinkybes, į kurias reikia atsižvelgti.

492 Galiausiai 5 sąlygos motyvavimas pateiktas ginčijamame sprendime ir 1997 m. sprendime, į kurią daroma nuoroda ginčijamame sprendime, ir jis leidžia suprasti priešastis, dėl kurių Komisija nustatė šią sąlygą (žr. šio sprendimo 74 punktą).

493 Todėl nė vienam iš kaltinimų, susijusių su 5 sąlyga, negalima pritarti.

6 sąlyga: analitinės apskaitos tvarkymas

— Šalių argumentai

494 *Alitalia* tvirtina, kad 6 sąlyga, kuri ją įpareigoja tvarkyti kiekvieno vykdomo skrydžio analitinę apskaitą, yra neproporcinga ir nepagrįsta.

495 Tokia sąlyga reikštų visos *Alitalia* apskaitos sistemos pertvarkymą, o tai yra pakankamai sudėtinga ir susiję su didelėmis administracinėmis sąnaudomis. Minėta sąlyga neproporcinga, nes 1997 m. sprendime jau buvo numatyta, kad *Alitalia* turi atsisakyti daugelio maršrutų. Be to, maršrutų pelningumas vertintinas ne atsižvelgiant į vieną skrydį, o turi būti nagrinėjamas viso bendrovės skrydžių tinklo kontekste.

496 6 sąlyga prieštarauja oro transporto bendrovių praktikai, kurios savo apskaitą tvarko „pagal *network analysis* principą“, t. y. atsižvelgdamos į visus vykdomus skrydžius. Be to, nė viename Komisijos sprendime dėl valstybės pagalbos oro transporto sektoriui nenumatyta tokios sąlygos. Be to, šia sąlyga nepateisinamai nesilaikoma oro transporto bendrovių ir Komisijos praktikos.

497 Taip pat *Alitalia* teigia, kad Komisija neturi kompetencijos nustatyti tokią sąlygą, nes ji taikoma ne tik vidiniams skrydžiams EEE.

498 Galiausiai *Alitalia* nurodo, kad 6 sąlygos negalima pateisinti remiantis 10 sąlyga (tinkamas plano vykdymas, kurį patvirtina metinės ataskaitos). *Alitalia* nurodo, kad ji galėjo puikiai įvykdyti 10 sąlygoje numatytą išsipareigojimą pateikdama informaciją apie visus vykdomus maršrutus. Bet kuriuo atveju nepateisinama *Alitalia* nustatyti tokią pareigą vien tik Komisijos konsultantų užduočiai palengvinti.

499 Komisija atsako, kad analitinės apskaitos įvedimą lemia skaidrumo principas ir reikalavimas kontroliuoti atskirus plano vykdymo etapus. Visų pirma toks metodas per labai trumpą laiką leistų patikrinti kiekvieno maršruto pelningumo pasikeitimus, įskaitant skrydžius ne EEE, kurie daro poveikį bendrovės pelningumui. Ši sąlyga yra *Alitalia* 10 sąlygos, kurios ji neginčijo, gero vykdymo pasekmė arba prielaida.

500 Komisija tvirtina, kad 6 sąlygos kituose sprendimuose nėra, nes atitinkamos bendrovės neturėjo tokių pačių problemų kaip *Alitalia*.

— Pirmosios instancijos teismo vertinimas

501 6 sąlyga Italijos valdžios institucijas įpareigoja „įsitikinti, kad *Alitalia* tvarkoma analitinė apskaita, leidžianti greitai nustatyti kiekvieno skrydžio pelningumo rodiklį, kuris apibrėžiamas kaip vienam skrydžiui tenkančių visų pajamų ir visų sąnaudų santykis (visos sąnaudos lygios kintamų sąnaudų ir fiksuotų sąnaudų sumai)“.

502 Visų pirma pažymėtina, kad, atvirkščiai nei teigia *Alitalia*, 6 sąlyga įpareigoja ją tvarkyti ne kiekvieno atskiro skrydžio analitinę apskaitą, o tik apskaitą, kuri leistų greitai nustatyti kiekvieno skrydžio pelningumą, o tai visai ne tas pats. Taigi *Alitalia* argumentas grindžiamas neteisingu nagrinėjamos sąlygos aiškinimu.

503 Dėl šios sąlygos primintina, kad pagal EB 87 straipsnio 3 dalies c punktą su bendrąja rinka suderinama galima pripažinti tik restruktūrizavimo pagalbą, kuri netrikdo prekybos taip, kad prieštarautų bendram interesui. Todėl Komisija turi turėti galimybę patikrinti nagrinėjamų priemonių poveikį prekybai. Be to, pranešimo dėl aviacijos 38 punkto 8 dalyje numatyta, kad „visa minėta pagalba turi būti susisteminta taip, kad būtų skaidri ir ją būtų galima kontroliuoti“. Taigi tai apima ir pareigą tvarkyti analitinę

apskaitą. Ši apskaita yra viena iš priemonių, kurios Komisijai leidžia patikrinti, „kaip iš tikrųjų įgyvendinta iš valstybės pagalbos finansuojama programa“ (pranešimo dėl aviacijos 40 punktas).

504 Dėl kitų 6 sąlygos atžvilgiu *Alitalia* nurodytų kaltinimų visų pirma pabrėžtina, kad analitinės apskaitos, leidžiančios nustatyti kiekvieno skrydžio pelningumo rodiklį, tvarkymas nelaikytinas prieštaraujančiu įmonės pelningumo analizės praktikai, kuri grindžiama visais vykdomais skrydžiais. Iš tikrųjų vienas nepaneigia kito ir gali būti jo pagrindu ar jį papildyti.

505 Tačiau, net jei šia sąlyga *Alitalia* nustatoma papildoma pareiga, ji nelaikytina neproporcinga Komisijos galėjimo greitai patikrinti faktinį plano vykdymą atžvilgiu, be kita ko, tam, kad galėtų mokėti kitas dalis, juo labiau, kad pakeistoje plano versijoje buvo numatyta, kaip pati *Alitalia* tai tvirtina, kad bendrovė atsisakys daugelio vertinamų kaip menkai pelningų maršrutų ir dažnių. Todėl šios priemonės įgyvendinimas reikalauja tvarkyti apskaitą, iš kurios matyti kiekvieno skrydžio pelningumas.

506 Šiuo atžvilgiu pripažintina, kad 6 sąlygos tikslas ne toks pats kaip 10 sąlygos. Iš tikrųjų pastarąja siekiama bendrai kontroliuoti restruktūrizavimo plano įgyvendinimą, įmonės gyvybingumą ir nustatytų sąlygų laikymąsi, o 6 sąlygos tikslas – teikti tikslią informaciją apie kiekvieno maršruto pelningumą. Todėl negalima daryti prielaidos, kad 10 sąlyga Komisijai leido greitai nustatyti kiekvieno maršruto pelningumo rodiklį. Taigi pagal pranešimo dėl aviacijos 38 punkto 1 dalį vertindama programą Komisija ypač didelį

dėmesį turi skirti, be kita ko, „nepelningų maršrutų uždarymui“. To neįmanoma padaryti neturint konkrečios priemonės kiekvieno maršruto pelningumui vertinti.

507 Antra, tai, kad kituose Komisijos sprendimuose šioje srityje tokia sąlyga nenumatyta savaime nelaikytina *Alitalia* diskriminavimu. Iš tikrųjų, viena vertus, pasikeitė bendras kontekstas (žr. šio sprendimo 441, 447 ir 479 punktus). Kita vertus, *Alitalia* galėjo kitaip tvarkyti apskaitą nei kitos atitinkamos bendrovės, todėl jos atveju galėjo reikėti numatyti ypatingą sąlygą. Iš šio sprendimo 56 punkte minėto sprendimo *British Airways ir kt. prieš Komisiją* (135 punktas) matyti, kad Komisija neprivalo nustatyti lygiai tokias pačias sąlygas kokias nustatydavo anksčiau, bet turi atsižvelgti į veiksmų atlikimo aplinkybes ir pačios bendrovės padėtį.

508 Trečia, *Alitalia* klaidingai tvirtina, jog Komisija neturi kompetencijos nustatyti tokią sąlygą, nes ji taikoma ne tik maršrutams EEE viduje. Iš tikrųjų EEE įsteigtos oro transporto bendrovės taip pat konkuruoja ir dėl maršrutų į ne EEE šalis. Taigi Komisija turėjo teisę priimti priemonę, kad kontroliuotų, kaip *Alitalia* laikosi nagrinėjamų maršrutų konkurencijos taisyklių.

509 Todėl su 6 sąlyga susiję *Alitalia* kaltinimai atmestini.

7 sąlyga: rinkos *price leadership* praktikos draudimas

— Šalių argumentai

- 510 Taip pat *Alitalia* ginčija 7 sąlygą, pagal kurią iki 2000 m. gruodžio 31 d. ji savo skrydžiams neturėjo siūlyti mažesnių tarifų nei siūlė jos konkurentai už panašią teikiamą paslaugą.
- 511 *Alitalia* tvirtina, kad 1997 m. gegužės 14 d. Italijos valdžios institucijoms Komisijos atsiųstame dokumente nebuvo *price leadership* draudimo. Iš to darytina išvada, kad dėl šios sąlygos nebuvo diskutuota ir kad ja pažeidžiama teisė į gynybą.
- 512 Be to, 7 sąlyga neproporcinga ir ir diskriminacinė, palyginti su Komisijos požiūriu į kitas oro transporto bendroves. *Alitalia* pabrėžia, kad sprendime *Air France* Komisija minėtą *price leadership* draudimą nustatė tik *Air France* skrydžiams į EEE šalis, o *Alitalia* atžvilgiu – draudimas apima visus jos skrydžius, įskaitant skrydžius ne į EEE. Be to, *Alitalia* nustatytas ilgesnis nei *Air France* draudimo galiojimo terminas. Toks griežtumas *Alitalia* atžvilgiu taip pat nepagrįstas, nes ji buvo ne tokioje sunkioje padėtyje kaip *Air France*.
- 513 Be to, dėl *price leadership* draudimo *Alitalia* buvo padaryta daugiau žalos nei *Air France*, nes *Alitalia* šis draudimas buvo nustatytas tada, kai rinka buvo galutinai atverta konkurencijai ir buvo besąlyginė skrydžių ir kainų nustatymo laisvė.

514 Taip pat tai, kad 7 sąlyga diskriminacinė, matyti iš to, kad jokie *price leadership* draudimo nebuvo nei 1992 m. sprendime *Iberia*, nei sprendime *Aer Lingus*, o sprendime *Olympic Airways* šis draudimas buvo taikomas tik reguliariems skrydžiams tarp Atėnų (Graikija) ir Stokholmo (Švedija) bei tarp Atėnų ir Londono.

515 Be to, *Alitalia* abejoja ir dėl Komisijos kompetencijos nustatyti tokią priemonę, nes šioje sąlygoje minėti veiksmai neturi tiesioginio poveikio prekybai Bendrijoje. Šiuo atžvilgiu ji daro nuorodą į pranešimą dėl aviacijos.

516 Po to *Alitalia* tvirtina, kad 7 sąlyga neteisėta, nes ja siekiama varžyti veiksmus „nesiremiant jokių konkrečių jų faktinio neteisėtumo patikrinimu“. *Alitalia* mano, kad jos teiginį, pagal kurį *price leadership* praktika turi būti vertinama kiekvienu konkrečiu atveju, patvirtina Komisijos pozicija, kurios ji pati laikėsi dėl *Air France* tokio draudimo pažeidimo.

517 1993 m. birželio 15 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Matra prieš Komisiją* (C-225/91, Rink. p. I-3203, 41 punktą) patvirtina šio pagrindo pagrįstumą.

- 518 Galiausiai *Alitalia* pažymi, kad 7 sąlyga prieštarauja logikai, kuria grindžiamas ginčijamas sprendimas. Iš tikrųjų minėtas sprendimas gali labai pakenkti bendrovės pelningumui. Visų pirma jis kliudo *Alitalia* tinkamai įveikti didėjančią nacionalinę ir tarptautinę konkurenciją, siūlyti naujus skrydžius ir labai paklausiais maršrutais pradėti teikti naujų švytuoklinių maršrutų paslaugas.
- 519 Komisijos nuomone, *price leadership* draudimu siekiama išvengti, kad valstybinių lėšų gaunanti bendrovė užimtų rinkos dalį konkuruojančių bendrovių, kurios tokių lėšų negauna, nenaudai. Toks draudimas skirtas konkurencijos taisyklėms atkurti ir padeda siekti gamybos pajėgumų mažinimo tikslo, kuris numatytas pranešime dėl aviacijos. Komisija primena, kad tokią sąlygą nustatė sprendime *Olympic Airways* ir sprendime *Air France*.
- 520 Komisija priduria, kad dėl *price leadership* draudimo buvo ilgai derėtasi ir kad jį 1997 m. birželio 26 d. laiške pasiūlė Italijos valdžios institucijos. Jos suteikė pirmenybę kainų rinkos lyderio draudimui nei dar didesniai pajėgumų mažinimui. Be to, būtent konkrečiu *Alitalia* prašymu draudimas buvo taikomas visų maršrutų skrydžiams, vietoje to, kad būtų ribojamas tik skrydžių skaičius. Taigi Italijos valdžios institucijų ir *Alitalia* dalyvavimas administracinėje procedūroje paaiškina nustatytus skirtumus, palyginti su sprendimu *Air France*. Beje, *price leadership* draudimas nenustatytas nei 1992 m. liepos 22 d. sprendime dėl restruktūrizavimo pagalbos bendrovei *Iberia* patvirtinimo, nei 1993 m. sprendime *Aer Lingus*, nes pastarieji buvo priimti anksčiau nei buvo liberalizuota rinka. Sprendime *Olympic Airways* minėtas draudimas buvo susijęs tik su ypatingų problemų keliančiais maršrutais.
- 521 Dėl Komisijos kompetencijos nustatyti nagrinėjamą sąlygą Komisija teigia, kad pagal EB 87 straipsnio 3 dalies c punktą ji turi įgaliojimus nustatyti visas sąlygas, reikalingas tam, kad *Alitalia* atkurtų ekonominį-finansinį gyvybingumą. Pagal minėtą nuostatą Komisijai suteikta kompetencija nesusijusi su EB 82 straipsniu. Be to, ta pati nuostata Komisijai suteikia įgaliojimus nustatyti sąlygas, susijusias su skrydžiais ne EEE, nes

konkurencija tarp Bendrijos bendrovių vyksta ne tik dėl maršrutų Bendrijoje, bet ir dėl oro transporto iš trečiųjų šalių ir į trečiąsias šalis. Beje, iš EB 71 straipsnio 1 dalies a punkto ir EB 80 straipsnio 2 dalies matyti, kad minėti skrydžiai patenka į bendros transporto politikos taikymo sritį.

522 Galiausiai Komisija pažymi, kad skųsdamasi, jog dėl *price leadership* praktikos draudimo *Alitalia* į naujus maršrutus negali pritraukti naujų klientų arba paskatinti jų dažniau skristi lėktuvu, *Alitalia* nori pasinaudoti pagalba tam, kad užimtų didesnę rinkos dalį apribodama joje konkurenciją.

— Pirmosios instancijos teismo vertinimas

523 Visų pirma dėl teisės į gynybą pažeidimo šio sprendimo 169–172 punktuose jau nurodyta, kad administracinė procedūra valstybės pagalbos srityje vyksta tik prieš atitinkamą valstybę narę, kuri vienintelė gali apginti savo teisę į gynybą. Iš esmės suinteresuotųjų asmenų, prie kurių priskiriami pagalbos gavėjai, vaidmuo – teikti Komisijai informaciją. Iš to darytina išvada, kad suinteresuotieji asmenys, kurie negali remtis asmenims, prieš kuriuos pradėta procedūra, pripažįstama teise į gynybą, turi vienintelę teisę dalyvauti administracinėje procedūroje tiek, kiek tai tinkama atsižvelgiant į bylos aplinkybes. Taigi *Alitalia* negali remtis savo teisių į gynybą pažeidimu. Be to, *Alitalia* aktyviai dalyvavo administracinėje procedūroje, vykusioje prieš priimant 1997 m. sprendimą, ir kuri nebuvo panaikinta.

524 Antra, *Alitalia* argumentus, susijusius su diskriminavimu, palyginti su ankstesniuose Komisijos sprendimuose nurodytomis oro transporto bendrovėmis, paneigia nepanašus bendras kontekstas, kuriame priimti minėti sprendimai, ir pačių atitinkamų

bendrovių padėtis (žr. šio sprendimo 507 punktą). *Alitalia* palaikomam kiekvienos konkrečios bendrovės veiksmų vertinimui prieštarautų tai, jei Komisija turėtų nustatyti visiškai tokias pačias sąlygas visuose sprendimuose dėl valstybės pagalbos oro transporto sektoriui.

525 Be to, *Alitalia* argumentai vėl priešaringi (žr. šio sprendimo 482 punktą). Viena vertus, dėl atitinkamų skrydžių ir draudimo trukmės klausimo *Alitalia* prašo, kad būtų vertinama taip pat kaip ir *Air France* – tai reiškia, kad padėtis panaši. Kita vertus, kitais klausimais ji nurodo, kad aplinkybės kitokios, taigi nepanašios, t. y. tuo metu įvykęs liberalizavimas, kai bendrovėms bendrai leista nustatyti savo tarifus.

526 Atsižvelgiant į tai, kad *Alitalia* nurodo oro transporto liberalizavimą, iš pranešimo dėl aviacijos aiškiai matyti, kad dėl šios aplinkybės Komisija turėjo griežčiau vertinti valstybės pagalbos patvirtinimą ir nustatytas sąlygas. Taigi, pavyzdžiui, šio pranešimo 41 punkte nurodyta:

„1997 m. balandžio 1 d. baigta liberalizuoti bendra aviacijos rinka bendrojoje rinkoje labai padidins konkurenciją. Šiomis aplinkybėmis restruktūrizavimo pagalbą Komisija galės patvirtinti tik labai išimtiniais atvejais ir labai griežtomis sąlygomis.“

527 Trečia, Komisijos kompetencija nustatyti tokią kaip 7 sąlygą grindžiama EB 87 straipsnio 3 dalies c punktu, kuris valstybės pagalbą restruktūrizavimui leidžia Komisijai pripažinti suderinama su bendrąja rinka tik tada, jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui. Kaip Komisija tai nurodo pranešimo dėl aviacijos 37 punkto antroje pastraipoje, „būtent atsižvelgdama į pastarąją sąlygą, kuri aiškintina oro transporto kontekste, Komisija turi nustatyti sąlygas, kurias paprastai reikės

įvykdyti siekiant taikyti leidžiančią nukrypti nuostatą“. Šiuo atžvilgiu Komisija turi diskreciją. Netgi jei *price leadership* draudimas pranešime dėl aviacijos tiesiogiai nenurodytas, jis akivaizdžiai padeda siekti Sutarties tikslo, kad pagalba netrikdytų prekybos sąlygų taip, kad tai būtų nepriimtina.

528 Ketvirta, nors tiesa, kad iš Sutarties bendros struktūros darytina išvada, jog EB 87 ir EB 88 straipsniuose numatytos procedūros rezultatas niekada negali prieštarauti specialioms Sutarties nuostatoms, tačiau procedūra pagal EB 81 ir paskesnius straipsnius bei procedūra pagal EB 87 ir paskesnius straipsnius yra savarankiškos procedūros, kurias reglamentuoja specialios normos (šiuo klausimu žr. šio sprendimo 517 punkte minėto sprendimo *Matra prieš Komisiją* 41 ir 44 punktus). Ši procedūra susijusi ne su EB 82 straipsniu, o su EB 87 straipsniu. Todėl *Alitalia* argumentai, kad kiekvienu konkrečiu atveju veiksmus būtina pripažinti prieštaraujančiais konkurencijos taisyklėms, nesvarbūs.

529 Penkta, kaip jau nurodyta šio sprendimo 460 punkte, *Alitalia* nepagrįstai tvirtina, kad Komisija neturi kompetencijos nustatyti sąlygą, kuri taikoma skrydžiams ne EEE. Šios sąlygos taikymas pateisintas, nes *Alitalia* dėl šių skrydžių konkuruoja su kitomis Bendrijoje įsteigtomis oro transporto bendrovėmis.

530 Šešta, *Alitalia* argumentui, kad 7 sąlyga prieštarauja ginčijamo sprendimo logikai, nes gali labai pakenti *Alitalia* pelningumui, negalima pritarti. Iš tikrųjų remiantis pranešimo dėl aviacijos 38 punkto 1 ir 2 dalimis pagalbos tikslas – atkurti bendrovės gyvybingumą. Priešingai nei, atrodo, mano *Alitalia*, nesiekama jai leisti plėstis, pradėti teikti naujas paslaugas maršrutais, kurių anksčiau nesiūlė, ar labai paklausiais maršrutais pradėti teikti naujas švytuoklinių maršrutų paslaugas.

- 531 Dėl šios sąlygos motyvavimo darytina nuoroda į šio sprendimo 74–77 punktus. Ginčijamame sprendime, kaip ir 1997 m. sprendime, Komisija daro nuorodą, be kita ko, į EB 87 ir EB 88 straipsnius ir į pranešimą dėl aviacijos, įpareigojantį Komisiją įsitikinti, jog pagalba neperkels bendrovės sunkumų jos konkurentėms. Taigi toks motyvavimas leidžia suprasti priežastis, dėl kurių Komisija nustatė šią sąlygą.
- 532 Kadangi ši analizė neatskleidė jokios aplinkybės, galinčios turėti poveikį 7 sąlygos teisėtumui, todėl dėl minėtos sąlygos nurodyti kaltinimai atmestini.

8 sąlyga: *Malév* akcijų perleidimas

— Šalių argumentai

- 533 *Alitalia* tvirtina, kad ginčijamo sprendimo 8 sąlyga, pagal kurią ji įpareigota perleisti savo *Malév* akcijas, nepakankamai motyvuota. Tokia pareiga prieštarauja 1997 m. sprendime esantiems samprotavimams, kad *Alitalia* turi vykdyti veiklos reorganizavimą, skirdama dėmesį savo pagrindinei veiklai, ir „negali <...> perleisti su pagrindine veikla susijusių aktyvų nekeldama grėsmės sėkmingam plano įgyvendinimui“ (VIII punkto aštuoniolikta pastraipa). Taigi *Alitalia* tvirtina, kad jos *Malév* akcijos sudaro aktyvą, kuris glaudžiai susijęs su pagrindine veikla.
- 534 Be to, ši sąlyga diskriminacinė, nes sprendime *Air France* Komisija Prancūzijos bendrovę įpareigojo perleisti tik viešbučių *Le Meridien* tinklą, t. y. perleisti nepagrindinę veiklą.

535 Galiausiai 8 sąlyga neturi jokio teisinio pagrindo, nes restruktūrizavimo planu siekta atkurti pelningumą, o ne pasiekti tokį patį arba didesnę kaip privačiame sektoriuje pelningumą. Taigi, net ir nesant šiai sąlygai, restruktūrizavimo planas būtų galėjęs taip sustiprinti bendrovę, kad per protingą laikotarpį ji vėl būtų tapusi gyvybinga, t. y., savaime, be jokios kitos pagalbos, kaip numatyta pranešimo dėl aviacijos 38 punkto 1 dalyje.

536 Komisija atsako, kad dėl *Alitalia* turimų *Malév* akcijų perleidimo vyko derybos ir *Alitalia* su tuo sutiko per administracinę procedūrą. Kadangi *Alitalia* ir *Malév* beveik nebendradarbiauja, atitinkama akcijų dalis laikytina nestrateginiais aktyvais. Paaikškėjo, kad akcijas būtina reikėjo perleisti restruktūrizavimo plano finansinei daliai sustiprinti. Dar Komisija pažymi, kad *Alitalia* nenurodė, kodėl perleidimas galėjo padaryti didelės žalos.

— Pirmosios instancijos teismo vertinimas

537 Dėl tariamo 8 sąlygos prieštaravimo tam tikriems 1997 m. sprendime esantiems samprotavimams pabrėžtina, kad *Alitalia* iš dalies cituoja minėtą sprendimą. Iš tikrųjų 1997 m. sprendime Komisija *Malév* akcijų turėjimą pripažino nepagrindine *Alitalia* veikla, Minėtų akcijų pardavimas atvirkščiai buvo laikytas *Alitalia* persiorientavimu į pagrindinę veiklą, kaip tai patvirtina šios aplinkybės:

„<...> kaip daugelis kitų konkuruojančių bendrovių, kurios turėjo įveikti oro transporto krizę 10-ojo dešimtmečio pradžioje, *Alitalia* tęsia veiklos reorganizavimą skirdama dėmesį savo pagrindinei veiklai, t. y. į patį oro transportą. Taigi po 1995 m. dalių

bendrovės *Societa Aeroporto di Roma* kapitale perleidimo, toliau plane be kita ko, numatytas *Magliana* būstinės pastato bei *Alitalia* akcijų *Alfa Romeo Avio*, *SISAM*, *Galileo* informacinės rezervavimo sistemos, *Mal(é)v* ir šešių Italijos regioninių oro uostų pardavimas.

Dėl to 2000 m. tikimasi labai teigiamų rezultatų, kurių turi pakakti apyvartiniam kapitalui, bendrovės ilgalaikės veiklos investicijų finansavimui ir ilgalaikio gyvybinumo perspektyvoms. Taip pat jos turi lemti investuotojų pasitikėjimą ir atverti kelią sąjungų su kitomis bendrovėmis plėtrai.

<...>

Atlikusi reorganizavimą skiriant dėmesį savo pagrindinei veiklai ir atsisakiusi didelių investicijų *Alitalia* imasi priemonių savo finansiniams poreikiams patenkinti iš nuosavų išteklių.

<...>

Pagalbos lėšos taip pat būtinos, nes *Alitalia* neturi pakankamai lėšų joms pakeisti iš aktyvų perleidimo. Kaip aukščiau nurodyta, bendrovė jau pradėjo didelių investicijų atsisakymo ir veiklos reorganizavimo skiriant dėmesį pagrindinei veiklai politiką. Tačiau nors iš tokios apie 600 milijardų ITL siekiančios lėšų sumos galima sumažinti numatytą kapitalo didinimą, ji visiškai neatitinka plane reikalaujamų finansavimo

poreikių. Be to, bendrovė negali perleisti su savo pagrindine veikla susijusių aktyvų nekeldama grėsmės sėkmingam plano įgyvendinimui.“

538 Taigi pagal 1997 m. sprendimą *Malév* pardavimu siekta padengti finansinius poreikius ir sumažinti pagalbos sumą. 1997 m. sprendime nurodyti motyvai, į kuriuos ginčijamame sprendime padaryta aiški nuoroda, tai leido suprasti (žr. šio sprendimo 74–77 punktus).

539 Be to, *Alitalia* nenurodo jokios aplinkybės, įrodančios, kad Komisija negalėjo manyti, kad sudaranti mažumą turima *Malév* akcijų dalis (30 %) yra ne strateginiai aktyvai ir kad minėtų aktyvų pardavimas būtinas siekiant apriboti pagalbos sumą bei užtikrinti pagalbos proporcingumą, palyginti su poreikiais pagal planą. Iš to darytina išvada, kad nemanytina, jog šiuo klausimu Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą.

540 Be to, nei iš ginčijamo sprendimo, nei iš Komisijos nurodytų nuostatų, nei iš rašytinių dokumentų šioje procedūroje nematyti, kad vienintelis ginčijamame sprendime nustatytų sąlygų tikslas – pagerinti restruktūrizavimo plano pelningumą.

541 Tiesa, iš pradžių Komisija manė, kad 1996 m. liepos 29 d. paskelbto bendrovės restruktūrizavimo plano nepakako teigiamam sprendimui priimti. Po to *Alitalia* informavo Komisiją apie savo pageidavimą pakeisti minėtą planą. Vėliau, išnagrinėjusi šiuos pakeitimus, Komisija nurodė Italijos valdžios institucijoms 1997 m. balandžio 18 d. laiške, jog šioje byloje ji negali priimti teigiamo sprendimo, grindžiamo rinkos

ekonomikoje veikiančio privataus investuotojo kriterijumi, dėl sunkumų, susijusių su tuo, kad atsižvelgta į IRI nemokumo procedūros sąnaudas *Alitalia* bankroto atveju, ir dėl plano vis dar keliamos didelės komercinės rizikos. Tuomet prasidėjo trečias etapas, per kurį įvyko Italijos valdžios institucijų ir Komisijos susirinkimai. Minėtuose susirinkimuose buvo apibrėžti papildomi plano patobulinimai tam tikrais klausimais, t. y. sąnaudų mažinimo proceso pagreitinimas, kapitalo didinimo mažinimas ir *Alitalia* turėtų Vengrijos bendrovės *Malév* bei šešių Italijos regioninių oro uostų akcijų perleidimas.

542 Iš to darytina išvada, jog iš pradžių planas neatitiko sąlygų, kad galėtų būti pripažintas suderinamu su bendrąja rinka. *Alitalia* bendrovėje *Malév* turėtų akcijų perleidimas buvo vienas iš patobulinimų, leidusių Komisijai, prieš tai pasikonsultavusiai su savo konsultantais, manyti, kad planas realus ir leidžia per protingą laikotarpį atkurti *Alitalia* gyvybingumą. Taigi minėtas perleidimas buvo būtina sąlyga suderinamumui su bendrąja rinka pripažinti.

543 Todėl *Alitalia* negali tvirtinti, kad 8 sąlyga siekta pagerinti tik plano įgyvendinimą ir kad, netgi jei jos nebūtų buvę, planas būtų sustiprinęs bendrovę taip, jog ji per protingą laikotarpį vėl taptų gyvybinga. Bet kuriuo atveju *Alitalia* to neįrodė.

544 Taigi nė vienas iš kaltinimų, pateiktų dėl 8 sąlygos, nepagrįstas.

Netiesioginė sąlyga: paankstinto išėjimo į pensiją sąnaudų finansavimas

— Šalių argumentai

⁵⁴⁵ *Alitalia* nurodo, kad pirminėje restruktūrizavimo plano versijoje buvo numatytas 700 darbuotojų paankstintas išėjimas į pensiją. Po Komisijos, kuri darė prielaidą, kad šios priemonės sąnaudos ir yra valstybės pagalba, prašymų pateikti paaiškinimus, Italijos valdžios institucijos nurodė, kad taip visiškai nėra ne tik dėl to, kad ši priemonė yra visuotinai taikytina priemonė, bet ir dėl to, kad jos gavėjas ne įmonė, o jos darbuotojai. Visgi įspėjus, kad gali pradėti specialią procedūrą, Komisijai pavyko įpareigoti Italijos valdžios institucijas visiškai prisiimti *Alitalia* minėto paankstinto išėjimo į pensiją sąnaudas.

⁵⁴⁶ Kadangi Komisijos teigiamo sprendimo nebuvo įmanoma pasiekti be minėtų paankstinto išėjimo į pensiją sąnaudų padengimo, *Alitalia* nurodė, kad yra pasirengusi padengti šias sąnaudas su sąlyga, kad Komisija pripažins, jog veiksmai atitinka privataus investuotojo kriterijų.

⁵⁴⁷ *Alitalia* tvirtina, kad savo ieškinyje byloje T-296/97 ji kaltino Komisiją, jog ši vidinės gražos skaičiavimų rezultatą vertino atsižvelgdama į šios priemonės sąnaudas ir nustatė *Alitalia* šią išankstinę sąlygą neatsižvelgdama į jos teigiamų pasekmių bendrovei nebuvimą. Taigi šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* Pirmosios instancijos teismas priėmė sprendimą tik dėl kaltinimo, susijusio su vidinio rodiklio apskaičiavimu, o ne dėl Komisijos veiksmų.

- 548 Remdamasi tokiomis išvadomis *Alitalia* pateikia du kaltinimus dėl ginčijamo sprendimo. Pirmą, 2001 m. Komisija nekėlė klausimo apie 1997 m. priimtos pozicijos išlaikymo tinkamumą. Šiuo klausimu nebuvo jokių diskusijų neatsižvelgiant į tai, kad padėtis pasikeitė. *Alitalia* nuomone, jei Komisija anksčiau turėjo abejonų dėl sistemos suderinamumo su bendrąja rinka, tai turėjo jas arba išsklaidyti, arba patvirtinti pradėdama procedūrą.
- 549 Antra, ginčijamame sprendime Komisija netinkamai susiejo IRI investicijos į *Alitalia* patvirtinimą su sąlyga, kad pastaroji išsipareigoja sumokėti 700 savo darbuotojų paankstinto išėjimo į pensiją sąnaudų, t. y. su neteisėta sąlyga, kuri grindžiama klaidingu atitinkamų Italijos teisės aktų supratimu, paviršutiniška paankstinto išėjimo į pensiją sistemos analize, diskriminaciniu Sutarties principų taikymu *Alitalia* atžvilgiu, neteisingu Komisijos įgaliojimų panaudojimu įpareigojant *Alitalia* paklusti Komisijos valiai ir atlikti mokėjimą prieš priimant 1997 m. sprendimą.
- 550 Komisija tvirtina, kad *Alitalia* mėgina iš naujo diskutuoti dėl klausimo, kurį Pirmosios instancijos teismas jau išsprendė šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I*. Ji nurodo, kad neginčytina, jog bendrovė su nagrinėjamomis sąnaudomis sutiko, nes visų pirma su jomis sutiko Italijos valdžios institucijos, kurios akivaizdžiai pageidavo, kad Komisija išsamiau nenagrinėtų paankstinto išėjimo į pensiją sistemos valstybės pagalbos atžvilgiu. Taip pat Komisija nurodo, kad ji nebūtų galėjusi nepradėti EB 88 straipsnio 2 dalyje numatytos procedūros, jei būtų turėjusi rimtų abejonų dėl nagrinėjamos sistemos pobūdžio, ir tai būtų dariusi be jokios prievartos.

— Pirmosios instancijos teismo vertinimas

- 551 Šio sprendimo 8 punkte minėtame sprendime *Alitalia I* Pirmosios instancijos teismas nusprendė:

„Antra, ieškovė tvirtina, jog Komisija vienašališkai privertė ją sumokėti 700 jos darbuotojų paankstinto išėjimo į pensiją sąnaudas, kurias pagal 1996 m. spalio 23 d. Dekretą Nr. 546 (kurį pakeitė 1996 m. gruodžio 20 d. Įstatymas Nr. 640) turėjo padengti valstybė ir kurios remiantis Komisijos konsultantų skaičiavimais ne mažiau kaip dviem punktais sumažino IRI investicijų pelningumo rodiklį.

Tačiau, kaip tai teisingai pabrėžia Komisija, prieš priimant (1997 m.) sprendimą ieškovė neatšaukiamai įsipareigojo padengti 700 darbuotojų paankstinto išėjimo į pensiją sąnaudas <...>. Dėl šios priežasties (1997 m.) sprendimo teisiniame vertinime ir rezoliucinėje dalyje ieškovės sprendimas padengti minėtas sąnaudas nenurodytas. Komisija jį mini tik (1997 m.) sprendimo dalyje „Faktinės aplinkybės“.

Net jei iš pradžių ieškovė prisiėmė nagrinėjamą įsipareigojimą su sąlyga, kad galutiniame sprendime būtų pripažinta, jog rekapitalizacija yra privataus investuotojo kriterijų atitinkanti investicija, reikia pripažinti, kad 1997 m. liepos mėn. nustačius naudojimosi teisės apribojimą šis įsipareigojimas tapo neatšaukiamu <...>. Tada Komisija turėjo tikrinti, ar investicija atitinka privataus investuotojo kriterijų, atsižvelgdama į šią naują aplinkybę.

Galiausiai per administracinę procedūrą ieškovė galėjo prieštarauti dėl tariamo Komisijos spaudimo prisiimti nagrinėjamą įsipareigojimą arba galėjo, kaip kitų „sąlygų“ atveju, neprisiimti vienašalio neatšaukiamo įsipareigojimo. Jei ieškovė būtų taip pasielgusi per administracinę procedūrą, dėl 700 darbuotojų paankstinto išėjimo į pensiją sąnaudų Komisija būtų išreiškusi savo poziciją (1997 m.) sprendime arba kitame sprendime, kurio teisėtumą būtų vertinęs Pirmosios instancijos teismas.

Iš to darytina išvada, kad ieškovės argumentas, susijęs su tariamai klaidingu vidinio rodiklio apskaičiavimu, nes Komisija ją privertė padengti 700 savo darbuotojų paankstinto išėjimo į pensiją sąnaudas, atmestinas.“

552 Iš to matyti, kad Pirmosios instancijos teismas priėmė sprendimą ne tik dėl klaidingo vidinio rodiklio apskaičiavimo, nes buvo atsižvelgta į paankstinto išėjimo į pensiją sąnaudas, bet ir dėl tariamo Komisijos sprendimo dėl nagrinėjamo išipareigojimo. Pirmosios instancijos teismas nusprendė, kad *Alitalia* galėjo tam prieštarauti arba galėjo nepriiinti vienašalio „neatšaukiamo“ išipareigojimo. Todėl argumentas dėl spaudimo buvo atmestas ir šioje byloje iš naujo nenagrinėtinas.

553 Taigi *Alitalia* klaidingai nurodo, kad 2001 m. Komisija turėjo iš naujo nagrinėti poziciją, kurią ji pasirinko 1997 m. Iš tikrųjų Pirmosios instancijos teismui panaikinus 1997 m. sprendimą, priimdama naują sprendimą, Komisija turėjo persikelti į 1997 m. sprendimo aplinkybes ir vertinti planą, apie kurį pranešta, atsižvelgdama į informaciją, kurią tuo metu turėjo (žr. šio sprendimo 137 punktą).

554 Galiausiai pabrėžtina, kad pagal 88 straipsnio 2 dalį pradėti procedūrai taikomos griežtos taisyklės. Kadangi *Alitalia* prisiėmė neatšaukiamą išipareigojimą padengti paankstinto išėjimo į pensiją sąnaudas, Komisija nebegalėjo pradėti procedūros prieš Italijos Respubliką, kad išnagrinėtų minėtą paankstinto išėjimo į pensiją sistemą valstybės pagalbos atžvilgiu.

555 Taigi *Alitalia* kaltinimai dėl minėtos netiesioginės sąlygos, susijusios su paankstinta pensija, atmestini.

556 Kadangi nė vienas *Alitalia* nurodytas su ginčijamomis sąlygomis susijęs kaltinimas nepriimtas, penktasis pagrindas atmestinas.

557 Iš to darytina išvada, kad pirma ir antra reikalavimų dalis atmestina.

558 Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, visas ieškinys turi būti atmestas.

559 Nėra reikalo tenkinti *Alitalia* prašymą imtis tyrimo priemonių. Iš tikrųjų, viena vertus, atsiliepimo į ieškinį priede Komisija pateikė 2001 m. birželio 1 d. konsultantų ataskaitą. Kita vertus, atitinkama informacija, susijusi su apskaičiavimu ir vertinimu, kurios buvo reikalaujama, matyti iš bylos medžiagos ir, be kita ko, iš *Alitalia* ieškinio priedų.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

560 Pagal Pirmosios instancijos teismo procedūros reglamento 87 straipsnio 2 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jei laimėjusi šalis to prašė. Kadangi *Alitalia* pralaimėjo bylą, ji turi padengti Komisijos išlaidas pagal jos pateiktus reikalavimus.

Remdamasis šiais motyvais,

PIRMOSIOS INSTANCIJOS TEISMAS (penktoji išplėstinė kolegija)

nusprendžia:

- 1. Atmesti ieškinį.**
- 2. Priteisti iš Alitalia – Linee aeree italiane SpA bylinėjimosi išlaidas.**

Vilaras

Martins Ribeiro

Dehousse

Šváby

Jürimäe

Paskelbta 2008 m. liepos 9 d. viešame posėdyje Liuksemburge.

Sekretorius

Pirmininkas

E. Coulon

M. Vilaras

Turinys

Bylos aplinkybės	II - 1760
Ginčijamas sprendimas	II - 1763
Procesas	II - 1769
Šalių reikalavimai	II - 1771
Dėl priimtinum	II - 1772
A — Šalių argumentai	II - 1772
B — Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1773
Dėl esmės	II - 1777
A — Dėl pagrindo, susijusio su pareigos motyvuoti pažeidimu	II - 1777
1. Nepakankamas ginčijamo sprendimo išvadų motyvavimas	II - 1777
a) Šalių argumentai	II - 1777
b) Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1779
2. 1997 m. sprendime nustatytų sąlygų motyvavimo stoka ginčijamame sprendime	II - 1783
a) Šalių argumentai	II - 1783
b) Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1784
B — Dėl pagrindo, susijusio su EB 233 straipsnio pažeidimu	II - 1785
1. Šalių argumentai	II - 1785
2. Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1791
C — Dėl pagrindo, susijusio su Reglamento Nr. 659/1999 4 straipsnio 5 dalyje nustatyta pareiga priimti sprendimą per du mėnesius	II - 1804
1. Šalių argumentai	II - 1804
2. Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1806
	II - 1923

D — Dėl pagrindo, susijusio su teisės į gynybą pažeidimu	II - 1809
1. Šalių argumentai	II - 1809
2. Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1810
E — Dėl pagrindo, susijusio su EB 87 ir EB 88 straipsnių pažeidimu ir klaidingu taikymu	II - 1813
1. Minimalaus rodiklio nustatymas	II - 1813
a) Minimalaus rodiklio, kuris taikytas sprendime <i>Iberia</i> , taikymas <i>Alitalia</i> atžvilgiu	II - 1814
Šalių argumentai	II - 1814
Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1815
b) Netinkamas atsižvelgimas į paskutinės plano versijos poveikį apskaičiuojant minimalų rodiklį	II - 1822
Šalių argumentai	II - 1822
Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1823
c) Atsižvelgimas į klaidingas prielaidas apskaičiuojant minimalų rodiklį	II - 1824
Šalių argumentai	II - 1824
Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1829
— Minimalaus rodiklio apskaičiavimo metodas	II - 1829
— Rizika, į kurią atsižvelgė Komisija	II - 1832
2. Vidinio rodiklio nustatymas	II - 1839
a) Nemokumo procedūros sąnaudų suma	II - 1840
Šalių argumentai	II - 1840
Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1845
b) Vidinio rodiklio įvertinimas remiantis paskutine restruktūrizavimo plano versija	II - 1853
Šalių argumentai	II - 1853
Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1855

c) Tam tikrų Komisijos naudotų dydžių klaidingumas	II - 1856
Šalių argumentai	II - 1856
Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1859
d) Paskolų pavertimo į kapitalą įtaka vidinio rodiklio apskaičiavimui	II - 1864
Šalių argumentai	II - 1864
Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1865
F — Dėl pagrindo, susijusio su EB 87 straipsnio 3 dalies pažeidimu	II - 1866
1. Dėl priimtumo	II - 1867
a) Šalių argumentai	II - 1867
b) Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1868
2. Dėl esmės	II - 1872
a) Bendri kaltinimai dėl ginčijamame sprendime esančių sąlygų.	II - 1872
Šalių argumentai	II - 1872
Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1875
b) Konkretūs kaltinimai, pateikti dėl tam tikrų ginčijamame sprendime nustatytų sąlygų	II - 1880
2 sąlyga: naujos pagalbos draudimas	II - 1880
— Šalių argumentai	II - 1880
— Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1882
3 sąlyga: draudimas įsigyti kitų oro transporto bendrovių akcijų	II - 1884
— Šalių argumentai	II - 1884
— Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1886

4 sąlyga: draudimas <i>Alitalia</i> taikyti lengvatas	II - 1889
— Šalių argumentai	II - 1889
— Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1891
5 sąlyga: pajėgumų apribojimas	II - 1893
— Šalių argumentai	II - 1893
— Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1896
6 sąlyga: analitinės apskaitos tvarkymas	II - 1901
— Šalių argumentai	II - 1901
— Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1903
7 sąlyga: rinkos <i>price leadership</i> praktikos draudimas	II - 1906
— Šalių argumentai	II - 1906
— Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1909
8 sąlyga: <i>Malév</i> akcijų perleidimas	II - 1912
— Šalių argumentai	II - 1912
— Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1913
Netiesioginė sąlyga: paankstinto išėjimo į pensiją sąnaudų finansavimas	II - 1917
— Šalių argumentai	II - 1917
— Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 1918
Dėl bylinėjimosi išlaidų	II - 1921