2023/2197

2023.10.20.

A BIZOTTSÁG (EU) 2023/2197 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2023. július 10.)

az (EU) 2017/745 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a kontaktlencsék egyedi eszközazonosítóinak kiosztása tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az orvostechnikai eszközökről, a 2001/83/EK irányelv, a 178/2002/EK rendelet és az 1223/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 90/385/EGK és a 93/42/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2017. április 5-i (EU) 2017/745 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 27. cikke (10) bekezdése b) pontjára,

mivel:

(1) Az (EU) 2017/745 rendelet egyedi eszközazonosító (UDI) rendszert ír elő az orvostechnikai eszközök azonosítására és nyomonkövethetőségére vonatkozóan. Valamely, a rendelésre készült eszközöktől eltérő eszköz forgalomba hozatala előtt a gyártónak az eszközre és a csomagolás minden magasabb szintjére vonatkozóan ki kell osztania egy UDI-t. Az UDI egy eszközazonosítóból (UDI-DI) és egy gyártási azonosítóból (UDI-PI) áll. Az UDI-DI az egyik olyan alapvető elem, amelyet a gyártónak az orvostechnikai eszközök európai adatbázisában (Eudamed) az UDI-adatbázis rendelkezésére kell bocsátania.

(2) UDI-DI-t kell hozzárendelni az eszköz adott modelljéhez és a gyártóhoz. A kontaktlencsék számos változatban kaphatók az őket jellemző klinikai paraméterek nagy száma miatt. Az (EU) 2017/745 rendelettel összhangban a kontaktlencsék minden egyes változatához UDI-DI-t kell hozzárendelni. Ez az egyediség az UDI-DI szintjén, amely a hasonló kontaktlencsékhez rendelendő UDI-DI-k elszaporodását eredményezi, túlterheli az Eudamedet, és aránytalan a kontaktlencsékhez kapcsolódó biztonsági kockázathoz képest.

(3) Figyelembe véve a nemzetközi szinten elért eredményeket, valamint a kibocsátó szervezetekkel, az érintett ágazati érdekelt felekkel és az orvostechnikai eszközök tekintetében illetékes uniós hatóságokkal folytatott együttműködést, az e területen zajló műszaki fejlődés olyan, hogy az azonos klinikai és tervezési paraméterkombinációval rendelkező kontaktlencséket helyénvalóbb ugyanazon UDI-DI-be (Master UDI-DI-be) csoportosítani. Annak elkerülése érdekében, hogy a nagyon hasonló kontaktlencsékhez különböző eszközazonosítókat rendeljenek, megoldást kell találni az UDI-DI kontaktlencsékhez való hozzárendelésére.

(4) Ezért az (EU) 2017/745 rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.

(5) Az e rendelet által bevezetett módosításoknak való megfelelés érdekében a gazdasági szereplőknek változtatásokat kell végrehajtaniuk belső rendszereikben, és ki kell igazítaniuk az UDI-hordozók nyomtatására és szkennelésére szolgáló technológiákat. E rendelet alkalmazását ennélfogva el kell halasztani,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az (EU) 2017/745 rendelet VI. mellékletének C. része a következő szakaszokkal egészül ki:

„6.6. Nagymértékben egyénre szabott orvostechnikai eszközök

6.6.1. Kontaktlencsék

([1]) HL L 117., 2017.5.5., 1. o.

6.6.1.1. Szabványos kontaktlencsék

UDI-DI-t kell hozzárendelni az olyan standard kontaktlencsékhez, amelyek a kontaktlencse-tervezési paraméterek azonos kombinációjával rendelkeznek, beleértve legalább az alapgörbét és az átmérőt (»Master UDI-DI«).

A 3.9. szakaszban meghatározott követelményen túlmenően új Master UDI-DI akkor szükséges, ha változás következik be az első bekezdésben említett tervezési paraméterek kombinációjában.

6.6.1.2. Rendelésére készült kontaktlencsék

UDI-DI-t kell hozzárendelni az olyan, rendelésre készült kontaktlencsékhez, amelyek a kontaktlencse-tervezési paraméterek azonos kombinációjával rendelkeznek, beleértve legalább az alapgörbét és az átmérőt (»Master UDI-DI«).

A 3.9. szakaszban meghatározott követelményen túlmenően új Master UDI-DI akkor szükséges, ha változás következik be az első bekezdésben említett tervezési paraméterek kombinációjában.”

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2025.november.9-tól/-től kell alkalmazni.

A gyártók azonban az e rendelettel módosított (EU) 2017/745 rendelettel összhangban már ezen időpont előtt is kioszthatnak Master UDI-DI-t.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2023. július 10-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

Az Európai Unió
Hivatalos Lapja

HU
L sorozat

2023/2194

2023.10.20.

A BIZOTTSÁG (EU) 2023/2194 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2023. október 19.)

a 37/2010/EU rendeletnek a ketoprofén anyag állati eredetű élelmiszerekben előforduló maximális maradékanyag-határérték szerinti osztályozása tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az állati eredetű élelmiszerekben előforduló farmakológiai hatóanyagok maradékanyag-határértékeinek meghatározására irányuló közösségi eljárásokról, a 2377/90/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről, és a 2001/82/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint a 726/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2009. május 6-i 470/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak a 17. cikkével összefüggésben értelmezett 14. cikkére,

mivel:

(1) A 470/2009/EK rendelettel összhangban a Bizottságnak rendelet útján meg kell állapítania az élelmiszer-termelő állatoknak szánt állatgyógyászati készítményekben vagy az állattenyésztésben használt biocid termékekben történő uniós felhasználásra szánt farmakológiai hatóanyagok maradékanyag-határértékeit (a továbbiakban: MRL-ek).

(2) A 37/2010/EU bizottsági rendelet ([2]) mellékletének 1. táblázata megállapítja a farmakológiai hatóanyagokat és az állati eredetű élelmiszerekben előforduló MRL-ek szerinti osztályozásukat.

(3) A ketoprofén anyag a szarvasmarha-, sertés- és lófélék esetében engedélyezett anyagként már szerepel az említett táblázatban. A meglévő bejegyzésben a „Nincs szükség maximális maradékanyag-határértékre” osztályozás szerepel.

(4) A 470/2009/EK rendelet 3. cikkével összhangban a Huvepharma NV 2020. december 14-én kérelmet nyújtott be az Európai Gyógyszerügynökséghez (a továbbiakban: Ügynökség) a ketoprofénre vonatkozó jelenlegi bejegyzésnek csirkékre történő kiterjesztése iránt.

(5) 2022. május 12-én az Ügynökség az állatgyógyászati készítmények bizottságának véleményében csirkék esetében a ketoprofén anyagnak a „Nincs szükség maximális maradékanyag-határértékre” kategóriába sorolását javasolta.

(6) 2023. március 1-jén a Bizottság felkérte az Ügynökséget, hogy vizsgálja felül 2022. május 12-i véleményét annak érdekében, hogy tovább vizsgálja az egyes metabolitokkal kapcsolatos esetleges biztonsági aggályokat, és adott esetben a csirkék szöveteiben előforduló ketoprofénre vonatkozó számszerű MRL-ek megállapítását javasolja.

(7) 2023. május 16-án a Hatóság – az állatgyógyászati készítmények bizottságának véleménye alapján, valamint a Huvepharma NV kérelmének és a Bizottság kérésének figyelembevételével – a ketoprofén csirkéknél történő alkalmazására vonatkozó számszerű, a természetes arányban jelenlévő izomra, bőrre és zsírra, a májra és a vesére alkalmazandó MRL-ek megállapítását javasolta, ugyanakkor nem javasolta az emberi fogyasztásra szánt tojást termelő állatoknál való alkalmazást.

(8) A 470/2009/EK rendelet 5. cikke szerint az Ügynökségnek meg kell fontolnia, hogy az egy adott élelmiszerben található farmakológiai hatóanyagra megállapított MRL-ek alkalmazhatók-e az ugyanabból a fajból előállított más élelmiszer tekintetében, illetve hogy az egy vagy több fajban található farmakológiai hatóanyagra megállapított MRL-ek alkalmazhatók-e más fajok tekintetében. Az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy a ketoprofénre

([1]) HL L 152., 2009.6.16., 11. o.
([2]) A Bizottság 37/2010/EU rendelete (2009. december 22.) a farmakológiai hatóanyagokról és az állati eredetű élelmiszerekben előforduló maximális maradékanyag-határértékek szerinti osztályozásukról (HL L 15., 2010.1.20., 1. o.).

vonatkozó MRL-eknek a csirkék szöveteiről más baromfifajok szöveteire való extrapolációja helyénvaló, a baromfitojás esetében azonban nem, mivel a ketoprofén tojásokban való előfordulására vonatkozóan nem nyújtottak be maradékanyag-kiürülési adatokat.

(9) Az Ügynökség véleménye alapján a Bizottság úgy véli, hogy helyénvaló megállapítani a javasolt MRL-t a ketoprofén a csirkék szöveteiben való előfordulása tekintetében, továbbá helyénvaló azt más baromfifajokra is extrapolálni, a baromfitojásra azonban nem.

(10) A 37/2010/EU rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

(11) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az Állatgyógyászati Készítmények Állandó Bizottságának véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 37/2010/EU rendelet melléklete e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2023. október 19-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

MELLÉKLET

A 37/2010/EU rendelet mellékletének 1. táblázatában a „ketoprofén” anyagra vonatkozó bejegyzés helyébe a következő szöveg lép:

Farmakológiai hatóanyag	Jelző maradékanyag	Állatfajok	Maximális maradékanyag-határérték	Célszövetek	Egyéb rendelkezések (A 470/2009/EK rendelet 14. cikke (7) bekezdésének megfelelően)	Terápiás osztályozás
„Ketoprofén	NEM ALKALMAZHATÓ	Szarvasmarhafélék, Sertésfélék, *Lófélék*	Nincs szükség maximális maradékanyag-határértékre	NEM ALKALMAZHATÓ	NINCS ADAT	NINCS ADAT
	Ketoprofén	Baromfik	10 µg/kg 30 µg/kg 10 µg/kg 10 µg/kg	Izom Természetes arányban jelen lévő bőr és zsír Máj Vese	Emberi fogyasztásra szánt tojást termelő állatoknál nem alkalmazható	NINCS ADAT”

2023/2200

2023.10.20.

A BIZOTTSÁG (EU) 2023/2200 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2023. október 19.)

a „HCl Disinfecting Toilet Bowl Cleaner” biocid termékcsalád 528/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti uniós engedélyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a biocid termékek forgalmazásáról és felhasználásáról szóló, 2012. május 22-i 528/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 44. cikke (5) bekezdésének első albekezdésére,

mivel:

(1) 2018. május 2-án az SC Johnson Europe SARL az 528/2012/EU rendelet 43. cikkének (1) bekezdésével összhangban kérelmet nyújtott be az Európai Vegyianyag-Ügynökséghez (a továbbiakban: Ügynökség) egy, a rendelet V. melléklete szerinti 2. terméktípushoz tartozó, „HCl Disinfecting Toilet Bowl Cleaner” elnevezésű biocid termékcsalád uniós engedélyezése iránt, amelyhez írásbeli megerősítést mellékelt arról, hogy az illetékes holland hatóság vállalta a kérelem értékelését. A kérelem BC-LA039435-53 ügyszámon került bejegyzésre a biocid termékek nyilvántartásába.

(2) A „HCl Disinfecting Toilet Bowl Cleaner” hatóanyagként sósavat tartalmaz, amely a 2. terméktípus tekintetében szerepel az engedélyezett hatóanyagoknak az 528/2012/EU rendelet 9. cikkének (2) bekezdésében említett uniós jegyzékében.

(3) 2022. május 25-én az értékelő illetékes hatóság az 528/2012/EU rendelet 44. cikke (1) bekezdésének megfelelően benyújtotta értékelési jelentését, valamint értékelésének következtetéseit az Ügynökséghez.

(4) 2022. december 15-én az Ügynökség az 528/2012/EU rendelet 44. cikke (3) bekezdésének megfelelően véleményt ([2]) nyújtott be a Bizottsághoz, amely tartalmazta a „HCl Disinfecting Toilet Bowl Cleaner” termékcsaládhoz tartozó biocid termék jellemzői összefoglalójának (a továbbiakban: a termék jellemzőinek összefoglalója) tervezetét és a biocid termékcsaládra vonatkozó végső értékelési jelentést.

(5) Véleményében az Ügynökség arra a következtetésre jutott, hogy a „HCl Disinfecting Toilet Bowl Cleaner” az 528/2012/EU rendelet 3. cikke (1) bekezdésének s) pontja szerinti biocid termékcsalád, amelyre az említett rendelet 42. cikke (1) bekezdésével összhangban uniós engedély adható, és amelyre vonatkozóan – feltéve, hogy megfelel a termék jellemzői összefoglalójának tervezetében foglaltaknak – teljesülnek a rendelet 19. cikkének (1) és (6) bekezdésében meghatározott feltételek.

(6) 2023. január 10-én az Ügynökség az 528/2012/EU rendelet 44. cikke (4) bekezdésének megfelelően az Unió valamennyi hivatalos nyelvén benyújtotta a Bizottsághoz a termék jellemzői összefoglalójának tervezetét.

(7) A Bizottság egyetért az Ügynökség véleményével, és ezért úgy ítéli meg, hogy helyénvaló uniós engedélyt adni a „HCl Disinfecting Toilet Bowl Cleaner” termékcsaládra.

(8) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a biocid termékekkel foglalkozó állandó bizottság véleményével,

([1]) HL L 167., 2012.6.27., 1. o.
([2]) Az ECHA 2022. november 24-i véleménye a „HCl Disinfecting Toilet Bowl Cleaner” uniós engedélyezéséről (ECHA/BPC/370/2022), https://echa.europa.eu/it/opinions-on-union-authorisation.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az SC Johnson Europe SARL EU-0030299-0000 engedélyszámon uniós engedélyt kap a „HCl Disinfecting Toilet Bowl Cleaner” biocid termékcsaládnak a biocid termék jellemzői mellékletben szereplő összefoglalójával összhangban történő forgalmazására és felhasználására.

Az uniós engedély 2023. november 9-től 2033. október 31-ig érvényes.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2023. október 19-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

MELLÉKLET

A biocid termékcsalád jellemzőinek összefoglalója

HCl Disinfecting Toilet Bowl Cleaner

2. terméktípus – Nem közvetlenül embereken vagy állatokon való felhasználásra szánt fertőtlenítőszerek és algásodás elleni szerek (Fertőtlenítőszerek)

Engedélyszám: EU-0030299-0000

R4BP eszközszám: EU-0030299-0000

I. RÉSZ

ELSŐ INFORMÁCIÓS SZINT

1. ADMINISZTRATÍV INFORMÁCIÓK

1.1. **Termékcsalád neve**

Név	HCl Disinfecting Toilet Bowl Cleaner

1.2. **Termék típusa(i)**

Termék típusa(i)	02. terméktípus – Nem közvetlenül embereken vagy állatokon való felhasználásra szánt fertőtlenítőszerek és algásodás elleni szerek(fertőtlenítőszerek)

1.3. **Engedélyes**

Az engedélyes neve és címe	Név	SC Johnson Europe Sàrl
	Cím	Z.A. la Piece 8, 1180 Rolle Svájc
Engedélyszám	EU-0030299-0000	
R4BP eszközszám	EU-0030299-0000	
Az engedélyezés dátuma	2023. november 9.	
Az engedély léjáratának dátuma	2033. október 31.	

1.4. **Biocid termékek gyártója/gyártói**

A gyártó neve	SC Johnson Europlant BV
A gyártó címe	PO Box 38, 3640 AA Mijdrecht Hollandia
Gyártási helyek	Groot Mijdrechtstraat 81, 3641 RV Mijdrecht Hollandia

1.5. **A hatóanyag(ok) gyártója/gyártói**

Hatóanyag	Sósav
A gyártó neve	SC Johnson Europe Sàrl
A gyártó címe	Z.A. la Piece 8, 1180 Rolle Svájc
Gyártási helyek	Ludwigstraße 12, D-47495 Rheinberg Németország

2. TERMÉKCSALÁD ÖSSZETÉTELE ÉS FORMULÁCIÓJA

2.1. **Termékcsalád összetételére vonatkozó minőségi és mennyiségi információ**

Triviális név	IUPAC-név	Funkció	CAS-szám	EK-szám	Tartalom (%)	
					Legalább	Legfeljebb
Sósav	Hydrochloric acid	Hatóanyag		231-595-7	6,0	6,0
2,2'-(oktadec-9-enilimino)-biszetanol	2-[(2-hydroxyethyl)[(9E)-octadec-9-en-1-yl]amino] ethan-1-ol	Nem hatóanyag	25307-17-9	246-807-3	2,14	2,14
Alkoholok, C13-15 elágazó és lineáris, etoxilezett	Alcohols, C13-15-branched and linear, ethoxylated (1-2,5 mol EO)	Nem hatóanyag	157627-86-6		1,0	1,0
Difenil-éter	1,1'-Oxybisbenzene	Nem hatóanyag	101-84-8	202-981-2	0,0	0,0045

2.2. **Formuláció típusa(i)**

Formuláció(k)	AL – Egyéb folyadék

II. RÉSZ

MÁSODIK INFORMÁCIÓS SZINT – META-SPC(K)

META-SPC 1

1. META-SPC 1 ADMINISZTRATÍV ADATAI

1.1. **Meta-SPC 1 azonosítója**

Azonosító	100 % Limescale

1.2. **Engedélyszám pótszáma**

Szám	1-1

1.3. **Termék típusa(i)**

Termék típusa(i)	02. terméktípus – Nem közvetlenül embereken vagy állatokon való felhasználásra szánt fertőtlenítőszerek és algásodás elleni szerek(fertőtlenítőszerek)

2. META-SPC 1 ÖSSZETÉTELE

2.1. **Minőségi és mennyiségi adatok a meta-SPC 1 összetételére vonatkozóan**

Triviális név	IUPAC-név	Funkció	CAS-szám	EK-szám	Tartalom (%)	
					Legalább	Legfeljebb
Sósav	Hydrochloric acid	Hatóanyag		231-595-7	6,0	6,0
2,2'-(oktadec-9-enilimino)-biszetanol	2-[(2-hydroxyethyl)[(9E)-octadec-9-en-1-yl]amino] ethan-1-ol	Nem hatóanyag	25307-17-9	246-807-3	2,14	2,14
Alkoholok, C13-15 elágazó és lineáris, etoxilezett	Alcohols, C13-15-branched and linear, ethoxylated (1-2,5 mol EO)	Nem hatóanyag	157627-86-6		1,0	1,0
Difenil-éter	1,1'-Oxybis-benzene	Nem hatóanyag	101-84-8	202-981-2	0,0	0,0045

2.2. **A meta-SPC 1 formulációjának típusa**

Formuláció(k)	AL – Egyéb folyadék

3. A META-SPC 1 FIGYELMEZTETŐ ÉS AZ ÓVINTÉZKEDÉSRE VONATKOZÓ MONDATAI

Figyelmeztető mondatok	Fémekre korrozív hatású lehet. Súlyos égési sérülést és szemkárosodást okoz. Ártalmas a vízi élővilágra, hosszan tartó károsodást okoz.

Óvintézkedésre vonatkozó mondatok	Orvosi tanácsadás esetén tartsa kéznél a termék edényét vagy címkéjét. Gyermekektől elzárva tartandó. A gőzök belélegzése tilos. A használatot követően a(z) kezeke-t alaposan meg kell mosni. Azonnal forduljon TOXIKOLÓGIAI KÖZPONTHOZ vagy orvoshoz.. HA BŐRRE (vagy hajra) KERÜL:Az összes szennyezett ruhadarabot azonnal le kell vetni.A bőrt le kell öblíteni vízzel. SZEMBE KERÜLÉS ESETÉN:Óvatos öblítés vízzel több percen keresztül.Adott esetben kontaktlencsék eltávolítása, ha könnyen megoldható. Az öblítés folytatása. LENYELÉS ESETÉN:A szájat ki kell öblíteni.TILOS hánytatni. BELÉLEGZÉS ESETÉN:Az érintett személyt friss levegőre kell vinni és olyan nyugalmi testhelyzetbe kell helyezni, hogy könnyen tudjon lélegezni. A szennyezett ruhát újbóli használat előtt ki kell mosni. Az eredeti csomagolásban tartandó. Elzárva tárolandó. Kerülni kell az anyagnak a környezetbe való kijutását. A edény elhelyezése hulladékként: a helyi előírásoknak megfelelően.

4. A META-SPC 1 ENGEDÉLYEZETT FELHASZNÁLÁSA (FELHASZNÁLÁSAI)

4.1. **A felhasználás leírása**

1 táblázat.

 # 1 – Baktericid – WC-csésze belső felületének fertőtlenítése a vízvonal felett – lakossági felhasználásra használata

Terméktípus	02. terméktípus – Nem közvetlenül embereken vagy állatokon való felhasználásra szánt fertőtlenítőszerek és algásodás elleni szerek (fertőtlenítőszerek)
Az engedélyezett felhasználás pontos leírása, amennyiben indokolt	–
Célorganizmus(ok) (beleértve a fejlődési szakaszt is)	Tudományos név: nincs adat Közhasználatú név: Baktériumok Fejlődési szakasz: Nincs adat
Felhasználási terület	Beltéri WC-csésze fertőtlenítésére alkalmazható.
Az alkalmazás módja(i)	Módszer: Öntés Részletes leírás: Vigye fel a terméket a WC-csésze pereme alá és egyenletesen oszlassa el a WC-csésze belső felületén (vízvonal felett).
Alkalmazási arány(ok) és gyakoriság	Alkalmazási arány: 60 ml WC-csészénként Hígítás (%): A termék használatra kész. A kezelések száma és időzítése: Napi használatra. Behatási idő: minimum 5 perc.

Felhasználói kör	Lakossági (nem foglalkozásszerű)
Csomagolási méretek és csomagolóanyagok	Palack: HDPE 750 ml, áttetsző. Kupak: Polipropilén. Adagoló: lineáris LDPE. Gyermekbiztos zárás. A CLP-rendelet szerint tapintással érzékelhető, veszélyt jelző figyelmeztető jelkép szükséges.

4.1.1. *Felhasználásra vonatkozó specifikus előírások*

Lásd az általános használati utasítást.

4.1.2. *Felhasználásra vonatkozó specifikus kockázatcsökkentő intézkedések*

Lásd az általános kockázatcsökkentő intézkedéseket

4.1.3. *A felhasználás során valószínűsíthető közvetlen vagy közvetett hatások részletei, az elsősegély-nyújtási előírások és a környezet védelmét célzó óvintézkedések*

Lásd az általános használati utasítást.

4.1.4. *A felhasználástól függően a termék és csomagolása biztonságos ártalmatlanítására vonatkozó előírások*

Lásd az általános használati utasítás kockázatcsökkentő intézkedések pontját.

4.1.5. *A felhasználástól függően a termék tárolási feltételei és eltarthatósági ideje szokásos tárolási feltételek mellett*

Lásd az általános használati utasítást.

5. ÁLTALÁNOS HASZNÁLATI UTASÍTÁS ([1]) A META-SPC 1-RA/RE VONATKOZÓAN

5.1. **Használati utasítások**

Nyissa fel a WC-ülőkét. A flakon kinyításához nyomja össze a kupak két oldalát és tekerje le. Döntse meg a flakont, hogy a flakon nyaka megteljen a termékkel. Jutassa a WC-csésze belső részének a pereme alá a flakon nyakában lévő 60 ml terméket, és egyenletesen oszlassa el a terméket a WC-csésze felületén, majd hagyja hatni min. 5 percig. Dörzsölje át kefével és öblítse le. Helyezze vissza a kupakot és erősen csavarja vissza, míg kattanást nem hall. Használja naponta. Tartsa be a használati utasítást.

5.2. **Kockázatcsökkentő intézkedések**

A csomagolást úgy tervezték, hogy minimálisra csökkentse a fogyasztók expozícióját. A terméknek hattyúnyaka van olyan adagolóval, amellyel a WC-csésze pereme alá juttatható a termék.

A használati utasítás további figyelmeztetéseket tartalmaz: Lezárva tároljuk. Kerülje a bőrrel és szemmel való érintkezést. Csak a WC-csésze peremére vigye fel, hogy elkerülje a bőrrel való érintkezést. Kerülje a kifröccsenést. A használat után alaposan mosson kezet. Csak az eredeti flakonban tárolható.

5.3. **Várható közvetlen vagy közvetett hatások részletes leírása, az elsősegélynyújtási előírások és a környezetvédelmi óvintézkedések**

Ha orvosi tanácsra van szükség, legyen kéznél a termék flakonja vagy címkéje.

LENYELÉS ESETÉN: Azonnal öblítse ki a száját. Amennyiben a sérült képes nyelni, itassuk meg. Ne hánytasson. Hívja a 112-es telefonszámot/mentőt orvosi segítségért.

HA BŐRRE KERÜL: Azonnal mossa le a bőrt bő vízzel. Ezután vegye le az összes szennyezett ruhadarabot és mossa ki ismételt használat előtt. Folytassa a bőr lemosását vízzel legalább 15 percig. Hívja az Egészségügyi Toxikológiai Tájékoztató Szolgálatot (ETTSZ: telefonszáma: 06 80 20 11 99) vagy az orvost.

([1]) Az e szakasz szerinti használati utasítás, kockázatenyhítési intézkedések és egyéb használati utasítások érvényesek a meta-SPC 1 bármely engedélyezett felhasználásain belül.

SZEMBE KERÜLÉS ESETÉN: Azonnal öblítse ki vízzel. Adott esetben, távolítsa el a kontaktlencséket, ha az könnyen megoldható, és folytassa az öblítést néhány percen át vízzel vagy a szem öblítésére szolgáló folyadékkal. Hívja a 112-es telefonszámot/mentőt orvosi segítségért.

BELÉLEGZÉS ESETÉN: Sérültet friss levegőre kell vinni és olyan nyugalmi testhelyzetbe kell helyezni, hogy könnyen tudjon lélegezni. Tünetek esetén: Hívja a 112-es telefonszámot/mentőt orvosi segítségért. Ha nincsenek tünetek: hívja az Egészségügyi Toxikológiai Tájékoztató Szolgálatot vagy az orvost.

5.4. **A termék és csomagolása biztonságos ártalmatlanítására vonatkozó előírások**

Használat után a fel nem használt terméket és a csomagolást a helyi előírásoknak megfelelően ártalmatlanítsa.

5.5. **A termék tárolási feltételei és eltarthatósági ideje szokásos tárolási feltételek mellett**

Eltarthatósági idő szobahőmérsékleten 4 év.

Gyermekektől, házi kedvencektől és nem-célszervezetektől elzárva tartandó.

6. EGYÉB INFORMÁCIÓK

Kiegészítő címkézés: -

Ne keverje fehérítővel vagy más háztartási tisztítószerrel.

Csak WC-csészékben használható.

Összetevők: < 5 % nem-ionos felületaktív anyagok, fertőtlenítőszerek, illatanyag..

7. HARMADIK INFORMÁCIÓS SZINT: EGYEDI TERMÉKEK A META-SPC 1-BAN/BEN

7.1. **Az egyes termékek kereskedelmi elnevezése(i), engedélyének száma és egyedi összetétele**

Kereskedelmi név	Duck® 100 % Anti-Limescale	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % Limescale Marine	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % Limescale Remover Marine	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % Anticalcar – detergent lichid pentru toaletă	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % Anticalcar Marine	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % Disincrostante	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % Kalkfri – Marine	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % Kalkfjerner – Marine	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % κατά των αλάτων	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % κατά των αλάτων – Marine	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % против котлен камък	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % Odstraňovač vodného kameňa	Forgalmazási terület: EU

	Duck® 100 % odstraňovač vodného kameňa – Marine	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % odstraňovač vodního kamene	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % odstraňovač vodního kamene – Marine	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % przeciw kamieniowi Marine – żel do czyszczenia i dezynfekcji toalet	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 %-tni uništavač kamenca Marine	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % vízkőoldó – WC tisztító folyadék	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % vízkőoldó marine – WC tisztító fertőtlenítő folyadék	Forgalmazási terület: EU
	Canard® 100 % Anti-tartre	Forgalmazási terület: EU
	Canard® 100 % Détartrant Marine	Forgalmazási terület: EU
	Canard® 100 % Détartrant Marine/Canard® 100 % Kalkaanslagvernietiger Marine	Forgalmazási terület: EU
	WC Ente® 100 % Anti-Kalk	Forgalmazási terület: EU
	WC Ente® 100 % ANTI-KALK Marine	Forgalmazási terület: EU
	WC-EEND® Nr. 1 Ontkalker toiletreiniger Marine	Forgalmazási terület: EU
	Pato® 100 % Anti-cal	Forgalmazási terület: EU
	Pato® 100 % Anti-cal Marine	Forgalmazási terület: EU
	Pato® 100 % Anticalcário	Forgalmazási terület: EU
	Pato® 100 % Anticalcário Marine	Forgalmazási terület: EU
	00 null null® Urinstein & Kalklöser	Forgalmazási terület: EU
	00 null null® Urinstein & Kalklöser – Marine	Forgalmazási terület: EU

Engedélyszám	EU-0030299-0001 1-1				
Triviális név	IUPAC-név	Funkció	CAS-szám	EK-szám	Tartalom (%)
Sósav	Hydrochloric acid	Hatóanyag		231-595-7	6,0

2,2'-(oktadec-9-enilimino)-biszetanol	2-[(2-hydroxyethyl)[(9E)-octadec-9-en-1-yl]amino] ethan-1-ol	Nem hatóanyag	25307-17-9	246-807-3	2,14
Alkoholok, C13-15 elágazó és lineáris, etoxilezett	Alcohols, C13-15-branched and linear, ethoxylated (1-2,5 mol EO)	Nem hatóanyag	157627-86-6		1,0
Difenil-éter	1,1'-Oxybisbenzene	Nem hatóanyag	101-84-8	202-981-2	0,0045

7.2. **Az egyes termékek kereskedelmi elnevezése(i), engedélyének száma és egyedi összetétele**

Kereskedelmi név	Duck® 100 % Limescale Citrus	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % Limescale Remover Citrus	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % Anticalcare Citrus	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % Anticalcar Citrus – detergent lichid pentru toaletă	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % Kalkfri – Citrus	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % Kalkfjerner – Citrus	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % κατά των αλάτων – Citrus	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % против котлен камък – Цитрус	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % odstraňovač vodného kameňa – Citrus	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % odstraňovač vodního kamene – Citrus	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % przeciw kamieniowi Citrus – żel do czyszczenia i dezynfekcji toalet	Forgalmazási terület: EU

	Duck® 100 %-tni uništavač kamenca Citrus	Forgalmazási terület: EU
	Duck® 100 % vízkőoldó Citrus – WC tisztító fertőtlenítő folyadék	Forgalmazási terület: EU
	Canard® 100 % Anti-tartre	Forgalmazási terület: EU
	Canard® 100 % Détartrant Citrus	Forgalmazási terület: EU
	Canard® 100 % anti-tartre – Fraîcheur Citron	Forgalmazási terület: EU
	Canard® 100 % Détartrant Citrus/Canard® 100 % Kalkaanslagvernietiger Citrus	Forgalmazási terület: EU
	WC Ente® 100 % ANTI-KALK Citrus	Forgalmazási terület: EU
	WC-EEND® Nr. 1 Ontkalker toiletreiniger Citrus	Forgalmazási terület: EU
	Pato® 100 % Anti-cal Citrus	Forgalmazási terület: EU
	Pato® 100 % Anticalcário Citrus	Forgalmazási terület: EU
	00 null null® Urinstein & Kalklöser – Citrus	Forgalmazási terület: EU

Engedélyszám	EU-0030299-0002 1-1				
Triviális név	IUPAC-név	Funkció	CAS-szám	EK-szám	Tartalom (%)
Sósav	Hydrochloric acid	Hatóanyag		231-595-7	6,0
2,2'-(oktadec-9-enilimino)-biszetanol	2-[(2-hydroxyethyl)[(9E)-octadec-9-en-1-yl]amino] ethan-1-ol	Nem hatóanyag	25307-17-9	246-807-3	2,14
Alkoholok, C13-15 elágazó és lineáris, etoxilezett	Alcohols, C13-15-branched and linear, ethoxylated (1-2,5 mol EO)	Nem hatóanyag	157627-86-6		1,0

2023/2223

2023.10.20.

A POLITIKAI ÉS BIZTONSÁGI BIZOTTSÁG (KKBP) 2023/2223 HATÁROZATA

(2023. október 17.)

a Guineai-öböl nyugat-afrikai országait támogató európai uniós biztonsági és védelmi kezdeményezés (EUSDI) polgári irányító és támogató egysége vezetőjének kinevezéséről (EUSDI/1/2023)

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unióról szóló szerződésre és különösen annak 38. cikkére,

tekintettel a Guineai-öböl nyugat-afrikai országait támogató európai uniós biztonsági és védelmi kezdeményezésről szóló, 2023. augusztus 3-i (KKBP) 2023/1599 tanácsi határozatra ([1]) és különösen annak 3. cikkére,

mivel:

(1) A Tanács a (KKBP) 2023/1599 határozattal az Európai Unióról szóló szerződés 38. cikkének megfelelően felhatalmazta a Politikai és Biztonsági Bizottságot, hogy hozza meg a Guineai-öböl nyugat-afrikai országait támogató európai uniós biztonsági és védelmi kezdeményezés (EUSDI) politikai ellenőrzésére és stratégiai irányítására vonatkozó releváns határozatokat, ideértve a polgári irányító és támogató egység vezetőjének kinevezéséről szóló határozatot is.

(2) Az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselője 2023. október 5-én azt javasolta, hogy Philippe CHEVET-t nevezzék ki a polgári irányító és támogató egység vezetőjévé.

(3) A polgári irányító és támogató egység vezetőjének kinevezéséről határozatot kell hozni,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Politikai és Biztonsági Bizottság Philippe CHEVET-t nevezi ki a Guineai-öböl nyugat-afrikai országait támogató európai uniós biztonsági és védelmi kezdeményezés (EUSDI) polgári irányító és támogató egységének vezetőjévé a 2023. október 20-tól 2024. október 19-ig terjedő időszakra.

2. cikk

Ez a határozat 2023. október 20-án lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2023. október 17-én.

a Politikai és Biztonsági Bizottság részéről
az elnök
D. PRONK

([1]) HL L 196., 2023.8.4., 25. o.

2023/2160

2023.10.20.

A BIZOTTSÁG (EU) 2023/2160 HATÁROZATA

(2023. március 27.)

az Olaszország által az Alitalia javára nyújtott SA.55678. (2019/NN.) számú állami támogatásról (új kölcsön az Alitalia részére)

(az értesítés a C(2023) 1713. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felhívta az érdekelt feleket, hogy az említett rendelkezéseknek megfelelően tegyék meg észrevételeiket ([1]), és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) 2017 májusában az Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. (a továbbiakban: Alitalia SAI) és az Alitalia Cityliner S.p.A. (a továbbiakban: Cityliner), amely az Alitalia SAI kizárólagos tulajdonában lévő regionális leányvállalat, 2017. május 2-án, illetve 12-én az olasz Gazdaságfejlesztési Minisztérium rendelete alapján rendkívüli vagyonkezelés alá került a fizetésképtelenségre vonatkozó nemzeti szabályok értelmében, és a Civitavecchiai Bíróság 2017. május 11-én, illetve 26-án fizetésképtelennek nyilvánította. E határozat alkalmazásában az Alitalia SAI és a Cityliner a továbbiakban együttesen: Alitalia.

(2) 2019. október 26-án Olaszország elfogadta a *halaszthatatlan követelmények miatti sürgős adórendelkezésekről* szóló, 124. sz. törvényerejű rendeletet ([2]) (a továbbiakban: 124/2019. sz. törvényerejű rendelet), amely 2019. október 27-én lépett hatályba, és amelynek 54. cikke 2019-ben 400 millió EUR összegű kölcsönről (a továbbiakban: 2019. évi kölcsön) rendelkezik az Alitalia javára.

(3) 2019. november 7-én egy névtelenségét megőrizni kívánó vállalkozás (a továbbiakban: első panaszos) panaszt (a továbbiakban: első panasz) nyújtott be a Bizottsághoz, amelyben azt állította, hogy Olaszország a 2019. évi kölcsön nyújtásával jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatást nyújtott az Alitaliának. 2019. november 27-én a Bizottság megkapta az első panasz „kiegészítését”, annak mellékleteivel együtt.

(4) A Bizottság 2019. november 7-én és 27-én nyilvántartásba vette a panaszt és a kiegészítést.

(5) 2019. november 12-én a Bizottság tájékoztatást kért az olasz hatóságoktól az Alitaliának nyújtott állítólagos állami támogatásról, és csatolta az első panaszt észrevételezés céljából.

(6) 2019. november 27-én egy névtelenségét megőrizni kívánó másik vállalkozás (a továbbiakban: második panaszos) panaszt (a továbbiakban: második panasz) nyújtott be a Bizottsághoz, amely az első panaszhoz hasonló állításokat tartalmazott, nevezetesen, hogy a 2019. évi kölcsön az Alitaliának nyújtott jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősül.

([1]) HL C 256., 2018.7.20., 4. o.

([2]) Decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124 - Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili (GU Serie Generale 252. szám, 2019.10.26.), amelyet a Legge 19 dicembre 2019, n. 157 (in G.U. Serie Generale 301. szám, 2019.12.24.) a módosításokkal együtt iktatott törvénybe; ez utóbbi törvény nem tartalmazta az 54. cikket, mivel a rendelkezést a 137/2019. sz. törvényerejű rendelet 1. cikke hatályon kívül helyezte és felváltotta, lásd e határozat szövegének (7) preambulumbekezdését.

(7) 2019. december 2-án „Az Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. és az Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria által nyújtott szolgáltatások folyamatosságának biztosítását célzó sürgős intézkedésekről” szóló 137. sz. törvényerejű rendelet ([3]) (a továbbiakban: 137/2019. sz. törvényerejű rendelet) hatályon kívül helyezte a 124/2019. sz. törvényerejű rendelet 54. cikkét ([4]), és azt egy hasonló rendelkezéssel váltotta fel, amely megerősítette a 2019. évi kölcsön odaítélését, „tekintettel arra, hogy rendkívül és sürgősen szükség van az Alitalia SAI és a Cityliner által nyújtott szolgáltatás folyamatosságának biztosítására”. A kölcsön folyósítására a Gazdaságfejlesztési Minisztérium által a Gazdasági és Pénzügyminisztériummal egyetértésben kiadott, 2019. december 21-i végrehajtási rendelettel került sor.

(8) 2019. december 3-án az első panaszos kiegészítő beadványt nyújtott be a Bizottsághoz. 2019. december 16-án a Bizottság levelet küldött az olasz hatóságoknak, amelyben észrevételezés céljából továbbította a második panaszt, és választ kért a 2019. november 12-én küldött információkérésre.

(9) Olaszország 2020. január 6-án válaszolt a Bizottság 2019. december 16-i levelére.

(10) 2020. január 9-én az első panaszos egy második kiegészítést nyújtott be az első panaszhoz.

(11) „Az Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. és az Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria által nyújtott szolgáltatások folyamatosságának biztosítását célzó sürgős intézkedésekről szóló, 2019. december 2-i 137. sz. törvényerejű rendelet törvénybe iktatásáról és egyidejű módosításáról” szóló 2. sz. törvény (a továbbiakban: 2/2020. sz. törvény) ([5]) 2020. január 30-án módosította és törvénybe iktatta a 137/2019. sz. törvényerejű rendeletet.

(12) 2020. február 28-án a Bizottság határozatot fogadott el a 2019. évi kölcsönnek az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti összeegyeztethetőségére vonatkozó részletes vizsgálat megindításáról (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat). E határozatban a Bizottság felhívta az olasz hatóságokat, hogy tegyék meg a vonatkozó észrevételeiket.

(13) 2020. március 25-én az első panaszos kiegészítő beadványt nyújtott be a Bizottsághoz.

(14) Mivel az olasz hatóságok nem nyújtottak be észrevételeket az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban, a Bizottság 2021. március 8-i levelében ismételten felkérte Olaszországot, hogy nyújtsa be észrevételeit, és további információkat, valamint 2021. március 22-ig történő válaszadást kért.

(15) A Bizottság 2021. március 23-án levelet küldött az első és a második panaszosnak, amelyben felkérte őket, hogy tegyék meg észrevételeiket az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban.

(16) Olaszországnak a Bizottság 2021. március 8-i levelére adott válasza 2021. március 27-én érkezett be a Bizottsághoz.

(17) 2020. május 20-án a Bizottság szolgálatai konferenciahívást tartottak az olasz hatóságok képviselőivel.

(18) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot 2021. július 29-én közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiket.

([3]) Decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137 – Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria (GU Serie Generale 282. szám, 2019.12.2.).

([4]) Az 54. cikk 2019. október 27. és 2019. december 3. között volt hatályban, amikor a 2019. december 2-i 137. sz. törvényerejű rendelet 1. cikke váltotta fel.

([5]) Legge 30 gennaio 2020, n. 2 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria (GU Serie Generale 25. szám, 2020.1.31.).

(19) 2021. augusztus 23-án kelt levelében a Ryanair Designated Activity Company (a továbbiakban: Ryanair) észrevételeket nyújtott be az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban.

(20) 2021. szeptember 10-én a Bizottság elfogadta a C(2021) 6659 ([6]) és a C(2021) 6665 ([7]) határozatot az Alitalia SAI-val és az olasz állam által létrehozott új Italia Trasporto Aereo S.p.A. vállalattal (a továbbiakban: ITA) ([8]) kapcsolatos két másik ügyben. A Bizottság a C(2021) 6659 határozatában megállapította, hogy az Alitalia SAI-nak nyújtott 900 millió EUR összegű támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal, és Olaszországnak vissza kell fizettetnie azt az Alitalia SAI-val. A C(2021) 6665 határozatában a Bizottság megállapította, hogy az Alitalia SAI bizonyos eszközeinek az ITA-ra történő átruházása nem vezet az Alitalia SAI és az ITA közötti gazdasági folytonossághoz, valamint hogy az ITA-nak nyújtott 1,35 milliárd EUR összegű tőkeinjekció nem jelent előnyt az ITA számára, és ezért nem minősül állami támogatásnak.

(21) 2021. szeptember 15-i levelében a Bizottság megküldte a Ryanair észrevételeit az olasz hatóságoknak, és felkérte őket, hogy 2021. október 15-ig nyújtsák be észrevételeiket. Mivel Olaszország e határidőn belül nem válaszolt, a Bizottság szolgálatai 2021. október 29-én emlékeztetőt küldtek Olaszországnak, amelyre az olasz hatóságok nem válaszoltak.

2. A 2019. ÉVI KÖLCSÖN ÉS AZ IDEVÁGÓ TÉNYEK ISMERTETÉSE

2.1. Az olasz állam által nyújtott 2019. évi kölcsön

(22) A 2019. évi kölcsönről a 124/2019. sz. törvényerejű rendelet 54. cikke rendelkezett (lásd a (2) preambulumbekezdést). E kölcsön az Alitalia javára nyújtott 400 millió EUR-ból állt, amelyet az állami költségvetésből finanszíroztak.

(23) A 124/2019. sz. törvényerejű rendelet 54. cikke szerint a 2019. évi kölcsönt azért nyújtották, hogy lehetővé tegyék az Alitaliát magában foglaló üzleti egységek értékesítését. E cikk értelmében a kölcsön elsőbbséget élvezett az Alitalia által a rendkívüli vagyonkezelés keretében felmerült összes többi tartozással szemben, valamint az Alitalia 2017. májusi rendkívüli vagyonkezelés alá vonását megelőzően fennálló valamennyi tartozással szemben ((1) preambulumbekezdés). A 2019. évi kölcsönre alkalmazandó kamatláb a 6 havi EURIBOR plusz 1 000 bázispont volt, és a kölcsönt hat hónapon belül kellett visszafizetni.

(24) A 124/2019. sz. törvényerejű rendelet 54. cikke 2019. október 27. és 2019. december 3. között volt hatályban, majd azt hatályon kívül helyezte és felváltotta a 137/2019. sz. törvényerejű rendelet 1. cikke ((7) preambulumbekezdés), amelyet többek között a rendkívüli vagyonkezelés tartamának az Alitalia eszközeinek értékesítése érdekében történő meghosszabbítása céljából fogadtak el ((25)–(27) preambulumbekezdés) ([9]), mivel nem érkezett be kötelező érvényű ajánlat (2.7. szakasz) ([10]). A 137/2019. sz. törvényerejű rendelet lényegében átvette a 2019. évi 400 millió EUR összegű, 6 hónapos kölcsön alapjául szolgáló rendelkezéseket, és hozzátette, hogy a kölcsön célja az, hogy megkönnyítse az Alitalia eszközei elidegenítésének befejezését.

([6]) A Bizottság határozata (2021. szeptember 10.) az Olaszország által az Alitalia javára nyújtott állami támogatásról SA.48171 (2018/C) (ex 2018/NN, ex 2017/FC) (C(2021) 6659).

([7]) A Bizottság határozata (2021. szeptember 10.) – OLASZORSZÁG – Newco ITA SA.58173. (2021/N.) (korábbi 2018/NN., korábbi 2017/FC.) (C(2021) 6665).

([8]) A 2021. szeptember 10-i C(2021) 6659 és C(2021) 6665 határozatban az „Alitalia" kifejezés az „Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A in amministrazione straordinaria"-ra és leányvállalataira utal, lásd a C(2021) 6659 határozat (1) és (36) preambulumbekezdését, valamint 1. cikkét, továbbá a C(2021) 6665 határozat (1) preambulumbekezdését.

([9]) A 2/2020. sz. törvénnyel törvénybe iktatott 137/2019. sz. törvényerejű rendelet továbbá megállapította, hogy az Alitalia rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosai jelentéstételi kötelezettséggel tartoznak az olasz parlament felé (1. cikk, 2a. szakasz), további részletek tekintetében lásd a Szenátus 2020. április–májusban közzétett ügyiratát (www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/01157061.pdf).

([10]) A Ferrovie dello Stato S.p.a. hajlandó lett volna megvásárolni az Alitalia tőkéjének 30 %-át az Államkincstár (15 %) és az egyesült államokbeli légitársaság, a Delta Air Lines (15 %) mellett, de a vele folytatott tárgyalások állítólag kudarcot vallottak, mivel egyetlen másik befektetőt sem találtak, amely megfizette volna az Alitalia fennmaradó 40 %-ának megszerzéséhez szükséges 400 millió EUR-t, lásd többek között: https://www.ilfattoquotidiano.it/2019/04/02/alitalia-ferrovie-chiede-al-mef-un-altro-mese-di-tempo-ma-manca-ancora-un-socio-che-ci-metta-400-milioni-di-euro/5081505/amp/

(25) A 137/2019. sz. törvényerejű rendelet azt is előírta, hogy az értékesítési programot össze kell kapcsolni az Alitalia üzleti tevékenységének szerkezetátalakítására és észszerűsítésére irányuló reorganizációs tervvel, amelyet a rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosnak kell kidolgoznia, és a Gazdaságfejlesztési Minisztériumnak jóváhagynia az *1998. július 30-i 274. sz. törvény 1. cikke értelmében a fizetésképtelen nagyvállalatok rendkívüli vagyonkezelésének új szabályozásáról* szóló, 1999. július 8-i 270. sz. törvényerejű rendelet ([11]) (a továbbiakban: 270/1999. sz. törvényerejű rendelet) 60. cikke alapján. Az Alitalia eszközeinek a reorganizációs terv végrehajtását követő elidegenítését lehetővé tevő eljárást 2020. május 31-ig kellett lefolytatni ((28) preambulumbekezdés). Az olasz kormány nyilvánosan kifejtette, hogy az intézkedés volt a vállalat csődjének, valamint az eszközök felosztásának és a különálló eszközök értékesítésének az egyetlen alternatívája ([12]).

(26) A Gazdaságfejlesztési Minisztérium a Gazdasági és Pénzügyminisztériummal egyetértésben elfogadott, 2019. december 21-i rendelettel teljes egészében folyósította („*disposto l'erogazione*") a 2019. évi kölcsönt az Alitalia részére. Amint azt a rendelet preambuluma kimondta, az Alitalia „*műveleti tevékenysége megszakadásának elkerülése érdekében*" a 2019. évi kölcsön teljes folyósítását az Államkincstár készpénzelőleg útján „*a lehető legrövidebb időn belül*" végrehajtotta. A sajtó beszámolói szerint a sürgősség az Alitalia súlyos likviditási szükségleteihez kapcsolódott, konkrétabban: a jövőbeni járatokra eladott jegyek előlegeinek (amelyek értéke 200 millió EUR és 300 millió EUR közötti összegre becsülhető) figyelembevétele nélkül az Alitalia készpénzállományát negatívnak becsülték; az olasz kormány által 2017-ben már kifizetett 900 millió EUR összegű közfinanszírozást már elköltötték, vagy a veszteségek elnyelték, kivéve az IATA-nál elhelyezett 103 millió garancialetétet, míg az Alitalia veszteségeit a pénzügyi elemzők körülbelül 600 millió EUR-ra becsülték a 2019. év tekintetében ([13]). Figyelembe véve a 2017. évi korábbi kölcsönöket és a 2019. május 31-ig felhalmozódott, 145 millió EUR összegű kamatokat (2019. június 1-jétől a 2017. évi kölcsönök után már nem voltak esedékes kamatok), az Alitalia részére folyósított további 400 millió EUR összegű állami támogatással együtt a légi fuvarozónak nyújtott teljes állami finanszírozás becsült összege körülbelül 1,45 milliárd EUR volt ([14]).

(27) 2020. január 30-án a 2/2020. sz. törvény törvénybe iktatta a 137/2019. sz. törvényerejű rendeletet. A 2/2020. sz. törvény módosította a 137/2019. sz. törvényerejű rendeletet azáltal, hogy i. egyértelművé tette, hogy a kölcsön és a kamatok visszafizetésének határidejét a folyósítástól számított hat hónapban határozták meg, és ii. előírta, hogy a rendkívüli vagyonkezelés által kidolgozott programnak figyelembe kell vennie a foglalkoztatási szintet és az üzleti tevékenységek működési egységét. A 2/2020. sz. törvény kimondta, hogy a 2019. évi kölcsön kedvezményezettjei az Alitalia SAI és a Cityliner ([15]).

(28) A gazdaságfejlesztési miniszter, S. Patuanelli már 2020. január 8-án a Parlament Képviselőházának Közlekedési Bizottsága előtt tartott nyilvános meghallgatáson kijelentette, hogy „[…] *a kormány meg van győződve arról, hogy a készpénz rendelkezésre állása, a kölcsön utolsó, 400 milliós részletének folyósításával és a MEF kamatfizetésének átalakításával, amely 150 millió további készpénzt szabadít fel*, […] *lehetővé teszi a vállalat számára, hogy lezárja az értékesítési eljárást*" 2020. május 31-ig (utólagos kiemelés) ([16]), ezzel elismerte, hogy a kölcsön kamatait az Alitalia nem az eredetileg megállapított feltételek mellett fizeti ki. 2020. július 16-án a 120/2020. sz. törvénnyel 2020. szeptember 11-én törvénybe iktatott 76/2020. sz. törvényerejű rendelet 2020. december 31-ig meghosszabbította a 2019. évi kölcsön lejárati időpontját. A 21/2021. sz. törvénnyel 2021. február 26-án törvénybe iktatott 183/2020. sz. törvényerejű rendelet a 2019. évi kölcsön lejárati időpontját még tovább meghosszabbította, 2021. június 30-ig. Ezt követően a 106/2021. sz. törvénnyel 2021. július 23-án törvénybe iktatott 73/2021. sz. törvényerejű rendelet 2021. december 16-ig kitolta a 2019. évi kölcsön tőke- és

([11]) Decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270 - Nuova disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza, a norma dell'articolo 1 della legge 30 luglio 1998, n. 274 (GU Serie Generale 185. szám, 1999.8.9.).

([12]) Interjú a gazdaságfejlesztési miniszterrel, S. Patuanellivel, amelyről többek között az Aska hírügynökség számolt be 2019. november 25-én, https://www.askanews.it/economia/2019/11/25/alitalia-patuanelli-valutiamo-varie-possibilit%c3%a0-no-spezzatino-pn_20191125_00299/

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

([14]) A hivatkozást lásd az előző lábjegyzetben. A 2017. évi kölcsönökből és a 2019. évi kölcsönből származó tőke és kamatok aggregált összegét tekintve az Alitalia olasz állammal szembeni tartozását 2022-ben 1,6 milliárd EUR-ra becsülték, lásd: https://www.repubblica.it/economia/2022/10/09/news/ita_airways_certares_quote_di_mercato-369029742/

([15]) A 124/2019. sz. törvényerejű rendelet 54. cikke úgy rendelkezett, hogy a kölcsönt a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. és ugyanezen csoport többi, szintén rendkívüli vagyonkezelés alatt álló vállalata részére nyújtsák, míg a hatályon kívül helyező 137/2019. sz. törvényerejű rendelet kifejezetten „*a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló Alitalia SAI-t és Alitalia Citylinert*" említi a kölcsön kedvezményezettjeiként.

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

kamattörlesztésének időpontját ([17]). Végezetül, a 2022. december 29-i 198. sz. törvényerejű rendelet 12. cikkének (1) bekezdése 2023. december 31-ben állapította meg az Alitalia értékesítési folyamatának befejezésére nyitva álló új határidőt, és azt is kimondta, hogy a felszámolásból származó bevétel „*a felszámolás lezárása költségeinek és a rendkívüli vagyonkezelés struktúrája, irányítása és működése költségeinek 2023. december 31-ig történő levonását, valamint a rendkívüli vagyonkezelés által kibocsátott úti okmányok, utalványok vagy hasonló biztosítékok jogosultjainak nyújtott kártalanítást […] követően, elsősorban az állammal szembeni követelések előzetes levonására szolgál, beleértve az Európai Bizottság által jogellenesnek nyilvánított állami támogatás iránti visszafizettetési követeléseket is*” ([18]).

2.2. **A 2019. évi kölcsön Alitalia részére történő nyújtásának körülményei**

2.2.1. *A 2019. évi kölcsön ténybeli háttere*

(29) A 2019. évi kölcsönt két másik kölcsönt követően folyósították, amelyeket Olaszország 2017-ben nyújtott az Alitaliának. Konkrétan, 2017. május 2-án, azon a napon, amikor az Alitaliát rendkívüli vagyonkezelés alá helyezték ((1) preambulumbekezdés) Olaszország 600 millió EUR összegű kölcsönt (a továbbiakban: első kölcsön) nyújtott az Alitalia SAI-nak, amelyet 2017 októberében további 300 millió EUR összegű kölcsönnel egészített ki (a továbbiakban: második kölcsön, az első és a második kölcsön együttesen: 2017. évi kölcsönök). Ezeket a 2017. évi kölcsönöket 2017. november 5-ig, illetve 2018. december 31-ig kellett visszafizetni.

(30) A 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 54. cikkében említett program kidolgozása érdekében a rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosok 2017 májusában a részvételi szándék kifejezésére való felhívást tettek közzé az Alitalia üzleti tevékenységeinek megvásárlására vagy átalakítására ([19]). 2017 augusztusában a rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosok értékesítési eljárást indítottak, amely először pályázati eljárás keretében próbálta meg odaítélni az Alitalia eszközeit. Az Alitalia üzleti tevékenységeinek elidegenítését lehetővé tevő pályázati eljárás befejezésének határidejét több alkalommal kitolták, majd az eljárást tárgyalásos eljárássá alakították át. A 2017. évi kölcsönök visszafizetésének lejárati időpontjait ezt követően összehangolták ([20]), és többször meghosszabbították. Végül a 2019. április 30-i 34. sz. törvényerejű rendelet ([21]) előírta többek között, hogy a 2017. évi kölcsönök visszafizetését halasszák az Alitalia eszközeinek a rendkívüli vagyonkezelés általi eladása utánra, és megszüntette a 2017. évi kölcsönök kamatainak további felhalmozását.

(31) Minden alkalommal, amikor a 2017. évi kölcsönök visszafizetésének lejárati időpontjait meghosszabbították, az Alitalia eszközei értékesítési eljárásának befejezésére vonatkozó határidőt ennek megfelelően kitolták. A kötelező ajánlatok benyújtásának határidejét több alkalommal is kitolták. Mivel az említett határidőig nem érkezett kötelező érvényű ajánlat, az értékesítési eljárás sikertelennek minősült, amint azt az olasz hatóságok 2020. január 6-án megerősítették ([22]). 2021. március 27-i válaszukban az olasz hatóságok megerősítették, hogy 2021 februárjáig az

([17]) Decreto-Legge 25 maggio 2021, n. 73 (GU Serie generale 123. szám, 2021.5.25.), 11c.cikk, (1) bekezdés, amelyet a következő jogi aktus iktatott törvénybe: Legge 23 luglio 2021, n. 106 - Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali (GU Serie Generale 176. szám, 2021.7.24.).

([18]) A jogszabályi határidőkre vonatkozó sürgős rendelkezésekről szóló, 2022. december 29-i 198. sz. törvényerejű rendelet törvénybe iktatásáról és módosításáról, valamint a jogalkotási hatáskörök gyakorlására vonatkozó határidők meghosszabbításáról szóló, 2023. február 24-i 14. sz. törvénnyel (23G00021) (GU Serie Generale 49. szám, 2023.2.27.) módosított és törvénybe iktatott, a jogszabályi határidőkre vonatkozó sürgős rendelkezésekről szóló, 2022. december 29-i 198. sz. törvényerejű rendelet (GU Serie Generale 303. sz., 2022.12.29.).

([19]) A 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 27. cikke (2) bekezdésének a), b) és ba) pontjában meghatározott iránymutatásoknak megfelelően.

([20]) A 2018. április 27-i 38. sz. törvényerejű rendelettel.

([21]) Decreto-legge 30 aprile 2019, n No. 34 - Misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi (GU Serie Generale 100. szám, 2019.4.30.). A 34/2019. sz. törvényerejű rendeletet a következő jogi aktus iktatta törvénybe: Legge 28 giugno 2019, n. 58 -Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, recante misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi (2019, GU Serie Generale 151. szám, 2019.6.29. – Suppl. Ordinario 26. szám).

([22]) 2020. január 6-i beadványuk 2. pontjának b) alpontjában az olasz hatóságok kijelentették, hogy a törvényben meghatározott határidőig nem érkezett be végleges ajánlat. Erről a sajtó is beszámolt: lásd: Il Corriere della sera, 2019. november 21., „Alitalia, il salvataggio salta ancora: ottavo rinvio per la cordata”; La Repubblica, 2019. november 20. „Si ferma la cordata Fs-Atlantia. Alitalia verso l'ottavo rinvio”; La Repubblica, 2019. november 26. „Alitalia, la resa del governo”. Patuanelli: „La soluzione di mercato non c'è”.

Alitalia egyetlen eszközét sem értékesítették. Jelenleg az ügy irataiban szereplő bizonyítékok és a nyilvánosan hozzáférhető információk arra engednek következtetni, hogy az Alitalia néhány eszközét értékesítették ((82) és (83) preambulumbekezdés) ([23]).

(32) 2019. december 2-án a 137/2019. sz. törvényerejű rendelet előírta, hogy az új értékesítési folyamatot a kedvezményezettek üzleti szerkezetének és tevékenységeinek átszervezésére és javítására irányuló reorganizációs tervvel kombinálják, és hogy az Alitalia eszközeinek e reorganizációs terv végrehajtását követő elidegenítéséhez szükséges eljárásokat 2020. május 31-ig le kell folytatni. Végül a biztosok tevékenységei befejezésének határidejét a 2022. december 29-i 198. sz. törvényerejű rendelet 2023. december 31-ig meghosszabbította ((28) preambulumbekezdés) ([24]).

2.2.2. *A 2017. évi kölcsönökről szóló bizottsági határozat*

(33) Több panaszt követően a Bizottság 2018 áprilisában megindította az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást a 2017. évi kölcsönökkel kapcsolatban ([25]). A vizsgálat a 2021. szeptember 10-i határozattal zárult ([26]), amelyben a Bizottság megállapította, hogy a 2017. évi kölcsönök összeegyeztethetetlenek a belső piaccal, és Olaszországnak vissza kell fizettetnie az Alitalia SAI-val az összeegyeztethetetlen támogatást.

(34) Közelebbről: a Bizottság a C(2021) 6659 határozatában megállapította, hogy a 600 millió EUR összegű kölcsön és a 300 millió EUR összegű kölcsön egyetlen intézkedésnek minősül, mivel i. azokat időrendben gyorsan egymás után nyújtották, ii. azok azonos célt szolgáltak, azaz az Alitalia SAI szerkezetátalakításának befejezését és eszközeinek értékesítését, valamint az Alitalia SAI által kínált szolgáltatás folyamatosságának biztosítását, és iii. az Alitalia SAI pénzügyi helyzete és kockázati profilja változatlan volt abban az időpontban, amikor Olaszország úgy döntött, hogy a két kölcsönt nyújtja (a fő bizonyíték az volt, hogy az Alitalia SAI fizetésképtelen volt az egész időszakban, a kölcsönök feltételei azonosak voltak, az Alitalia SAI nem tudott pozitív pénzforgalmat generálni, és a második kölcsön időpontjában rendelkezésére álló összes likviditás az első kölcsönből származott, amelyet a működési költségek fedezésére használtak fel).

(35) E tekintetben a Bizottság arra is rámutatott, hogy az első kölcsön nyújtásának időpontjában az Alitalia SAI likviditási szükségleteire tekintettel előre látható volt, hogy a második kölcsönre szükség lesz, ha az eladásra vagy a szerkezetátalakításra nem kerül sor hat hónapon belül.

(36) Ezen túlmenően az, hogy Olaszország soha nem járt el beruházásának megtérülése érdekében, sőt egyáltalán nem mérlegelte ezt a lehetőséget (amint azt a kölcsönök futamidejének automatikus meghosszabbítása és ezzel összefüggésben a kamatfizetés hiánya is bizonyítja), azt is igazolta, hogy a kölcsön célja az volt, hogy az Alitalia SAI működését az eszközei eladásáig fenntartsa.

(37) A piacgazdasági szereplő tesztjét (a továbbiakban: a piacgazdasági szereplő teszt) illetően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az nem alkalmazandó a 2017. évi kölcsönökre, mivel Olaszország nem piacgazdasági szereplőként, hanem a közhatalom gyakorlójaként járt el. A Bizottság konkrétan rámutatott arra, hogy az Alitalia SAI súlyos pénzügyi helyzetben volt, és kevés volt a kilátása arra, hogy nyereségessé válik, és semmilyen bizonyíték nem utalt arra, hogy bármely magánbefektető hajlandó lenne befektetni az Alitalia SAI-ba. A Bizottság megállapította továbbá, hogy a 2017. évi kölcsönök célja az Alitalia SAI megszakítás nélküli szolgáltatásának biztosítása volt. A Bizottság ezért megállapította, hogy Olaszország a 2017. évi kölcsönök formájában nyújtott finanszírozást az Alitalia SAI-nak inkább közpolitikai okokból, semmint az olasz állam mint piacgazdasági szereplő pénzügyi érdekei alapján folyósította.

(38) A Bizottság arra is rámutatott, hogy a kölcsönök lejárati időpontjának rendszeres kitolása a visszafizetés valószínűségének előzetes értékelése nélkül, a kamatfizetés követelésének elmulasztása és a kamatfelszámítás megszüntetése olyan tényezők, amelyek azt bizonyítják, hogy Olaszország közhatalmi jogkörében járt el.

([23]) http://www.alitaliaamministrazionestraordinaria.it/?cat=4

([24]) A módosításokkal együtt a 2023. február 24-i 14. sz. törvénybe iktatott, 2022. december 29-i 198. sz. törvényerejű rendelet (GU Serie Generale 303. szám, 2022.12.29.) 12. cikkének (1) bekezdése, lásd a 18. lábjegyzetet.

([25]) Állami támogatás – Olaszország – SA.48171 (2018/C) (korábbi 2018/NN, korábbi 2017/FC) számú állami támogatás – Az Alitalia számára nyújtott feltételezett állami támogatás – Felhívás észrevételek benyújtására az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése értelmében (HL C 256., 2018.7.20., 4. o.).

([26]) A C(2021) 6659 határozat.

(39) Végezetül a Bizottság kijelentette, hogy az uniós bíróságok ítélkezési gyakorlata szerint ahhoz, hogy úgy lehessen tekinteni, hogy egy tagállam magánbefektetőként jár el, bizonyítania kell, hogy értékelte az intézkedés jövedelmezőségét azt megelőzően vagy azzal egyidejűleg, hogy gazdasági előnyt biztosított egy vállalkozásnak. Bár Olaszország különböző dokumentumokat nyújtott be az Alitalia SAI-nak a kölcsönök nyújtását megelőző pénzügyi helyzetéről, az olasz hatóságok nem tudták bizonyítani, hogy előzetes értékelést végeztek volna a jövedelmezőségről, a kölcsönök visszafizetésének valószínűségéről vagy a 2017. évi kölcsönök megfelelő árazásáról. Ennek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy Olaszország nem piaci szereplőként, hanem a közhatalom gyakorlójaként járt el, ezért a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható.

(40) Mindenesetre másodlagos érvként a Bizottság megállapította, hogy még ha a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazható is lenne, az nem teljesül. Amint arra a Bizottság rámutatott, annak értékelése érdekében, hogy a 2017. évi kölcsönök gazdasági előnyt biztosítottak-e az Alitalia SAI számára, a Bizottságnak ellenőriznie kellett, hogy egy azonos helyzetben lévő feltételezett magánhitelező a két kölcsönt azonos feltételek mellett nyújtotta volna-e.

(41) Bár a Bizottság nem talált bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy Olaszország egyedi előzetes értékelést végzett volna, a piacgazdasági szereplő tesztjét azokra az Olaszország által benyújtott dokumentumokra alapozta, amelyek a 2017. évi kölcsönök nyújtásakor az olasz hatóságok rendelkezésére álltak, és amelyeket fel lehetett volna használni a piacgazdasági szereplő teszt elvégzéséhez. A teljes körű értékelés érdekében a Bizottság más olyan információkat is megvizsgált, amelyek az első kölcsön nyújtását követően váltak elérhetővé Olaszország számára.

(42) A Bizottság értékelte továbbá, hogy Olaszországnak mint közvetett részvényesnek és hitelezőnek az Alitalia SAI felé fennálló korábbi kitettsége releváns volt-e a piacgazdasági szereplő tesztje szempontjából, és arra a következtetésre jutott, hogy az ügy körülményei között nem, tekintettel az olasz állam közvetett kitettségének korlátozott mértékére (a C(2021) 6659 határozat 5.1.4.2.3.2. szakasza). A Bizottság megállapította, hogy egy, az olasz állam helyzetében lévő magánbefektető egyetlen értékelést végzett volna el.

(43) A Bizottság piacgazdasági szereplő tesztje magában foglalta a következők elemzését: i. a kölcsönök nyújtásának időpontjában az Alitalia SAI-tól várható volt-e, hogy a kölcsönök lejárati időpontjáig elegendő pénzeszközt termeljen a kölcsönök visszafizetéséhez, ii. a kölcsönök kockázatossága és a kockázatot tükröző megfelelő kamat, iii. a rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosok rendelkezésére álló lehetőségek, különösen az Alitalia SAI eszközei szerkezetátalakításának vagy értékesítésének lehetősége, valamint iv. az Alitalia SAI múltbeli teljesítménye, eszközei és kötelezettségei, továbbá várható jövőbeli cash flow-ja.

(44) A piacgazdasági szereplő teszt céljából a Bizottság a C(2021) 6659 határozatában három forgatókönyvet vett figyelembe: szerkezetátalakítási, értékesítési és felszámolási forgatókönyvet.

(45) A szerkezetátalakítási forgatókönyv tekintetében ([27]) a Bizottság megállapította, hogy az olasz hatóságok értékelhették volna az Alitalia SAI múltbeli teljesítményét, amely 2015-ben és 2016-ban negatív pénzforgalmat mutatott, amely 2017-ben súlyosbodott, amiből – figyelembe véve az Alitalia SAI rendkívüli vagyonkezelés alá vonásának bizonytalanságából eredő további fékező hatásokat – arra lehetett volna következtetni, hogy az Alitalia SAI valószínűleg nem lesz képes visszafizetni a kölcsönt. A Bizottság továbbá úgy ítélte meg, hogy ugyanezt a következtetést lehetett volna levonni, ha Olaszország a rendkívüli vagyonkezelésnek az Alitalia SAI-ra a 2017. május és október közötti időszakban vonatkozó pénzforgalmi előrejelzéseit használta volna, amelyeket csatoltak a rendkívüli vagyonkezelés első kölcsönkérelméhez; ezek az előrejelzések azt mutatták, hogy a készpénzigény 671 millió EUR a rendkívüli vagyonkezelés első hat hónapjára, és az időszak mínusz 597 millió EUR készpénzegyenleggel zárulna.

(46) Az értékesítési forgatókönyv tekintetében ([28]) a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a lejárati időpontban (az első kölcsön folyósítását követő hat hónapos időszak végén) az Alitalia SAI készpénzegyenlege messze elmaradt volna a kölcsön és a kamatok vonatkozásában fizetendő összegektől, és így a visszafizetés az Alitalia SAI eszközeinek legalább 627 millió EUR áron történő eladásától függött volna. Az értékesítést illetően a Bizottság azzal érvelt, hogy egy

([27]) A C(2021) 6659 határozat 5.1.4.2.3.3. szakasza.
([28]) A C(2021) 6659 határozat 5.1.4.2.3.4. szakasza.

piacgazdasági hitelező először is úgy vélte volna, hogy irreális lenne azt várni, hogy az Alitalia SAI eszközeit hat hónapon belül eladják, mivel a tanulmányok szerint az olasz jog értelmében rendkívüli vagyonkezelés alá vont vállalatok esetében az ilyen értékesítések átlagos időtartama két-három év. Az Alitalia SAI eszközeinek és saját tőkéjének könyv szerinti értéke, valamint a vállalat diszkontált jövőbeni cash flow-jára vonatkozó becslések alapján egy előzetes értékelés során a Bizottság meglátása szerint egy piacgazdasági hitelező jóval 627 millió EUR alatti összegre értékelte volna az Alitalia SAI eladási árát. A rendkívüli vagyonkezelés tekintetében készített tanulmányon és más légitársaságok (Lufthansa, Easyjet) tényleges (nem kötelező erejű) ajánlatain ([29]) alapuló utólagos értékelésben ([30]) a Bizottság ugyanerre a következtetésre jutott. Továbbá a Bizottság „szorzómódszeren" alapuló független értékelése – azaz az Alitalia SAI pénzügyi helyzetének a hasonló vállalatok paramétereivel való összehasonlítása ([31]) – megerősítette azt a következtetést, hogy az Alitalia SAI eszközeinek értékesítése jóval az első kölcsön visszafizetéséhez szükséges ([32]) 627 millió EUR alatti összeget eredményezett volna.

(47) A felszámolási forgatókönyv tekintetében ([33]) a Bizottság olyan forgatókönyvet vett figyelembe, amelyben az Alitalia SAI eszközeit egyenként értékesítették volna, és kötelezettségeit levonták volna az így kapott összegből. Ebben a forgatókönyvben az Alitalia SAI nettó értéke az (56) preambulumbekezdésben ismertetett rehabilitációs terv szerint körülbelül mínusz 1,5 milliárd EUR lett volna. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy e forgatókönyv szerint sem nyújtotta volna piacgazdasági szereplő az Alitalia SAI-nak az első kölcsönt.

(48) A teljes körű értékelés érdekében a Bizottság a C(2021) 6659 határozatában a piacgazdasági szereplő tesztet külön alkalmazta a második kölcsönre ([34]). Ebben a forgatókönyvben az Alitalia SAI pénzügyi helyzete 2017 októberében lényegében megegyezett volna a 2017. májusi helyzettel, vagyis az jellemezte volna, hogy nem képes pozitív pénzforgalmat generálni, és a rendelkezésére álló összes likviditása az első kölcsönből származik, így egyetlen piaci szereplő sem nyújtotta volna a második kölcsönt.

(49) Összességében a Bizottság C(2021) 6659 határozatában úgy ítélte meg, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazandó a 2017. évi kölcsönökre, de mindenesetre nem teljesült. Ezért a 2017. évi kölcsönök a két kölcsön együttes névértékével, azaz 900 millió EUR-val egyenlő előnyhöz juttatták az Alitalia SAI-t ([35]).

2.3. **A kedvezményezettek**

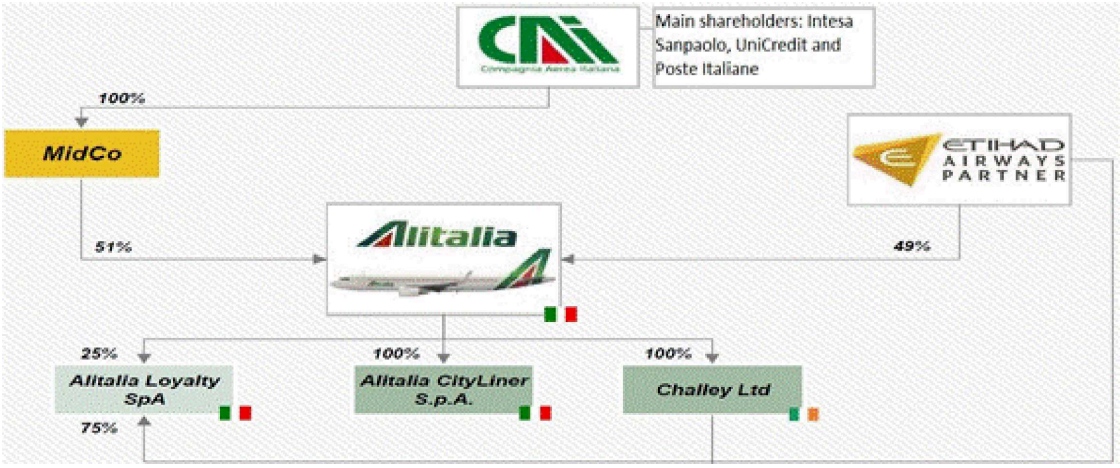
(50) A 2019. évi kölcsön kedvezményezettjei az (1) preambulumbekezdésben említett Alitalia, nevezetesen az Alitalia SAI és a Cityliner. A 137/2019. sz. törvényerejű rendeletet módosító és törvénybe iktató 2/2020. sz. törvény egyértelműen kedvezményezettként azonosítja ezeket a vállalkozásokat.

(51) Az Alitalia SAI a légi közlekedési ágazatban tevékenykedő szereplő, amelynek székhelye a római Fiumicinón található. Az Alitalia SAI és a Cityliner egyaránt az Alitalia csoport részét képezi, amelynek részvényesi struktúrája az 1. ábrán ([36]) látható. Az 1. táblázat bemutatja a Compagnia Aerea Italiana S.p.A (a továbbiakban: CAI) ([37]) részvényeseit, amely anyavállalat az Alitalia SAI részvényeinek 51 %-át közvetve birtokolta 2017. október 16-án.

([29]) A C(2021) 6659 határozat 4.2.2.3. szakasza.
([30]) A C(2021) 6659 határozat 5.1.4.2.3.4.3.2. szakasza.
([31]) A C(2021) 6659 határozat 5.1.4.2.3.4.3.3. szakasza.
([32]) A C(2021) 6659 határozat (328) preambulumbekezdését.
([33]) A C(2021) 6659 határozat 5.1.4.2.3.4.3. szakasza.
([34]) A C(2021) 6659 határozat 5.1.4.2.4. szakasza.
([35]) A C(2021) 6659 határozat (349) preambulumbekezdése.
([36]) Az 1. ábra a C(2021) 6659 határozatban szereplő információkon alapul (lásd az említett határozat (40) preambulumbekezdését és 1. ábráját).
([37]) Az 1 %-os vagy az alatti részesedéssel rendelkező további részvényesek közé tartozik a Factorit S.p.A. (1 %), a Macca Srl (0,96 %) és az Air France-KLM maradék részesedése (0,73 %, a 2009-es 25 %-os részesedéshez képest).

1. ábra

Az Alitalia csoport tulajdonosi szerkezete 2018. január 23-án



1. táblázat

A CAI részvényesei 2019 májusában (A Bizottság legjobb tudomása szerint a részvényesi struktúra nem változott napjainkig)

A CAI részvényesei 2019 májusában	Tulajdonrész (%)
UniCredit S.p.A	36,59
Intesa Sanpaolo	27,48
Banca Popolare di Sondrio Societa Cooperativa per Azioni	9,11
Atlantia S.p.A	6,52
Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A	6,11
MPs Leasing & Factoring S.p.A	3,97
IMMSI S.p.A	2,18
Poste Italiane S.p.A	2,02
Pirelli & C.S.P.A.	1,4
1 % alatti egyéb részvényesek	4,62
Összesen	**100**

(52) A rendkívüli vagyonkezelés alá helyezéskor az Alitalia SAI tulajdonában volt a Cityliner és a Challey Ltd. teljes részvénytőkéje. A Cityliner az Alitalia szállítási kapacitásának szolgáltatójaként ([38]) működött, és a rövid távon közlekedő járatok hálózatának egy részét fedte le. A Challey Ltd írországi székhelyű alholding, amely maga is irányított más, szintén írországi székhelyű vállalatokat (a továbbiakban: írországi leányvállalatok), amelyek tulajdonában állt az Alitalia SAI és a Cityliner által használt teljes légijármű-flotta, valamint kisebbségi részesedéssel rendelkeztek más, részben tulajdonolt vállalatokban ([39]). A Challey Ltd és az ír leányvállalatok nem állnak rendkívüli

([38]) Lásd az Alitalia és a Cityliner fizetésképtelenségének okairól szóló, a rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosok által 2018. január 26-án készített és az Alitalia rendkívüli vagyonkezeléséhez kapcsolódó honlapon közzétett jelentés (Relazione sulle for di insolvenza di Alitalia e Cityliner) 55. oldalán található 85. és azt követő pontokat: http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/relazione_cause_insolvenza.pdf

([39]) A C(2021) 6659 határozat (39) preambulumbekezdése.

vagyonkezelés alatt. Ennek megfelelően az Alitalia SAI leányvállalataival együtt alkotja az Alitalia csoportot ([40]) (a továbbiakban: Alitalia csoport). Mivel az Alitalia SAI az Alitalia csoport tevékenységeinek túlnyomó többségét képviseli, és az Alitalia csoport teljes létszámának 97 %-át foglalkoztatja ([41]), a csoportra vonatkozó értékelések értelemszerűen az Alitalia SAI-ra is érvényesek.

(53) Az Alitalia SAI 49 %-ban az Etihad Investment Holding Company LLC, 51 %-ban pedig a MIDCO S.p.A. (a továbbiakban: Midco) tulajdonában van, amely viszont 100 %-ban a CAI tulajdonában van.

2.4. **Az Alitalia pénzügyi helyzete**

2.4.1. *A 2017. évi kölcsönök folyósításáig tartó időszak*

(54) Az Alitalia SAI pénzügyi helyzetét a 2017. évi kölcsönök folyósításáig, azaz 2017 novembere előtt a C(2021) 6659 határozat ismerteti részletesen (lásd különösen a 4.1. és az 5.1.4.2.3.1. szakaszt). Ez a szakasz röviden felidézi a Bizottság említett határozatban tett megállapításait.

(55) Az Alitalia SAI folyamatosan veszteséges volt azóta, hogy a CAI 2008-ban felvásárolta. Az Alitalia SAI részvényesei által 2017-ben kidolgozott ambiciózus rehabilitációs tervben (lásd a C(2021) 6659 határozat 4.2.1.1. szakaszát) leírtak szerint a vállalat közel 2 milliárd EUR veszteséget könyvelt el a 2009 és 2014 közötti időszakban. Ezenfelül a rehabilitációs terv azt is jelezte, hogy a 2010 és 2013 közötti időszakban a légi közlekedési ágazat összességében nőtt, és nyereséget termelt. Amint azt a Bizottság a fent említett határozatban megjegyezte, ez azt mutatta, hogy az Alitalia SAI problémái nem az általános makrogazdasági feltételeknek voltak betudhatók, hanem inkább a vállalatra jellemzőek voltak.

(56) Ebben a fenntarthatatlan helyzetben az Alitalia SAI új ágazati partnert keresett, és ennek eredményeként az Etihad 2015-ben felvásárolta az Alitalia 49 %-át. 2015-ben és 2016-ban azonban az Alitalia SAI 648 millió EUR veszteséget termelt, amely az egyszeri tételek nélkül még ennél is magasabb, 1,2 milliárd EUR veszteséget jelentett.

(57) A rehabilitációs terv 2017 elején megkísérelte javítani az Alitalia SAI pozícióját egy ambiciózus költségcsökkentési tervvel, amely több mint 1 milliárd EUR költségcsökkentést tartalmazott, és amelynek célja az volt, hogy előkészítse az utat a további finanszírozás (2 milliárd EUR, beleértve 900 millió EUR új összeget) számára, elsősorban részvényese, az Etihad irányítása alatt. A rehabilitációs tervet a fizetésképtelenséget megelőző eljárás ([42]) keretében kellett volna megvalósítani. Ehhez az eljáráshoz ([43]) szükség volt a munkaerő beleegyezésére ([44]), mivel a jelentős költségcsökkentő intézkedések őket is érintették volna. A megállapodást azonban a 2017. április 24-én tartott munkavállalói szavazáson elutasították, mivel a munkaerőköltségek csökkentését célzó intézkedések többek között átlagosan 33 %-os átlagos bércsökkentést irányoztak elő. Mivel a rehabilitációs tervet nem lehetett végrehajtani, és a részvényesek nem nyújtottak kiegészítő finanszírozást, az Alitalia SAI az olasz csődjogi szabályozás értelmében csődközelbe jutott.

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

([41]) Lásd a rendkívüli vagyonkezelési program 20. oldalán az 1.2.2. szakaszt, amelyet az Alitalia rendkívüli vagyonkezeléséhez kapcsolódó honlapon tettek közzé: http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/programma_0418.pdf

([42]) Regio decreto 16 marzo 1942, n. 267 - Disciplina del fallimento, del concordato preventivo, dell'amministrazione controllata e della liquidazione coatta amministrativa (GU Serie Generale 81. szám, 1942.4.6.) (a továbbiakban: az olasz csődtörvény) 67. cikke.

([43]) Az olasz csődtörvény 67. cikke harmadik bekezdésének d) pontja szerinti „piano di risanamento" egy olyan vállalatokat érintő eljárás, amelyek visszafordítható pénzügyi nehézségekkel küzdenek, vagyis a pénzügyi nehézség sajátos helyrehozható jellegéből következően és a megfelelő források rendelkezésre állása esetén helyreállhatnak. Ennek az eljárásnak keretében a behajtásra tett erőfeszítéseket a vállalat irányítja, nem pedig az igazságügyi hatóság.

([44]) A rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosok 2018. július 11-i jelentése (lásd a 20. lábjegyzetet) szerint 2017. december 31-én az Alitalia csoportnak 11 755 munkaszerződése volt érvényben, ami 10 871 teljes munkaidős alkalmazottnak felel meg az Alitalia S.p.A-nál és a CityLinernél. A KPMG jelentése szerint (lásd a 4.2.1.2. szakaszt) 2016. december 31-én az Alitalia csoport alkalmazottainak száma teljes munkaidős egyenértékben 10 781 volt (beleértve az írországi leányvállalatokat is).

(58) 2017 elején, még mielőtt a munkavállalói szavazáson elutasították volna, két független üzleti szakértő (a KPMG és a Roland Berger) felülvizsgálta a rehabilitációs tervet ([45]), és az Alitalia SAI múltjának fényében ambiciózusnak ítélte azt. A KPMG továbbá úgy vélte, hogy a terv több éven át tartó fenntartásához jelentős finanszírozásra lenne szükség. Hangsúlyozták továbbá a tervnek az alapjául szolgáló pénzügyi feltételezés tekintetében vett érzékenységét.

(59) 2017. április 28-án elkészítették a rehabilitációs terv tanúsítási jelentését ([46]), amelyben megállapították, hogy az Alitalia SAI válságban van, mivel i. független légi fuvarozóként kritikus tömeget elérő hálózati fuvarozókkal állt versenyben, ii. a diszkont légitársaságok jelentős mértékben elterjedtek a belföldi piacon más európai országokhoz képest, iii. a távolsági piacon kis részesedéssel rendelkezett, iv. nem hatékony költségszerkezettel rendelkezett, és v. a közös vállalkozási megállapodások miatt korlátozottan fejleszthette a távolsági útvonalakat.

2.4.2. *A 2017. évi kölcsönök nyújtását követő és a 2019. évi kölcsön nyújtását megelőző időszak*

(60) Az olasz hatóságok által szolgáltatott információk szerint az Alitaliát a rendkívüli vagyonkezelés alá vonása óta továbbra is negatív pénzforgalom jellemezte, ami 2018-ban 296 millió EUR, 2019 első és harmadik negyedéve között pedig 198 millió EUR negatív szabad pénzforgalmat eredményezett.

2. táblázat

Az Alitalia szabad pénzforgalma, beleértve az adósságszolgálati kifizetéseket és a likviditási pozíciót (millió EUR-ban)

	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	2018	Q1 2019	Q2 2019	Q3 2019	Q1 2019 - Q3 2019
Free Cash Flow	-79	35	-135	-122	-296	-27	-44	-127	-198
Cash	728	763	628	506	506	480	436	310	310
	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	2018	Q1 2019	Q2 2019	Q3 2019	Q1 2019 - Q3 2019
Free Cash Flow	-79	35	-135	-117	-296	-27	-44	-127	-198

Megjegyzés:
Az Alitalia 2018 első negyedévében fennálló likviditási pozíciója 300 millió EUR összegű állami kölcsönt tartalmaz (a 2017. évi kölcsönök közül a második).

(61) Ezenkívül az Alitalia 2018-ban 120 millió EUR, 2019-ben pedig 14 millió EUR összegű negatív EBITDA-t termelt.

3. táblázat

Az Alitalia EBITDA-ja

	2018	2019
EBITDA	(120)	(14)

(62) A 2019-re vonatkozóan nyilvánosan hozzáférhető információk is azt mutatják, hogy az Alitalia továbbra is nehéz pénzügyi helyzetben volt. Sajtóbeszámolók ([47]) szerint az Alitalia 2019 októberében veszteséges volt ([48]). 2019. november 26-án a sajtó S. Patuanelli olasz gazdaságfejlesztési minisztert idézte, aki azt állította, hogy „*jelenleg nincs piaci megoldás*" az Alitalia számára, míg 2019 decemberében a beszámolók szerint azt mondta, hogy az Alitalia napi 2 millió EUR-t veszít, és pontosította, hogy a napi veszteség az év során ingadozott ([49]).

([45]) A két független üzleti szakértő felülvizsgálatát részletesebben a C(2021) 6659 határozat 4.2.1.2. szakasza ismerteti.
([46]) A tanúsítási jelentést az olasz csődtörvény írta elő (lásd a C(2021) 6659 határozat 4.2.1.3. szakaszát).
([47]) Lásd: https://www.reuters.com/article/alitalia-rescue-loss-idUSL8N28T4OB
([48]) Lásd: https://www.reuters.com/article/alitalia-rescue-atlantia/alitalia-set-for-temporary-reprieve-as-rescue-deadline-nears-sources-idUSL5N26Z4I6
([49]) https://www.ilsole24ore.com/art/alitalia-sale-conto-la-compagnia-patuanelli-perde-2-milioni-giorno-ACQ1wO7 Ugyanebben az interjúban a gazdaságfejlesztési miniszter azt is kifejtette, hogy miután az Alitaliának a Ferrovie dello Stato, az Atlantia és az Egyesült Államok légitársasága, a Delta Air Lines közötti konzorcium részére történő eladására irányuló tárgyalások kudarcba fulladtak, 2019. december 2-án csak két lehetőség állt fenn: a vállalat felszámolása vagy új értékesítési eljárás, https://www.ilmessaggero.it/economia/news/alitalia_ilva_patuanelli_intervista_messaggero_oggi_21_dicembre_2019-4939335.html

(63) G. Leogrande, a rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztos az olasz parlamentnek címzett, 2020. március 3-i jelentésében bemutatta a vagyonkezelés 2019-es gazdasági és pénzügyi teljesítményét 2018-hoz képest, és rámutatott arra, hogy a forgalomból származó megnövekedett működési bevételek (+ 2 %) és a kismértékben csökkent működési költségek (–1,3 %) ellenére az Alitalia még mindig a költségek növekedésével szembesült (az üzemanyag és a műszaki berendezések, a forgalom és a leszállás, a karbantartás, az ellenőrzés költsége és a személyzeti költségek); e jelentés szerint az „*egyenleg 586 millió EUR, ami 86 millió EUR javulást jelent, többek között a 2019. decemberi 400 millió EUR összegű új kormányzati kölcsönnek köszönhetően*” ([50]).

2.5. **Az Alitaliára 2017 májusában alkalmazott rendkívüli vagyonkezelési eljárás**

(64) 2017 májusában az olasz Gazdaságfejlesztési Minisztérium rendkívüli vagyonkezelés alá vonta az Alitalia SAI-t és néhány nappal később a Cityliner-t ([51]). Ugyanebben a hónapban a Civitavecchiai Bíróság mind az Alitalia SAI-t, mind a Citylinert fizetésképtelennek nyilvánította.

(65) 2019. március 20-i beadványukban az olasz hatóságok azt állították, hogy az Alitalia rendkívüli vagyonkezelési eljárás alá vonása miatt a magánrészvényeseket megfosztották az Alitalia irányításához és felügyeletéhez kapcsolódó valamennyi jogkörüktől.

(66) A vonatkozó olasz jogszabály értelmében az Alitalia irányításával rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosokat bíztak meg mindaddig, amíg a gazdaságfejlesztési miniszter el nem fogadja a rendkívüli vagyonkezelési programot (a továbbiakban: rendkívüli vagyonkezelési program), amely alapján a biztosok a Gazdaságfejlesztési Minisztérium felügyelete alatt értékesíthetik az Alitalia eszközeit.

(67) 2018. január 26-án az Alitalia rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosai olyan programot nyújtottak be a gazdaságfejlesztési minisztériumnak, amelynek célja az Alitalia működő eszközeinek értékesítése volt ([52]). 2019 májusában az eszközértékesítési program befejezésének határidejét 2020. március 23-ra halasztották.

(68) Az engedélyezett rendkívüli vagyonkezelési program által előírt értékesítési eljárás az Alitalia üzleti tevékenységéhez kapcsolódó eszközökre terjedt ki, és magában foglalta az Alitalia SAI ír leányvállalatai tulajdonában lévő légi járművek megvásárlásának lehetőségét is.

2.5.1. *A nagyon nagy vállalatokra vonatkozó rendkívüli vagyonkezelés és különös szabályok* ([53])

(69) Az olasz jog (a 270/1999. sz. törvényerejű rendelet és a 2003. december 23-i 347. sz. törvényerejű rendelet ([54])) szerint a rendkívüli vagyonkezelés a nagyvállalatokra vonatkozó olyan fizetésképtelenségi eljárás, amelynek célja a megmentésük, értékük megőrzése a tevékenységük folytatása révén a szerkezetátalakításukig vagy az eszközeik értékesítéséig, feltéve, hogy lehetségesnek tűnik, hogy újra kellően jövedelmezőek lesznek.

(70) Az említett eljárás keretében a korábbi részvényeseket megfosztják döntéshozatali jogkörüktől, miközben a vállalat folytatja működését. Az üzletvezetést és a vállalat vagyonának kezelését rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosok veszik át, akiket a fizetésképtelenséget megállapító bíróság nevez ki.

(71) Amikor a rendkívüli vagyonkezelési eljárás hatályba lép, az eljárást megelőzően keletkezett tartozásokat befagyasztják, és alárendelik a rendkívüli vagyonkezelés során az üzleti tevékenység folytatásának eredményeként keletkezett tartozásoknak. A rendkívüli vagyonkezelés során keletkezett tartozások „super senior” státuszát kifejezett jogszabályi rendelkezés írja elő.

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

([51]) A 270/1999. sz. törvényerejű rendelettel összefüggésben értelmezett 347/2003. sz. törvényerejű rendelet alapján.

([52]) A 347/2003. sz. törvényerejű rendelet 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 27. cikke (2) bekezdésének a) pontjával, valamint az 54. és további cikkével összefüggésben értelmezett 4. cikkének értelmében.

([53]) További részletek tekintetében lásd a C(2021) 6659 határozat (43)–(49) preambulumbekezdését.

([54]) Decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347 - Misure urgenti per la ristrutturazione industriale di grandi imprese in stato di insolvenza (GU Serie Generale 298. szám, 2003.12.24.) (a továbbiakban: a 347/2003. sz. törvényerejű rendelet).

(72) Az olyan nagyon nagy vállalatokra, mint például az Alitalia, további különös szabályok vonatkoznak. Konkrétan, a nagyon nagy vállalatok még a bírósági határozat meghozatala előtt kérhetik rendkívüli vagyonkezelés alá vonásukat. Ebben az esetben a Gazdaságfejlesztési Minisztérium nevezi ki és ellenőrzi a rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosokat. Ekkor a rendkívüli vagyonkezelés legfeljebb 36 hónapig tarthat. Emellett az alapvető közszolgáltatásokat üzemeltető vállalatok esetében a rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosok hatásköre kiterjed arra, hogy tárgyalásos eljárás keretében értékesítsék a vállalkozási vagyont, feltéve, hogy a rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosok által a vevővel egyeztetett eladási ár nem alacsonyabb, mint a független szakértői jelentésben megállapított piaci érték.

2.6. **Az olasz kormány tagjainak nyilvános nyilatkozatai**

(73) 2019. november 28-án a gazdaságfejlesztési miniszter kijelentette, hogy az Alitalia „*nem fog csődbe menni, úgy érzem, garantálni tudom*” ([55]).

(74) 2019. december 17-én ugyanettől a minisztertől a beszámolók szerint elhangzott, hogy „[az Alitaliával kapcsolatos] *kritikus problémákat komolyan kell kezelni*”, abból kiindulva, hogy „*nem gondolkodom azon, hogy lehozzuk a repülőket a földre*” ([56]).

(75) 2019. december 24-én az Alitalia rendkívüli biztosa a beszámolók szerint azt mondta, hogy fennáll az Alitalia „*tevékenysége megszakadásának kockázata*”. A média a 137/2019. sz. törvényerejű rendelet preambulumára hivatkozott, amely kimondta, hogy „*az Alitalia műveleti tevékenysége megszakadásának elkerülése érdekében a lehető leghamarabb meg kell adni a finanszírozást, és azt teljes egészében ki kell fizetni*” ([57]).

2.7. **Az Alitalia értékesítésének folyamata és annak meghosszabbításai**

(76) A 2017. évi kölcsönöket nyújtó 55/2017. sz. törvényerejű rendelet 1. cikke előírta, hogy a rendkívüli vagyonkezelési program kidolgozásához a rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosoknak fel kell mérniük annak lehetőségét, hogy az Alitalia üzleti tevékenységeit bizonyos határidőn belül pályázati eljárás útján értékesítsék.

(77) Így 2017 augusztusában a rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosok pályázati eljárást szerveztek a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló vállalatok (Alitalia SAI és Cityliner) eszközeinek operatív egységként történő értékesítésére.

(78) A pályázati eljárás azonban sikertelen volt ([58]), és 2017 decemberében a rendkívüli biztosok új tárgyalásos eljárást ([59]) indítottak az Alitalia eszközeinek értékesítésére. Ebben az eljárásban csak az olasz Ferrovie dello Stato vasúti társaság ajánlatát tekintették érvényesnek, míg a többi ajánlatot azok hiányossága vagy nem kötelező jellege miatt utasították el ([60]).

(79) Az értékesítési eljárás sikertelenségét követően a 137/2019. sz. törvényerejű rendelet új határidőt állapított meg az Alitalia eszközeinek értékesítésére, amelyet 2020. május 31-ben határozott meg. Olaszország szerint azonban 2020. március 26-án az értékesítési folyamatot a Covid19-világjárvány miatt felfüggesztették.

([55]) www.ilmessaggero.it/economia/news/alitalia_patuanelli_non_fallira_nazionalizzazione_non_negativa-4892078.html.

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

([57]) Lásd: Sole 24 Ore, https://www.ilsole24ore.com/art/alitalia-governo-versa-400-milioni-nuovo-prestito-lufthansa-camera-7-gennaio-ACWPNH8

([58]) Amint az a rendkívüli vagyonkezelési program 133. oldalán szerepel, egyetlen benyújtott ajánlat (többek között a Lufthansa, az EasyJet és az Airport Handling S.p.A. ajánlata) sem felelt meg az eljárási szabályoknak. Pontosabban: a Képviselőház IX. és X. vegyesbizottsága előtt 2019. március 27-én tartott meghallgatáson a rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosok által bemutatott előadás 17. oldala szerint ezek az ajánlatok nem tartalmaztak kötelező elemeket és alapvető elemeket (ajánlati garancia, szerződéses dokumentumok, ipari terv).

([59]) A tárgyalásos eljárás lehetőségéről mint az ajánlati felhívás alternatívájáról a 347/2003. sz. törvényerejű rendelet 4. cikkének (4c) bekezdése rendelkezik. A tárgyalásos eljárást az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvének sérelme nélkül kell lefolytatni.

([60]) A C(2021) 6659 határozat 33. lábjegyzete és 4.2.2.3. szakasza, valamint e határozat (25) preambulumbekezdése és 9. lábjegyzete.

(80) A megoldás megtalálására irányuló erőfeszítések részeként az olasz állam 2020. október 9-én beindított egy új állami tulajdonú vállalatot, az ITA-t.

(81) 2021. szeptember 10-én a Bizottság elfogadta a C(2021) 6665 határozatot, amelyben megállapította, hogy bizonyos eszközöknek az említett határozatban leírt átruházása, amennyiben arra az Olaszország által vállalt kötelezettségeknek megfelelően kerül sor, nem vezetne az Alitalia SAI és az ITA közötti gazdasági folytonossághoz. Ugyanebben a határozatban a Bizottság megállapította, hogy az ITA-nak juttatott 1,35 milliárd EUR összegű tőkeinjekció nem jelentett előnyt az ITA számára, és ezért nem minősül állami támogatásnak.

(82) A C(2021) 6665 határozatot követően az Alitalia rendkívüli vagyonkezelése pályázatot írt ki az Alitalia márkára, és azt 2021. október közepén az ITA-nak ítélte oda. Ezzel párhuzamosan az Alitalia rendkívüli vagyonkezelése és az ITA megállapodott az Alitalia 52 légi járműből, a kapcsolódó résidőkből és egyéb eszközökből álló légi közlekedési üzletágának átruházásáról ([61]).

(83) 2022 végére a várakozások szerint az Alitalia rendkívüli vagyonkezelésének pályázati eljárás útján értékesítenie kellett volna az Olaszország által vállalt kötelezettségeknek megfelelően az Alitalia hűségprogramját, valamint az Alitalia karbantartási és földi kiszolgálási üzletágait is ([62]). Míg a Fiumicino repülőtéren a földi kiszolgálási szolgáltatást 2022 májusában odaítélték a Swissportnak, és az Alitalia karbantartási üzletágát az Atitech 2022 szeptemberében felvásárolta ([63]), más tevékenységek, köztük az Alitalia hűségprogramja tekintetében még mindig folyamatban van a pályázati eljárás. Ezért 2022 decemberében a rendkívüli vagyonkezelési eljárást 2023 végéig meghosszabbították annak érdekében, hogy lehetővé váljon a még el nem adott eszközök felszámolása ((28) és (32) preambulumbekezdés).

2.8. **A panaszok**

(84) A panaszosok a 2019. évi kölcsönre vonatkozó beadványaikban azzal érveltek, hogy a kölcsön jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősül.

(85) A panaszosok azzal érveltek, hogy a 2019. évi kölcsön állami támogatásnak minősül, mivel az olasz kormány nem piacgazdasági szereplőként járt el. Tekintettel az Alitalia gazdasági helyzetére, amely a 2017. évi kölcsönök ellenére nem javult, és tekintettel a vállalat múltjára, a panaszosok azzal érveltek, hogy a Bizottság által a 2017. évi kölcsönökre vonatkozóan az eljárás megindításáról szóló 2018. évi határozatban már kifejezett kétségek még inkább érvényesek a 2019. évi kölcsönre ([64]). Különösen azzal érveltek, hogy egyetlen piacgazdasági szereplő sem, amelyet a jövedelmezőség vezérel, lett volna hajlandó növelni hitelkitettségét azáltal, hogy ilyen új finanszírozást biztosít anélkül, hogy a befektetés megtérülése garantált lenne.

(86) A panaszosok szerint a 2019. évi kölcsön előnyt biztosított az Alitaliának, jelentős hatást gyakorolt a tagállamok közötti kereskedelemre, és torzította a versenyt, mivel az Alitalia versenyben állt más uniós légitársaságokkal. Véleményük szerint a 2019. évi kölcsön lehetővé tette a vállalat számára, hogy a tartósan egészségtelen pénzügyi helyzete ellenére is fenntartsa működését, megőrizve, sőt növelve piaci részesedését a kapacitás növelésével és bizonyos útvonalak megnyitásával, ami lehetővé tette számára, hogy továbbra is agresszívebb árképzést alkalmazzon annál, mint amire a 2019. évi kölcsön nélkül képes lett volna, ami súlyos károkat okozott az ezen útvonalakon állami támogatás nélkül működő versenytársaknak.

(87) A panaszosok különösen azt emelték ki, hogy a kapott jelentős támogatások ellenére az Alitalia nem tudott semmilyen szerkezetátalakítást végrehajtani, nem tudott nyereségessé válni, költségeit mérsékelni vagy adósságait csökkenteni. Azt is állították, hogy az Alitalia eszközeire nem tettek hihető ajánlatot, ami megkérdőjelezte az értékesítésükre vonatkozó terveket. E tekintetben a panaszosok azt állították, hogy az egyetlen ajánlatot a Lufthansa nyújtotta be, de azt többek között az Alitalia jelentős szerkezetátalakításának, azon belül a munkaerő és a légijármű-flotta csökkentésének rendelték alá, és nem valósult meg.

(88) A panaszosok azzal érveltek, hogy a 2019. évi kölcsön összeegyeztethetetlen a belső piaccal, és a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban meghatározott számos összeegyeztethetőségi kritérium nem teljesült.

([61]) Lásd: a C(2021) 6665 határozat 2.2.3.1. szakasza.
([62]) Lásd: a C(2021) 6665 határozat 4.3. szakasza.
([63]) https://www.swissport.com/en/news/press-release/2022/20220523_media-release_swissport-expands-to-italy-rome-_it és https://www.atitech.it/atitech-takes-over-alitalia-em-from-alitalia-in-as/
([64]) A panaszos benyújtotta az Európai Beruházási Bank alelnökével készített interjú egy példányát; az interjút a Radiocor Economia 2019. szeptember 26-án tette közzé, és arról számolt be, hogy „az Alitalia még nem jellemezhető bankképesként”.

2.9. **Az eljárás megindításáról szóló határozat összefoglalása**

(89) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság előzetesen arra a következtetésre jutott, hogy a 2019. évi kölcsön elválasztható a 2017. évi kölcsönöktől, és az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülhet.

(90) A 2019. évi kölcsönnek a 2017. évi kölcsönöktől való elválaszthatóságát illetően a Bizottság rámutatott, hogy azok a jogi aktusok, amelyek alapján a 2019. évi kölcsönt nyújtották, nem mondták ki kifejezetten, hogy ez a korábbi kölcsönök növelését jelenti, ellentétben azzal, amit a 2017. évi két kölcsön közül a másodikat nyújtó jogi aktus fogalmazott meg. A Bizottság továbbá úgy ítélte meg, hogy a 2019. évi kölcsön és a 2017. évi kölcsönök közötti kétéves időszak jelentős volt, és hogy a 2019. évi kölcsön nem volt észszerűen előre látható, amikor az Alitaliát rendkívüli vagyonkezelés alá vonták. Végül a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a 2019. évi kölcsön lejárati idejét hat hónapban rögzítették, és kamatot kellett utána fizetni, ellentétben a 2017. évi kölcsönökkel, amelyek lejáratát az Alitalia eszközeinek értékesítéséig meghosszabbították, és amelyek után már nem halmozódott fel kamat. E tények alapján a Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy a 2019. évi kölcsön elválasztható a 2017. évi kölcsönöktől.

(91) A támogatás meglétét illetően a Bizottság különösen úgy ítélte meg, hogy a 2019. évi kölcsön az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett gazdasági előnyhöz juttatta az Alitaliát. A Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható a 2019. évi kölcsönre, mivel Olaszország nem nyújtott be semmilyen okirati bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a 2019. évi kölcsön nyújtása előtt értékelte a befektetés potenciális megtérülését és a kölcsön visszafizetésének valószínűségét.

(92) Mindenesetre a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ha kétséges volt, hogy egy magánszereplő a 2017. évi eredeti kölcsönöket nyújtotta volna akkor, amikor az Alitalia eladását 2017 novemberére tervezték, annál is inkább kétséges, hogy egy ilyen hitelező 2019-ben további kölcsönt nyújtott volna, mivel az értékesítési folyamat az eljárás megindításáról szóló határozat elfogadásának időpontjáig teljes egészében kudarcot vallott.

(93) A támogatás összeegyeztethetőségével kapcsolatban a Bizottság úgy vélte, hogy az Alitalia a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében vett nehéz helyzetben lévő vállalkozás, és arra az előzetes következtetésre jutott, hogy a 2019. évi kölcsön EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti, belső piaccal való összeegyeztethetősége komolyan megkérdőjelezhető.

(94) A Bizottságnak kétségei voltak különösen azt illetően, hogy betartották-e az „először és utoljára” elvet, tekintettel arra, hogy a 2019. évi kölcsönt megelőzően az Alitalia 2017-ben a 2017. évi kölcsönök révén megmentési támogatásban ([65]) részesült.

(95) A Bizottság kijelentette továbbá, hogy Olaszország nem nyújtott be olyan bizonyítékot, amely lehetővé tenné a Bizottság számára, hogy értékelje a megmentési támogatásnak tekintett 2019. évi kölcsön arányosságát, és megmentési terv hiányában nem tudta a kölcsönöket megmentési támogatásként sem értékelni. A Bizottság arra is rámutatott, hogy Olaszország nem nyújtott be olyan bizonyítékot, amely igazolná, hogy az esetleges megmentési támogatás jóváhagyásának feltételei teljesültek.

3. **AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI**

(96) A Ryanair volt az egyetlen olyan harmadik személy, amely észrevételeket nyújtott be az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban (lásd a (19) preambulumbekezdést).

(97) A támogatás meglétével kapcsolatban a Ryanair azt állította, hogy általánosságban egyetért a Bizottság értékelésével. Ezenkívül a Ryanair jelezte, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás követelményeivel ellentétben Olaszország nem követett pontosan meghatározott közös érdekű célkitűzést. A Ryanair kifejtette továbbá, hogy a 400 millió EUR összegű támogatás nem lehetett sem megmentési, sem szerkezetátalakítási támogatás, mivel 2019 októberében az Alitalia már több mint két éve állt fizetésképtelenségi eljárás alatt, és nem volt reális kilátás arra, hogy helyreállítsák az Alitalia hosszú távú életképességét, tekintettel arra, hogy az Alitalia több mint egy évtizede veszteséges volt, és 2017 után sem mutatkozott javulás jele. A Ryanair rámutatott továbbá arra, hogy az Alitalia ágazati átlagtól elmaradó férőhely-kihasználtsága, elöregedő flottája, amely a költségek emelkedésének és a piaci részesedés folyamatos csökkenésének forrása volt, azt bizonyítja, hogy az Olaszország által 2019-ben nyújtott 400 millió EUR összegű támogatás nem lehetett szerkezetátalakítási támogatás.

([65]) Olaszország a 2017. évi kölcsönöket az odaítélésüket követően megmentési támogatásként jelentette be. A 2017. évi kölcsönöket azonban nem fizették vissza hat hónap elteltével, illetve nem váltak szerkezetátalakítási támogatássá a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban előírt életképes szerkezetátalakítási terv benyújtásával.

(98) Végezetül a Ryanair rámutatott arra, hogy az Alitaliának nyújtott 400 millió EUR összegű kölcsön megsértette az „először és utoljára” elvet, mivel 2013-ban és 2015-ben is kísérletet tettek az Alitalia szerkezetátalakítására, ahol a részvények és a tulajdon Poste Italiane részvételével zajló átruházása valószínűleg nem felelt meg a piacgazdasági befektetői próbának, és mivel 2017-ben az Alitalia a 2017-es kölcsönökön keresztül támogatásban részesült az olasz államtól.

4. AZ OLASZORSZÁG ÁLTAL NYÚJTOTT TÁJÉKOZTATÁS

4.1. Az Olaszország által az eljárás megindításáról szóló határozat meghozatala előtt szolgáltatott információk

(99) Az eljárás megindításáról szóló határozat meghozatala előtt Olaszország azt állította, hogy a 2019. évi kölcsön összeegyeztethetőségét az eljárás megindításáról szóló 2018. évi határozattal a 2017. évi kölcsönökre vonatkozóan indított vizsgálat részeként kell értékelni ([66]), de nem nyújtott be olyan további információkat, amelyek lehetővé tették volna a Bizottság számára a 2019. évi kölcsön összeegyeztethetőségének értékelését.

(100) 2020. január 6-án Olaszország válaszolt a panaszokban felvetett számos kérdésre, ugyanakkor elismerte, hogy a 2019. évi kölcsön az Alitalia SAI és a Cityliner számára nyújtott pénzügyi támogatás.

(101) Olaszország kifejtette, hogy mivel a Ferrovie dello Stato nem tett végleges ajánlatot a 2019. november 21-i határidőig, tekintettel az átruházási eljárás befejezésének a törvényben meghatározott ütemezésére, az Alitalia nem férthozzá a 124/2019. sz. törvényerejű rendeletben előírt finanszírozáshoz, amelynek célja az Alitalia eszközei e határidőn belüli értékesítésének támogatása volt ([67]). Ezért 2019. december 3-án hatályba lépett a 137/2019. sz. törvényerejű rendelet, amely hatályon kívül helyezte a 2019. évi kölcsön folyósításának jogalapját, és új átruházási eljárás megszervezését írta elő. E tekintetben 2019. december 6-án Giuseppe Leograndét nevezték ki az Alitalia „különleges vagyonfelügyelőjének”, aki a három rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosból álló korábbi testület helyébe lépett.

(102) Olaszország azt állította, hogy a panaszok tárgyát képező jogi eszközt, nevezetesen a 124/2019. sz. törvényerejű rendelet 54. cikkét nem iktatták törvénybe; a törvénybe iktatás hiánya tehát eleve érvénytelenné tette a rendelkezést, a panaszokat pedig alaptalanná. Olaszország azt állította, hogy a 2019. évi kölcsönt alátámasztó jogi eszköz a 137/2019. sz. törvényerejű rendelet 1. cikke, e törvényerejű rendelet tárgya pedig eltér a 124/2019. sz. törvényerejű rendeletétől, mivel az abban biztosított új finanszírozás attól függött, hogy a szerkezetátalakításnak alávetett vállalat értékesítése révén elérhető-e a hosszú távú jövedelmezőség. A panaszok tehát tárgytalanok.

(103) Olaszország azzal érvelt, hogy az Alitaliának nyújtott 2019. évi kölcsön nem minősül jogellenes támogatásnak. A panaszosok állításaival ellentétben a 2019. évi kölcsön a 137/2019. sz. törvényerejű rendeleten alapult, amely egy mindkét panaszt követő időponttól, 2019. december 3-tól volt hatályban, és feltételei lényegesen eltértek az eredeti 124/2019. sz. törvényerejű rendeletben meghatározottaktól. A 2019. évi kölcsön volt az előfeltétele egy életképes, koherens és széles körű szerkezetátalakítási folyamat lezárásának, e folyamat célja pedig az volt, hogy helyreállítsák a vállalat hosszú távú életképességét az üzletágainak piaci feltételek melletti átruházása révén.

(104) Olaszország azt állította, hogy a 2019. évi kölcsön nem jogellenes támogatás, hanem a 2018 januárjában bejelentett támogatás további részletének minősül, ami így a 2017. évi kölcsönök meghosszabbítását jelenti; Olaszország azonban nem nyújtott be olyan további információkat, amelyek lehetővé tették volna a Bizottság számára, hogy értékelje a 2019. évi kölcsön összeegyeztethetőségét. Olaszország szerint a 2019. évi kölcsönre ezért nem vonatkozott az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerinti felfüggesztési kötelezettség. Ennek megfelelően Olaszország azzal érvelt, hogy a 2019. évi kölcsönt a 2017. évi két (600 millió EUR és 300 millió EUR összegű) kölcsönre vonatkozó SA.48171. számú ügyben az eljárás megindításáról szóló 2018. évi határozattal megindított vizsgálat keretében kell megvizsgálni. Olaszország kijelentette továbbá, hogy a 137/2019. sz. törvényerejű rendelet által bevezetett intézkedések teljes mértékben összhangban vannak a 600 millió EUR összegű első kölcsönnel és annak a második kölcsön (300 millió EUR) általi meghosszabbításával. Olaszország szerint a 2019. évi kölcsön egyetlen állami támogatási intézkedés harmadik részlete volt, amelynek jogszerűsége és az egységes piaccal való összeegyeztethetősége megegyezik a 2018-ban bejelentett támogatáséval.

([66]) SA.48171. számú ügy az Alitalia számára nyújtott feltételezett állami támogatásról, lásd e határozat (20) preambulumbekezdését és 6. lábjegyzetét.

([67]) Lásd még az Olaszország által 2021. március 27-én benyújtott választ, 10. o.

(105) Olaszország benyújtotta a PricewaterhouseCoopers (a továbbiakban: PwC) tanácsadó cég által készített technikai tanulmány első részét, amely az Alitalia 2017. május 2-i elméleti felszámolási értékére vonatkozott ([68]).

4.2. **Olaszországnak az eljárás megindításáról szóló határozatot követő beadványai**

(106) Olaszország 2021. március 27-én további információkkal válaszolt a Bizottság 2021. március 8-i levelére (lásd a (16) preambulumbekezdést). Beadványában Olaszország megismételte, hogy a 2019. évi kölcsön az Alitalia számára 2017-ben nyújtott támogatási intézkedés részét képezte, amelynek célja az Alitalia által nyújtott szolgáltatás megszakításának és az olasz légi közlekedés zavarainak elkerülése volt. Konkrétabban az olasz hatóságok ismételten megerősítették, hogy a 2019. évi kölcsönt egyetlen kölcsön harmadik részletének, azaz az Alitaliának nyújtott 2017. évi kölcsönök részének tekintik. Olaszország azonban nem nyújtott be bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a 2019. évi kölcsön a 2017. évi kölcsönök harmadik részlete, sem pedig arról, hogy a 2019. évi kölcsön nyújtása 2017-ben, az első és a második kölcsön nyújtásakor észszerűen előrelátható volt.

(107) Az olasz hatóságok azt is megerősítették, hogy a 2019. évi kölcsönt nem fizették vissza, nem fizettek kamatot, és a lejárati időpontot kétszer, legutóbb 2021. december 16-ig meghosszabbították (lásd a (28) preambulumbekezdést).

(108) Az olasz hatóságok azt állították, hogy a 2019 decemberében folyósított 2019. évi kölcsönt arra használták fel, hogy észszerűsítsék az Alitalia üzleti tevékenységét, különösen az Alitalia menetrendjének, hálózatának és költségszerkezetének javítása révén. Az olasz hatóságok szerint ez tükröződött az Alitaliának az utasok számában és az eladott jegyekből származó bevételekben kifejezett növekedésében, valamint abban, hogy az EBIT 10,61 millió EUR-val emelkedett az előző évhez képest 2020 januárjában. Az olasz hatóságok kifejtették, hogy ez a tendencia 2020 februárjában folytatódott, amíg a Covid19-világjárvány ki nem tört Olaszországban 2020. február végén. Az olasz hatóságok kifejtették, hogy az üzleti tevékenység észszerűsítésére irányuló erőfeszítéseinek részeként 2020 elején az Alitalia megváltoztatta flottájának összetételét, újratárgyalta informatikai (pl. szoftverkarbantartás) és üzemanyag-ellátási szerződéseit, és egyéb intézkedéseket hozott, amelyek mindegyike költségmegtakarítást eredményezett.

(109) Azzal kapcsolatban, hogy Olaszország elvégezte-e a 2019. évi kölcsön visszafizetéséhez kapcsolódó jövedelmezőségi és kockázatértékelést a kölcsön nyújtása előtt, valamint hogy e tekintetben szolgáltassanak bizonyítékokat, az olasz hatóságok azt válaszolták, hogy a 2019. évi kölcsönt a vállalat üzletmenet-folytonosságának biztosítása érdekében nyújtották, valamint figyelembe vették a közszolgáltatási kötelezettségeket, hogy elkerüljék a belföldi és a nemzetközi járatok megszakítását. E tekintetben az olasz hatóságok kifejtették, hogy legjobb tudomásuk szerint 2019 végén az Alitalia nem fért hozzá a 2019. évi kölcsönével azonos feltételekkel jellemzett alternatív finanszírozási forrásokhoz.

(110) Továbbá arra a kérdésre válaszolva, hogy Olaszország elvégezte-e a 2017. évi kölcsönök visszafizetéséhez kapcsolódó jövedelmezőség és kockázatok utólagos értékelését, és ha igen, akkor ezt az értékelést felhasználták-e a 2019. évi kölcsön nyújtására vonatkozó döntéshez, az olasz hatóságok kifejtették, hogy a 2017. évi kölcsönök visszafizetéséhez kapcsolódó jövedelmezőséget és kockázatokat a teljes eljárásnak és a vállalat pénzügyi helyzetének átfogó értékelése során figyelembe vették. A Bizottság kérése ellenére az olasz hatóságok nem szolgáltattak bizonyítékot erre az értékelésre. E tekintetben azonban kifejtették, hogy az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alatt áll, és hogy az ilyen kölcsönök visszafizetésére a törvény az irányadó.

(111) Az olasz hatóságok véleménye szerint az Alitalia kockázati profilja a 2017. évi kölcsönök nyújtása óta nem változott. A vállalat kockázati profilját továbbra is az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alatt álló, fizetésképtelen vállalatként jogállása jellemezte.

(112) Az Alitalia eszközeinek értékesítését illetően Olaszország kijelentette, hogy az Alitalia eszközeinek a Ferrovie dello Stato részére történő értékesítésére irányuló kísérlet sikertelenségét követően (lásd a (78) preambulumbekezdést) az olasz jogszabályok új határidőt tűztek az Alitalia eszközeinek elidegenítésére, amelyet 2020. május 31-ben állapítottak meg. Az olasz hatóságok kifejtették, hogy 2020. március 6-án részvételi szándék kifejezésére való felhívást tettek közzé az Alitalia eszközeinek megvásárlására. Az olasz hatóságok szerint azonban 2020. március 26-án a pályázati eljárást a Covid19-világjárvány miatt felfüggesztették. E tekintetben az olasz hatóságok pontosították, hogy a 2019 decembere és 2021 februárja közötti időszakban a rendkívüli vagyonkezelés tárgyalásokat folytatott harmadik személyekkel számos keskenytörzsű repülőgép eladásáról és visszabérléséről, de Olaszország észrevételeinek benyújtásakor ez a folyamat még nem zárult le.

([68]) A PwC 2019. december 5-i tanulmánya.

5. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

5.1. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatás megléte

(113) Ahhoz, hogy valamely intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősüljön, a következő együttes feltételeknek kell teljesülniük: i. az intézkedést az államnak kell nyújtania, vagy állami forrásból kell nyújtani; ii. az intézkedésnek előnyben kell részesítenie egy vállalkozást; iii. az intézkedésnek szelektívnek kell lennie, azaz bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését kell előnyben részesítenie; és iv. az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

5.1.1. *A vállalkozás fogalma*

(114) Az Alitalia SAI és a Cityliner olaszországi székhelyű, a légi közlekedési ágazatban működő magánvállalatok. Az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett vállalkozásnak minősülnek, mivel valamely piacon szolgáltatások nyújtásával gazdasági tevékenységet folytatnak ([69]).

5.1.2. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

(115) Amint azt az Európai Unió Bírósága (a továbbiakban: Bíróság) kimondta ([70]), az intézkedéseket akkor lehet az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősíteni, ha i. azokat közvetlenül vagy a rá ruházott hatáskörében eljáró közvetítőn keresztül közvetve állami forrásokból finanszírozzák, és ii. azok az államnak betudhatók ([71]).

(116) Mivel a 2019. évi kölcsön az olasz kormány és parlament jogi aktusaiból ered, az az olasz államnak tudható be (lásd a (2) és (7) preambulumbekezdést). Ezenkívül a 2019. évi kölcsönt az állami költségvetésből finanszírozták, tehát egyértelműen állami forrásokból (lásd a (22) preambulumbekezdést) nyújtották.

5.1.3. *Szelektivitás*

(117) Egy intézkedés akkor minősül állami támogatásnak, ha szelektív, annyiban, hogy csak bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését részesíti előnyben.

(118) A 2019. évi kölcsönt két vállalatnak, az Alitalia SAI-nak és 100 %-ban tulajdonolt leányvállalatának, a Citylinernek nyújtották, amelyek gazdasági tevékenységei kiegészítik egymást és integráltak az Alitalia csoport részeként. A kölcsön nyújtására tehát eseti alapon került sor, két, ugyanazon csoport és vállalkozás részét képező vállalat részére, és nem volt elérhető más, az olasz légi közlekedési ágazatban tevékenykedő, hasonló jogi és tényleges helyzetben lévő vállalatok, illetve más ágazatok számára. Az Alitaliával összehasonlítható vállalatok egyike sem volt jogosult az Alitaliának nyújtott támogatásokhoz hasonló intézkedésekre, vagyis e vállalatok nem részesültek hasonló finanszírozásban. A 2019. évi kölcsön ezért szelektív volt.

5.1.4. *Előny*

(119) Az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében az előny olyan gazdasági előny, amelyet egy adott vállalkozás rendes piaci feltételek mellett – azaz állami beavatkozás nélkül – nem tudott volna megszerezni ([72]).

(120) Az uniós bíróságok ítélkezési gyakorlata szerint a közjogi szervek által végrehajtott gazdasági ügyletek nem biztosítanak előnyt a partnereik számára, ezért nem minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti támogatásnak, ha azokat rendes piaci feltételek mellett bonyolítják le ([73]). Annak megállapítására, hogy az ügyletet ilyen feltételek mellett hajtották-e végre, a Bizottság a piacgazdasági szereplő tesztet alkalmazza. Ezt a tesztet különböző gazdasági ügyletek vonatkozásában dolgozták ki.

([69]) A Bíróság 1987. június 16-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283, 7. pont.
([70]) A Bíróság 2002. május 16-i ítélete, Franciaország kontra Bizottság (Stardust Marine), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.
([71]) A Bíróság 1987. október 14-i ítélete, Németország kontra Bizottság, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, 17. pont.
([72]) A Bíróság 1996. július 11-i ítélete, SFEI és társai, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60. pont; a Bíróság 1999. április 29-i ítélete, Spanyolország kontra Bizottság, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41. pont.
([73]) A Bíróság 1996. július 11-i ítélete, SFEI és társai, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60. és 61. pont.

(121) A BP Chemicals ügyben hozott ítéletből ([74]) azonban az következik, hogy önmagában az a tény, hogy egy közvállalkozás már korábban támogatásnak minősülő tőkeinjekciót biztosított egy leányvállalatnak, még nem jelenti automatikusan azt, hogy egy további tőkeinjekció nem minősülhet olyan beruházásnak, amely teljesíti a piacgazdasági magánbefektető tesztet. Mindazonáltal egy olyan esetben, mint a jelenlegi, amikor ugyanazon befektető két év alatt három tőkeinjekciót hajt végre, és ezek közül az első kettőnek nem volt semmilyen hozama, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy a harmadik tőkeinjekció észszerűen elválasztható-e az első kettőtől, és a magánbefektető tesztre tekintettel független befektetésnek minősíthető-e.

(122) Más szóval, ha egy új állami intézkedés elválaszthatatlan az érintett vállalkozásnak nyújtott korábbi állami támogatástól, a piacgazdasági szereplő tesztet nem szabadna külön alkalmazni az új állami támogatási intézkedésre, hanem a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásában mindkét intézkedést együttesen kell figyelembe venni. Ebből következik, hogy ha azt állapították meg, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható a korábbi állami támogatásra, akkor az nem alkalmazható az új intézkedésre sem, amennyiben az elválaszthatatlan a korábbi állami támogatástól.

(123) Ezért a Bizottság először azt az előzetes kérdést vizsgálja meg, hogy a 2019. évi kölcsön elválasztható-e a 2017. évi kölcsönöktől, annak meghatározása érdekében, hogy a 2019. évi kölcsön tekintetében el kell-e végezni a támogatás meglétének egyedi alapon történő értékelését, beleértve a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazhatóságának értékelését is. Ha a 2019. évi kölcsön elválasztható, és a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazható, a Bizottság a piacgazdasági szereplő tesztet alkalmazni fogja a 2019. évi kölcsönre.

5.1.4.1. A 2019. évi kölcsön elválaszthatósága a 2017. évi kölcsönöktől és a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazhatósága

(124) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság ideiglenesen arra a következtetésre jutott, hogy a 2019. évi kölcsön elválasztható a 2017. évi kölcsönöktől (lásd a (90) preambulumbekezdést). Amennyiben a Bizottság megerősíti az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő ideiglenes megállapítását, amely szerint a 2019. évi kölcsön elválasztható a 2017. évi kölcsönöktől, a 2019. évi kölcsönt külön kell értékelni, többek között a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazhatósága és alkalmazása tekintetében.

(125) A Bizottság határozathozatali gyakorlatával összhangban az ugyanazon vállalkozással kapcsolatban viszonylag rövid időn belül végrehajtott, egymáshoz kapcsolódó, vagy az első beavatkozás idején tervezett vagy előre látható állami beavatkozások egy beavatkozásnak tekinthetők. Másrészről, amennyiben a későbbi beavatkozás a korábbi beavatkozás időpontjában előre nem látható események nyomán vált szükségessé, a két intézkedést alapvetően külön kell értékelni ([75]).

(126) Annak értékelésekor, hogy a 2017. évi kölcsönök és a 2019. évi kölcsön egyetlen beavatkozásnak minősül-e, a Bizottság a következőket veszi figyelembe: i. a szóban forgó állami kölcsönök két csoportjának időrendje; ii. céljuk; és iii. a vállalkozás (pénzügyi és kockázati) helyzete annak a döntésnek (azoknak a döntéseknek) az idején, amely(ek) nyomán a 2017. évi kölcsönöket, majd az azt követő 2019. évi kölcsönt nyújtották ([76]).

(127) A részletes vizsgálatot követően a Bizottság megerősíti az eljárás megindításáról szóló határozatban tett ideiglenes megállapítást, amely szerint a jelen ügyben az értékelés tárgyát képező 2019. évi kölcsönt és a 2017. évi kölcsönöket, amelyekről a Bizottság az SA.48171. számú ügyben hozott határozatában megállapította, hogy állami támogatásnak minősülnek, a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazhatóságának értékelése céljából 2017. évi kölcsönöktől elválasztható intézkedésnek kell tekinteni, amint azt a 6.2. szakasz részletesebben kifejti.

([74]) A Törvényszék 1998. szeptember 15-i ítélete, BP Chemicals Limited kontra Bizottság (BP Chemicals), T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, 170. és 171. pont.

([75]) A Németország által a Berlin Brandenburg repülőtér finanszírozására nyújtott SA.35378. számú állami támogatásról szóló, 2012. december 19-i bizottsági határozat (HL C 36., 2013.2.8., 10. o.) (14)–(33) preambulumbekezdése.

([76]) A Bíróság 2013. március 19-i ítélete, Bouygues és Bouygues Télécom kontra Bizottság és társai, C-399/10 P és C-401/10 P egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2013:175, 104. pont; a Törvényszék 2010. szeptember 13-i ítélete, Görögország és társai kontra Bizottság, T-415/05, T-416/05 és T-423/05 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2010:386, 177. pont; a Törvényszék 1998. szeptember 15-i ítélete, BP Chemicals kontra Bizottság, T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, 170. és 171. pont.

(128) Az eljárás megindításáról szóló határozatot megelőzően a Bizottsághoz benyújtott beadványukban az olasz hatóságok azt állították, hogy a 2019. évi kölcsön további részlet volt (lásd a (104) preambulumbekezdést), és ezért a 2017. évi kölcsönök meghosszabbítása. Az olasz hatóságok az eljárás megindításáról szóló határozatot követő beadványaikban megismételték ezt az álláspontot (lásd a (106) preambulumbekezdést), és hozzátették, hogy a 2019. évi kölcsön célja ugyanaz volt, mint a 2017. évi kölcsönöké, azaz az Alitalia által nyújtott szolgáltatás megszakításának és az olasz légi közlekedés zavarainak elkerülése. Az olasz hatóságok ezért azzal érveltek, hogy a 2019. évi kölcsönt az SA.48171. számú ügyben folytatott vizsgálat keretében kell megvizsgálni, amelyben a Bizottság azt állapította meg, hogy a 2017. évi kölcsönök összeegyeztethetetlenek a belső piaccal.

(129) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény 81. pontja azt is jelzi, hogy „[…] *Másrészről, amennyiben a későbbi beavatkozás a korábbi beavatkozás időpontjában előre nem látható események nyomán vált szükségessé, a két intézkedést alapvetően külön kell értékelni*" (utólagos kiemelés).

(130) Amint azt a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban megállapította, a 148/2017. sz. törvényerejű rendelet, amelyben Olaszország további 300 millió EUR összegű kölcsönt nyújtott (a 2017. évi kölcsönök közül a második), kifejezetten kimondja, hogy ez a 2017 májusában már nyújtott 600 millió EUR összegű (a 2017. évi kölcsönök közül az első) állami finanszírozás 900 millió EUR-ra történő emelése[24]. Ezzel szemben a 124/2019. sz. törvényerejű rendelet, a 137/2019. sz. törvényerejű rendelet vagy a 2/2020. sz. törvény nem hivatkozik a 2017. kölcsönökhöz fűződő ilyen kapcsolatra.

(131) Ami az időrendet illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy míg a 2017. évi kölcsönöket hat hónap különbséggel nyújtották, a 2019. évi kölcsönt két évvel az előző kölcsön után ([77]). A 2019. évi kölcsön tehát elválasztható a 2017. évi kölcsönöktől, mivel csak jóval a 2017. évi kölcsönök után vált szükségessé, és olyan költségek finanszírozásához kapcsolódik, amelyeket észszerűen nem lehetett előre látni, amikor az Alitalia eredetileg rendkívüli vagyonkezelés alá került[25].

(132) Ezen túlmenően, Olaszország azon állítása ellenére, hogy a 2019. évi kölcsön egyetlen kölcsön harmadik részlete, és így a 2017. évi kölcsönök részét képezi ([78]), Olaszország e tekintetben nem szolgáltatott bizonyítékot (lásd a (106)–(110) preambulumbekezdést). A Bizottság megállapítja, hogy az ügyiratokban nincs bizonyíték arra, hogy a 2019. évi kölcsön előre látható volt 2017 májusában vagy októberében, amikor a 2017. évi kölcsönök közül az elsőt (600 millió EUR), illetve a másodikat (300 millió EUR) nyújtották, sem pedig arra, hogy a kölcsönt az Alitalia támogatására szánták, egyetlen, a légi fuvarozó megmentésére vagy szerkezetátalakítására irányuló, 2017-ben megkezdett terv részeként. A tények inkább azt mutatják, hogy a 2017. évi kölcsönök nyújtását követően Olaszország az Alitalia üzleti tevékenységének észszerűsítését és értékesítését tervezte, és csak a terv kudarcát követően döntött úgy, hogy további likviditást biztosít az Alitalia számára (lásd a (76)–(79) és a (101) preambulumbekezdést).

(133) Ennek megfelelően a Bizottság úgy véli, hogy a 2019. évi kölcsön elválasztható a 2017. évi kölcsönökkel nyújtott állami támogatástól, és így a 2019. évi kölcsön és a 2017. évi kölcsönök e határozat alkalmazásában külön intézkedésnek minősülnek.

5.1.4.2. A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazhatósága

(134) A Bizottság két indok alapján fogja megvizsgálni a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazhatóságát: azt értékeli, hogy i. az állam a két állami kölcsön nyújtásakor a közhatalom gyakorlójaként járt-e el, nem pedig gazdasági szereplőként, és hogy ii. Olaszország elegendő előzetes bizonyítékot nyújtott-e be arra vonatkozóan, hogy gazdasági szereplőként járt el.

5.1.4.2.1. Olaszország a közhatalom gyakorlójaként, nem pedig piacgazdasági szereplőként járt el

(135) A Bizottság úgy véli, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható ebben az ügyben. Az összes rendelkezésre álló bizonyíték alapján Olaszország közhatalmi minőségben járt el annak érdekében, hogy 2019 decembere után és eszközeinek értékesítéséig fenntartsa az Alitalia működését. Az Alitalia 2017 májusa óta rendkívüli vagyonkezelés alatt állt, és csak a 2017. évi kölcsönökkel és a 2019. évi kölcsönnel nyújtott állami finanszírozás miatt maradt fenn.

([77]) A 2017. évi kölcsönöket 2017. május 2-án, illetve 2017. október 16-án nyújtották, míg a 2019. évi kölcsönt 2019. október 26-án.
([78]) Olaszország 2020. január 6-i és 2021. március 27-i beadványa.

(136) Előzetes megjegyzésként a Bizottság emlékeztet arra, hogy a Bíróság úgy vélte, hogy a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazhatósága végső soron attól függ, hogy az állam részvényesi minőségében és nem közhatalmi szervként biztosít-e gazdasági előnyt adott vállalkozásnak ([79]). Az állam azon beavatkozásai ugyanis, melyek a rá mint a közhatalom gyakorlójára háruló kötelezettségek teljesítésére irányulnak, nem hasonlíthatók össze a piacgazdasági magánbefektető beavatkozásaival ([80]).

(137) Annak meghatározása érdekében, hogy az állam által nyújtott 2019. évi kölcsön az államhatalom gyakorlását jelenti-e, vagy az állam mint részvényes által vállalt kötelezettségekből ered-e, a Bizottságnak nemcsak e kölcsön formáját kell megvizsgálnia, hanem i. jellegét és tárgyát, ii. a kölcsön felvételének hátterét, iii. az elérni kívánt célt, valamint iv. a 2019. évi kölcsönre vonatkozó szabályokat is.

(138) Ha az állam beavatkozása – tekintettel annak jellegére és tárgyára, valamint az elérni kívánt célra – nem minősül magánbefektető által megvalósítható befektetésnek, az azt jelenti, hogy az állam mint a közhatalom gyakorlója avatkozott be, ami kizárja a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazását ([81]).

5.1.4.2.1.1. Az intézkedés jellege és tárgya

(139) Amint arra a 2.1. szakasz is kitér, a szóban forgó intézkedés az Olaszország által 2019. október 26-án nyújtott kölcsönből állt (lásd a (2) preambulumbekezdést).

5.1.4.2.1.2. Az intézkedés háttere

(140) A 2019. évi kölcsön nyújtásának általános összefüggéseit a 2.2. szakasz ismerteti. Konkrétabban: az állam kezdettől fogva következetesen, egyértelműen a közhatalom gyakorlójaként járt el, azzal a céllal, hogy megmentse az Alitaliát a felszámolástól (ezt a különböző kormányminiszterek nyilvános nyilatkozatai is alátámasztják, lásd e határozat 2.6. pontját és a C(2021) 6659 határozat 2.5. pontját) nem pedig egy vállalatba befektető részvényesként vagy hitelezőként.

(141) Az Alitalia folyamatosan és erőteljesen veszteséges volt azóta, hogy a CAI 2008-ban felvásárolta. Az Alitalia részvényeseinek arra irányuló kísérletei, hogy az Alitaliát a rehabilitációs tervvel helyes pályájára állítsák, kudarcot vallottak, mivel a munkavállalók 2017. április 26-án elutasították a tervet; ez vezetett az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alá helyezéséhez (lásd a (29) preambulumbekezdést). Az Alitalia a rendkívüli vagyonkezelés alatt továbbra is veszteséges maradt.

(142) Nincs arra mutató bizonyíték, hogy a rehabilitációs terv elutasítását követően, de még a rendkívüli vagyonkezelés alá helyezés előtt lett volna olyan befektető, amely hajlandó lett volna közbelépni és az Alitaliát a vállalkozás folytatását feltételezve felvásárolni, akár névleges áron is. Arra sincs bizonyíték, hogy a pénzügyi intézmények készek lettek volna jelentős hitelkeretet biztosítani ahhoz, hogy megfelelő likviditást biztosítsanak az Alitalia folyamatos működéshez (lásd a C(2021) 6659 határozat (227) és azt követő preambulumbekezdéseit).

(143) A 2017. évi kölcsönök nyújtásakor az Alitalia SAI a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében vett nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősült, és kevés esélye volt arra, hogy rövid vagy középtávon nyereségessé váljon (lásd a C(2021) 6659 határozat (41), (66) és (218)–(229) preambulumbekezdését). Ez az érv teljes mértékben érvényes a Citylinerre, amelyet az Alitalia SAI-val egyidőben vontak rendkívüli vagyonkezelés alá (lásd az (1) és a (29) preambulumbekezdést). Az ügy iratai között nincs arra utaló bizonyíték, hogy ez a helyzet megváltozott volna.

(144) Továbbá 2019 októberében, amikor a 2019. évi kölcsönt nyújtották, az Alitalia pénzügyi helyzete hasonló volt a 2017. májusi és októberi helyzetéhez, amikor a 2017. évi kölcsönöket nyújtották, vagyis az Alitalia ismét likviditási injekcióra szorult a működésének fenntartása érdekében (lásd a (60)–(63) preambulumbekezdést).

([79]) A Bíróság 2012. június 5-i ítélete, Bizottság kontra EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 79–82. és 87. pont.
([80]) A Törvényszék 2009. december 15-i ítélete, EDF kontra Bizottság, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, 228. pont.
([81]) E tekintetben lásd: a Bíróság ítélete, Bizottság kontra EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 30., 86. és 87. pont.

5.1.4.2.1.3. Az elérni kívánt cél

(145) Az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alá vonásának kifejezett célja az Alitalia által nyújtott szállítási szolgáltatások folyamatosságának biztosítása volt.

(146) Az Alitalia mint fizetésképtelen vállalat lényegében kiszorult a hitelpiacokról, és közvetlen, illetve hosszabb távú likviditási problémái miatt az olasz államtól függött, amely a 2017. évi kölcsönöket nyújtotta. Amint az a C(2021) 6659 határozat 2. szakaszában részletesen kifejtésre került, az első kölcsön nyújtásának fő célja az volt, hogy elkerülhető legyen az Alitalia SAI és leányvállalatai, köztük a Cityliner által nyújtott szolgáltatás megszakadása, lehetővé váljon a belföldi és nemzetközi légi járatok fenntartása, és ezzel megelőzhetők legyenek a társadalmi nehézségek és a felhasználókat érő súlyos kényelmetlenségek. Olaszország azt is előadta, hogy e szolgáltatás megszakadása többek között sértené az olasz alkotmányban biztosított, az Olaszországon belüli területi folytonossághoz való jogot.

(147) Emellett 2019 végén az Alitalia továbbra is nehéz pénzügyi helyzetben volt (lásd a 2.4.2. szakaszt).

(148) A 2019. évi további kölcsönt tehát ugyanazon okból nyújtották, mint a 2017. évi kölcsönöket, azaz a folyamatos szolgáltatás biztosítása, valamint az Alitalia szerkezetátalakítása és eszközeinek elidegenítése érdekében (lásd a (2) és a (7) preambulumbekezdést, valamint a 2.1. szakaszt). A 2019. évi kölcsön célja ennek megfelelően összhangban volt az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alá helyezésével elérni kívánt céllal.

(149) Ezt a következtetést támasztják alá a kormányminiszterek által az eredeti kölcsön nyújtása előtt tett nyilvános nyilatkozatok is (lásd a 2.6. szakaszt), nevezetesen, hogy a kormány fő célja a légi közlekedési szolgáltatások hirtelen megszakadásának megelőzése volt. Ezenkívül a 2019. évi kölcsön nyújtásáról rendelkező, vonatkozó jogszabály kimondta, hogy a rendkívüli vagyonkezelésnek figyelembe kell vennie az Alitalia foglalkoztatási szintjét és üzleti tevékenységének működési egységét.

(150) A fenti elemek vizsgálatát követően ((145)–(149) preambulumbekezdés) a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 2019. évi kölcsön fő célja (vagyis az, hogy az Alitalia folytassa működését) nem az állam mint piacgazdasági szereplő pénzügyi érdekeihez kapcsolódott, hanem inkább közpolitikai oka volt. Ennek következtében az a lehetőség, hogy az állam a 2019. évi kölcsönből esetlegesen nyereségre tesz szert, akár csak hosszú távon is – még ha ez bizonyítható is lenne – csak járulékos jellegű szempont volt a 2019. évi kölcsön nyújtására vonatkozó döntés során.

(151) Ezenkívül a Bíróság megállapította, hogy a valamely vállalkozás által nyújtott szállítási szolgáltatások folyamatosságának biztosítása olyan megfontolás, amelyet egy magánbefektető nem vesz figyelembe ([82]).

(152) Ezenfelül, tekintettel arra, hogy az ügy iratai nem tartalmaznak bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a 2019. évi kölcsönt visszafizették volna, arra lehet következtetni, hogy a 2019. évi kölcsön lejárati időpontját kitolták, vagy a tartozást – *de jure* vagy *de facto* – megszüntették. Tekintettel az Alitalia 2017 októbere utáni tartós pénzügyi nehézségeire, és az ellenkező bizonyításának hiányában, úgy tűnik, hogy az állam mint hitelező soha nem kapott ellentételezést sem likviditási költségeiért, sem az Alitaliával kapcsolatos hitelkockázatért. Olaszország továbbá nem nyújtott be olyan előzetes tanulmányt, amely igazolta volna, hogy az államnak pénzügyi érdeke fűződött a 2019. évi kölcsön nyújtásához vagy a visszafizetés elhalasztásához. Ez a magatartás – nevezetesen, hogy a 2019. évi kölcsönt a kölcsön jövedelmezőségére vonatkozó külön előzetes tanulmány nélkül nyújtották – az arra vonatkozó bizonyíték hiányában, hogy Olaszország megpróbálta visszafizettetni a kölcsönt, nincs összhangban egy piacgazdasági szereplő magatartásával, hanem a közhatalom azon érdekét bizonyítja, hogy az Alitalia által nyújtott szállítási szolgáltatás folyamatosságát fenntartsák, amint ez az olasz hatóságok részéről többször egyértelműen elhangzott ([83]).

5.1.4.2.1.4. Az intézkedésre vonatkozó szabályok

(153) A szóban forgó 2019. évi kölcsön *sui generis* és *ad hoc* jellegű. A kölcsön nyújtásának előírása érdekében külön törvényerejű rendeleteket fogadtak el (lásd a (2) és (3) preambulumbekezdést). A kölcsönt az állami költségvetésből finanszírozták (lásd a (22) preambulumbekezdést). Ezenkívül e kölcsönök folyósítását külön miniszteri rendeletek írták elő.

([82]) A Bíróság 2019. december 19-i ítélete, Arriva Italia és társai, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, 73. pont.

([83]) Lásd többek között a 137/2019. sz. kormányrendelet törvénybe iktatásáról szóló parlamenti vitát, https://www.camera.it/leg18/126?tab=6&leg=18&idDocumento=2284&sede=&tipo=

(154) A kölcsönösszeg ennek megfelelően az általános állami költségvetésből származott, nem pedig egy külön tartalékból, pl. egy üzleti alapon működő, állami tulajdonú befektetési alapból.

(155) Következésképpen meg kell jegyezni, hogy az intézkedésről – a jellege és a tárgya, az elfogadásának háttere, a célja és a rá vonatkozó szabályok alapján – megállapítható, hogy az Olaszország mint a közhatalom gyakorlója által hozott aktus jellemzőivel rendelkezik. Következésképpen a magánbefektető teszt nem alkalmazható a 2019. évi kölcsönre.

5.1.4.2.2. A piacgazdasági szereplő teszt Olaszország általi elvégzésének hiánya

(156) A Bíróság korábban úgy vélte, hogy „a magánbefektető kritériumának alkalmazása végeredményben attól függ, hogy az érintett tagállam részvényesi minőségében, ne pedig közhatalmi szervként nyújtson gazdasági előnyt a hozzá tartozó vállalkozásnak” ([84]).

(157) Amennyiben egy tagállam a közigazgatási eljárás során a piacgazdasági szereplő tesztre hivatkozik, köteles „egyértelműen, objektív, ellenőrizhető és korabeli szempontok alapján bizonyítani, hogy a végrehajtott intézkedés az ő részvényesi minőségéből ered, valamint hogy az előírt előzetes gazdasági értékeléseken alapul” ([85]). E bizonyítékokból világosan ki kell tűnnie, hogy az érintett tagállam a közvállalkozásban ténylegesen végrehajtott intézkedésből eredő piaci megtérülési rátát bizonyító, indokolással ellátott értékelés alapján, a gazdasági előny nyújtása előtt vagy azzal egyidejűleg döntött a beruházás végrehajtásáról.

(158) Emellett annak értékelése során, hogy ugyanezen intézkedést rendes piaci feltételek mellett az államéhoz lehető legközelebbi helyzetben lévő magánbefektető is megtette volna-e, csak az érintett tagállam részvényesi minőségében fennálló helyzetéhez kapcsolódó előnyöket és kötelezettségeket kell figyelembe venni, kizárva azokat, amelyek az állam közhatalmi minőségéhez kapcsolódnak ([86]). Következésképpen meg kell különböztetni az államnak a vállalkozás részvényeseként és a közhatalom gyakorlójaként betöltött szerepét.

(159) Ezzel összefüggésben szükség lehet olyan bizonyítékok bemutatására, amelyekből kitűnik, hogy a döntés olyan gazdasági értékeléseken alapult, amelyek összemérhetők azokkal, amelyeket a jelen ügy körülményei között az említett tagállaméhoz lehető legközelebbi helyzetben lévő, észszerűen gondolkodó magánbefektető az említett befektetés végrehajtása előtt lefolytatott volna annak érdekében, hogy meghatározza az ilyen befektetés jövőbeni jövedelmezőségét.

(160) Amint arra a Törvényszék emlékeztet ([87]), „amíg a Bizottság feladata a magánbefektető kritériumát alkalmazni és az érintett tagállamot felhívni arra, hogy ennek érdekében közölje vele az összes releváns információt, addig e tagállam, illetve […] az érintett közvállalkozás feladata az olyan adatok rendelkezésre bocsátása, amelyekből kitűnik, hogy e vállalkozás elvégezte a szóban forgó intézkedés jövedelmezőségének olyan előzetes értékelését, amely összehasonlítható azzal, amelyet egy magánbefektető hasonló helyzetben elvégeztetett volna”.

(161) Az említett előny nyújtása után lefolytatott gazdasági értékelések, az érintett tagállam által végrehajtott befektetés tényleges jövedelmezőségének visszamenőleges megállapítása, vagy a ténylegesen lefolytatott eljárás megválasztásának utólagos igazolásai nem lehetnek elegendőek annak bizonyításához, hogy e tagállam az előny nyújtása előtt vagy azzal egyidejűleg, részvényesi minőségében ilyen döntést hozott ([88]).

(162) Olaszország nem teljesítette a piacgazdasági szereplő teszt jelen ügyben való alkalmazhatóságának bizonyításához szükséges minimális bizonyítási szintet.

([84]) A Bíróság 2012. június 5-i ítélete, Bizottság kontra EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 81. pont.
([85]) A Törvényszék 2018. január 16-i ítélete, EDF kontra Bizottság, T-747/15, ECLI:EU:T:2018:6, 142. pont, és a Bíróság 2019. december 19-i ítélete, Arriva Italia és társai, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, 48. pont.
([86]) A Bíróság 2019. december 19-i ítélete, Arriva Italia és társai, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, 47. pont; a Bíróság 2012. június 5-i ítélete, Bizottság kontra EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 79. pont és a hivatkozott ítélkezési gyakorlat.
([87]) A Törvényszék 2015. június 25-i ítélete, SACE és Sace BT kontra Bizottság, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435, 184. pont.
([88]) A Bíróság 2012. június 5-i ítélete, Bizottság kontra EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 85. pont.

(163) Amint azt a (91) preambulumbekezdés is megjegyzi, a Bizottság ismételt információkérései és az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételezés iránti kérései ellenére Olaszország nem nyújtott be semmilyen okirati bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a 2019. évi kölcsön nyújtását megelőzően értékelte volna azt, hogy e kölcsön esetében a befektetés potenciálisan megtérülhet. Nem nyújtott be továbbá értékelést arról, hogy mekkora a valószínűsége annak, hogy az Alitalia saját forrásaiból vagy az Alitalia értékesítéséből származó bevételekből megtörténik a tőkeösszeg és a kapcsolódó kamatok visszafizetése, továbbá a visszafizetés elmaradásának kockázatáról sem.

(164) Ezenkívül az olasz hatóságok nem tudták bizonyítani, hogy létezik olyan dokumentum, amelyet a 2019. évi kölcsön nyújtására vonatkozó döntés előtt vagy azzal egy időben készítettek, amely üzleti tervnek minősülhet, továbbá egy olyan jövedelmezőségi értékelés, amely tartalmaz többek között egy, a két állami kölcsön visszafizetésének valószínűségét és árazásának megfelelőségét vizsgáló gazdasági értékelést. Semmi nem utal arra, hogy az olasz közigazgatás, kormány vagy parlamenti képviselők a 2019. évi kölcsön nyújtására vonatkozó közigazgatási és jogszabályi rendelkezések elfogadása előtt megvizsgálták és megvitatták volna az üzleti tervet vagy a 2019. évi kölcsön jövedelmezőségét (4.2. szakasz).

(165) E tekintetben, amikor a Bizottság kifejezetten megkérdezte, hogy Olaszország elvégezte-e a 2019. évi kölcsön visszafizetéséhez kapcsolódó jövedelmezőségi és kockázatértékelést a kölcsön nyújtása előtt, az olasz hatóságok azt válaszolták, hogy a 2019. évi kölcsönt a vállalat üzletmenet-folytonosságának biztosítása érdekében nyújtották, valamint figyelembe vették a közszolgáltatási kötelezettségeket annak érdekében, hogy elkerüljék a belföldi és a nemzetközi járatok megszakítását (lásd a (109) preambulumbekezdést). Ez a válasz nemcsak azt erősíti meg, hogy Olaszország nem értékelte a 2019. évi kölcsön visszafizetéséhez kapcsolódó jövedelmezőséget és kockázatokat, hanem közvetlen beismerése annak, hogy Olaszország a 2019. évi kölcsön nyújtásával nem magánhitelezőként járt el, hanem inkább közpolitikai célokat követett.

(166) Ezenkívül a 2019. évi kölcsönhöz kapcsolódó jövedelmezőség és kockázatok értékelésének hiányát megerősítik az olasz hatóságoknak a 2017. évi kölcsönök jövedelmezőségének és kockázatainak utólagos értékelésére, valamint arra vonatkozó nyilatkozatai, hogy ezt az értékelést felhasználták-e a 2019. évi kölcsön nyújtására vonatkozó döntés meghozatalakor. Az olasz hatóságok e tekintetben azt a magyarázatot adták, hogy az Alitalia rendkívüli vagyonkezelés alatt áll, és hogy az ilyen kölcsönök visszafizetését jogszabály szabályozza (lásd a (110) preambulumbekezdést). Ez a magyarázat, valamint a jövedelmezőség értékelésének elvégzését igazoló dokumentumok hiánya arra enged következtetni, hogy az olasz hatóságok nem vélték valószínűnek a kölcsön visszafizetését, és nem tartották szükségesnek a jövedelmezőség és a kockázatok értékelését.

(167) Ebből következik, hogy Olaszország nem felelt meg a bizonyítási küszöbnek, amely szerint a tagállam köteles a gazdasági előny nyújtására vonatkozó döntés előtt vagy azzal egyidejűleg megállapított objektív és ellenőrizhető bizonyítékok alapján egyértelműen bizonyítani, hogy az intézkedés a piaci szereplőként eljáró államnak betudható, eleget téve ezzel a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazásával kapcsolatos bizonyítási tehernek.

5.1.4.3. A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása

(168) Az 5.1.4.2. szakaszban foglalt értékelés sérelme nélkül – amelyben a Bizottság megállapítja, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható – a Bizottság másodlagos érvelés útján azt állapítja meg, hogy még ha alkalmazható is lenne a piacgazdasági szereplő teszt, mint ahogy nem, a 2019. évi kölcsön akkor is gazdasági előnyhöz juttatta az Alitaliát. Ezért ebben a szakaszban a Bizottság alkalmazni fogja a piacgazdasági szereplő tesztet a 2019. évi kölcsönre.

(169) A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása során a Bizottság elismeri, hogy egy piacgazdasági szereplőnek 2019. október 26-án, azaz a 2019. évi kölcsön nyújtásakor a következőkről lehetett tudomása:

a) a rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosok már úgy döntöttek, hogy eladják az Alitaliát (lásd a (30)–(32) preambulumbekezdést), ahelyett, hogy hosszú távon életképes vállalkozássá alakították volna át ([89]);

b) a rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosok ajánlatot kaptak az Alitalia egyes eladásra kínált részeire (4.2.2.3. pont), ami nem eredményezte a vállalat tényleges eladását;

([89]) A rendkívüli vagyonkezelés bizonyos intézkedéseket hozott az Alitalia hatékonyságának javítása érdekében, ezek azonban nem minősülnek szerkezetátalakítási tervnek.

c) az értékesítési eljárás lezárásának határidejét, amely eredetileg 2017. november 5. (az eredeti kölcsön lejárati időpontja) volt, meghosszabbították, a kamatok felhalmozódását pedig megszüntették (31) preambulumbekezdés);

d) az Alitalia nem fizette vissza sem a 2017. évi kölcsönöket, sem a felhalmozott kamatot (lásd a (26) és a (30) preambulumbekezdést);

e) az Alitalia 2019. szeptember 30-án csak 310 millió EUR készpénzzel rendelkezett (lásd a 2. táblázatot).

(170) A Bíróság ítélkezési gyakorlatával ([90]) összhangban a Bizottság által elvégzett értékelés figyelmen kívül hagyja a 2017. évi kölcsönökből származó előnyöket és kötelezettségeket. Mivel a 2017. évi kölcsönök támogatásnak minősülnek, az adott előnyökből és kötelezettségekből az államra mint a közhatalom gyakorlójára, nem pedig mint piacgazdasági szereplőre nézve vonhatók le következtetések.

(171) A Bizottság ezért figyelembe veszi, hogy az Alitalia pénzügyi helyzete hogyan alakult volna az összesen 900 millió EUR összegű 2017. évi kölcsönök hiányában. E forgatókönyv szerint az Alitalia 2019. szeptember 30-án 590 millió EUR negatív likviditási pozícióval rendelkezett volna ([91]). Az Alitalia likviditási pozíciója 2019. október 26-án valószínűleg még rosszabb lett volna, mivel a vállalat veszteséges volt ([92]). Mivel egy vállalat csak akkor képes működni, ha a pénzbeáramlás meghaladja a pénzkiáramlást, hogy pozitív és elégséges készpénzegyenleggel rendelkezzen, a Bizottság véleménye szerint észszerűen feltételezhető, hogy az eredeti kölcsön nélkül az Alitalia csődbe ment volna.

(172) Mivel az Alitalia a 2017. évi kölcsönök nélkül csődbe ment volna, a 2019. évi kölcsön nyújtásakor már nem lett volna működő üzem, ezért egyetlen piacgazdasági hitelező sem mérlegelte volna azt, hogy ebben az időpontban nyújtsa-e a 2019. évi kölcsönt. A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható a 2019. évi kölcsönre.

Az előny meglétére vonatkozó következtetés

(173) Összegzésül: a Bizottság megállapítja, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható az Alitaliának nyújtott 2019. évi kölcsönre. A teljesség kedvéért a Bizottság megjegyzi, hogy még ha alkalmaznák is, ez a kritérium egyáltalán nem teljesülne, mivel a 2017. évi kölcsönök nélkül az Alitalia mindenképpen csődbe ment volna, amint az fentebb kifejtésre került ((171) és (172) preambulumbekezdés). Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy az olasz állam a 2019. évi kölcsön névértékével, azaz 400 millió EUR-val megegyező előnyhöz juttatta az Alitaliát.

A verseny torzítása és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

(174) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint egy intézkedés akkor minősül állami támogatásnak, ha torzítja a versenyt vagy a verseny torzításával fenyeget, és érinti az Unión belüli kereskedelmet ([93]).

(175) Az állam által nyújtott intézkedés akkor tekinthető úgy, hogy torzítja a versenyt vagy azzal fenyeget, ha alkalmas arra, hogy javítsa a kedvezményezett más versenytárs vállalkozásokkal szembeni versenypozícióját. Elegendő tehát, ha a támogatás lehetővé teszi számára, hogy erősebb versenypozíciót tartson fenn, mint amilyenben a támogatás hiányában lett volna.

(176) A rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosok szerint az intézkedés meghozatalakor az Alitalia volt a fő olasz légitársaság. Konkrétabban: 2017-ben az Alitalia piaci részesedése az Olaszországból induló és oda irányuló teljes utasforgalomból 12,6 %-os volt, 2017 első tíz hónapjában mintegy 18,5 millió utast szállított (16,3 milliót az Alitalia SAI, 2,2 milliót a Cityliner), 55 %-ukat a belföldi útvonalakon, 32 %-ukat nemzetközi útvonalakon, 13 %-ukat pedig interkontinentális útvonalakon. A rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosok 2021. január–márciusi időszakra vonatkozó, 2022. március 22-én közzétett negyedéves jelentése ([94]) szerint az olasz légi személyszállítási piacra jellemző az erős verseny, továbbá egyebek mellett a diszkont légitársaságok erőteljes térnyerése a belföldi

([90]) Lásd például: a Bíróság 2013. október 24-i ítélete, Land Burgenland és társai kontra Bizottság, C-214/12 P, C-215/12 P és C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682.

([91]) A negatív 590 millió EUR likviditási pozíció a 2017. évi kölcsönök 900 millió EUR-jának a 2019. szeptember 30-án rendelkezésre álló teljes készpénzből, azaz 310 millió EUR-ból történő levonásából ered.

([92]) Az Alitalia nettó mínusz 49 millió EUR összegű EBITA-t ért el a 2018 első negyedévétől 2019 harmadik negyedévéig tartó időszakban.

([93]) A Törvényszék 1998. április 30-i ítélete, Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([94]) Relazione Trimestrale ex art. 61, 2° comma, D. Lgs. N. 270/1999 della procedura di amministrazione straordinaria relativa alle società Alitalia SAI S.p.A. in Amministrazione Straordinaria Alitalia CityLiner S.p.A. in Amministrazione Straordinaria, közzétéve 2022.3.22-én, 16. o., https://cdn.fallcoweb.it/sito_procedura/pdf/alitalia/rel_31032021.pdf.

piacon (ez az arány egész Európában a legmagasabb) és az Európán belüli piacokon. 2019-ben az Alitalia piaci részesedése a belföldi járatok összes utasának 37 %-ára csökkent, ahol a diszkont légitársaságok összesített piaci részesedése 57 %-os volt (Ryanair 35 %, Easyjet 11 % és Volotea 8 %), és a közepes és nagy távolságon közlekedő járatok teljes utasforgalmának körülbelül 7 %-át tették ki ([95]). 2020-ban az Alitalia piaci részesedése a belföldi járatokon tovább csökkent (az összes utas mintegy 35 %-a, ami megegyezik a Ryanair piaci részesedésével), míg az Olaszországból induló és oda irányuló forgalmat tekintve az Alitalia az összes utas mintegy 7,7 %-át képviselte ([96]), és a Ryanair volt az első számú fuvarozó, 28 %-os piaci részesedéssel; a Ryanairt és az Alitaliát követő nyolc másik légi fuvarozó piaci részesedése 1 % és 2 % között volt, összesen pedig 10,2 %-ot tett ki; végül az Olaszországból induló és oda irányuló forgalom fennmaradó 21,9 %-át további 228, egyenként kevesebb mint 1 %-os részesedéssel rendelkező üzemeltető képviselte ([97]).

(177) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 2019. évi kölcsön érinti a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel az Alitalia vállalatra vonatkozik, amelynek szállítási tevékenysége jellegénél fogva közvetlenül érinti a kereskedelmet, és több tagállamra is kiterjed, amint az a (176) preambulumbekezdésben olvasható. A 2019. évi kölcsön emellett torzítja a versenyt vagy a verseny torzításával fenyeget a belső piacon, tekintettel arra, hogy e kölcsönt csak egy vállalatnak nyújtják, amely versenyben áll az európai hálózat más légitársaságaival.

A támogatás meglétére vonatkozó következtetés

(178) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a 2019. évi kölcsön az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti támogatást foglal magában, ennélfogva a Bizottság értékelni fogja e kölcsön jogszerűségét és a belső piaccal való összeegyeztethetőségét. A támogatás közvetlen kedvezményezettjei az Alitalia SAI és a Cityliner.

5.2. **A támogatás jogszerűsége**

(179) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2019. évi kölcsönt az Alitalia (Alitalia SAI és Cityliner) részére azelőtt nyújtották, mielőtt azt bejelentették volna a Bizottságnak. A 2019. évi kölcsön nyújtására tehát az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének és az abban előírt felfüggesztési kötelezettségeknek a megsértésével került sor.

(180) Ezért, tekintettel arra, hogy a 2019. évi kölcsönről megállapítást nyert, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatásnak minősül, a Bizottság megállapítja, hogy jogellenes állami támogatás.

6. **A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE**

6.1. **Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatás megléte**

(181) Amennyiben a 2019. évi kölcsön az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül, a Bizottságnak értékelnie kell, hogy a támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítható-e.

(182) Az állami támogatás akkor tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek, ha az EUMSZ 107. cikkének (2) bekezdésében vagy az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdésében felsorolt okok bármelyike vonatkozik rá.

(183) A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlat értelmében ahhoz, hogy egy tagállam engedélyt kapjon arra, hogy a Szerződéstől eltérve támogatást nyújtson, együtt kell működnie a Bizottsággal.

(184) E kötelezettség teljesítése érdekében különösen biztosítania kell minden információt, hogy lehetővé tegye a Bizottság számára annak ellenőrzését, hogy a kért eltérés feltételei teljesülnek ([98]).

(185) Amennyiben Olaszország azt állítja, hogy a 2019. évi kölcsön a 2017. évi kölcsönök részlete ((106) preambulumbekezdés), a Bizottságnak a C(2021) 6659 határozat 6. szakaszában foglalt értékelése értelemszerűen alkalmazandó a 2019. évi kölcsönre, amint azt a 6.2. szakasz szemlélteti.

([95]) ENAC és Eurocontrol-adatok, https://www.enac.gov.it/pubblicazioni/dati-di-traffico-2019.

([96]) ENAC-adatok, https://www.enac.gov.it/news/dati-di-traffico-2020. A rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosok arról számoltak be, hogy az Alitalia ennek ellenére növelte utaspiaci részesedését az Olaszországból induló/oda irányuló járatokon a 2020 első negyedévének 15,9 %-áról 2021 első negyedévére 28,5 %-ra, többek között a felkínált férőhelyek számának növekedése (+ 3,1 %) miatt, https://cdn.fallcoweb.it/sito_procedura/pdf/alitalia/rel_31032021.pdf.

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

([98]) A Bíróság 1993. április 28-i ítélete, Olaszország kontra Bizottság, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, 20. pont.

6.2. **Értékelés az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja és különösen a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján**

(186) Olaszország a 2019. évi kölcsönt a 2017. évi kölcsönök folytatásának tekinti ((104)–(112) preambulumbekezdés), ezért a Bizottság szükségesnek tartja annak értékelését, hogy a 2019. évi kölcsön a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében vett megmentési támogatás egy formája lenne-e.

(187) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a Bizottság a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekintheti az egyes gazdasági tevékenységek vagy az Európai Unión belül egyes gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatást, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben.

(188) A C(2021) 6659 határozathoz ([99]) hasonlóan a Bizottság megállapítja, hogy az Alitalia a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának c) alpontja értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül, mivel a tényállás idején fizetésképtelennek volt nyilvánítva ((64) és (143) preambulumbekezdés). Következésképpen a támogatás összeegyeztethetősége értékelésének egyetlen alapja a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás szerinti megmentési és szerkezetátalakítási támogatás. Ebben az ügyben az említett iránymutatásban meghatározott két támogatástípus – nevezetesen a megmentési támogatás és a szerkezetátalakítási támogatás – bír jelentőséggel.

(189) Ahhoz, hogy a támogatás az említett iránymutatás értelmében összeegyeztethető legyen a belső piaccal, meg kell felelnie az említett iránymutatásban a megmentési és szerkezetátalakítási támogatás összeegyeztethetőségének az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti értékelése céljából meghatározott szabályoknak és feltételeknek.

(190) E tekintetben Olaszország nem nyújtott be olyan bizonyítékokat, amelyek igazolnák, hogy a 2019. évi kölcsön megfelel a megmentési vagy a szerkezetátalakítási támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségére vonatkozó feltételek bármelyikének a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban meghatározott kritériumok szerint (az eljárás megindításáról szóló határozat (107)–(114) preambulumbekezdése). Ennek megfelelően, amint azt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 39. pontja megállapítja, e kritériumok bármelyikének be nem tartása azt jelenti, hogy a támogatás nem tekinthető összeegyeztethetőnek.

(191) Továbbá tekintettel arra, hogy az Alitalia a 2017. évi kölcsönök révén korábbi támogatásban részesült, még ha az összeegyeztethetetlen is, amint azt a Bizottság a C(2021) 6659 határozat 6. szakaszában megállapította, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 72. és 73. pontja alapján, amely szerint megmentési támogatást csak egyszer lehet nyújtani (először és utoljára feltétel), minden későbbi kölcsön összeegyeztethetetlen lenne, kivéve, ha azt a megmentési támogatás nyújtását követő 10 év elteltével nyújtják (az eljárás megindításáról szóló határozat (117) és (118) preambulumbekezdése).

(192) A 2019. évi kölcsön ezért összeegyeztethetetlen, mivel Olaszország nemcsak, hogy adott már két kölcsönt az Alitaliának 2017-ben, hanem soha nem nyújtott be szerkezetátalakítási tervet az Alitaliának folyósított 2019. évi kölcsönre vonatkozóan. Amint azt a C(2021) 6659 határozat (376) és (377) preambulumbekezdése szemlélteti a 2017. évi kölcsönök tekintetében, amelyek esetében Olaszország szintén nem nyújtott be szerkezetátalakítási tervet, a rendkívüli vagyonkezelési program nem tekinthető a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.1.2. szakasza értelmében megvalósítható, koherens és messze nyúló szerkezetátalakítási tervnek, amelynek célja az Alitalia hosszú távú életképességének helyreállítása. Valójában e program célja az volt, hogy a vállalatot az eszközei értékesítésének ideje alatt életben tartsa ((76)–(83) preambulumbekezdés), miközben a rendkívüli vagyonkezelésért felelős biztosok 2019-ben nem irányoztak elő pénzügyi vagy gazdasági intézkedéseket az Alitalia üzleti tevékenységének átszervezésére vagy racionalizálására, sem pedig olyan ipari projektet, amelyet azért dolgoztak ki, hogy az Alitalia ismét versenyképessé és életképessé váljon ((60)–(62) és (67)–(68) preambulumbekezdés).

(193) Ezért, és tekintettel arra is, hogy Olaszország soha nem terjesztett elő más érvet vagy bizonyítékot az Alitalia számára 2019-ben nyújtott 2019. évi kölcsön összeegyeztethetőségének lehetséges alapjaként, a Bizottság megállapítja, hogy az említett állami kölcsön összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

7. **KÖVETKEZTETÉS**

(194) A Bizottság megállapítja, hogy Olaszország jogellenesen hajtotta végre az Alitalia (Alitalia SAI és Cityliner) javára 400 millió EUR összegű kölcsön (a továbbiakban: a 2019. évi kölcsön) formájában nyújtott támogatási intézkedést, megsértve ezzel az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését.

([99]) Lásd a C(2021) 6659 határozat (363) preambulumbekezdését.

(195) Mivel nem határozható meg olyan indok, amely alapján megállapítható lenne, hogy az intézkedés összeegyeztethető a belső piaccal, azt a belső piaccal összeegyeztethetetlennek kell tekinteni.

8. **VISSZAFIZETTETÉS**

(196) Az EUMSZ és az uniós bíróságok állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bizottság hatáskörébe tartozik annak eldöntése, hogy az érintett államnak módosítania kell-e vagy meg kell-e szüntetnie azt a támogatást, amelyről a Bizottság megállapította, hogy nem egyeztethető össze a belső piaccal ([100]). Az uniós bíróságok állandó ítélkezési gyakorlata abban is következetes, hogy a Bizottság által a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében a támogatás megszüntetése vonatkozásában a tagállamra kirótt kötelezettség célja a korábbi helyzet visszaállítása ([101]).

(197) Az uniós bíróságok e tekintetben kimondták, hogy ez a célkitűzés akkor valósul meg, ha a kedvezményezett visszafizette a jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásként kapott összegeket, elveszítve így azt az előnyt, amelyet versenytársaival szemben élvezett a belső piacon, és visszaállt a támogatás juttatása előtti állapot ([102]).

(198) Az ítélkezési gyakorlatnak megfelelően az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ([103]) 16. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy „[a]mennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére”.

(199) Így, tekintettel arra, hogy a 2019. évi kölcsönt az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtották végre, és jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásnak kell tekinteni, azt vissza kell fizettetni, hogy visszaálljon a belső piacon a támogatásnyújtás előtt fennálló helyzet. A visszafizettetés a támogatás kedvezményezett rendelkezésére bocsátásának napjától a tényleges visszafizetésig tartó időszakot öleli fel. A visszafizettetendő összeg tartalmazza a tényleges visszafizetés időpontjáig esedékes kamatokat is.

(200) A 2019. évi kölcsön nyújtott előnynek minősülő összege ebben a szakaszban 400 000 000 EUR-ban számszerűsíthető. Olaszországnak ki kell számítania a támogatás Alitalia részére történő folyósításának időpontjától a támogatás tőkeösszegének teljes visszafizetéséig tartó időszakra nézve esedékes visszafizetési kamatot. A kamatokat a 794/2004/EK bizottsági rendelet ([104]) V. fejezetével összhangban kamatos kamattal kell kiszámítani.

(201) A támogatás és a (200) preambulumbekezdésben leírt módszer szerint kiszámított alkalmazandó visszafizetési kamatok visszafizetésére vonatkozó kötelezettség független minden olyan egyéb kamattól, amelynek megfizetését Olaszország a nemzeti jog vagy az Alitaliával fennálló szerződése alapján esetlegesen követeli. Olaszország azonban nem hivatkozhat a nemzeti jogban vagy a kedvezményezettel kötött szerződésekben foglalt olyan záradékra vagy rendelkezésre, amely az e határozatról szóló értesítéstől számított négy hónapon túl késleltetné a visszafizettetést, vagy csökkentené a visszafizettetendő összeget, amely összegnek tartalmaznia kell a támogatás 400 000 000 EUR tőkeösszegét és az alkalmazandó visszafizetési kamatokat.

(202) Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy az Alitalia (az Alitalia SAI és a Cityliner, a megállapított támogatás tőkeösszegének közvetlen kedvezményezettjei) gazdasági egységet alkothat az Alitalia csoport többi vállalatával, mivel az Alitalia SAI ellenőrzést gyakorol a leányvállalatok, köztük a Cityliner felett ((51)–(52) preambulumbekezdés, valamint az 1. ábra) az állami támogatásokra vonatkozó szabályok alkalmazásában. A Bizottság úgy véli, hogy Olaszországnak először is az Alitaliával kell visszafizettetnie az Alitalia csoportnak nyújtott jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásokat. Amennyiben nincs mód arra, hogy az Alitaliával a támogatás teljes összegét visszafizettessék, Olaszországnak a fennmaradó összegeket az Alitalia csoport részét képező és az Alitaliával egyetlen gazdasági egységet alkotó bármely más önálló jogalannyal kell visszafizettetnie, annak biztosítása érdekében, hogy megszűnjön a biztosított előny és a visszafizettetés révén helyreálljon a piacon korábban fennálló helyzet,

([100]) A Bíróság 1973. július 12-i ítélete, Bizottság kontra Németország, 70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13. pont.
([101]) A Bíróság 1990. március 21-i ítélete, Belgium kontra Bizottság, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66. pont.
([102]) A Bíróság 1999. június 17-i ítélete, Belgium kontra Bizottság, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. és 65. pont.
([103]) A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).
([104]) A Bizottság 794/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 140., 2004.4.30., 1. o.).

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) Az Olaszország által 2019. október 26-án a rendkívüli vagyonkezelés alatt álló Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. és Alitalia Cityliner S.p.A. javára nyújtott 400 millió EUR összegű kölcsönből álló intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

(2) Az (1) bekezdésben említett támogatást Olaszország jogellenesen, az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését megsértve hajtotta végre.

(3) Az (1) bekezdésben említett állami támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

2. cikk

(1) Olaszország visszafizetteti a kedvezményezettekkel az 1. cikkben említett támogatást.

(2) A visszafizettetendő összeget a kedvezményezettek rendelkezésére bocsátásának időpontjától a visszafizettetés tényleges időpontjáig tartó időszakra vonatkozóan kamat terheli.

(3) A (2) bekezdésben említett kamatokat a 794/2004/EK rendelet V. fejezetével összhangban kamatos kamattal kell kiszámítani.

3. cikk

(1) Az 1. cikkben említett támogatást haladéktalanul és ténylegesen vissza kell fizettetni.

(2) Olaszország biztosítja, hogy e határozatot az arról szóló értesítéstől számított négy hónapon belül végrehajtsák.

4. cikk

(1) Olaszország az e határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül benyújtja az alábbi információkat:

a) a kedvezményezettek által visszafizetendő teljes összeg (tőke és visszafizetési kamat);

b) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott, illetve tervezett intézkedések részletes bemutatása;

c) az azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezett felszólítást kapott a támogatás visszafizetésére.

(2) Mindaddig, amíg az 1. cikkben említett támogatást teljes egészében vissza nem fizetik, Olaszország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében meghozott nemzeti intézkedések előrehaladásáról. Olaszország a Bizottság egyszerű kérésére azonnali tájékoztatást ad az e határozat végrehajtása érdekében már meghozott vagy tervezett intézkedésekről. Olaszország továbbá részletes tájékoztatást nyújt a kedvezményezettek által már visszafizetett támogatási összegekről és kamatokról.

5. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2023. március 27-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja

2023/90042

2023.10.20.

Helyesbítés az egyes áruk Kombinált Nómenklatúra szerinti besorolásáról szóló, 2023. október 16-i (EU) 2023/2218 végrehajtási rendelethez

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L, 2023/2218, 2023. október 18.)

A 3. oldalon, a Mellékletben, a táblázat harmadik oszlopában, a 4. bekezdésben:

a következő szövegrész:	„A termék diszperzió (szuszpenzió) formájú, amely a 39. árucsoporthoz tartozó egjegyzések 6. a) pontja értelmében „alapanyag”. Ezért a 3913 vtsz. szövegének hatálya alá tartozik, mint módosított természetes polimer alapanyag formájában. Ezért a 3913 vtsz. szövegének hatálya alá tartozik, mint módosított természetes polimer alapanyag formájában. A 3926 vtsz. alá, műanyagból készült más árucikként és a 3901–3914 vtsz. alá tartozó más anyagból készült árucikként való besorolása ezért kizárt.”
helyesen:	„A termék diszperzió (szuszpenzió) formájú, amely a 39. árucsoporthoz tartozó megjegyzések 6. a) pontja értelmében »alapanyag«. Ezért a 3913 vtsz. szövegének hatálya alá tartozik, mint módosított természetes polimer alapanyag formájában. A 3926 vtsz. alá, műanyagból készült más árucikként és a 3901–3914 vtsz. alá tartozó más anyagból készült árucikként való besorolása ezért kizárt.”

2023/90044

2023.10.20.

Helyesbítés a belarusz helyzetre és Belarusznak az Ukrajna elleni orosz agresszióban való részvételére tekintettel hozott korlátozó intézkedésekről szóló 765/2006/EK rendelet módosításáról szóló, 2023. augusztus 3-i (EU) 2023/1594 tanácsi rendelethez

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 196., 2023. augusztus 4.)

A 12. oldalon, a II. mellékletben, a 765/2006/EK rendelet új XVII. melléklete címében:

a következő szövegrész:	„Az sa. cikkben említett termékek és technológiák jegyzéke”
helyesen:	„Az 1sa. cikkben említett termékek és technológiák jegyzéke”.