ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/795

ze dne 10. září 2021

o státní podpoře, kterou schválila Itálie SA.48171 (2018/C) (ex 2018/NN, ex 2017/FC) společnosti Alitalia

(oznámeno pod číslem C(2021) 6659)

(Pouze italské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s uvedenými ustanoveními ([1]) a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Ve dnech 5., 12. a 15. května 2017 předložily letecké společnosti Ryanair Ltd (dále jen „Ryanair"), Adria Airways d.o.o. (dále jen „Adria") a IAG International Airlines Group S.A. (dále jen „IAG") (společně dále jen „stěžovatelé") Komisi tři formální stížnosti, v nichž tvrdí, že Itálie poskytla společnosti Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria (dále jen „Alitalia") protiprávní a neslučitelnou státní podporu. Stěžovatelé uvedli, že dne 2. května 2017 italské orgány poskytly společnosti Alitalia podporu likvidity ve formě úvěru ve výši 600 milionů EUR (dále jen „původní úvěr") a že tento úvěr představuje protiprávní a neslučitelnou státní podporu.

(2) Dne 14. června 2017 předala Komise dané stížnosti italským orgánům a požádala je o objasnění záležitostí v nich uvedených. Italské orgány na tuto žádost odpověděly dne 18. července 2017 a Komise tuto odpověď předala stěžovatelům dne 30. listopadu 2017.

(3) Ve dnech 20. června, 12. září a 16. října 2017 předložila společnost IAG další informace a aktualizované skutečnosti týkající se rozšíření sítě linek společnosti Alitalia po poskytnutí původního úvěru.

(4) Dne 30. října 2017 předložila společnost Adria informace, v nichž tvrdila, že na základě nařízení s mocí zákona č. 148 ze dne 16. října 2017 s názvem „Nezbytná ustanovení týkající se finančních záležitostí a naléhavých potřeb" (Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili) ([2]) (dále jen „nařízení s mocí zákona č. 148/2017") bylo stanoveno poskytnutí dodatečného úvěru ve výši 300 milionů EUR ve prospěch společnosti Alitalia (dále jen „dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR"), čímž celková výše úvěru dosáhla 900 milionů EUR (původní úvěr a dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR společně dále jen „dva/oba státní úvěry").

(5) Komise dne 21. prosince 2017 zaslala italským orgánům žádost o poskytnutí informací, na kterou italské orgány odpověděly 24. ledna 2018.

(6) Dne 23. ledna 2018 Itálie oznámila, že poskytne dva státní úvěry jako podporu na záchranu ve smyslu pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích ([3]) (dále jen „pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci").

([1]) Úř. věst. C 256, 20.7.2018, s. 4.

([2]) Nařízení s mocí zákona č. 148 ze dne 16. října 2017 – „Nezbytná ustanovení týkající se finančních záležitostí a naléhavých potřeb" (Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili) (Úřední věstník Italské republiky, obecná série č. 242 ze dne 16.10.2017).

([3]) Sdělení Komise – Pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích (Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1).

(7) Dopisem ze dne 23. dubna 2018 Komise oznámila Itálii své rozhodnutí zahájit ve věci výše uvedených dvou státních úvěrů řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie.

(8) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) bylo zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie dne 20. července 2018. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby předložily své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení.

(9) Komise obdržela připomínky od Italské republiky v dopisech ze dne 25. května 2018 a 25. září 2018 a od tří zúčastněných stran: i) společnosti Aegean Airlines S.A. (dále jen „Aegean“), ii) zúčastněné strany, která požádala, aby její totožnost nebyla Itálii zpřístupněna podle čl. 6 odst. 2 nařízení (EU) 2015/1589 ([4]) (dále jen „anonymní zúčastněná strana“) a iii) společnosti Ryanair. Dne 15. listopadu 2018 a 17. ledna 2019 zaslala Komise připomínky tří zúčastněných stran italským orgánům a vyzvala je k předložení jejich připomínek, které byly zaslány dopisem ze dne 20. března 2019.

(10) Komise požádala italské orgány o dodatečná vysvětlení dne 17. září 2018, 23. listopadu 2018, 6. a 11. prosince 2018, 26. února 2019, 10. května 2019 a 2. července 2019. Dne 19. září 2019 a 28. října 2019 zaslala Komise upomínky týkající se chybějících odpovědí na žádost o poskytnutí informací ze dne 2. července 2019.

(11) Italské orgány předložily Komisi další připomínky a informace dne 1. října 2018, 9. a 27. listopadu 2018, 17. prosince 2018, 25. ledna 2019, 11. února 2019, 1. a 18. dubna 2019, 15. května 2019, 3. a 12. června 2019, 9. července 2019, 6. srpna 2019, 2. a 17. října 2019 a 19. listopadu 2019.

(12) Zástupci jednotlivých útvarů Komise se několikrát setkali se zástupci italských orgánů, mimo jiné v těchto dnech: 15. června 2017, 26. července 2017, 9. února 2018, 13. dubna 2018, 27. září 2018, 14. listopadu 2018, 14. prosince 2018, 16. ledna 2019, 20. února 2019, 21. února 2019, 9. dubna 2019, 20. června 2019, 26. července 2019 a 27. září 2019.

(13) Zástupci Komise se rovněž setkali se zástupci společnosti Alitalia (dne 21. února 2019 a 9. dubna 2019), společnosti Aegean (dne 10. ledna 2019) a anonymní zúčastněné strany (dne 21. března 2019).

(14) Dne 7. března 2019 podala společnost Adria ([5]) novou stížnost, v níž tvrdí, že odložení splatnosti obou státních úvěrů představuje protiprávní a neslučitelnou podporu. Dne 22. března 2019 předala Komise tuto stížnost italským orgánům a požádala je o objasnění záležitostí v ní uvedených. Itálie na tuto žádost odpověděla 6. srpna 2019.

2. POPIS OBOU STÁTNÍCH ÚVĚRŮ A RELEVANTNÍ SKUTEČNOSTI

2.1. Dva státní úvěry poskytnuté italským státem

(15) Dne 23. dubna 2018 zahájila Komise formální vyšetřovací řízení ve věci dvou státních úvěrů (dále jen „opatření“).

(16) První úvěr byl poskytnut na základě nařízení s mocí zákona č. 55 ze dne 2. května 2017 s názvem“Nezbytná opatření k zajištění kontinuity služeb poskytovaných společností Alitalia S.p.A.“ (Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia S.p.A.) ([6]) (dále jen „nařízení s mocí zákona č. 55/2017“). Dne 2. května 2017 byla na společnost Alitalia S.p.A. uvalena mimořádná správa (amministrazione straordinaria) (viz 41. bod odůvodnění).

([4]) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

([5]) Společnost Adria již podala stížnost týkající se původního úvěru a stížnost týkající se dodatečného úvěru ve výši 300 milionů EUR (viz 1. a 4. bod odůvodnění), ale k rozhodnutí o zahájení řízení nepředložila žádné připomínky.

([6]) Nařízení s mocí zákona č. 55 ze dne 2. května 2017 s názvem „Nezbytná opatření k zajištění kontinuity služeb poskytovaných společností Alitalia S.p.A.“ (Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia S.p.A.) (Úřední věstník Italské republiky, obecná série č. 100 ze dne 2.5.2017). Přestože nařízení s mocí zákona č. 55/2017 pozbylo platnosti, protože nebylo ve stanovené lhůtě přeměněno na zákon, jeho účinky byly zachovány zákonem č. 96 ze dne 21. června 2017.

(17) Článek 1 nařízení s mocí zákona č. 55/2017 stanoví, že: „Aby se předešlo přerušení poskytování služeb společnosti Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A. in amministrazione straordinaria pro letecká spojení v rámci území státu a s ním, včetně těch, na která se vztahují povinnosti veřejné služby ve smyslu platných evropských právních předpisů, a to s přihlédnutím k vážným sociálním obtížím a vážným nepříjemnostem pro uživatele, které by takové přerušení způsobilo, se poskytuje úročený úvěr ve výši šesti set milionů eur na dobu šesti měsíců, […] ve prospěch společnosti Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A. in amministrazione straordinaria, který má být použit pro naléhavé potřeby řízení samotné společnosti a ostatních společností skupiny, na něž se vztahuje mimořádné správní řízení […]“. Ačkoli právní předpisy, které upravují poskytování podpory, definují toto opatření jako „financování“ a Itálie se společností Alitalia neuzavřela úvěrovou smlouvu, Komise používá pro toto opatření pojem „úvěr“, protože na splácení financování by se vztahovaly úroky.

(18) Stát poskytl původní úvěr s úrokovou sazbou ve výši 6měsíční sazby Euribor plus 1 000 bazických bodů a ten měl být splacen do šesti měsíců od jeho poskytnutí, tj. do 5. listopadu 2017. Původní úvěr měl při splácení přednost před jakýmkoli jiným dluhem, který společnosti Alitalia vznikl v rámci mimořádného správního řízení.

(19) Itálie nejprve na základě nařízení s mocí zákona č. 148/2017 prodloužila splatnost úvěru o šest měsíců, a to do 5. května 2018, a následně, na základě zákona č. 172 ze dne 4. prosince 2017 ([7]) (dále jen „zákon č. 172/2017“), do 30. září 2018. Další prodloužení splatnosti původního úvěru do 15. prosince 2018 bylo stanoveno nařízením s mocí zákona č. 38/2018 ze dne 27. dubna 2018. Toto datum splatnosti bylo následně ještě několikrát změněno (viz oddíl 2.2.1).

(20) Dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR poskytla Itálie na základě nařízení s mocí zákona č. 148/2017, který navýšil státní financování na 900 milionů EUR.Ustanovení čl. 12 odst. 2 nařízení s mocí zákona č. 148/2017 stanoví, že: „*Aby bylo zaručeno plnění závazků v oblasti dopravy převzatých v mimořádném správním řízení do okamžiku prodeje podniku bez přerušení poskytování služeb v oblasti letecké dopravy a aby byl do uskutečnění prodeje podniku zajištěn běžný provoz leteckého spojení v rámci území státu a s ním, který zajišťují společnosti uvedené v odstavci 1 výše, zvyšuje se částka financování […] o 300 milionů EUR, která má být vyplacena v roce 2018*“. Vzhledem k tomu, že dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR byl poskytnut jako navýšení původního úvěru, byly uplatněny stejné podmínky jako u původního úvěru, včetně úrokové sazby, s výjimkou data splatnosti. Splatnost obou úvěrů byla následně sjednocena (viz oddíl 2.2.1).

(21) Podle nařízení s mocí zákona č. 148/2017 měl stát v roce 2018 poskytnout společnosti Alitalia dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR, který měl být splacen do 31. prosince 2018. Uvedeným nařízením s mocí zákona byla rovněž prodloužena lhůta pro ukončení řízení o vyjádření zájmu (viz oddíl 2.6), aby byl umožněn prodej podniku společnosti Alitalia, a to do 30. dubna 2018.

2.2. **Časový harmonogram pro vyplacení obou státních úvěrů**

(22) Původní úvěr a dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR byly poskytnuty na základě právních předpisů a měly být vyplaceny po přijetí vyhlášky ministerstva hospodářského rozvoje po dohodě s ministerstvem hospodářství a financí. Podle těchto právních předpisů byly oba státní úvěry financovány z rozpočtu přiděleného ministerstvu hospodářského rozvoje.

(23) Podle nařízení s mocí zákona č. 55/2017 byl původní úvěr poskytnut s cílem zabránit přerušení poskytování služeb společnosti Alitalia, na niž byla uvalena mimořádná správa, pro letecká spojení v rámci území státu a s ním, včetně těch, na která se vztahují povinnosti veřejné služby, a to s přihlédnutím k vážným sociálním obtížím a vážným nepříjemnostem pro uživatele, které by takové přerušení letů provozovaných společností Alitalia způsobilo.

([7]) Zákon č. 172 ze dne 4. prosince 2017 – Přeměna nařízení s mocí zákona č. 148 ze dne 16. října 2017, které obsahuje nezbytná ustanovení týkající se finančních záležitostí a naléhavých potřeb, na zákon s pozměňovacími návrhy. Změna pravidel o zániku trestnosti v případě nápravy (Úřední věstník Italské republiky, obecná série č. 284 ze dne 5.12.2017).

(24) Původní úvěr měl být vyplacen na základě vyhlášky ministra hospodářského rozvoje po dohodě s ministrem hospodářství a financí do pěti dnů od zahájení mimořádného správního řízení a měl být použit pro naléhavé potřeby řízení samotné společnosti a ostatních společností skupiny, na které se vztahuje mimořádné správní řízení. Mezi naléhavé potřeby řízení patřily také potřeby týkající se systémů mezinárodní regulace hospodářských vztahů s dopravci.

(25) Dne 4. května 2017 požádali mimořádní správci společnosti Alitalia o urychlenou zálohu ve výši 240 milionů EUR na úvěr ve výši 600 milionů EUR.Podle italských orgánů bylo hlavním cílem i) zabránit ztrátě likvidity potřebné k výkonu obchodní činnosti společnosti Alitalia ve dnech bezprostředně následujících po zahájení mimořádného správního řízení a ii) umožnit společnosti Alitalia zaplatit záruku požadovanou Mezinárodním sdružením leteckých dopravců („IATA“). Bez zaplacení záruky by hrozilo, že bude společnost Alitalia vyloučena ze systémů ([8]) provozovaných sdružením IATA, které jsou nezbytné k zachování provozu. Tato záruka byla zaplacena v květnu 2017.

(26) V říjnu 2017 byla společnosti Alitalia vyplacena druhá část původního úvěru ve výši 360 milionů EUR. Podle italských orgánů byla tato tranše poskytnuta na žádost mimořádných správců s cílem zajistit, aby společnost Alitalia měla k dispozici finanční prostředky nezbytné pro zachování pravidelných spojů až do ukončení prodeje příslušných aktiv společnosti.

(27) Podle nařízení s mocí zákona č. 148/2017, na základě kterého byl poskytnut dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR, byl tento úvěr poskytnut s cílem zajistit, aby společnost Alitalia a ostatní společnosti ve skupině mohly plnit své závazky v oblasti letecké dopravy bez přerušení až do dne prodeje podniku Alitalia.

(28) Nařízení s mocí zákona č. 148/2017 bylo přeměněno zákonem č. 172/2017, v němž se uvádí, že prodloužení úvěru je nezbytné k tomu, aby bylo zajištěno plnění závazků společnosti Alitalia v oblasti dopravy.

(29) Dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR byl společnosti Alitalia vyplacen 15. ledna 2018.

2.2.1. *Sjednocení splatnosti obou státních úvěrů*

(30) Nařízení s mocí zákona č. 38 ze dne 27. dubna 2018 stanovilo další prodloužení splatnosti původního úvěru do 15. prosince 2018. Toto nařízení s mocí zákona rovněž stanovilo na stejný den i nové datum splatnosti dodatečného úvěru ve výši 300 milionů EUR, čímž byla sjednocena splatnost původního úvěru a dodatečného úvěru ve výši 300 milionů EUR.

(31) Nařízení s mocí zákona č. 135 ze dne 14. prosince 2018 stanovilo dobu splatnosti obou státních úvěrů na třicet dní ode dne účinnosti prodeje podniku společnosti Alitalia, a v každém případě nejpozději do 30. června 2019.

2.2.2. *Ustanovení nařízení s mocí zákona o hospodářském růstu*

(32) Dne 30. dubna 2019 přijala Itálie nařízení s mocí zákona č. 34 o „naléhavých opatřeních pro hospodářský růst a řešení konkrétních krizových situací“ ([9]) (Misure urgenti per la crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi)(dále jen „nařízení o hospodářském růstu“), které stanoví:

a) zrušení přednosti obou státních úvěrů před veškerými ostatními dluhy, které společnost Alitalia v rámci mimořádného správního řízení převzala,

b) prodloužení splatnosti obou státních úvěrů až do doby, než budou aktiva společnosti Alitalia prodána v rámci mimořádného správního řízení,

([8]) Různé rozvrhy vyúčtování a vyrovnání pohledávek, systém zúčtování přepravních účtů a koordinační středisko IATA.

([9]) Nařízení s mocí zákona č. 34 ze dne 30. dubna 2019 – Naléhavá opatření pro hospodářský růst a řešení konkrétních krizových situací} (Úřední věstník Italské republiky, obecná série č. 100 ze dne 30.4.2019). Nařízení s mocí zákona č. 34/2019 bylo přeměněno na zákon zákonem č. 58 ze dne 28. června 2019 (Úřední věstník Italské republiky, obecná série č. 151 ze dne 29.6.2019).

c) zaplacení úroků splatných státu ode dne vyplacení obou státních úvěrů společnosti Alitalia nejpozději do 31. května 2019,

d) povolení ministerstva hospodářství a financí použít naběhlé úroky z obou státních úvěrů k upsání akcií v nově vytvořené společnosti, na kterou budou převedena aktiva společnosti Alitalia.

(33) V důsledku nařízení o hospodářském růstu přestaly úroky z obou státních úvěrů nabíhat počínaje dnem 31. května 2019.

(34) Dne 2. prosince 2019 bylo nařízení o hospodářském růstu změněno nařízením s mocí zákona č. 137 s názvem „Nezbytná ustanovení k zajištění kontinuity služeb poskytovaných společnostmi Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. a Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria“ ([10]), na základě kterého byla sjednocena splatnost úroků se splatností hlavního úvěru tím, že bylo stanoveno prodloužení splatnosti jistiny a úroků až do doby, než budou v rámci mimořádného správního řízení prodána aktiva společnosti Alitalia.

(35) Posouzení obou státních úvěrů jako jediného opatření je uvedeno v oddíle 5.1.4.1.1.

2.3. **Příjemce**

(36) Příjemcem opatření je společnost Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A. in amministrazione straordinaria (dále jen „Alitalia“) spolu se svými přímo i nepřímo ovládanými dceřinými společnostmi.

(37) Jak nařízení s mocí zákona č. 55/2017, které tvoří právní základ původního úvěru, tak nařízení-s mocí zákona č. 148/2017, které tvoří právní základ dodatečného úvěru ve výši 300 milionů EUR, stanoví, že oba státní úvěry budou poskytnuty ve prospěch společnosti Alitalia. Na základě nařízení s mocí zákona č. 55/2017 se poskytuje *„úročený úvěr ve výši šesti set milionů eur […] ve prospěch společnosti Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A.“* (viz 17. bod odůvodnění); nařízení s mocí zákona č. 148/2017 odkazuje na financování poskytnuté na základě nařízení s mocí zákona č. 55/2017 a stanoví poskytnutí dodatečného úvěru ve výši 300 milionů EUR ve prospěch společnosti Alitalia.

(38) Alitalia je letecká dopravní společnost se sídlem ve Fiumicinu (Řím), která měla ke dni 31. prosince 2017 celkem 11 377 zaměstnanců ([11]). Vlastnická struktura společnosti Alitalia a struktura skupiny Alitalia jsou uvedeny v grafu 1 ([12]) a akcionáři společnosti Compagnia Aerea Italiana S.p.A. (dále jen „CAI“) ([13]) v květnu 2019 jsou uvedeni v tabulce 1.

([10]) Nařízení s mocí zákona č. 137 ze dne 2. prosince 2019 – Nezbytná ustanovení k zajištění kontinuity služeb poskytovaných společnostmi Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. a Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria (Úřední věstník Italské republiky, obecná série č. 282 ze dne 2.12.2019).

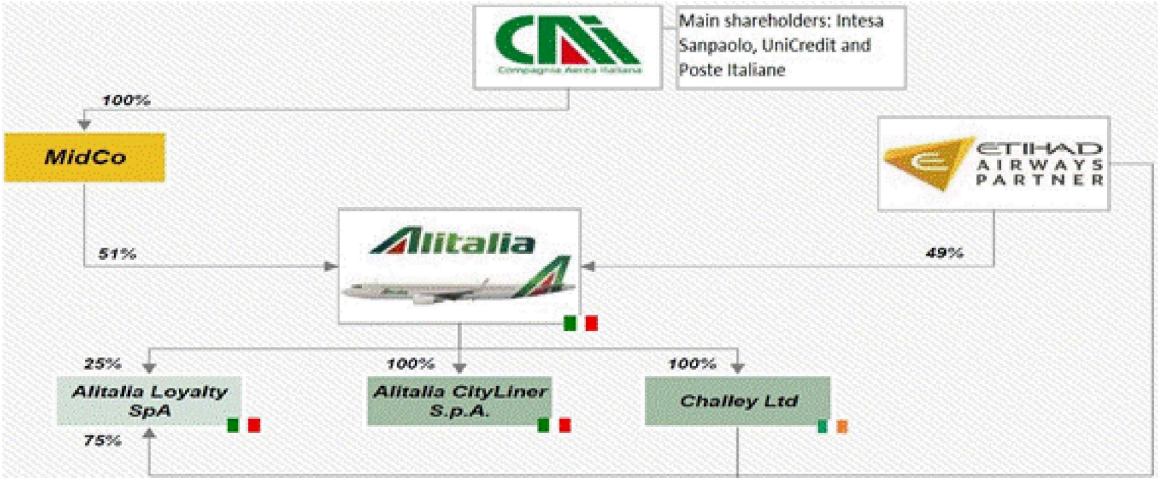
([11]) Podle zprávy mimořádných správců ze dne 11. července 2018, která je k dispozici na adrese: http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.com/pdf/alitalia/allegato_2_alitaliarelazione2017.pdf.

([12]) Graf 1 je vypracován na základě informací obsažených v dokumentu „Příloha č. 6 – Organizační schéma skupiny Alitalia“, který je přílohou oznámení o podpoře na záchranu předloženého Itálií dne 23. ledna 2018 (viz 6. bod odůvodnění).

([13]) Mezi akcionáře s podílem ve výši 1 % nebo méně patří společnosti Factorit S.p.A. (1 %), Macca Srl (0,96 %) a zbývající podíl vlastní Air France-KLM (0,73 %).

Graf 1

Vlastnická struktura společnosti Alitalia a struktura skupiny Alitalia k 23. lednu 2018



Tabulka 1

Akcionáři společnosti CAI v květnu 2019. (Pokud je Komisi známo, nedošlo ve vlastnické struktuře k žádným změnám.)

Azionisti di CAI, maggio 2019	% di proprietà
Unicredit S.p.A.	36,59
Intesa Sanpaolo	27,48
Banca Popolare di Sondrio Società 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
Altri azionisti, al di sotto dell'1 %	4,62
Totale	**100**

(39) V době, kdy bylo se společností Alitalia zahájeno mimořádné správní řízení, vlastnila tato společnost celý základní kapitál společností Alitalia CityLiner S.p.A. (dále jen „Cityliner“) a Challey Ltd.Regionální letecká společnost Cityliner, jejímž stoprocentním vlastníkem je skupina Alitalia ([14]), poskytuje přepravní kapacitu společnosti Alitalia ([15])a pokrývá část sítě letů na krátkou vzdálenost. Společnost Challey Ltd je subholdingová společnost se sídlem v Irsku, která následně ovládá další společnosti rovněž se sídlem v Irsku (dále jen „irské dceřiné společnosti“), jež vlastní celý letadlový park provozovaný společnostmi Alitalia a CityLiner a registrovaný v Irsku, jakož i menšinové podíly v dalších částečně ovládaných společnostech. Na společnost Challey Ltd ani na její irské dceřiné společnosti se mimořádné správní řízení nevztahuje. Společnost Alitalia a její dceřiné společnosti tedy tvoří skupinu Alitalia ([16]) (dále jen „skupina Alitalia“). Vzhledem k tomu, že společnost Alitalia představuje naprostou většinu aktiv skupiny Alitalia a zaměstnává 97 % jejích zaměstnanců ([17]), jakékoli hodnocení týkající se skupiny platí i pro společnost Alitalia.

(40) Společnost Alitalia je ze 49 % vlastněna společností Etihad Investment Holding Company LLC a z 51 % společností MIDCO S.p.A., jejímž jediným vlastníkem je společnost CAI S.p.A. Od okamžiku nabytí společnosti Alitalia společností CAI S.p.A. v roce 2008 je společnost Alitalia neustále ve ztrátě. Společnost Alitalia se na začátku roku 2017 snažila vzchopit pomocí ambiciózního plánu, jenž počítal se snížením nákladů o více než 1 mld. EUR a za nímž stála především společnost Etihad jakožto akcionář společnosti Alitalia (dále jen „plán na ozdravení“, viz oddíl 4.2.1.1), což mělo umožnit dodatečné financování (2 mld. EUR, přičemž 900 mil. EUR by pocházelo z nových prostředků). Plán na ozdravení měl být realizován prostřednictvím předinsolvenčního řízení ([18]). K tomuto postupu ([19]) byl nutný souhlas zaměstnanců ([20])coby adresátů úsporných opatření. V zaměstnaneckém referendu konaném dne 24. dubna 2017 byl však souhlas odepřen, neboť plánovaná opatření na snížení mzdových nákladů předpokládala mimo jiné snížení průměrné mzdy o 33 %. Vzhledem k tomu, že se plán na ozdravení realizovat nepodařilo a akcionáři další finanční prostředky neposkytli, byla na společnost Alitalia uvalena mimořádná správa.

2.4. **Mimořádné správní řízení**

(41) Na žádost představenstva společnosti Alitalia byla na společnost na základě nařízení ministra hospodářského rozvoje ze dne 2. května 2017 uvalena mimořádná správa. ([21]) Tímto nařízením byli rovněž jmenováni tři mimořádní správci pro účely řízení společnosti Alitalia. Rozsudkem soudu v Civitavecchia ze dne 11. května 2017 byl na společnost Alitalia prohlášen úpadek. Následně byla dne 12. května 2017 na základě nařízení italského ministerstva hospodářského rozvoje uvalena mimořádná správa i na společnost Cityliner. ([22]) Na společnost Cityliner byl prohlášen úpadek rozsudkem soudu v Civitavecchii dne 26. května 2017.

([14]) Viz nařízení ministra hospodářského rozvoje ze dne 12. května 2017 o uvalení mimořádné správy na společnost Cityliner, která je veřejně přístupná na internetových stránkách týkajících se mimořádné správy společnosti Alitalia: www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/estensione_procedura.pdf.

([15]) Viz bod 85 na straně 55 a násl. Zprávy o příčinách platební neschopnosti společností Alitalia a Cityliner vypracované dne 26. ledna 2018 mimořádnými správci a zveřejněné na internetových stránkách týkajících se mimořádné správy společnosti Alitalia: http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/relazione_cause_insolvenza.pdf.

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

([17]) Viz bod 1.2.2 na straně 20 plánu mimořádných správců zveřejněného na internetových stránkách týkajících se mimořádné správy společnosti Alitalia: http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/programma_0418.pdf.

([18]) Článek 67 královského legislativního nařízení č. 267 ze dne 16. března 1942 – Pravidla úpadku, vyrovnání s věřiteli, nucené správy a nucené likvidace (Disciplina del fallimento, del concordato preventivo, dell'amministrazione controllata e della liquidazione coatta amministrativa) (Úřední věstník Italské republiky, obecná série č. 81 ze dne 6.4.1942 ve znění pozdějších předpisů). Uvedené nařízení dále jen jako „italský insolvenční zákon“.

([19]) „Plán na ozdravení“ podle čl. 67 odst. 3 písm. d) italského insolvenčního zákona je postup uplatňovaný u podniků v dočasných finančních obtížích, tj. finančních obtížích, které lze vzhledem k jejich specifické reverzibilní povaze a dostupnosti dostatečných zdrojů překonat. Podle tohoto postupu je ozdravení řízeno samotnou společností, nikoli justičním orgánem.

([20]) Podle zprávy mimořádných správců ze dne 11. července 2018 (viz poznámka pod čarou na s. 20) bylo ke dni 31. prosince 2017 v koncernu Alitalia S.p.A. a Cityliner evidováno 11 755 pracovních smluv odpovídajících 10 871 zaměstnancům na plný úvazek. Podle zprávy společnosti KPMG (viz oddíl 4.2.1.2) měla skupina Alitalia (včetně irských dceřiných společností) ke dni 31. prosince 2016 celkem 10 781 zaměstnanců na plný úvazek.

([21]) Podle tzv. zákona Marzano ve spojení s tzv. zákonem Prodi-a.

([22]) Společnost Cityliner je popsána v 39. bodě odůvodnění.

(42) Ve svém vyjádření ze dne 20. března 2019 italské orgány uvedly, že od okamžiku, kdy bylo se společností Alitalia zahájeno mimořádné správní řízení, již nemají soukromí akcionáři ve společnosti žádné řídicí ani kontrolní pravomoci. Místo nich byli podle právních předpisů upravujících mimořádnou správu řízením společnosti pověřeni mimořádní správci, a to až do okamžiku, dokud ministr hospodářského rozvoje neschválí plán mimořádné správy (dále jen „plán mimořádných správců“). Po přijetí tohoto plánu budou mimořádní správci oprávněni pod dohledem ministra hospodářského rozvoje prodat aktiva společnosti Alitalia.

(43) Dne 26. ledna 2018 předali mimořádní správci společnosti Alitalia ministrovi hospodářského rozvoje plán prodeje podniku společnosti Alitalia do jednoho roku ([23])při zachování obchodní činnosti; plán byl schválen nařízením ministra ze dne 23. března 2018. Původní termín ukončení plánu prodeje aktiv, který byl stanoven na 7. května 2019, byl prodloužen na 23. března 2020.

(44) Postup prodeje aktiv uvedený v plánu mimořádné správy se týkal majetku společností Alitalia a Cityliner, které jsou obě pod mimořádnou správou.

2.4.1. *Mimořádná správa (legislativní nařízení č. 270/1999, tzv. zákon Prodi-a)*

(45) Mimořádná správa je druhem insolvenčního řízení stanoveným v legislativním nařízení č.270/1999 ze dne 8. července 1999 ([24]) (tzv. „zákon Prodi-a“), které upravuje pravidla záchrany velkých podniků v platební neschopnosti až po jejich restrukturalizaci nebo prodej majetku. Na podniky je uvalena mimořádná správa pouze tehdy, pokud se má za to, že je možné obnovit jejich hospodářskou rovnováhu.

(46) V rámci mimořádné správy jsou stávající akcionáři zbaveni svých rozhodovacích pravomocí, zatímco společnost pokračuje ve své obchodní činnosti. Řízení společnosti a správa jejího majetku přechází do kompetence mimořádných správců, které jmenuje soudce, jenž na společnost prohlásil úpadek. Mimořádní správci jednají v souladu s plánem mimořádné správy (restrukturalizace nebo prodej majetku) schváleným ministrem hospodářského rozvoje.

(47) Po zahájení mimořádného správního řízení budou dluhy vzniklé před tímto řízením zmrazeny a v důsledku pokračování obchodní činnosti se v pořadí posunou až za dluhy vzniklé za trvání mimořádné správy. „Super prioritní“ status dluhů vzniklých za trvání mimořádné správy je stanoven výslovným ustanovením zákona.

2.4.2. *Mimořádná správa velkých podniků s nejméně 500 zaměstnanci a dluhem ve výši alespoň 300 milionů EUR (nařízení s mocí zákona č. 347/2003, tzv. zákon Marzano)*

(48) Pro velké podniky s nejméně 500 zaměstnanci a dluhem ve výši alespoň 300 milionů EUR platí zvláštní dodatečná pravidla podle nařízení s mocí zákona č. 347 ([25]) ze dne 23. prosince 2003 (tzv. „zákon Marzano“). Na společnost Alitalia se vztahují ustanovení zákona Marzano, neboť jak je uvedeno v rozsudku, kterým byl na společnost Alitalia prohlášen úpadek, *„počet zaměstnanců společnosti přesahuje po dobu nejméně jednoho roku pět set osob a společnost vykazuje dluhy v celkové výši přesahující tři sta milionů eur“* ([26]).

(49) Podle zákona Marzano mohou společnosti předložit návrh o uvalení mimořádné správy způsobem stanoveným v uvedeném zákoně přímo ministerstvu hospodářského rozvoje, a to i předtím, než soud rozhodne o jejich úpadku. Mimořádné správce jmenuje ministr hospodářského rozvoje, nikoli soudce, a tito správci vykonávají svou činnost pod jeho dohledem. Počáteční doba trvání mimořádné správy je 12 měsíců od schválení příslušného plánu ministerstvem hospodářského rozvoje, ale na základě nařízení ministra pro hospodářský rozvoj může být prodloužena o dalších 36 měsíců. V případě skupiny společností může být postup rozšířen kromě mateřské společnosti i na ostatní společnosti skupiny (jako v případě společnosti Cityliner).

([23]) Podle článku 4 tzv. zákona Marzano ve spojení s čl. 27 odst. 2 písm. a) a článkem 54 a násl. tzv. zákona Prodi-a.

([24]) Legislativní nařízení č. 270 ze dne 8. července 1999 – Nová pravidla mimořádné správy velkých podniků v platební neschopnosti (Nuova disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza) ve smyslu článku 1 zákona č. 274 ze dne 30. července 1998 (Úřední věstník Italské republiky, obecná série č. 185 ze dne 9.8.1999).

([25]) Nařízení s mocí zákona č. 347 ze dne 23. prosince 2003 – „Naléhavá opatření pro restrukturalizaci velkých podniků v platební neschopnosti“ (Úřední věstník Italské republiky, obecná série č. 298 ze dne 24.12.2003).

([26]) http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/en_alitalia-sentenza-17_2017-eng1.pdf

(50) Pro společnosti poskytující základní veřejné služby navíc zákon Marzano stanoví, že:

— mimořádní správci jsou oprávněni prodat majetek společnosti prostřednictvím vyjednávacího řízení (za předpokladu, že prodejní cena dohodnutá s kupujícím není nižší než tržní hodnota stanovená nezávislým znaleckým posudkem).

2.5. **Veřejná prohlášení členů italské vlády**

(51) Dne 25. dubna 2017, tj. den poté, kdy zaměstnanci zamítli plán na ozdravení, poskytl tehdejší ministr hospodářského rozvoje, do jehož portfolia kauza Alitalia spadala, rozhovor italskému deníku Corriere della Sera. Ministr vyloučil možnost znárodnění společnosti Alitalia i splacení dluhů společnosti státem. V odpovědi na otázku, zda bude společnosti Alitalia poskytnut překlenovací úvěr, však ministr uvedl, že vláda poskytne „*nezbytné minimum k dokončení procesu* [prodeje aktiv společnosti Alitalia mimořádnými správci]. *Odstavit letadla je nemyslitelné, protože by to ohrozilo letecká spojení a poškodilo cestující, což by mělo mnohem větší přímé i nepřímé negativní důsledky*“ ([27]).

(52) Dne 30. dubna 2017 byl ministr hospodářského rozvoje v rozhovoru pro média dotázán, z jakého důvodu není možné prohlásit na společnost Alitalia úpadek. Ministr vysvětlil, že úpadek společnosti Alitalia „*by byl pro hrubý domácí produkt větším šokem než poskytnutí vládního úvěru na období šesti měsíců pro účely nalezení zájemce o koupi (…) Nemůžeme ji nechat ze dne na den zkrachovat, protože bychom tím ztratili spojení z jednoho konce země na druhý. Neexistují žádné další společnosti, které by byly okamžitě schopny zajistit letecké spojení; na určitou dobu by bylo zcela přerušeno*“ ([28]).

(53) Dne 2. května 2017 se v jednom italském finančním deníku objevila zpráva, že tehdejší předseda vlády prohlásil, že skutečnost, že vláda „*zasáhla nejen na výslovnou žádost valné hromady akcionářů, ale i ze své vlastní iniciativy, je aktem odpovědnosti těch, kteří mají zajistit občanům určité základní služby*“ ([29]). Ve stejném článku ministr pro územní soudržnost a jižní Itálii zdůraznil, že: „*Díky rozhodnutím rady ministrů ohledně společnosti Alitalia, mimořádné správy a šestiměsíčního překlenovacího úvěru, jsme zajistili všechny trasy. Letecké spojení s jihem je tedy zaručeno*“.

(54) Dne 3. května 2017 se v tisku objevila zpráva, že tehdejší ministr hospodářského rozvoje prohlásil, že: „*Strategií vlády bylo vždy minimalizovat dopad na veřejný rozpočet*“ a […] vláda „*se snažila vyhnout*“ poskytnutí překlenovacího úvěru ve výši 600 mil. EUR. „*Je to však nutné a nevyhnutelné zlo,*“ protože „*odstavit letadla ze dne na den by italské daňové poplatníky stálo mnohem více*“. Podle téhož článku pak ministr připomněl, že „*4,9 milionů rezervací letenek společnosti Alitalia bylo do zahraničí*“ a že zastavení všeho by mělo významný negativní dopad na „*... HDP* [a na Itálii] *a také na pověst společnosti, navíc […] letecké spojení s Itálií by bylo na určitý počet dní nebo týdnů přerušeno, a to je nemyslitelné*“. Původní úvěr, pokračoval ministr, „*proto slouží k tomu, aby se zabránilo zhoršení situace z ekonomického hlediska*“ ([30]).

(55) Dne 15. října 2017 tehdejší ministr dopravy a infrastruktury v rozhovoru uvedl, že 300 milionů EUR přidělených společnosti Alitalia navíc mělo „*zajistit klid mimořádným správcům. Společnost Alitalia nechceme nabízet ve výprodeji, ale prodat. Podívejte se, co se stalo se společností Air Berlin, kterou koupila Lufthansa: snížila počet letadel i zaměstnanců na polovinu. Rozbití klíčového podniku je však vždy prohrou pro všechny. Proto se u Alitalie snažíme uplatnit model „Meridiana“, tj. najít vhodného partnera, který by ji mohl zhodnotit*“. Na otázku, zda je na příští vládě, aby se o společnost Alitalia postarala, ministr odpověděl: „*nikoli nutně. Společnost je zde a bude tu i nadále. Zítra se uzavírají nabídky, uvidíme, co nám správci sdělí. Do Vánoc budeme znát budoucnost společnosti Alitalia. Tato vláda však nechce přijímat ukvapená rozhodnutí.* ([31])“

([27]) https://www.corriere.it/economia/17_aprile_25/escluso-salvataggio-stato-ma-voli-saranno-garantiti-b7bc7812-29e4-11e7-9909-587fe96421f8.shtml

([28]) https://tg24.sky.it/economia/2017/04/30/intervista-carlo-calenda-alitalia.html

([29]) https://www.ilsole24ore.com/art/alitalia-arrivano-commissari-gubitosi-laghi-e-paleari-prestito-ponte-600-mln-AEfKMpEB?refresh_ce=1

([30]) http://www.ilgiornale.it/news/economia/alitalia-prestito-600-milioni-calenda-agli-italiani-gi-1392415.html

([31]) https://www.repubblica.it/economia/2017/10/15/news/graziano_delrio_bus_treni_e_piu_metro_un_piano_da_30_miliardi_per_rilanciare_i_trasporti_-178383342/

(56) Ve stejném duchu poté, co vláda odmítla nabídku společnosti Lufthansa (viz poznámka pod čarou k 61. bodu odůvodnění), tehdejší ministr dopravy a infrastruktury v rozhovoru zveřejněném dne 24. listopadu 2017 uvedl, že nabídka společnosti Lufthansa *„není pro tak velkou zemi, jako je Itálie, a společnost, jako je Alitalia, s tisíci zaměstnanci, zajišťující jedna z nejdůležitějších leteckých spojení v zemi*, dostačující. *Počkáme, až nám bude předložen adekvátní plán obchodního rozvoje, který nabídne více než jen utrpení zaměstnanců. Máme čas do konce našeho vládního období, snažíme se získat co nejlepší podmínky. Krize společnosti Alitalia byla způsobena chybami, jichž se dopustilo vedení, nikoli trhem, který ve skutečnosti expanduje* ([32])“.

2.6. **Postup prodeje společnosti Alitalia a jeho odklad**

(57) Článek 1 nařízení s mocí zákona č. 55/2017 stanovil poskytnutí původního úvěru za podmínky, že za účelem přípravy plánu mimořádné správy zveřejní mimořádní správci do 17. května 2017 výzvu k vyjádření zájmu o nabytí nebo restrukturalizaci podniku Alitalia. Řízení zahájené touto výzvou, které mělo být uskutečněno do šesti měsíců od poskytnutí prvního financování, bylo založeno na zásadách transparentnosti, rovného zacházení a nediskriminace.

(58) Dne 17. května 2017 zveřejnili mimořádní správci v souladu s článkem 1 nařízení s mocí zákona č. 55/2017 výzvu k vyjádření zájmu za účelem rozhodnutí, zda by společnost Alitalia mohla být restrukturalizována nebo zda její aktiva budou muset být prodána formou prodeje podniku nebo formou prodeje jednotlivých jeho částí a smluv společnosti při zachování provozu podniku.

(59) Lhůta pro vyjádření zájmu byla stanovena do 21. července 2017. Dne 1. srpna 2017 zahájili mimořádní správci pověření ministrem hospodářského rozvoje výběrové řízení na prodej aktiv společností v mimořádné správě (Alitalia a Cityliner) jako podnikatelských jednotek, přičemž lhůta pro podání nabídek byla stanovena do 16. října 2017 a lhůta pro dokončení procesu prodeje do 5. listopadu 2017.

(60) Pro účely nabídky byla většina aktiv společností v mimořádné správě skupiny Alitalia (Alitalia a Cityliner) rozdělena na samostatné jednotky, které se skládají z: a) obchodní činnosti jako celku („kompletní závod“ nebo „jednotný závod“) nebo b) činnosti v oblasti letecké dopravy („letecký závod“) a c) činnosti v oblasti pozemního odbavování („pozemní závod“). Letecký podnik zahrnoval jmění a právní vztahy společností v mimořádné správě týkající se činnosti v oblasti letecké dopravy, včetně letadlového parku, letištních časů, značky, letadel vlastněných irskými dceřinými společnostmi a leasingových smluv a smluv o údržbě. Pozemní podnik zahrnoval jmění a právní vztahy společností v mimořádné správě týkající se poskytování služeb pozemního odbavování na letišti třetím osobám. Kompletní podnik zahrnoval jmění a právní vztahy leteckého podniku a pozemního podniku. Uchazeč si mohl sám určit rozsah nabídky na koupi.

(61) Nařízení s mocí zákona č. 148/2017, kterým bylo stanoveno poskytnutí dodatečného úvěru ve výši 300 milionů EUR, prodloužilo původní lhůtu pro dokončení procesu prodeje z 5. listopadu 2017 na 30. dubna 2018. V návaznosti na negativní výsledek řízení o vyjádření zájmu ([33]) bylo v rámci mimořádného správního řízení dne 22. prosince 2017 zahájeno nové vyjednávací řízení ([34]) o prodeji aktiv společnosti Alitalia.

([32]) www.ilmessaggero.it/economia/flashnews/alitalia_gubitosi_il_2017_si_chiudera_con_una_crescita_dei _ricavi-3380622.html

([33]) Jak je uvedeno na straně 133 plánu mimořádných správců, žádná z předložených nabídek (mimo jiné společností Lufthansa, EasyJet a Airport Handling S.p.A.) nebyla v souladu s procesními předpisy. Tyto nabídky, jak je uvedeno na straně 17 prezentace mimořádných správců přednesené na jednání konaném před IX. a X. společným výborem Poslanecké sněmovny dne 27. března 2019, zejména neobsahovaly závazné skutečnosti a chyběly jim základní náležitosti (jistota, smluvní dokumentace nebo obchodní plán).

([34]) Možnost zahájit vyjednávací řízení je stanovena v čl. 4 odst. 4c zákona Marzano jako alternativa k výběrovému řízení. Vyjednávací řízení musí probíhat v souladu se zásadami transparentnosti a nediskriminace.

(62) Lhůta pro uskutečnění vyjednávacího řízení, která byla nejprve stanovena do 10. dubna 2018, byla později prodloužena do 31. října 2018. Na konci vyjednávacího řízení dne 31. října 2018 byly obdrženy čtyři návrhy ([35]). Mimořádní správci uznali za platnou pouze nabídku italské železniční společnosti Ferrovie dello Stato (FS), která byla kryta dluhopisy ve výši 17,5 milionu EUR. Vzhledem k tomu, že tato nabídka byla podmíněná, byla společnosti FS stanovena nová lhůta pro předložení závazné nabídky, která byla několikrát prodloužena, naposledy do 21. listopadu 2019.

(63) K uvedenému datu společnost FS konečnou závaznou nabídku nepředložila. Komise dospěla k závěru, že vzhledem k tomu, že nabídka předložena nebyla, má se za to, že proces prodeje nebyl úspěšný ([36]).

2.7. **Rozhodnutí o zahájení řízení**

(64) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise zaujala předběžné stanovisko, že oba státní úvěry představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

(65) Komise zejména dospěla k názoru, že oba státní úvěry mohly společnosti Alitalia poskytnout hospodářskou výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU. Tvrzení, že Itálie při poskytnutí dvou státních úvěrů společnosti Alitalia jednala jako subjekt v tržním hospodářství, nebylo prokázáno.

(66) Pokud jde o slučitelnost podpory, Komise dospěla k názoru, že společnost Alitalia je podnikem v obtížích ve smyslu pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a zaujala předběžné stanovisko, že existují vážné pochybnosti o slučitelnosti obou státních úvěrů s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování EU.

(67) Itálie zejména tvrdila, že oba státní úvěry byly nezbytné, aby se zabránilo náhlému odchodu z trhu u společnosti, která hraje zásadní systémovou roli pro celý řetězec letecké dopravy v Itálii, a s tím souvisejícím negativním dopadům. Komise dospěla k názoru, že nemá dostatek informací, aby mohla učinit závěr, že se jedná o příspěvek za účelem dosažení společného zájmu.

(68) Komise rovněž zpochybnila splnění kritéria vhodnosti u obou státních úvěrů, jelikož tyto úvěry nebyly splaceny do šesti měsíců od jejich prvního vyplacení společnosti Alitalia. Navíc nebylo jasné, kdy bude likvidace provedena a zda bude dokončena v přiměřené lhůtě, jak vyžadují pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci. Zdá se tedy, že podpora umožnila společnosti Alitalia pokračovat v činnosti od května 2017 nejméně do října 2019, čímž se jinak ztrátová společnost udržela na trhu po dobu podstatně delší, než je dočasné období šesti měsíců.

(69) Kromě toho měla Komise pochybnosti o tom, zda oba státní úvěry splňují kritérium přiměřenosti. Plán likvidity, který Itálie předložila, zahrnoval významnou likvidní rezervu (796 milionů EUR na konci prvního čtvrtletí 2018, která se postupně snižovala a ke konci roku 2018 činila 546 milionů EUR). Itálie nicméně nevysvětlila, proč byla tato nadměrná likvidita nezbytně nutná k udržení obchodní činnosti společnosti Alitalia po dobu šesti měsíců. Komise proto vyjádřila pochybnosti, zda byla výše podpory omezena na nezbytné minimum.

(70) Na základě informací, které Itálie předložila, dospěla Komise k předběžnému závěru, že společnost Alitalia neobdržela v průběhu deseti let předcházejících poskytnutí dvou státních úvěrů žádnou podporu na záchranu, podporu na restrukturalizaci ani dočasnou podporu na restrukturalizaci a že byla dodržena zásada „jednou a dost“ stanovená v bodech 70 a 71 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci. Komise již dříve dospěla k závěru, že mezi společnostmi CAI a Alitalia Linee Aeree SpA, jejíž aktiva částečně nabyla společnost CAI

([35]) Na straně 18 prezentace mimořádných správců přednesené na jednání konaném dne 27. března 2019 před IX. a X. společným výborem Poslanecké sněmovny se uvádí, že dne 31. října 2018 obdrželi mimořádní správci dvě nabídky (od společností Ferrovie dello Stato a EasyJet), jedno vyjádření zájmu (od společnosti Delta Air Lines) a jedno nezávazné sdělení od společnosti Lufthansa (dále jen „nabídka Lufthansy“).

([36]) Tyto informace byly zveřejněny v tisku: viz Il Corriere della sera, 21. listopadu 2019 „Alitalia, il salvataggio salta ancora: ottavo rinvio per la cordata“ (Alitalia, záchrana se znovu oddaluje: jednání se po osmé odkládá); La Repubblica, 20. listopadu 2019 „Si ferma la cordata Fs-Atlantia. Alitalia verso l'ottavo rinvio“ (Jednání mezi Fs-Atlantia se zastavila. Pro Alitalii to znamená již osmý odklad); La Repubblica, 26. listopadu 2019 „Alitalia, la resa del governo. Patuanelli: La soluzione di mercato non c'è“. (Kauza Alitalia: vláda kapituluje. Patuanelli: Tržní řešení neexistuje).

a použila je k vytvoření současné společnosti Alitalia ([37]), neexistuje ekonomická provázanost. Společnost Alitalia Linee Aeree SpA již dříve obdržela úvěr ve výši 300 milionů EUR, který Komise označila za státní podporu ([38]) podle předchozí verze pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci ([39]). Pokud by zde existovala provázanost, neměla by společnost Alitalia podle pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci na podporu nárok.

3. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

(71) Tři zúčastněné strany (Ryanair, anonymní zúčastněná strana, Aegean) předložily Komisi své připomínky podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování EU.

3.1. **Ryanair**

(72) Pokud jde o existenci podpory, společnost Ryanair tvrdí, že zásada subjektu v tržním hospodářství se nevztahuje i) na původní úvěr, jelikož Itálie jej poskytla jako orgán veřejné moci sledující cíle obecného zájmu uživatelů dopravních služeb společnosti Alitalia a jejích zaměstnanců a územní celistvost Italské republiky, ii) ani na dodatečné financování ve výši 300 milionů EUR, které proto nelze odůvodnit předchozí účastí (expozice) státu ve společnosti Alitalia.

(73) Pokud jde o slučitelnost podpory, společnost Ryanair tvrdí, že podmínky slučitelnosti splněny nejsou. Pokud jde o kritérium společného zájmu, pokud by byl letadlový park společnosti Alitalia odstaven, konkurenční nízkonákladové letecké společnosti by byly schopny nahradit neposkytované služby, včetně plnění povinností veřejné služby, jak ukazuje oživení letecké dopravy na letištích v Budapešti a Barceloně po krachu společností Malév a Spanair. Místo toho, aby podpora přispívala k efektivitě italského trhu letecké dopravy, ve skutečnosti jí spíše brání a poškozuje společný zájem. Podpora je využívána k nekalé konkurenci na ziskových trasách, a to i s ohledem na nové služby a iniciativy (jako je nový salónek „Casa Italia" na římském letišti ([40])), který zřídila společnost Alitalia. Pokud jde o obnovení dlouhodobé životaschopnosti, společnost Ryanair konstatuje, že vzhledem k neexistenci obchodního plánu vytvářejí oba státní úvěry pro společnost Alitalia neodůvodněnou likvidní rezervu. Společnost Ryanair rovněž tvrdí, že kromě toho, že aktiva společnosti Alitalia nestačí na splacení úvěru, zůstávají ztrátová s denní ztrátou ve výši 1,75 milionu EUR, přičemž denní záporná EBITDA činí 0,7 milionu EUR.

3.2. **Anonymní zúčastněná strana**

(74) Pokud jde o slučitelnost podpory, anonymní zúčastněná strana tvrdí, že v rozporu s ustanovením, podle něhož by podpora na záchranu měla být bezodkladná a dočasná, neboť má reagovat na vážnou krizi likvidity, zvýhodňuje tato podpora společnost Alitalia oproti jiným leteckým společnostem. Tato podpora totiž uměle zlepšuje finanční situaci společnosti Alitalia, jejíž problémy nejsou nové, ale dlouhodobé, a v posledních letech se výrazně prohloubily.

(75) Anonymní zúčastněná strana rovněž tvrdí, že společnost Alitalia by měla mít k dispozici jiné prostředky, aby zajistila pokračování své obchodní činnosti během mimořádného správního řízení, které by méně narušovaly trh.

3.3. **Aegean**

(76) Společnost Aegean uvádí, že na základě jejích znalostí trhu neodpovídaly podmínky původního úvěru a dodatečného úvěru ve výši 300 milionů EUR podmínkám financování, které by byly na trhu pravděpodobně dostupné pro leteckou společnost v obtížích, jako je Alitalia. Společnost Aegean rovněž poznamenává, že deklarovaným cílem původního úvěru i dodatečného úvěru ve výši 300 milionů EUR bylo zajistit, aby společnost pokračovala ve své obchodní činnosti. Vzhledem k uvedenému je zřejmé, že Itálie se při sledování tohoto cíle nemohla řídit ekonomickými zásadami, ale spíše politickými úvahami, jako je udržení zaměstnanosti a předcházení sociálnímu napětí.

([37]) Rozhodnutí Komise K(2008) 6745 v konečném znění ze dne 12. listopadu 2008, jehož předmětem je státní podpora č. N 510/2008 – Itálie – Prodej aktiv letecké společnosti Alitalia

([38]) Rozhodnutí Komise 2009/155/ES ze dne 12. listopadu 2008 týkající se úvěru ve výši 300 milionů EUR, který schválila Itálie společnosti Alitalia, č. C 26/08 (ex NN 31/08)

([39]) Sdělení Komise – Pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích (Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2).

([40]) Nový salónek „Casa Italia" byl otevřen v červnu 2018 na římském letišti Fiumicino, v odletové hale, odkud jsou vypravovány téměř všechny středně dlouhé a dlouhé lety společnosti Alitalia do destinací mimo Schengenský prostor. Tento čekací prostor mohou využívat pouze cestující společností Alitalia a SkyTeam, kteří cestují mezi kontinenty a do mezinárodních destinací mimo Schengenský prostor.

(77) Pokud jde o slučitelnost podpory, společnost Aegean zejména tvrdí, že:

a) podpora nebyla omezena na minimum, neboť byla zjevně nepřiměřená, a to jak co do výše, tak co do podmínek s ní spojených; podpora umožnila společnosti Alitalia nejen zůstat aktivní na trhu, ale také rozšířit svou činnost otevřením nových konkurenčních linek s velmi nízkými koeficienty vytíženosti letů (load factor);

b) podpora měla rušivý účinek na trh, a to po celou dobu, kdy byla společnosti Alitalia k dispozici, s dalším negativním účinkem v tom smyslu, že společnost Alitalia využila výhodu získanou na základě dvou státních úvěrů k agresivnímu prodeji svých služeb a konkurování ostatním leteckým společnostem;

c) v rozporu s bodem 55 písm. e) pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci provedla společnost Alitalia strukturální opatření, což se projevilo otevřením nových tras, které v kontextu trhu leteckých služeb vedlo k získání podílu na trhu a k neodůvodněnému rozšíření její obchodní činnosti;

d) rušivý účinek podpory se projevil otevřením nových tras, zvýšením frekvence některých letů a skutečností, že společnost provozovala lety s nízkými koeficienty vytíženosti. Existovalo zde riziko, že z důvodu příliš dlouhého časového období, po které byla podpora společnosti Alitalia k dispozici, bude tento rušivý účinek trvalý.

4. **INFORMACE POSKYTNUTÉ ITÁLIÍ**

4.1. **Připomínky Itálie**

4.1.1. *Připomínky orgánů veřejné moci*

(78) Podle italských orgánů byl původní úvěr určen na zajištění naléhavých potřeb řízení společnosti Alitalia a dalších společností skupiny v mimořádné správě, konkrétně společnosti Cityliner (viz 41. bod odůvodnění). Mezi tyto potřeby spadala nutnost zajistit, aby společnost Alitalia mohla být i nadále účastníkem mezinárodních systémů pro mezinárodní regulaci hospodářských vztahů s dopravci, jako je IATA, a to až do rozhodnutí o restrukturalizaci společnosti Alitalia nebo o prodeji jejích aktiv (viz 17. bod odůvodnění).

(79) Italské orgány dodaly, že původní úvěr byl dán potřebou zabránit tomu, aby bylo přerušeno poskytování služeb vzhledem k vážným sociálním obtížím a vážným nepříjemnostem pro uživatele, které by takové přerušení přineslo, což by bylo mimo jiné v rozporu s právem na územní celistvost zakotveným v italské ústavě.

(80) Itálie odůvodnila své tvrzení, že odchod společnosti Alitalia z trhu by vážně narušil odvětví osobní letecké dopravy a samotnou společnost, těmito skutečnostmi: ke dni 1. května 2017 činila celková hodnota rezervací provedených za období od května 2017 do března 2018 celkem 4 935 210 EUR (což zahrnovalo vystavené letenky i letenky, které měly být teprve vystaveny), z toho přibližně 1,3 milionu EUR v květnu a více než 500 000 EUR v prvních 15 dnech měsíce. Celková hodnota letenek vydaných v období od května 2017 do března 2018 činila 429 milionů EUR (z toho 125 milionů EUR se týkalo pouze měsíce května 2017), zatímco náklady na náhradu škody, které by měly být vyplaceny cestujícím, kteří si rezervovali letenku v prvních 15 dnech května 2017, by podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ([41]) činily přibližně 268,5 milionu EUR.

(81) Italské orgány vysvětlily, že v době, kdy byla na společnost Alitalia uvalena mimořádná správa, bylo financování poskytnuto do okamžiku, než bude připraven a realizován plán mimořádné správy.

(82) Italské orgány tvrdily, že bez těchto dvou státních úvěrů by výběrové řízení na prodej aktiv společnosti Alitalia stěží mohlo proběhnout v souladu s nejvyššími standardy otevřenosti, nepodmíněnosti a konkurenceschopnosti. Tyto standardy představují předpoklady pro dosažení nejvyšší realizovatelné hodnoty prodávaných aktiv, tj. podniku společnosti Alitalia, za nejlepších tržních podmínek dosažitelných v rámci soutěžního řízení. Ve svých doplňujících

([41]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů (Úř. věst. L 46, 17.2.2004, s. 1).

připomínkách předložených dne 25. září 2018 Itálie zopakovala, že ekonomickým důvodem obou státních úvěrů bylo zajistit dlouhodobou životaschopnost společnosti Alitalia tím, že bude usnadněno dosažení kladného výsledku výběrového řízení na prodej aktiv společnosti Alitalia v předem stanovené lhůtě. V podstatě se jednalo o to zachovat maximální hodnotu těchto aktiv až do ukončení tohoto prodeje.

4.1.2. *Posouzení dvou státních úvěrů před poskytnutím*

(83) Itálie nepředložila žádné důkazy o tom, že by před poskytnutím obou státních úvěrů provedla předběžné posouzení jejich výnosnosti. Když Komise Itálii požádala o předložení takových důkazů, Itálie pouze uvedla, že kombinace úrokové sazby uplatňované na oba státní úvěry a přísných závazných požadavků týkajících se jejich splácení zaručuje věřiteli jednoznačně pozitivní výsledek. Podle Itálie by tedy bilance finanční intervence byla pro věřitele nepochybně pozitivní, neboť riziko, které na sebe bere, je omezené a v každém případě se na něj váže odměna dle tržních podmínek.

4.1.2.1. Soulad původního úvěru s chováním trhu

(84) Italské orgány tvrdily, že původní úvěr byl v souladu s tržními podmínkami, a proto se na něj nevztahuje čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, neboť nepředstavuje podporu.

(85) Podle italských orgánů byl soulad původního úvěru s chováním trhu způsoben zvláštními podmínkami, které s ním byly spojené, a to: i) uplatněním úroku ve výši šestiměsíční sazby Euribor plus 1 000 bazických bodů v souladu se sdělením o referenčních sazbách ([42]), ii) povinností splatit úvěr do šesti měsíců od jeho poskytnutí, iii) předností před jakýmkoli jiným dluhem společnosti Alitalia vzniklým v souvislosti s uvalením mimořádné správy. Uplatněné úrokové náklady byly vyčísleny na základě tržních podmínek a parametrů, přičemž byly plně zohledněny specifické podmínky společnosti Alitalia. Vzhledem k tomu, že byly uplatněny tržní podmínky, nepředstavoval úvěr pro společnost Alitalia žádnou výhodu financovanou ze státních prostředků, a proto nemůže představovat státní podporu.

(86) Italské orgány tvrdily, že riziko, které na sebe stát jako věřitel – v každém případě odměňovaný za tržních podmínek – vzal, bylo vzhledem k povinnosti společnosti Alitalia v mimořádné správě splácet daný úvěr přednostně před jakýmkoli jiným dluhem prakticky nulové. Italské orgány tvrdily, že se lze přiměřeně domnívat, že aktiva společnosti Alitalia by v každém případě byla schopna pokrýt dluhy vzniklé poskytnutím původního úvěru, ať už by byl výsledek mimořádného správního řízení jakýkoli.

(87) Podle italských orgánů kombinace výše účtovaných úroků a přísných závazků, mezi které patřila povinnost splácet, zajistila, že výsledek pro věřitele, jinými slovy bilance finanční intervence, bude nepochybně pozitivní. Úvěr byl tedy plně v souladu se zásadou soukromého investora v tržním hospodářství a z procesního hlediska nebylo nutné jej předem oznamovat Komisi podle čl. 108 odst. 2 SFEU.

(88) Italské orgány rovněž uvedly, že soukromí akcionáři, mezi které patří zejména společnost Etihad, jsou rovněž ochotni poskytnout společnosti Alitalia finanční prostředky v rámci plánu na ozdravení. Konkrétně dne 22. prosince 2016 i) společnost Alitalia dosáhla dohody se svými finančními věřiteli o udělení moratoria, ii) akcionáři společnosti Alitalia projednali vydání účastnických finančních nástrojů ve výši 231 milionů USD, iii) [jeden z akcionářů společnosti Alitalia uzavřel dohody týkající se hospodářských závazků ve vztazích mezi akcionáři společnosti Alitalia]. Dne 27. prosince 2016 poskytla společnost Etihad společnosti Alitalia podřízený akcionářský úvěr ve výši 100 milionů EUR.Ve sdělení ze dne 25. března 2019 italské orgány rovněž uvedly, že oba státní úvěry odpovídají výši nového financování stanoveného v plánu na ozdravení společnosti Alitalia.

([42]) Sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb (Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6).

4.1.2.2. Dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR

(89) Italské orgány uvedly, že jejich argumenty týkající se původního úvěru platí i pro dodatečné financování ve výši 300 milionů EUR, které bylo poskytnuto za stejných podmínek jako původní úvěr, přičemž byly plně zohledněny zvláštní podmínky společnosti Alitalia.

(90) Italské orgány rovněž tvrdí, že dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR a prodloužení splatnosti financování ve výši 600 milionů EUR v říjnu 2017 byly nezbytné pro uspořádání výběrového řízení a umožnění prodeje společnosti Alitalia za co nejlepších tržních podmínek. Neúspěch tohoto výběrového řízení by měl škodlivé důsledky pro obchodní vyhlídky společnosti a způsobil by vážnou újmu všem zúčastněným stranám. Oba státní úvěry proto úzce souvisely s obnovením dlouhodobé životaschopnosti společnosti.

4.1.3. *Rozhodnutí o zahájení řízení*

(91) Pokud jde o rozhodnutí o zahájení řízení, Itálie tvrdí, že posouzení hodnoty aktiv společnosti Alitalia ([43]) Komise provedla před zahájením mimořádného správního řízení vůči společnosti Alitalia, a proto bylo v době, kdy Itálie předložila svou odpověď (25. května 2018), již zastaralé. Itálie v této souvislosti tvrdí, že součástí změn, které učinilo nové vedení společnosti Alitalia, byly iniciativy zaměřené na zachování příjmů, omezení nákladů a zvýšení efektivity. V tomto ohledu Itálie zaprvé tvrdí, že mimořádní správci vyřešili finanční problémy a problémy týkající se řízení společnosti Alitalia tím, že racionalizovali provoz a znovu projednali podmínky smluv, čímž například dosáhli výrazného snížení nákladů na pronájem (leasing) letadel (odhadované náklady na pronájem letadel činily v roce 2018 [210–250] milionů EUR oproti [260–340] milionům EUR v roce 2017). Itálie zdůrazňuje, že vzhledem k těmto úsporám a probíhajícímu procesu prodeje byla aktiva společnosti Alitalia podceněna.

(92) Mimořádní správci jsou v rámci zvláštních pravomocí, které jim byly svěřeny zákonem, mimo jiné například oprávněni vymáhat pohledávky společnosti Alitalia a jednat o vyrovnání pohledávek vůči třetím osobám. Je proto nutné přezkoumat hodnotu aktiv společnosti Alitalia s ohledem na dosažené příjmy a snížení nákladů provedené mimořádnými správci. Itálie rovněž tvrdí, že ocenění nezávazného sdělení předloženého společností Lufthansa nemusí odpovídat hodnotě aktiv společnosti Alitalia, protože nabídka se týkala pouze části prodávaných aktiv a mohla být ovlivněna určitými subjektivními zájmy nabízející strany. Hodnotu jedné části aktiv proto nelze použít jako ukazatel pro stanovení hodnoty celku.

(93) Itálie zpochybňuje tvrzení Komise, že neexistují dostatečné důkazy o tom, že by Itálie mohla utrpět větší ztrátu, pokud by došlo k opačnému scénáři, ve kterém by uvedené dva státní úvěry poskytnuty nebyly. Itálie tvrdí, že vzhledem k tomu, že se společnost Alitalia nachází v insolvenčním řízení, které řídí mimořádní správci jmenovaní vládou, je jejich činnost zaměřena na plnění veřejných cílů. Itálie tvrdí, že i když společnost Alitalia není ve vlastnictví státu, ale mimořádní správci sledují veřejné cíle, mohla Itálie při rozhodování o zásahu jako tržní investor zohlednit ztráty, které by stát utrpěl, kdyby společnost Alitalia přestala fungovat a zanikla likvidací.

(94) Itálie rovněž zpochybňuje připomínku Komise uvedenou v 64. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, že vzhledem k tomu, že stát byl pouze nepřímým menšinovým akcionářem, nemohl mít z lepší prodejní ceny stejný prospěch jako většinoví akcionáři. Itálie tvrdí, že vzhledem k tomu, že výnosy z prodeje aktiv jsou určeny věřitelům, je třeba při posuzování, zda byly oba státní úvěry přijaty za tržních podmínek, zohlednit zájem širšího okruhu zúčastněných stran, jako jsou věřitelé, zákazníci, zaměstnanci a dodavatelé.

([43]) Komise v rozhodnutí o zahájení řízení nepředložila vlastní posouzení hodnoty aktiv společnosti Alitalia, ale odkázala na hodnotu společnosti Alitalia uvedenou ve zprávě o ocenění, kterou zadali k vypracování mimořádní správci v říjnu 2017 (tzv. studie Leonardo, popsaná ve 118. až 122. bodě odůvodnění; viz 62. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).

4.1.4. *Hypotetický srovnávací scénář poskytnutí podpory*

(95) Ve svých dodatečných připomínkách předložených dne 25. září 2018 Itálie podrobněji vysvětlila důsledky hypotetického srovnávacího scénáře likvidace společnosti Alitalia ke dni 31. prosince 2017 a uvedla následující:

a) stát jednal jako investor v tržním hospodářství, protože v případě prodeje/ukončení činnosti společnosti ke dni 31. prosince 2017 by musel nést značné ztráty, které byly předvídány již v okamžiku poskytnutí původního úvěru. Tyto ztráty by činily [více než 1 miliardu] EUR, a to zejména v důsledku: i) nákladů vynaložených státem v souvislosti s nezaměstnaností, ii) nezaplacených daní, iii) nákladů na odškodnění cestujících, iv) nepříznivých vedlejších účinků na dodavatele;

b) oba státní úvěry byly určeny k uspokojení naléhavých provozních potřeb společnosti Alitalia a k tomu, aby nebylo přerušeno poskytování služeb, což by mohlo vést k vážným sociálním problémům a nepříjemnostem;

c) oba státní úvěry byly v souladu s úrokovou sazbou pro společnosti se záporným ratingem a nízkým zajištěním, jak je definováno ve sdělení o referenčních sazbách. Kromě toho má úvěr přednost před všemi ostatními dluhy a

d) původní datum ukončení procesu prodeje ohrožovalo šance na jeho úspěch, a proto bylo odloženo. V důsledku toho byla také prodloužena doba splatnosti původního úvěru a jeho částka byla navýšena poskytnutím dodatečného úvěru ve výši 300 milionů EUR.

(96) Itálie uvedla, že její argumentace je plně v souladu s bodem 107 sdělení Komise o pojmu státní podpora ([44]), v němž se uvádí, že „v případě zásahu ve veřejném podniku v obtížích týkajícího se vlastního kapitálu či dluhu je třeba očekávanou návratnost takovéto investice srovnat s očekávanou návratností podle srovnávacího scénáře založeného na likvidaci podniku. *Vede-li tato likvidace k vyšším výnosům nebo nižším ztrátám, zvolil by obezřetný subjekt v tržním hospodářství tuto možnost*“.

(97) Itálie tvrdila, že pokud by činnost společnosti Alitalia byla ukončena ke dni 31. prosince 2017, její zaměstnanci by měli nárok na dávky měsíční podpory v nezaměstnanosti („podpora v nezaměstnanosti“) a na dávky ze zvláštního fondu solidarity pro zaměstnance v letecké dopravě („podpora z fondu solidarity“). Itálie tvrdí, že odhadované náklady na dávky v nezaměstnanosti, které by stát musel vyplatit zaměstnancům společnosti v případě ukončení její činnosti/její likvidace, by činily [350–800] milionů EUR, včetně podpory z fondu solidarity za období do 31. prosince 2018, a [500–900] milionů EUR v případě prodloužení podpory z fondu solidarity do 31. prosince 2019. Itálie rovněž tvrdí, že kdyby byla činnost společnosti Alitalia ukončena dne 1. května 2017, tedy den předtím, než byla na leteckou společnost uvalena mimořádná správa, náklady na dávky v nezaměstnanosti by byly řádově stejné.

(98) Itálie rovněž poukázala na to, že likvidace by měla nepříznivý dopad na dodavatele společnosti Alitalia. Jedná se o společnosti poskytující služby, jako je přeprava, zákaznické služby a call centra, úklid, hotelové ubytování, logistika a stravování, s průměrnou celkovou roční hodnotou ve výši [100–300] milionů EUR.

(99) Itálie rovněž tvrdí, že vzhledem k tomu, že společnost Alitalia je v mimořádné správě, a je tedy spravována orgánem veřejné moci, jehož úkolem je obnovit, zcizit nebo zlikvidovat majetek společnosti a výnos rozdělit mezi věřitele, jednali mimořádní správci ve veřejném zájmu; v rámci plnění svého pověření mohou chránit pouze práva věřitelů, a nikoli akcionářů.

(100) Itálie dále uznává závěry Soudního dvora ve věci Land Burgenland. V bodě 52 tohoto rozsudku Soudní dvůr rozhodl, že „*pro účely posouzení, zda by soukromý investor nacházející se v co nejpodobnější situaci jako stát přijal za obvyklých podmínek na trhu totéž opatření, zohledňují pouze zisky a závazky tohoto státu, které se váží k jeho postavení akcionáře, s výjimkou těch, které se váží k jeho postavení nositele veřejné moci* ([45])“.

([44]) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (C/2016/2946) (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1).

([45]) Rozsudek ze dne 24. října 2013 ve věci Land Burgenland a další v. Komise, C-214/12 P, C-215/12 P a C-223/12 P, EU:C:2013:682.

(101) Itálie však tvrdí, že pravidla státní podpory nelze uplatňovat tak, aby členským státům bránila v přijetí opatření, která vyžadují nižší náklady než možné alternativy, jen proto, že tato opatření mohou být neoddělitelná. Takový přístup by byl nakonec z ekonomického hlediska iracionální.

4.1.5. *Slučitelnost podpory*

(102) Před rozhodnutím o zahájení řízení italské orgány tvrdily, že pokud by oba státní úvěry měly být považovány za státní podporu, splňovaly by veškeré požadavky na slučitelnost podpory na záchranu. Společnost Alitalia je vzhledem k probíhajícímu mimořádnému správnímu řízení (které odpovídá kolektivnímu úpadkovému řízení ve smyslu pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci) podnikem v obtížích. V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že vzhledem k tomu, že původní úvěr nebyl splacen do šesti měsíců od jeho poskytnutí, nelze jej považovat za slučitelný s charakteristikou podpory na záchranu, ale pouze s charakteristikou podpory na restrukturalizaci. Itálie však nepředložila žádný důkaz, že by oba státní úvěry představovaly slučitelnou podporu na restrukturalizaci.

(103) V návaznosti na rozhodnutí o zahájení řízení Itálie tvrdila, že oba státní úvěry splňují veškeré požadavky na slučitelnost podpory na záchranu. Pokud jde zaprvé o kritérium vhodnosti (bod 55 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci), Itálie tvrdila, že nesplacením původního úvěru do šesti měsíců není porušena podmínka vhodnosti podpory na záchranu, neboť tyto pokyny osvobozují od povinnosti splatit podporu v této lhůtě, pokud existuje plán likvidace nebo plán restrukturalizace. Itálie navíc tvrdila, že původní úvěr a dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR by měly být posuzovány společně jako jeden zásah, což znamená, že šestiměsíční lhůta by měla začít běžet až od vyplacení dodatečného úvěru ve výši 300 milionů EUR.

(104) Zadruhé, pokud jde o přiměřenost (bod 60 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci), Itálie tvrdila, že oba státní úvěry byly přiměřené, neboť byly určeny k pokrytí finančních potřeb společnosti Alitalia až do ukončení procesu prodeje a že požadovaná částka odrážela obezřetný přístup mimořádných správců k zajištění převodu aktiv společnosti Alitalia a neměla negativní vliv na podmínky splacení obou státních úvěrů. Itálie rovněž předložila aktualizovaný plán likvidity ve smyslu bodu 60 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci, který podle jejího názoru odráží potřeby likvidity společnosti Alitalia s přihlédnutím k řadě faktorů, včetně peněžních toků z obchodní činnosti společnosti Alitalia, celkových čistých investic, obchodních charakteristik a rizik vyplývajících z výkyvů trhu specifických pro společnost Alitalia.

(105) Konečně, pokud jde o kritérium týkající se nepříznivých účinků podpory na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy (oddíl 3.6 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci), Itálie tvrdila, že po uvalení mimořádné správy došlo u společnosti Alitalia ke snížení počtu cestujících a letů, společnost přestala provozovat některé ztrátové dálkové linky, zvýšila koeficient vytížení svého letadlového parku a dosáhla značných úspor mzdových nákladů. Itálie rovněž poukazuje na skutečnost, že pokud by společnost Alitalia náhle ukončila svou činnost, vyvolalo by to vzhledem k její zásadní roli v odvětví letecké dopravy v Itálii negativní důsledky. Oba státní úvěry byly omezeny na minimum nezbytné k zachování provozu a neumožnily společnosti Alitalia expandovat nad rámec toho, co bylo povoleno v rámci pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci.

4.2. **Zprávy a studie provedené Itálií týkající se společnosti Alitalia**

(106) Ačkoli Itálie nepředložila žádné předchozí hospodářské hodnocení obou státních úvěrů, které by před jejich poskytnutím nechala vypracovat, předložila několik dokumentů vypracovaných odborníky a dalšími subjekty, které se týkaly ekonomické situace a obchodních operací společnosti Alitalia. Následující část popisuje klíčové dokumenty týkající se společnosti Alitalia předložené Itálií. Některé dokumenty byly vypracovány před zahájením mimořádného správního řízení, tj. před poskytnutím obou státních úvěrů (ex ante), jiné byly vypracovány později (ex post).

4.2.1. *Studie/dokumenty vypracované ex ante*

4.2.1.1. Plán na ozdravení

(107) Plán na ozdravení byl vypracován v prosinci 2016 v souladu s požadavky článku 67 italského insolvenčního zákona, kdy bylo společnosti Etihad zřejmé, že společnost Alitalia je na pokraji úpadku. Plán na ozdravení zahrnoval finanční plán a obchodní plán na období 2017 až 2021, jak to vyžaduje italský insolvenční zákon. Jeho cílem bylo obnovit životaschopnost společnosti Alitalia do roku 2021 prostřednictvím: i) přepracování sítě a zvýšení příjmů o přibližně 900 milionů EUR ročně ([46]) (zejména zlepšením koeficientu vytíženosti letadel (load factor), rozvojem dálkové dopravy a vedlejšími příjmy) a ii) snížení nákladů společnosti Alitalia o přibližně 400 milionů EUR ročně (opatření na zvýšení efektivity nákladů, snížení počtu zaměstnanců společnosti Alitalia ([47]) o [X XXX] osob a mezd až o [20–40 %]). Kromě opatření na snížení nákladů odhadoval plán na ozdravení potřebu vlastního kapitálu ve výši přibližně 1,4 miliardy EUR, a to částečně z nepeněžních položek, jako je konverze dluhu, ale částečně rovněž z nového zvýšení kapitálu tak, aby bylo možné společnost Alitalia restrukturalizovat a realizovat nový obchodní plán. Podle plánu na ozdravení by společnost Alitalia při dodržení tohoto postupu dosáhla platební schopnosti počínaje rokem 2019.

(108) Podle tohoto plánu by se čistý hospodářský výsledek společnosti Alitalia zvýšil z –458 milionů EUR v roce 2016 (údaje před uzavřením) na +168 milionů EUR v roce 2021, zatímco EBITDA společnosti Alitalia by se zvýšila z –176 milionů EUR v roce 2016 na +441 milionů EUR v roce 2021.

(109) Realizace plánu vyžadovala souhlas odborů, protože snížení nákladů by se dotklo zaměstnanců. V dubnu 2017 však odbory plán na ozdravení v referendu zamítly, čímž zabránily výraznému snížení mzdových nákladů. Právě zamítnutí tohoto plánu vedlo k tomu, že vůči společnosti Alitalia bylo v květnu 2017 zahájeno mimořádné správní řízení.

4.2.1.2. Přezkum plánu na ozdravení provedený společnostmi Roland Berger a KPMG

(110) Na začátku roku 2017, ještě před referendem, přezkoumali plán na ozdravení dva nezávislí odborníci, konkrétně společnost Roland Berger (7. února 2017) a společnost KPMG (15. března 2017), přičemž vycházeli z ekonomických údajů minulých let a prognóz na rok 2016. Tito odborníci byli jmenováni společností Alitalia a jejich úkolem bylo podpořit rozhodovací proces akcionářů a vedení společnosti Alitalia. Společnost Roland Berger byla pověřena přezkoumáním obchodního plánu, který byl součástí plánu na ozdravení, a společnost KPMG přezkoumáním finančního plánu.

(111) Oba odborné subjekty považovaly plán na ozdravení *vzhledem k nedávné historii společnosti Alitalia za ambiciózní* a zdůraznily, že je nezbytné, aby se jím plně řídily všechny zúčastněné strany, zejména odbory.

(112) Společnost KPMG ve svém přezkumu zdůrazňuje, že za účelem realizace plánu je třeba zajistit značné finanční prostředky na období několika let, aby bylo možné se plně spolehnout na to, že budou splněny předpoklady snížení nákladů a zvýšení příjmů, a aby se k plnění plánu zavázaly všechny zúčastněné strany (včetně zaměstnanců). Společnost KPMG rovněž zdůraznila citlivou povahu plánu, pokud jde o finanční předpoklad týkající se vývoje příjmů a peněžních toků z prodeje předplacených letenek.

4.2.1.3. Zpráva o ověření plánu na ozdravení vypracovaná dr. Riccardem Ranallim

(113) V souladu s italským insolvenčním zákonem musela být pravdivost údajů poskytnutých společností Alitalia (důvěryhodnost) a proveditelnost plánu na ozdravení ověřena a potvrzena nezávislým odborníkem. Účelem tohoto přezkumu bylo zajistit, aby realizace plánu vedla ke snížení zadlužení společnosti Alitalia a měla díky navrhovaným finančním opatřením pozitivní dopad na její hospodářskou situaci. Toto ověření provedl dr. Riccardo Ranalli, účetní ([48]).

([46]) Přezkum plánu na ozdravení společnosti Alitalia nezávislým odborníkem, společností KPMG, ze dne 15. března 2017.
([47]) Ibid., s. 58 přezkumu provedeného společností KPMG.
([48]) https://www.ranallieassociati.it/dt_team/riccardo-ranalli/

(114) Zpráva o ověření vypracovaná dr. Ranallim („zpráva o ověření“) zkoumá příčiny krize společnosti Alitalia, jak jsou uvedeny v plánu na ozdravení ([49]):

a) nezávislost společnosti [Alitalia] v rámci sítě dopravců, kteří díky sdružování společností dosáhli kritického počtu, jež zajišťuje odpovídající úroveň konkurenceschopnosti;

b) vysoká penetrace nízkonákladových dopravců (LCC) na domácí trh ve srovnání s ostatními evropskými zeměmi (exogenní příčina);

c) skromný podíl na trhu dálkových letů (LH), a to i přes neuspokojenou poptávku;

d) neefektivní struktura nákladů, která vede k průměrné CASK ([50]) ve výši [X,X] EUR (odvozené od SMH CASK ve výši [XX,XX] a LH CASK ve výši [X,XX]) ve srovnání s průměrnou hodnotou 5,31 EUR u LLC a 8,2 EUR u síťových dopravců (endogenní příčina), a

e) omezení rozvoje dálkové dopravy (LH) vyplývající z dohod o společném podniku na trasách do Severní Ameriky (vnitřní příčina).

(115) zpráva o ověření (ze dne 28. dubna 2017) a dopis se souhlasným stanoviskem (ze dne 15. března 2017) plán na ozdravení potvrdily.

4.2.1.4. Dohoda o zachování stávajícího stavu (standstill)

(116) V lednu 2017 se společnost Alitalia, její hlavní akcionář Etihad Investment Holding Company LLC a její finanční věřitelé dohodli na podmíněné dohodě o zachování stávajícího stavu. Podle této dohody *„do dokončení aktualizovaného obchodního plánu a jeho potvrzení nezávislým odborníkem v souladu s bodem 76 odst. 3 písm. d) italského insolvenčního zákona (…) společnost [Alitalia] žádá o čas, aby mohla mimo jiné určit konkrétní činnosti, které mají být v rámci obchodního plánu uskutečněny s cílem zvýšit její kapitál, zlepšit její finanční a obchodní podmínky a splnit hlavní podmínky finančního plánu“*. V dohodě o zachování stávajícího stavu bylo mimo jiné stanoveno, že společnost Etihad poskytne podřízený akcionářský úvěr ve výši 100 milionů EUR, který byl vyplacen dne 27. prosince 2016.

(117) Během přípravy plánu na ozdravení se společnost Alitalia obrátila na své finanční věřitele a požádala o moratorium, aby mohla splnit své finanční závazky podle podmínek dohody o zachování stávajícího stavu. Dohoda o zachování stávajícího stavu platila do 31. března 2017 a zahrnovala týdenní rezervu likvidity po celou dobu trvání úvěru, což dokazuje, že v důsledku dohody o zachování stávajícího stavu a iniciativ stanovených touto dohodou byla likvidita společnosti Alitalia zaručena do 31. března 2017.

4.2.2. *Studie/dokumenty vypracované ex post*

4.2.2.1. Studie společnosti Leonardo

(118) Mimořádní správci pověřili nezávislého poradce, společnost Leonardo & Co, aby ocenil prodejní hodnotu podnikatelských jednotek společnosti Alitalia, jak je popsáno v 60. bodě odůvodnění. Toto ocenění si mimořádní správci vyžádali z toho důvodu, že zákon jim ukládá, že společnost Alitalia nesmí prodat pod tržní referenční hodnotou. Tato studie byla zadána dne 14. září 2017 a dne 16. října 2017 společnost Leonardo & Co zaslala její výsledky třem mimořádným správcům (dále jen „studie Leonardo“).

(119) Cílem studie Leonardo ze dne 16. října 2017 bylo odhadnout prodejní hodnotu podnikatelských jednotek společnosti Alitalia ke dni 1. května 2017, tj. ke dni zahájení mimořádného správního řízení. Tato studie se zabývala stanovením hodnoty tří možností prodeje: i) prodeje služeb letecké dopravy („letecký závod“), ii) prodeje činností v oblasti pozemního odbavování („pozemní závod“) a iii) prodeje obou částí dohromady („jednotný závod“). Odhad hodnoty uvedený ve studii Leonardo je očištěn o pasiva související s převáděnou činností a nezahrnuje pasiva před zahájením mimořádné správy. Společnost Leonardo & Co odhaduje hodnotu společnosti Alitalia pomocí smíšené metodiky, která zahrnuje jak majetkovou, tak příjmovou složku. Společnost Leonardo & Co se domnívá, že tato metoda je pro odhad hodnoty podniku ve finančních obtížích, jako je Alitalia, nejvhodnější.

([49]) Dopis se souhlasným stanoviskem od dr. Riccarda Ranalliho ze dne 15. března 2017.
([50]) Náklady na dostupný počet místokilometrů.

(120) Výchozím bodem je účetní hodnota aktiv, která podle studie Leonardo činí přibližně 2,5 miliardy EUR, což odpovídá účetní hodnotě aktiv, která mají být převedena v rámci prodeje „jednotného závodu“, tj. 2 552 milionů EUR podle zprávy společnosti PriceWaterhouseCoopers („PwC“). Hodnota těchto aktiv je následně upravena s přihlédnutím k pasivům souvisejícím s činností a řízením společnosti Alitalia (zejména dluhům vůči dodavatelům) a úpravou zisku. Tato úprava spočívá v rozdílu mezi očekávanou výnosností společnosti během prvních dvou let platnosti obchodního plánu a průměrnou výnosností srovnatelných leteckých společností. Vzhledem k tomu, že se očekávalo, že společnost Alitalia bude v prvních dvou letech ve ztrátě, je úprava zisku záporná, a proto ještě dále snižuje odhadovanou prodejní hodnotu.

(121) S cílem zohlednit nejistotu spojenou s realizací obchodního plánu bere studie Leonardo při odhadu možné prodejní hodnoty podnikatelských jednotek společnosti Alitalia v úvahu dva scénáře. Tzv. scénář setrvačnosti vychází z perspektivy setrvačnosti, která odpovídá hospodářské a finanční situaci společnosti Alitalia v roce 2017, a tedy absenci růstových cílů a běžných obchodních strategií. Tzv. scénář obnovy vychází z obchodního plánu vypracovaného na základě předpokladu diskontinuity ve srovnání se situací společnosti Alitalia v roce 2017, který předvídá obnovení podílů na trhu a výnosnosti v krátkodobém a střednědobém horizontu, aby společnost mohla znovu získat vedoucí roli na referenčním trhu.

(122) Studie Leonardo odhaduje prodejní cenu jednotného podniku v rozmezí 280 až 411 milionů EUR v případě scénáře setrvačnosti a 495 až 626 milionů EUR v případě scénáře obnovy. Průměr mezi nejvyšším a nejnižším oceněním činí 453 milionů EUR.

4.2.2.2. Finanční údaje o třech provozních závodech nabízených k prodeji zpracované společností PwC

(123) Mimořádní správci pověřili společnost PwC, aby provedla audit konsolidované účetní závěrky skupiny Alitalia a samostatných účetních závěrek leteckého závodu, pozemního závodu a jednotného závodu ke dni 1. května 2017. Na základě tohoto rozdělení byla stanovena výše aktiv, která budou převedena v případě prodeje aktiv společnosti Alitalia, a bylo určeno, které položky účetní závěrky zůstanou ve vlastnictví společnosti Alitalia i po prodeji.

(124) Tyto finanční údaje ověřené auditorem a uvedené v návrhu auditorské zprávy vypracované dne 21. září 2017 společností PwC následně použila společnost Leonardo & Co k odhadu prodejní ceny závodů ([51]).

(125) Společnost PwC dokončila a podepsala svou auditorskou zprávu dne 31. října 2017.

4.2.2.3. Výše nabídek společností Lufthansa, EasyJet a Airport Handling

(126) Dne 16. října 2017 podalo v rámci řízení o vyjádření zájmu (viz 59. bod odůvodnění) nabídku na část aktiv společnosti Alitalia několik společností, včetně společností Airport Handling, EasyJet a Lufthansa. Tento pododdíl shrnuje jejich hlavní charakteristiky.

(127) Společnost Airport Handling předložila závaznou nabídku na služby pozemního odbavování společnosti Alitalia ve výši [XX,X] milionů EUR s možností navýšení až na 6,5 milionu EUR, pokud budou splněny určité cíle.

(128) Společnost EasyJet podala závaznou nabídku na část služeb letecké dopravy společnosti Alitalia, s výjimkou údržby a oprav. Nabídka se týká pouze krátkodobých aktiv ve výši [XXX–XXX] milionů EUR.Společnost EasyJet ve své nabídce uvedla, že dlouhodobá aktiva, jejichž získání závisí na neznámém partnerovi z konsorcia, předběžně ocenila na [XXX] milionů EUR. Maximální hodnota podle společnosti EasyJet činila [XXX] milionů EUR.

(129) Nezávazná nabídka předložená společností Lufthansa se týkala pouze části leteckého závodu (tj. [XX] letadel z [XXX] a pouze […] zaměstnanců) a činila [XXX] milionů EUR (bez kapitalizovaných leasingových smluv).

([51]) Viz studie Leonardo, s. 3.

4.2.3. *Finanční zprávy společnosti Alitalia*

(130) Poslední zveřejněná účetní závěrka skupiny Alitalia je ze dne 31. prosince 2015. Účetní závěrka za rok 2016 sestavena nebyla, protože před jejím schválením a zveřejněním bylo se společností Alitalia zahájeno mimořádné správní řízení. K dispozici však byly finanční údaje před uzavřením a proforma za rok 2016, jakož i zprávy hlavních odborníků pověřených vypracováním zpráv o společnosti Alitalia ex ante nebo ex post, tj. společností KPMG, Roland Berger, dr. Ranalliho a společnosti PwC. Všichni tito odborníci se ve svých analýzách odvolávali na údaje z roku 2016. Společnost Alitalia rovněž sestavila účetní závěrku ke dni 28. února 2017, jak to vyžaduje italský insolvenční zákon.

(131) Během mimořádného správního řízení nebyly zveřejněny žádné účetní závěrky. Na internetových stránkách věnovaných mimořádné správě společnosti Alitalia však byly nepravidelně zveřejňovány omezené finanční údaje, většinou týkající se EBITDA a peněžních toků (bez účetní závěrky) ([52]).

(132) Ačkoli se zdá, že s výjimkou roku 2015 nebyla žádná z těchto finančních zpráv podrobena auditu, nic nenasvědčuje tomu, že by tyto údaje podávaly významně nesprávný obraz o finanční situaci společnosti Alitalia. Zejména údaje za rok 2016 byly ověřeny dr. Ranallim v rámci plánu na ozdravení.

5. **POSOUZENÍ PODPORY**

5.1. **Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU**

(133) Ustanovení čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU stanoví, že „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem, nestanoví-li Smlouvy jinak“.

(134) Z toho vyplývá, že aby určité opatření představovalo státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, musí kumulativně splňovat tato kritéria: i) musí být poskytnuto státem nebo ze státních prostředků, ii) musí poskytovat výhodu určitému podniku, iii) musí být selektivní, tj. zvýhodňovat určité podniky nebo určitá odvětví výroby, a iv) musí existovat skutečné nebo potenciální narušení hospodářské soutěže, které je způsobilé ovlivnit obchod mezi členskými státy.

5.1.1. *Pojem podniku*

(135) Alitalia je soukromý podnik se sídlem v Itálii, který působí v odvětví letecké dopravy. Jedná se o podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, neboť vykonává hospodářskou činnost nabízením služeb na trhu ([53]).

5.1.2. *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

(136) Jak uvedl Soudní dvůr ([54]), aby bylo možné opatření považovat za státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, musí a) pocházet ze státních prostředků, ať už přímo nebo nepřímo od jakéhokoli zprostředkujícího subjektu jednajícího na základě jemu svěřených pravomocí, a b) musí být přičitatelné státu ([55]).

(137) Vzhledem k tomu, že oba státní úvěry byly schváleny akty italské vlády a parlamentu, lze je jednoznačně přičíst italskému státu. A zároveň, vzhledem k tomu, že oba státní úvěry byly financovány ze státního rozpočtu, byly zjevně poskytnuty ze státních prostředků.

([52]) Tyto omezené finanční údaje zveřejnili mimořádní správci ve dnech 2. května 2017, 31. prosince 2017, 31. března 2018, 30. června 2018 a 30. září 2018 na internetových stránkách věnovaných mimořádné správě společnosti Alitalia. Dne 27. března 2019 zveřejnili mimořádní správci prezentaci, která obsahovala některé finanční údaje za období do 31. prosince 2018.

([53]) Rozsudek ze dne 16. června 1987, Komise v. Itálie, 118/85, EU:C:1987:283, bod 7.

([54]) Rozsudek ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (Stardust Marine), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([55]) Rozsudek ze dne 14. října 1987, Německo v. Komise, C-248/84, EU:C:1987:437, bod 17.

5.1.3. *Selektivita*

(138) Aby opatření představovalo státní podporu, musí být selektivní, tj. musí zvýhodňovat pouze určité podniky nebo určitá odvětví výroby.

(139) Oba státní úvěry byly poskytnuty jediné společnosti, a to společnosti Alitalia. Byly tedy poskytnuty ad hoc jediné společnosti a nebyly k dispozici jiným společnostem působícím v odvětví letecké dopravy v Itálii, které se nacházejí v podobné právní a faktické situaci, ani v jiných odvětvích. Žádná podobná společnost neměla nárok na obdobná opatření, jaká byla poskytnuta společnosti Alitalia, a proto nebylo žádné takové společnosti poskytnuto obdobné financování. Tyto státní úvěry jsou proto selektivní.

5.1.4. *Zvýhodnění (výhoda)*

(140) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU je zvýhodněním jakákoli hospodářská výhoda, kterou by podnik za běžných tržních podmínek, tj. bez zásahu státu, nemohl získat ([56]).

(141) Podle judikatury justičních orgánů EU hospodářské transakce prováděné veřejným subjektem neposkytují výhodu druhé straně, a proto nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, pokud se uskutečňují za běžných tržních podmínek ([57]). Pro určení, zda byla transakce provedena za těchto podmínek, uplatňuje Komise kritérium subjektu v tržním hospodářství, který byl vypracován na základě několika hospodářských transakcí. Komise nejprve přezkoumá, zda je toto kritérium uplatnitelné, a pokud ano, uplatní je na oba státní úvěry.

5.1.4.1. Uplatnění kritéria investora v tržním hospodářství

(142) Komise musí přezkoumat, zda je v tomto případě možné uplatnit kritérium investora v tržním hospodářství. Pokud by Komise dospěla k závěru, že toto kritérium se na úvěry poskytnuté státem nevztahuje, není nutné jej uplatnit. V takovém případě může Komise jednoduše vyslovit závěr, že společnost Alitalia získala hospodářskou výhodu, kterou by za tržních podmínek získat nemohla, tj. výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

(143) Jelikož však existují dva státní úvěry (původní úvěr a dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR), musí Komise posoudit, zda jsou tyto úvěry pro účely posouzení uplatnitelnosti oddělitelné, nebo zda představují jeden zásah. Jsou-li tyto úvěry oddělitelné, měl by být každý z nich posuzován samostatně, zejména s ohledem na uplatnitelnost kritéria subjektu v tržním hospodářství. Pokud představují jediné opatření, musí Komise provést jediné posouzení obou státních úvěrů společně.

5.1.4.1.1. Dva státní úvěry jako jediné opatření

(144) V souladu s rozhodovací praxí Komise lze řadu zásahů státu, které se ve vztahu k témuž podniku uskuteční v poměrně krátké době, které jsou spolu úzce spojeny nebo které se všechny plánovaly či byly předvídatelné v době provedení prvního zásahu, posuzovat jako jeden zásah. Na druhé straně pokud byl pozdější zásah důsledkem událostí, které se v době dřívějšího zásahu nepředvídaly, měla by se obě opatření zpravidla posuzovat zvlášť ([58]).

([56]) Rozsudek ze dne 11. července 1996, SFEI a další, C-39/94, EU:C:1996:285, bod 60; rozsudek ze dne 29. dubna 1999, Španělsko v. Komise, C-342/96, EU:C:1999:210, bod 41.

([57]) Rozsudek ze dne 11. července 1996, SFEI a další, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, body 60 a 61.

([58]) Rozhodnutí Komise ze dne 19. prosince 2012 ve věci SA.35378, Financování letiště Berlín-Brandenburg, Německo (Úř. věst. C 36, 8.2.2013, s. 10, 14.–33. bod odůvodnění).

(145) Při posuzování toho, zda oba dotyčné státní úvěry představují jeden zásah, Komise zohledňuje: i) časové rozvržení obou státních úvěrů, ii) jejich cíle a iii) situaci (finanční situaci a rizikový profil) podniku v době rozhodnutí o každém z těchto dvou státních úvěrů ([59]).

(146) Komise se domnívá, že původní úvěr a dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR by měly být pro účely posouzení uplatnitelnosti považovány za jediné opatření.

(147) Zaprvé, pokud jde o časové rozvržení, byly oba dotčené úvěry poskytnuty v rychlém sledu: dne 2. května 2017 byl poskytnut původní úvěr a poté, po necelých šesti měsících, byl dne 16. října 2017 poskytnut dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR.Itálie navíc několikrát krátkodobě prodloužila splatnost úvěrů (viz 19. a 30. bod odůvodnění), než je sjednotila a v zásadě spojila do jediného opatření (viz 31. a 32. bod odůvodnění).

(148) Zadruhé, jak vyplývá ze 17. a 19. bodu odůvodnění, tyto úvěry byly poskytnuty za konkrétním účelem, a to s cílem zajistit kontinuitu leteckých dopravních služeb společnosti Alitalia do doby, než mimořádní správci dokončí na základě pověření ministra hospodářského rozvoje plán na restrukturalizaci společnosti Alitalia nebo prodej jejích aktiv. Oba úvěry byly poskytnuty italským státem a nebyl učiněn žádný pokus o získání finančních prostředků z jiných zdrojů.

(149) Nařízení s mocí zákona č. 148/2017 výslovně stanoví, že dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR měl být poskytnut formou navýšení původního úvěru (viz 19. bod odůvodnění). Kromě toho italské orgány v oznámení Komisi označily dané financování za jediné opatření a vysvětlily, že podpora byla vyplacena ve třech splátkách ([60]). Tuto skutečnost potvrzují i následné připomínky italských orgánů ([61]).

(150) Podmínky obou státních úvěrů jsou až na jejich výši a původní dobu trvání totožné; navíc nařízení o poskytnutí dodatečného úvěru ve výši 300 milionů EUR odkazuje na nařízení o poskytnutí původního úvěru a uvádí, že *„došlo k navýšení finančních prostředků“*. Oba státní úvěry byly v důsledku sjednocení dat splatnosti fakticky sloučeny do jediného opatření (viz 30., 31. a 32. bod odůvodnění).

(151) Zatřetí, v době, kdy bylo rozhodnuto o poskytnutí obou státních úvěrů, byla finanční situace i rizikový profil společnosti Alitalia v zásadě stejné. Porovnání finanční situace a rizikového profilu je podrobně uvedeno v oddíle 5.1.4.2. Pro úplnost však Komise uvádí, že finanční situace a rizikový profil společnosti Alitalia byly v době poskytnutí obou státních úvěrů následující:

a) Společnost Alitalia byla v platební neschopnosti a byla na ni uvalena mimořádná správa. Nedošlo tedy k žádné změně právního režimu, podle něhož by společnost fungovala;

b) podmínky obou státních úvěrů byly stejné, změnila se pouze výše úvěru a data splatnosti. To ukazuje, že rizikový profil byl z pohledu Itálie v podstatě stejný;

c) přestože společnost Alitalia disponovala v době poskytnutí dodatečného úvěru ve výši 300 milionů EUR peněžními prostředky ve výši 545 milionů EUR, jednalo se především o prostředky, které byly k dispozici díky původnímu úvěru, a nikoliv o prostředky získané ve významnější míře v důsledku snížení nákladů nebo zvýšení příjmů. Společnost Alitalia nebyla schopna vytvářet kladné peněžní toky pro financování své činnosti a byla závislá na externím financování svých ztrátových operací (viz 228. bod odůvodnění).

(152) Kromě toho bylo v době poskytnutí původního úvěru vzhledem k očekávaným potřebám likvidity společnosti Alitalia v okamžiku, kdy byla přijata do mimořádného správního řízení, předvídatelné, že pokud nedojde k jejímu prodeji nebo restrukturalizaci do šesti měsíců, bude nutné další financování (viz 246. až 248. bod odůvodnění).

([59]) Rozsudek ze dne 19. března 2013, Bouygues a Bouygues Télécom v. Komise a další, spojené věci C-399/10 P a C-401/10 P, EU:C:2013:175, bod 104; rozsudek ze dne 13. září 2010, Řecko a další v. Komise, spojené věci T-415/05 P a T-416/05 P a T-423/05, EU:T:2010:386, bod 177; rozsudek Tribunálu ze dne 15. září 1998, BP Chemicals v. Komise T-11/95, ECLI:EU:T:1998:199, body 170 a 171.

([60]) Oddíl 5.5 formuláře oznámení.

([61]) Viz mimo jiné bod 1 písm. b) dopisu, který Itálie zaslala Komisi dne 24. ledna 2018, a bod 6 dopisu ze dne 25. května 2018.

(153) Komise se domnívá, že jediným cílem Itálie bylo poskytnout dostatečné finanční prostředky na udržení společnosti Alitalia v provozu do doby, než bude možné prodat její aktiva. Toto tvrzení je založeno na těchto faktorech:

a) prohlášení několika ministrů (viz 51. a následující body odůvodnění);

b) tvrzení, která Itálie předložila, aby znovu zdůraznila systémový význam společnosti Alitalia pro celé odvětví letecké dopravy v Itálii, jež je podle vlády příliš klíčové na to, aby mohla společnost nechat zkrachovat;

c) téměř automatické pokrytí potřeb likvidity společnosti Alitalia, automatické prodloužení splatnosti obou státních úvěrů a prodloužení procesu prodeje;

d) skutečnost, že Itálie od poskytnutí původního úvěru nikdy výslovně nejednala s cílem získat zpět vložené investice a ani neprojevila úmysl tak učinit;

e) Itálie nepožádala o předčasné splacení obou státních úvěrů ani nezahájila řízení o likvidaci ani se alespoň nepokusila neprodloužit dobu trvání obou státních úvěrů, protože neexistovaly studie, které by posoudily možnost změny pravděpodobnosti splacení obou státních úvěrů ke dni, kdy měly být splaceny;

f) úroky splatné v den splatnosti těchto dvou státních úvěrů nebyly uhrazeny z důvodu systematického odkládání data splatnosti obou státních úvěrů a počínaje dnem 31. května 2019 přestaly fakticky narůstat.

(154) Komise se proto domnívá, že oba státní úvěry představují pro účely tohoto rozhodnutí jediné opatření.

(155) Komise posoudí uplatnitelnost na základě dvou kritérií: i) zda Itálie předložila dostatečné důkazy ex ante, že jednala jako hospodářský subjekt, a ii) zda stát při poskytování obou státních úvěrů jednal jako orgán veřejné moci, a nikoli jako hospodářský subjekt.

(156) Bez ohledu na výše uvedený závěr Komise týkající se neoddělitelnosti obou státních úvěrů je třeba poznamenat, že její analýza týkající se uplatnitelnosti by byla platná analogicky, i kdyby byly oba státní úvěry považovány za dvě samostatná opatření.

5.1.4.1.2. Itálie jednala jako orgán veřejné moci, nikoli jako investor v tržním hospodářství

(157) Komise se domnívá, že v tomto případě nelze uplatnit kritérium investora v tržním hospodářství. Na základě dostupných důkazů je zřejmé, že Itálie rozhodně jednala jako orgán veřejné moci, aby zabránila úpadku společnosti Alitalia a udržela ji v provozu.

(158) Úvodem Komise připomíná, že Soudní dvůr rozhodl, že uplatnitelnost kritéria soukromého investora definitivně závisí na tom, zda dotyčný členský stát poskytne hospodářskou výhodu podniku, jejž vlastní, jakožto akcionář, a nikoli jakožto nositel veřejné moci ([62]). Zásahy státu, jejichž cílem je dostát závazkům, které mu přísluší jakožto orgánu veřejné moci, nelze srovnávat se zásahy soukromého investora v tržním hospodářství ([63]).

(159) Aby bylo možné určit, zda oba úvěry poskytnuté státem představují výkon veřejné moci nebo zda jsou důsledkem závazků, které má převzít stát jako akcionář, bude Komise zkoumat nejen formu těchto úvěrů, ale také i) jejich povahu a předmět, ii) kontext, v němž byly poskytnuty, iii) sledovaný cíl a iv) pravidla, kterými se oba státní úvěry řídí.

(160) Nepředstavuje-li zásah státu vzhledem ke své povaze a předmětu a vzhledem ke sledovanému cíli investici, kterou by soukromý investor učinil, mohl by představovat zásah státu jakožto orgánu veřejné moci a jako takový vyloučit uplatnění kritéria investora v tržním hospodářství ([64]).

([62]) Rozsudek ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, body 79–82 a 87.
([63]) Rozsudek ze dne 15. prosince 2009, EDF v. Komise, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, bod 228.
([64]) V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, body 30, 86 a 87.

Povaha a předmět opatření

(161) Jak je vysvětleno v oddíle 2.1, dané opatření spočívalo ve dvou státních úvěrech, které Itálie poskytla společnosti Alitalia dne 2. května 2017 a 16. října 2017.

Kontext, v němž bylo opatření vydáno

(162) Stát od počátku jednal konzistentně a zřetelně jako orgán veřejné moci, aby zabránil likvidaci společnosti Alitalia, což dokazují i veřejná prohlášení několika ministrů (viz oddíl 2.5), a nikoli jako akcionář investující do společnosti nebo věřitel.

(163) V období od převzetí společností CAI v roce 2008 začala Alitalia zaznamenávat trvale vysoké ztráty. Pokusy akcionářů společnosti Alitalia o obnovení činnosti společnosti pomocí plánu na ozdravení selhaly v důsledku zamítnutí tohoto plánu zaměstnanci dne 26. dubna 2017, což vedlo k tomu, že vůči společnosti Alitalia bylo zahájeno mimořádné správní řízení (viz 41. a následující body odůvodnění). Společnost Alitalia i během mimořádné správy nadále prodělávala.

(164) Z období po zamítnutí plánu na ozdravení a před zahájením mimořádného správního řízení neexistuje žádný důkaz o tom, že by byl investor ochoten zasáhnout a nabýt společnost Alitalia jako fungující podnik, a to ani za nominální cenu. Neexistuje ani žádný důkaz o tom, že by finanční instituce byly ochotny poskytnout významné úvěrové linky, které by společnosti zajistily dostatečnou likviditu pro další fungování.

(165) V době poskytnutí obou státních úvěrů byla společnost Alitalia podnikem v obtížích ve smyslu pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci a její vyhlídky pokud jde o krátkodobou a střednědobou životaschopnost nebyly příznivé (viz 41., 66. a 218. až 229. bod odůvodnění).

Sledovaný cíl

(166) Explicitním cílem uvalení mimořádné správy na společnost Alitalia bylo zajistit kontinuitu poskytovaných dopravních služeb a zachovat hodnotu jejího majetku.

(167) Jako společnost v platební neschopnosti byla Alitalia na úvěrových trzích v podstatě zmrazena a kvůli svým bezprostředním i dlouhodobým problémům s likviditou byla závislá na italském státu, který jí poskytl dva státní úvěry.

(168) Jak je podrobně popsáno v oddíle 2, hlavním cílem původního úvěru bylo zabránit přerušení poskytování služeb společnosti Alitalia tím, že jí umožní zachovat vnitrostátní a mezinárodní letecká spojení, čímž se rovněž zabrání sociálním problémům i vážným nepříjemnostem pro uživatele. Itálie rovněž tvrdila, že takové přerušení poskytování služeb by mimo jiné vedlo k porušení práva na územní celistvost Itálie zaručeného italskou ústavou. Dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR byl poskytnut ze stejného důvodu a za účelem usnadnění prodeje aktiv společnosti Alitalia. Zdá se, že cíl, který byl sledován uvalením mimořádné správy na společnost Alitalia, a cíl spojený s poskytnutím dvou státních úvěrů se v podstatných ohledech neliší.

(169) Tento závěr potvrzují i veřejná prohlášení příslušných ministrů jak před poskytnutím původního úvěru, tak před poskytnutím úvěru ve výši 300 milionů EUR (viz oddíl 2.5), podle nichž bylo hlavním zájmem vlády zabránit náhlému přerušení poskytování služeb letecké dopravy a přímým i nepřímým důsledkům odchodu společnosti Alitalia z trhu. Záměrem bylo mimo jiné zabránit nepříznivým dopadům na italské hospodářství a údajným dalším ztrátám, které by utrpěli daňoví poplatníci. Podle daných prohlášení bylo cílem poskytnout mimořádným správcům určitý prostor pro nalezení zájemce o koupi. Tento cíl se odráží v předpisech, jež se vztahují na oba státní úvěry, a v připomínkách Itálie (viz 78. a následující body odůvodnění), podle nichž byly tyto úvěry nezbytné k zajištění provozních potřeb společnosti Alitalia a k zabránění přerušení provozu společnosti včetně sociálních problémů a obtíží, které by z toho vyplývaly.

(170) Z příslušných prohlášení ministrů učiněných v rozhodné době (viz oddíl 2.5) vyplývá, že důvody, proč Itálie tyto dva státní úvěry poskytla, nebyly důvody, kterými by se řídil investor v tržním hospodářství. Rozhodnutí o poskytnutí obou státních úvěrů bylo naopak založeno na názoru, že „*odstavit letadla je nemyslitelné, protože by to ohrozilo letecká spojení a poškodilo cestující*“ ([65]) a že „*nemůžeme ji [společnost Alitalia] nechat ze dne na den zkrachovat, protože bychom tím ztratili spojení z jednoho konce země na druhý*“ ([66]) a „*odstavit letadla ze dne na den by italské daňové poplatníky stálo mnohem více*“ ([67]).

(171) Jak je uvedeno v oddíle 4.1, Itálie podrobně popsala, jaké důsledky by mělo přerušení provozu společnosti Alitalia po jejím odchodu z trhu, a uvedla počet cestujících, kteří si rezervovali letenky, a počet již vystavených letenek.

(172) Ve světle výše uvedeného se Komise domnívá, že hlavním účelem obou státních úvěrů bylo zajistit, aby společnost Alitalia pokračovala ve své činnosti z důvodů veřejného pořádku, a nikoli na základě finančních zájmů státu jako subjektu v tržním hospodářství. Případné vyhlídky, že by stát mohl v souvislosti s oběma státními úvěry dosáhnout zisku, i když v dlouhodobém horizontu (za předpokladu, že by se to podařilo prokázat), byly proto při rozhodování o poskytnutí obou státních úvěrů čistě vedlejší.

(173) Podle Soudního dvora je navíc zajištění kontinuity dopravních služeb poskytovaných podnikem hlediskem, které by soukromý investor v úvahu nebral ([68]).

(174) Kromě toho byly neustále odkládány termíny splatnosti obou státních úvěrů a stát zároveň odložil i povinnost společnosti Alitalia platit úroky a stanovil nová data splatnosti. Na základě nařízení o hospodářském růstu přestaly ke dni 31. května 2019 k oběma státním úvěrům nabíhat úroky. Tato okolnost ukazuje, že úroková sazba ve výši šestiměsíční sazby Euribor plus 10 %, kterou Itálie uvádí jako důkaz, že jednala jako investor v tržním hospodářství (viz 95. bod odůvodnění), je čistě umělá, jelikož stát jako věřitel nikdy neobdržel odměnu ani za vzniklé náklady na likviditu, ani za úvěrové riziko spojené se společností Alitalia, které by se soukromý věřitel v tržním hospodářství snažil pokrýt. Tato skutečnost spolu s neexistencí předběžné studie, jejíž vypracování by Itálie zadala a která by prokázala, že stát měl finanční zájem na prodloužení doby splatnosti a na slevě na úrocích namísto toho, aby přistoupil ke konfrontačnímu řešení, ukazuje, že stát jednal ve vztahu ke společnosti Alitalia v rámci svých veřejných pravomocí. Takové jednání, konkrétně poskytnutí odkladů bez konkrétní předběžné studie, neuplatnění nároku na zaplacení úroků a pozastavení nabíhání úroků počínaje dnem 31. května 2019, není v souladu s jednáním investora v tržním hospodářství, ale dokazuje zájem orgánu veřejné moci na zachování kontinuity dopravních služeb poskytované společností Alitalia.

Pravidla, kterými se uvedené opatření řídí

(175) Oba dotčené státní úvěry jsou svou povahou sui generis a ad hoc: byla přijata zvláštní nařízení s mocí zákona, která umožňují jejich poskytnutí a povolují jejich prodloužení, jakož i jejich faktické sloučení do jediného opatření. Oba státní úvěry byly financovány z rozpočtových prostředků přidělených ministerstvu hospodářského rozvoje. Kromě toho byly vydány zvláštní ministerské vyhlášky týkající se těchto úvěrů.

(176) Prostředky na tyto úvěry proto pocházely ze státního rozpočtu.

Závěry

(177) Závěrem je třeba poznamenat, že vzhledem ke své povaze a předmětu, kontextu, v němž bylo vydáno, svému cíli a pravidlům, kterými se řídí, má toto opatření povahu aktu v rámci výsady veřejné moci italských orgánů. Proto na něj kritérium soukromého investora nelze uplatnit.

5.1.4.1.3. Chybějící posouzení ze strany Itálie podle kritéria investora v tržním hospodářství

(178) Soudní dvůr konstatoval, že „uplatnitelnost kritéria soukromého investora […] závisí na tom, zda dotyčný členský stát poskytne hospodářskou výhodu podniku, jejž vlastní, jakožto akcionář, a nikoli jakožto nositel veřejné moci“ ([69]).

([65]) Viz 51. bod odůvodnění.
([66]) Viz 52. bod odůvodnění.
([67]) Viz 54. bod odůvodnění.
([68]) Rozsudek ze dne 19. prosince 2019, SFEI a další, C-385/18, EU:C:2019:1121, bod 73.
([69]) Rozsudek ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10, EU:C:2012:318, bod 81.

(179) Pokud se členský stát odvolává na kritérium investora v tržním hospodářství, je na něm, aby „*jednoznačně a na základě objektivních a ověřitelných skutečností prokázal předem nebo současně s rozhodnutím o poskytnutí hospodářské výhody, že prováděné opatření přijal v postavení akcionáře a že vychází z předchozích hospodářských hodnocení*“ ([70]). Tyto faktory musí jasně prokazovat, že dotčený členský stát přijal rozhodnutí realizovat investici před tím, než poskytl hospodářskou výhodu nebo současně s jejím poskytnutím, na základě odůvodněného posouzení, které uvádí tržní míru návratnosti po skutečném provedení opatření.

(180) Kromě toho se „pro účely posouzení, zda by soukromý investor nacházející se v co nejpodobnější situaci jako stát přijal za obvyklých podmínek na trhu totéž opatření, zohledňují pouze zisky a závazky tohoto státu, které se váží k jeho postavení akcionáře, s výjimkou těch, které se váží k jeho postavení nositele veřejné moci“ ([71]). Z toho vyplývá, že je třeba rozlišovat úlohu státu jako akcionáře společnosti na straně jedné a úlohu státu jako nositele veřejné moci na straně druhé.

(181) V tomto ohledu může být zejména nezbytné prokázat, že toto rozhodnutí je založeno na hospodářských posouzeních podobných těm, která by si za okolností daného případu rozumný soukromý investor nacházející se v co nejpodobnější situaci jako dotčený členský stát, nechal vypracovat před uskutečněním investice, aby určil její budoucí výnosnost.

(182) Jak připomněl Tribunál, ([72]) „Komisi přísluší uplatnit kritérium soukromého investora a požádat dotčený členský stát, aby jí za tímto účelem poskytl veškeré relevantní informace, a tomuto členskému státu nebo […] dotčenému veřejnému podniku přísluší, aby jí poskytl skutečnosti, z nichž vyplývá, že provedl předchozí hospodářské hodnocení rentability dotčeného opatření, srovnatelné s hodnocením, jež by provedl soukromý investor v podobné situaci“.

(183) Soudní dvůr rovněž rozhodl, že „hospodářská hodnocení provedená po poskytnutí uvedené výhody, zpětné konstatování o skutečné výnosnosti investice uskutečněné dotčeným členským státem nebo odůvodnění následující po rozhodnutí o zvoleném postupu nepostačují jako důkaz toho, že tento členský stát před nebo současně s poskytnutím takové výhody takové rozhodnutí učinil v postavení akcionáře ([73])“.

(184) Itálie nesplnila minimální důkazní standard, aby prokázala, že v tomto případě lze uplatnit kritérium investora v tržním hospodářství.

(185) Jak je uvedeno v 83. bodě odůvodnění, Itálie navzdory opakovaným žádostem Komise nepředložila žádný dokument, který by prokazoval, že před poskytnutím obou státních úvěrů provedla hodnocení potenciální návratnosti investice spočívající v obou dotčených úvěrech. Nepředložila ani posouzení pravděpodobnosti splacení úvěru a souvisejících úroků z vlastních zdrojů společnosti Alitalia nebo z výnosů z prodeje samotné společnosti Alitalia, ani rizika nesplacení. To platí jak pro původní úvěr, tak pro dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR.

(186) Nicméně, jak bylo uvedeno v oddíle 4.2, Itálie předložila různé zprávy a informace o společnosti Alitalia, které byly k dispozici ještě před poskytnutím obou státních úvěrů, zprávy vypracované pro jiné účely než pro hospodářské hodnocení provedené před poskytnutím obou státních úvěrů; tyto dokumenty a informace neprokazují ani pouhou pravděpodobnost splacení úvěru, ani nesplňují kritéria stanovená justičními orgány Evropské unie pro důkazy, které lze považovat za přijatelné pro předběžné hodnocení výnosnosti obou státních úvěrů.

([70]) Rozsudek ze dne 16. ledna 2018, EDF v. Komise, T-747/15, EU:T:2018, bod 142, a rozsudek ze dne 19. prosince 2019, Arriva Italia a další, C-385/18, EU:C:2019:1121, bod 48.

([71]) Rozsudek ze dne 19. prosince 2019, Arriva Italia a další, C-385/18, EU:C:2019:1121, bod 47, a rozsudek ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, bod 79 a citovaná judikatura. Viz také rozsudek ze dne 10. prosince 2020, Comune di Milano v. Komise, C-160/09 P, EU:C:2020:1012, bod 106.

([72]) Rozsudek ze dne 25. června 2015, SACE a Sace BT v. Komise, T-305/13, EU:T:2015:435, bod 184.

([73]) Rozsudek ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10, EU:C:2012:318, bod 85.

(187) Italské orgány navíc nebyly schopny prokázat existenci dokumentu, který by byl vypracován před nebo současně s rozhodnutím o poskytnutí úvěru a který by představoval obchodní plán, posouzení výnosnosti investice, zejména hospodářské hodnocení pravděpodobnosti splacení a přiměřenosti ceny obou státních úvěrů. Nic nenasvědčuje tomu, že by italská veřejná správa, vláda nebo poslanci před přijetím správních a legislativních předpisů, na jejichž základě byly tyto úvěry poskytnuty, přezkoumali a projednali obchodní plán nebo výnosnost obou státních úvěrů.

(188) Itálie tedy nesplnila kritérium, které vyžaduje, aby členský stát jednoznačně a na základě objektivních a ověřitelných skutečností předem nebo současně s rozhodnutím o poskytnutí hospodářské výhody prokázal, že prováděné opatření přijal v postavení subjektu v tržním hospodářství, a neunesla tak své důkazní břemeno, aby bylo možné na oba státní úvěry uplatnit kritérium investora v tržním hospodářství.

5.1.4.1.4. Posouzení uplatnitelnosti kritéria investora v tržním hospodářství na úvěr ve výši 300 milionů EUR

(189) Jak je uvedeno v bodě 154 odůvodnění, Komise se domnívá, že oba státní úvěry představují pro účely posouzení použitelnosti jediné opatření. I kdyby však byl dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR posuzován samostatně, Komise se domnívá, že by se kritérium investora v tržním hospodářství ani tak neuplatnilo.

(190) Dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR byl poskytnut za stejným účelem jako původní úvěr, přičemž hlavní rozdíl spočíval v tom, že italské orgány se v té době rozhodly pro prodej aktiv společnosti Alitalia, nikoli pro její restrukturalizaci (viz 59. bod odůvodnění).

(191) Podle Itálie byl úvěr poskytnut mimo jiné proto, aby mohl být úspěšně dokončen proces prodeje. Jak je uvedeno ve 20. bodě odůvodnění, je třeba připomenout, že úvěr ve výši 300 milionů EUR byl poskytnut za účelem zajištění plnění závazků v oblasti dopravy do okamžiku prodeje aktiv. V tomto ohledu také z prohlášení ministrů učiněných v rozhodné době vyplývá, že hlavní zájmy Itálie neodpovídaly zájmům investora v tržním hospodářství, neboť tehdejší ministr infrastruktury a dopravy prohlásil, že: „*Společnost Alitalia nechceme nabízet ve výprodeji, ale prodat. Podívejte se, co se stalo se společností Air Berlin, kterou koupila Lufthansa: snížila počet letadel i zaměstnanců na polovinu. Rozbití klíčového podniku je však vždy prohrou pro všechny*“ ([74]). Jak je patrné z tohoto prohlášení, měl prodej za tržních podmínek, konkrétně nabytí společnosti Air Berlin společností Lufthansa, negativní dopad na zaměstnanost, který by žádný subjekt v tržním hospodářství v úvahu nebral. Ačkoli tedy deklarovaným účelem úvěru ve výši 300 milionů EUR bylo umožnit dokončení procesu prodeje, rozhodnutí vlády bylo ovlivněno důvody, které by subjekt v tržním hospodářství nezohledňoval.

5.1.4.1.5. Argumenty Itálie týkající se uplatnitelnosti zásady investora v tržním hospodářství a závěry Komise

(192) Vzhledem k výše uvedenému se Komise domnívá, že hlavním účelem obou státních úvěrů bylo zajistit, aby společnost Alitalia pokračovala ve své činnosti z důvodů veřejného pořádku, a tento účel nebyl spojen s finančními zájmy státu jako investora v tržním hospodářství. Případné vyhlídky, že by stát mohl dosáhnout zisku, i když v dlouhodobém horizontu (za předpokladu, že by se to podařilo prokázat), byly proto při rozhodování o poskytnutí obou státních úvěrů čistě vedlejší.

(193) Itálie tvrdila, že původní úvěr byl určen k uspokojení naléhavých provozních potřeb společnosti Alitalia a k tomu, aby nebylo přerušeno poskytování služeb, což by mohlo vést k vážným sociálním problémům a nepříjemnostem. Komise se domnívá, že ani tyto faktory by žádný věřitel nezohlednil.

(194) V tomto ohledu Itálie tvrdí, že akcionáři společnosti Alitalia byli zbaveni vlastnictví poté, co byla na společnost Alitalia uvalena mimořádná správa a její řízení bylo svěřeno třem mimořádným správcům, kteří převzali kontrolu nad společností Alitalia v rámci mimořádné správy v postavení veřejných činitelů. Itálie proto tvrdí, že její zájem na výsledku mimořádného správního řízení se společností Alitalia je rovnocenný zájmu akcionáře.

([74]) https://www.repubblica.it/economia/2017/10/15/news/graziano_delrio_bus_treni_e_piu_metro_un_piano_da_30_miliardi_per_rilanciare_i_trasporti_-178383342/

(195) Komise však tento argument přijmout nemůže. Tím, že Itálie připustila, aby bylo vůči společnosti Alitalia zahájeno mimořádné správní řízení, jednala při výkonu svých regulačních pravomocí státu tak, aby byla zachována hodnota aktiv podniku ohroženého platební neschopností, a nikoli jako subjekt v tržním hospodářství. Tím Itálie na základě ustanovení sui generis (viz 18. bod odůvodnění) jednostranně přehodnotila pořadí věřitelů společnosti Alitalia, což je opatření, které není srovnatelné s opatřeními, jež mohou přijímat soukromé osoby. Změna pořadí znamenala, že splácení úvěru v rámci mimořádné správy společnosti Alitalia mělo přednost před všemi ostatními dluhy. Pouze stát má pravomoc podřídit všechny stávající pohledávky (včetně prioritního dluhu) pohledávkám novým, přičemž soukromí věřitelé nebo soukromé osoby obecně takovou pravomoc nemají. V tomto ohledu je jednání Itálie v postavení nositele veřejné moci neoddělitelné od jejího jednání v postavení věřitele. Itálie uplatnila svou veřejnou pravomoc, aby se pokusila vytvořit okamžitou příznivou situaci pro investice, což je výsada, kterou by žádný subjekt v tržním hospodářství nemohl využít ([75]).

(196) Za druhé, Itálie sama potvrzuje, že zájmy, které musí mimořádní správci ze zákona zohlednit, se týkají širokého okruhu zúčastněných stran – věřitelů, zaměstnanců a dodavatelů – a nikoli pouze akcionářů společnosti.

(197) Itálie tvrdí, že poskytnutím obou státních úvěrů jednala jako investor v tržním hospodářství, protože bez tohoto zásahu by stát musel vyplatit 1,3 miliardy EUR kvůli i) nákladům spojeným s nezaměstnaností, ii) nákladům spojeným s likvidací společnosti Alitalia, včetně nákladů na obnovení veřejného pořádku spojených s řízením mimořádných událostí na letištích a odškodněním cestujících, a iii) nepříznivým vedlejším účinkům na dodavatele. Stát by navíc utrpěl ztráty v důsledku neplacení daní.

(198) Tyto úvahy však ukazují pravý opak toho, co tvrdí Itálie, a sice že jejím cílem bylo umožnit společnosti Alitalia zachovat provoz bez ohledu na související náklady, přičemž byly zohledněny faktory, které by subjekt v tržním hospodářství vůbec v úvahu nebral.

(199) Jak konstatoval Soudní dvůr, pro účely posouzení, zda by soukromý subjekt nacházející se v co nejpodobnější situaci jako stát přijal za obvyklých podmínek na trhu totéž opatření, zohledňují pouze zisky a závazky tohoto státu, které se váží k jeho postavení soukromého subjektu, s výjimkou těch, které se váží k jeho postavení nositele veřejné moci ([76]).

(200) Pokud jde o náklady spojené s nezaměstnaností, podle ustálené judikatury Soudního dvora nelze náklady, jež státu vzniknou z důvodu propuštění pracovníků, dávek v nezaměstnanosti a podpor na obnovení průmyslové infrastruktury ([77]) považovat za relevantní pro kritérium investora v tržním hospodářství.

(201) Pokud jde o nezaplacené daně, platí stejná zásada: při vybírání daní stát vykonává své výsady veřejné moci. V tomto ohledu je pro určení, zda úvěry poskytnuté státem představují výkon výsad veřejné moci, nebo jsou důsledkem závazků, které stát musí převzít jako akcionář, důležité zkoumat nikoli formu těchto úvěrů, ale jejich povahu, předmět a pravidla, kterými se řídí, a zohlednit cíl, který sledují ([78]). V tomto případě by nezaplacení daní představovalo ztrátu, kterou by za běžných okolností musela nést Itálie jako stát, a nikoli jako akcionář společnosti Alitalia. Stát tedy nemohl zabránit neplacení daní v postavení věřitele ani akcionáře společnosti Alitalia.

([75]) Viz 155. bod odůvodnění rozhodnutí Komise (EU) 2018/1498 ze dne 21. prosince 2017 o státní podpoře a opatřeních SA.38613 (2016/C) (ex 2015/NN) provedených Itálií ve prospěch společnosti Ilva S.p.A. in Amministrazione Straordinaria (Úř. věst. 2018 L 253, 9.10.2018, s. 45).

([76]) Rozsudky ze dne 6. března 2018, *Komise v. FIH Holding a FIH Erhversbank*, C-579/16 P, EU:C:2018:159, bod 56, ze dne 5. června 2012, *Komise v. EDF*, C-124/10 P, EU:C:2012:318, bod 79 a citovaná judikatura, a ze dne 24. října 2013, *Land Burgenland a další v. Komise*, C-214/12 P, C-215/12 P a C-223/12 P, EU:C:2013:682, bod 52.

([77]) Rozsudky ze dne 6. března 2018, *Komise v. FIH Holding a FIH Erhversbank*, C-579/16 P, EU:C:2018:159, bod 56, ze dne 14. září 1994, *Španělsko v. Komise*, C-278/92 až C-280/92, EU:C:1994:325, bod 22, a ze dne 19. prosince 2019, *Arriva Italia a další*, C-385/18, EU:C:2019:1121, bod 73.

([78]) V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. ledna 1994, SAT Fluggesellschaft, C-364/92, EU:C:1994:7, bod 30.

(202) Pokud jde o náklady spojené s likvidací společnosti Alitalia, včetně nákladů na obnovení veřejného pořádku spojených s řešením mimořádných situací na letištích a odškodněním cestujících, které by podle Itálie nesl stát, jedná se o náklady, které by Itálie nesla jako orgán veřejné moci, a v souladu s výše uvedenou judikaturou je při posuzování uplatnitelnosti kritéria investora v tržním hospodářství nelze zohlednit.

(203) A konečně, žádný soukromý investor ani věřitel by při rozhodování o poskytnutí financování jakékoli společnosti nezohledňoval nepříznivé vedlejší účinky na její dodavatele z řad třetích osob.

Závěr o uplatnitelnosti kritéria investora v tržním hospodářství

(204) Z výše uvedených důvodů se Komise domnívá, že kritérium investora v tržním hospodářství nelze na dané dva státní úvěry uplatnit, neboť i) poskytnutím obou státních úvěrů společnosti Alitalia Itálie jednoznačně jednala jako orgán veřejné moci a ii) Itálie v každém případě neunesla své důkazní břemeno, protože neprovedla předběžné hodnocení očekávané výnosnosti těchto dvou státních úvěrů ani neposoudila, zda očekávaná výnosnost odpovídala tržním podmínkám.

5.1.4.2. Uplatnění kritéria investora v tržním hospodářství

(205) Aniž by tím byl dotčen závěr hodnocení uvedený v oddíle 5.1.4.1, v němž Komise konstatovala, že kritérium investora v tržním hospodářství uplatnit nelze, Komise se domnívá, že i kdyby se toto kritérium uplatnilo, oba státní úvěry poskytly společnosti Alitalia hospodářskou výhodu.

5.1.4.2.1 Zdroje informací

(206) Jak vyplývá ze 106. bodu odůvodnění, Itálie sice neprovedla předběžné hodnocení daného opatření, ale měla k dispozici řadu dokumentů a zpráv, které mohly sloužit jako základ pro vyhodnocení dvou státních úvěrů poskytnutých společnosti Alitalia na základě kritéria investora v tržním hospodářství.

(207) V oddíle 4.2.1 jsou uvedeny hlavní zdroje informací, které Itálie poskytla ex ante a které byly podle italských orgánů relevantní pro posouzení na základě kritéria investora v tržním hospodářství a které byly k dispozici před poskytnutím původního úvěru. Jak již bylo vysvětleno v oddíle 5.1.4.1, žádný z těchto dokumentů nebyl vypracován za účelem posouzení ekonomického opodstatnění (výnosnosti a rizika spojeného se splácením) původního úvěru ani následného úvěru ve výši 300 milionů EUR.Žádný z těchto dokumentů proto nepředstavuje nezbytné předběžné posouzení, které by provedl před poskytnutím úvěrů investor v tržním hospodářství (tj. posouzení, zda oba státní úvěry a jejich podmínky odpovídají tržním podmínkám, které by subjektu v tržním hospodářství umožnily jejich poskytnutí). Informace obsažené v těchto dokumentech však mohla Itálie v době poskytnutí původního úvěru a následného úvěru použít k provedení předběžného posouzení na základě kritéria investora v tržním hospodářství. Komise použije tyto dokumenty, aby ověřila, zda bylo splněno toto kritérium ve vztahu k daným dvěma státním úvěrům.

(208) Kromě toho Komise v zájmu úplného splnění své povinnosti provést šetření posoudí i další informace, které by mohly být užitečné pro ověření, zda oba státní úvěry poskytly společnosti Alitalia zvýhodnění. Dalšími informacemi, které pro tento účel použije, jsou zprávy, které byly Itálii předloženy po poskytnutí prvního úvěru („studie ex post“ popsané v oddíle 4.2.2), informace předložené různými stranami zapojenými do formálního šetření a informace, které Komise shromáždila z veřejně dostupných zdrojů.

5.1.4.2.2 Uplatnění logiky investora v tržním hospodářství na uvedené dva státní úvěry

(209) Aby bylo možné posoudit, zda dané dva státní úvěry poskytly společnosti Alitalia hospodářské zvýhodnění, musí Komise ověřit, zda by hypotetický investor v tržním hospodářství (v tomto případě „soukromý věřitel“) ve stejné situaci poskytl oba úvěry za stejných podmínek ([79]). Toto posouzení zahrnuje následující kroky. Nejprve je třeba posoudit platební schopnost společnosti Alitalia, tj. schopnost společnosti splatit daný dluh. Zadruhé, pokud je společnost Alitalia považována za úvěruschopnou, musí se v rámci posouzení ověřit, zda podmínky obou státních úvěrů odpovídají podmínkám srovnatelných operací na trhu. Toto posouzení porovnává podmínky obou státních úvěrů (úrokové sazby, zajištění, pořadí, splatnost, splátkový kalendář) s podmínkami, které by pro podobné úvěry poskytl soukromý věřitel.

([79]) Rozsudky ze dne 22. listopadu 2007, *Španělsko v. Komise*, C-525/04 P, EU:C:2007:698, ze dne 24. ledna 2013, *Frucona Košice v. Komise*, C-73/11 P, EU:C:2013:32, a ze dne 29. června 1999, *DM Transport*, C-256/97, EU:C:1999:332.

(210) Ekonomické úvahy související s kritériem investora v tržním hospodářství se mohou lišit v závislosti na účasti, resp. expozici investora ve vztahu k úvěrované společnosti. Komise posoudila předchozí účast italského státu ve společnosti Alitalia. Jak bude uvedeno níže (viz 239. bod odůvodnění), předchozí účast nebyla pro posouzení dvou státních úvěrů na základě kritéria investora v tržním hospodářství relevantní. Komise se proto domnívá, že jediné posouzení, které by investor v tržním hospodářství v situaci italského státu provedl, by bylo nezávislé hodnocení obou úvěrů.

(211) Po popisu finanční situace společnosti Alitalia v době poskytnutí původního úvěru je v následujících oddílech definováno a uplatněno kritérium subjektu v tržním hospodářství na tři různé scénáře, a to na scénář restrukturalizace, kdy by společnost Alitalia pokračovala v činnosti, scénář prodeje, kdy by byla společnost Alitalia nebo její provozní aktiva převedena na třetí osoby, a případný scénář likvidace, kdy by byla aktiva společnosti převedena v rámci likvidace.

(212) V rámci posouzení subjektu v tržním hospodářství, které provedla Komise, jsou rovněž zvažovány dvě možnosti: oba státní úvěry buď jako samostatná opatření, nebo jako jediné opatření. Tím však není nijak ovlivněn závěr Komise uvedený v oddíle 5.1.4.1.1, že oba státní úvěry představují jediné opatření.

5.1.4.2.3. Posouzení původního úvěru

Úvod

(213) Věřitel v tržním hospodářství by při poskytování původního úvěru porovnal tyto dvě částky:

(1) dluh ve výši 630 milionů EUR, který odpovídá součtu jistiny (600 milionů EUR) a 10 % úroku za období šesti měsíců, splatný po uplynutí šesti měsíců a

(2) předpokládanou výši likvidních prostředků společnosti Alitalia po šesti měsících.

(214) Nezbytnou podmínkou pro to, aby byl původní úvěr v souladu s tržními podmínkami, je, aby výše likvidních prostředků (bod 2) byla vyšší než částka uvedená v bodě 1. Jinými slovy, bylo by třeba posoudit, zda by věřitel v tržním hospodářství očekával, že společnost Alitalia vytvoří dostatečnou likviditu ke splacení úvěru včetně úroků v šestiměsíční lhůtě ([80]).

(215) Věřitel v tržním hospodářství by rovněž posoudil úroveň rizika původního úvěru, která závisí na faktorech, jako je nadřízenost, splatnost a zajištění, jakož i na finanční situaci společnosti Alitalia. Na základě tohoto posouzení by věřitel v tržním hospodářství stanovil úrokovou sazbu úvěru v souladu s jeho rizikovostí. Další nezbytnou podmínkou pro to, aby úvěr odpovídal tržním podmínkám, je, aby úroková sazba ve výši 10 % odrážela úroveň rizikovosti daného úvěru.

(216) Kromě toho by věřitel v tržním hospodářství v době poskytnutí původního úvěru dne 2. května 2017 měl za to, že možnosti, které mohli mimořádní správci využít, byly následující: 1. restrukturalizace společnosti Alitalia, 2. prodej společnosti Alitalia za předpokladu trvání podniku nebo formou prodeje aktiv. Věřitel v tržním hospodářství by rovněž posoudil následující faktory týkající se finanční situace společnosti Alitalia: výsledek hospodaření minulých období, aktiva a pasiva a očekávané budoucí peněžní toky.

(217) V následujících pododdílech Komise nasimuluje posouzení, které by věřitel v tržním hospodářství před poskytnutím původního úvěru provedl. Komise nejprve představí finanční situaci společnosti Alitalia v okamžiku poskytnutí původního úvěru a poté pro každý ze tří scénářů popsaných ve 211. bodě odůvodnění posoudí, zda původní úvěr odpovídal tržním podmínkám, tím, že ověří, zda jsou splněny nezbytné podmínky popsané ve 214. až 216. bodě odůvodnění.

([80]) Vzhledem k tomu, že úvěr měl v době poskytnutí status „super prioritní“, a vzhledem k tomu, že všechny předchozí dluhy společnosti Alitalia byly v důsledku mimořádného správního řízení zmrazeny, mohl věřitel v tržním hospodářství požadovat výnos z prodeje jako první. Komise konstatuje, že původní úvěr ztratil status „super prioritní“ v důsledku změn zavedených nařízením o hospodářském růstu ze dne 30. dubna 2019.

5.1.4.2.3.1 Finanční situace společnosti Alitalia v okamžiku poskytnutí původního úvěru

(218) Výsledek hospodaření minulých období společnosti Alitalia a její situaci v okamžiku zahájení mimořádné správy a poskytnutí původního úvěru správně popsali samotní akcionáři v plánu na ozdravení (viz bod 4.2.1.1) a ve finanční zprávě ze dne 28. února 2017. Plán na ozdravení vypracovali akcionáři společnosti Alitalia v prosinci 2016, aby ilustrovali svůj návrh na vnitřní restrukturalizaci společnosti (viz 107. až 109. bod odůvodnění), přičemž daný plán obsahuje (kromě plánu restrukturalizace společnosti Alitalia v období od prosince 2016 do roku 2021) podrobnou analýzu výsledků hospodaření společnosti Alitalia v období 2009 až 2015.

(219) Z plánu na ozdravení vyplývá, že v období 2009–2012 zaznamenala společnost Alitalia ve vlastnictví společnosti CAI (konsorcium, které získalo aktiva po úpadku společnosti Alitalia Linee Aeree Italiane v roce 2008) kumulativní ztrátu ve výši 800 milionů EUR.Tato ztráta vedla k přijetí nového tříletého „strategického plánu“ (2013–2016) s cílem obnovit životaschopnost společnosti. Tento plán však nebyl úspěšný a Alitalia vykázala v roce 2013 ztrátu 569 milionů EUR a v roce 2014 ztrátu 578 milionů EUR ([81]).

(220) Z plánu na ozdravení vyplývá, že v období 2009–2014 zaznamenala společnost Alitalia ztráty ve výši téměř [více než 1 miliardu] EUR, včetně kumulativního záporného provozního peněžního toku ve výši téměř [méně než 1 miliardu] EUR.V tomto období potřebovala společnost Alitalia kapitálový vklad ve výši 1,5 miliardy EUR a další upsání dluhů ve výši 1,2 miliardy EUR. Je třeba poznamenat, že se v plánu na ozdravení rovněž uvádí, že v období 2010–2013 zaznamenalo odvětví letecké dopravy celkový růst a dosahovalo zisku ([82]). Podle názoru Komise se proto zdá, že negativní hospodářské výsledky společnosti Alitalia jsou spíše záležitostí této konkrétní společnosti, než že by byly důsledkem nepříznivého makroekonomického vývoje.

(221) Plán na ozdravení rovněž uvádí, že právě tato neudržitelná situace vedla ke snaze najít nového průmyslového a finančního partnera, který by obnovil dlouhodobou životaschopnost společnosti Alitalia. Tímto partnerem byla společnost Etihad, která v lednu 2015 získala 49 % podíl na společnosti Alitalia a počínaje lednem 2015 zahájila činnost nová společnost Alitalia SAI.

(222) Pokus o stabilizaci společnosti Alitalia prostřednictvím společnosti Etihad však ztroskotal. V prosinci 2016 dospěli akcionáři společnosti Alitalia-SAI k závěru, že po vstupu společnosti Etihad, v období od ledna 2015 do prosince 2016, zaznamenala společnost Alitalia-SAI během dvou let kumulativní čistou ztrátu ve výši [500–800] milionů EUR ([83]). Tato kumulativní ztráta odpovídá roční ztrátě ve výši [250–500] milionů EUR, což se rovná ročním ztrátám zaznamenaným v období 2009–2014. Bez zohlednění jednorázových položek (většinou jednorázových příjmů) však ztráta činí [více než 1 miliardu] EUR ([84]).Celkově ztráty tohoto rozsahu rovněž ukazují na neúspěšnou obchodní činnost společnosti Alitalia-SAI v letech 2015–2016.

Tabulka 2

Vybrané údaje o skupině Alitalia

(…)

(223) Opakované neúspěšné pokusy o restrukturalizaci společnosti Alitalia jsou shrnuty také na obrázku 3.1.3.B plánu na ozdravení, který je uveden níže v grafu 1.

(224) V grafu 1 jsou zelenými čarami s kulatými body vyznačeny různé strategické plány restrukturalizace společnosti Alitalia zveřejněné v období 2009–2016. Všechny tyto plány předpokládaly významný růst příjmů. Červená čára se čtverečky ukazuje skutečné příjmy a to, jak se odhady strategických plánů výrazně liší od skutečných čísel. Ty také ukazují, že příjmy společnosti Alitalia v období 2012–2016 nadále klesaly, aniž by se objevily jakékoli známky oživení.

([81]) Plán na ozdravení, s. 24–25.
([82]) Plán na ozdravení, s. 22.
([83]) Plán na ozdravení, s. 31.
([84]) Viz tabulka 2 s klíčovými údaji o skupině Alitalia. Ztráta ve výši 1,2 miliardy EUR odpovídá součtu ztrát ve výši 468 milionů EUR v roce 2015 a 697 milionů EUR v roce 2016 zaokrouhlenému nahoru.

Graf 1

Porovnání čistého zisku společnosti Alitalia předpokládaného ve strategických plánech (zeleně) a skutečně dosaženého zisku (červeně)

(…)

(225) Údaje v grafu 1 ukazují leteckou společnost, která se nachází ve vážných a dlouhodobých potížích (přinejmenším od roku 2009) a není schopna dosahovat výnosnosti ani v obdobích, kdy odvětví letecké dopravy zaznamenává celkový růst. Tyto dlouhodobé finanční potíže se ještě zhoršily v důsledku opakovaných neúspěšných pokusů o restrukturalizaci společnosti Alitalia.

(226) Plán na ozdravení, který odbory v dubnu 2017 zamítly, byl posledním pokusem akcionářů o restrukturalizaci předtím, než byla na společnost Alitalia uvalena mimořádná správa a společnost byla prohlášena za insolventní.

(227) Bez realizace plánu na ozdravení se dalo důvodně očekávat, že výkonnost a ziskovost společnosti Alitalia by se výrazně nezměnily a v nejlepším případě by zůstaly v souladu s historickým trendem v účetních obdobích 2015 a 2016. I kdyby k realizaci plánu na ozdravení došlo, nelze v krátkém období šesti měsíců, které odpovídá době splatnosti původního úvěru, a dokonce ani v následujících dvanácti měsících očekávat skutečné zlepšení ziskovosti a schopnosti společnosti Alitalia vytvářet čistý peněžní tok.

(228) Z tabulky 2 vyplývá, že v letech 2015 a 2016 byl disponibilní peněžní tok společnosti Alitalia záporný, a to ve výši [240–350] milionů EUR, resp. [240–350] milionů EUR.Komise konstatuje, že letecká společnost nebyla schopna vytvářet kladný peněžní tok pro financování svého provozu, natož splácet své dluhy; místo toho se spoléhala na prostředky z externích zdrojů (bankovní a dluhopisové financování, zvýšení bilance předplacených letenek a komerční dluhy vůči třetím osobám), aby mohla financovat svůj ztrátový provoz. Navíc v lednu a únoru 2017, tedy během pouhých dvou měsíců, zaznamenala společnost Alitalia ztrátu EBIT ve výši [100–300] milionů EUR a záporný disponibilní peněžní tok ve výši [XXX] milionů EUR.

(229) Nakonec v květnu 2017, kdy společnost Alitalia podala návrh na prohlášení úpadku, měla záporný vlastní kapitál ve výši –[XXX] milionů EUR a celková pasiva ve výši [X,X] miliard EUR ([85]) (viz tabulka 2).

5.1.4.2.3.2 Předchozí účast

V postavení akcionáře

(230) Komise ověřila, že italský stát měl ve společnosti Alitalia předchozí účast jako nepřímý akcionář. Tato účast vyplývá ze skutečnosti, že italský stát ovládal společnost Poste Italiane ([86]), která vlastnila 2 % podíl ve společnosti CAI, která naopak vlastnila 51 % podíl ve společnosti Alitalia. Italský stát se tak stal nepřímým akcionářem společnosti Alitalia, v níž vlastnil přibližně 1 % podíl. V květnu 2017 byl italský stát rovněž akcionářem banky Monte dei Paschi di Siena S.p.A., která vlastnila přibližně 10 % společnosti CAI (tj. přibližně 5 % společnosti Alitalia, vzhledem k tomu, že CAI vlastnila 51 % akcií společnosti Alitalia). Celkově činila účast italského státu jako akcionáře ve společnosti Alitalia přibližně 6 %.

(231) Komise se domnívá, že nepřímá a relativně malá účast ve společnosti Alitalia nemohla zásah Itálie, která se stala věřitelem společnosti Alitalia v okamžiku, kdy se rozhodla poskytnout oba úvěry, odůvodnit.

(232) Zaprvé, rizika spojená se splácením původního úvěru (viz 151. a 214. bod odůvodnění) byla velmi vysoká a pouze by zvýšila účast, resp. expozici státu ve společnosti Alitalia v důsledku poskytnutí dalšího rizikového úvěru. Navíc vzhledem k tomu, že výše finančních dluhů před-úpadkem přesahovala [X] miliard EUR (viz tabulka 2), bylo nepravděpodobné, že by akcionáři společnosti Alitalia v případě prodeje aktiv získali zpět byť jen část svého podílu.

([85]) Zpráva společnosti PwC ze dne 12. října 2017 vypracovaná pro účely mimořádné správy.

([86]) Italský stát ovládá celkem 65 % společnosti Poste Italiane, neboť vlastní přibližně 30 % přímo (prostřednictvím italského ministerstva hospodářství a financí) a dalších 35 % nepřímo (prostřednictvím finanční společnosti Cassa Depositi e Prestiti, která je pod kontrolou italské vlády).

(233) Komise rovněž poznamenává, že italské orgány potvrdily, že akcionáři společnosti Alitalia byli zbaveni svých práv okamžikem, kdy byla na společnost uvalena mimořádná správa (viz 194. bod odůvodnění). V této souvislosti je zřejmé, že jakákoli předchozí účast by v tomto případě nebyla relevantní, neboť veškerá předchozí účast ve formě podílu zanikla v okamžiku, kdy společnost Alitalia podala návrh na prohlášení úpadku.

(234) To potvrzuje i skutečnost, že žádný další z tehdejších akcionářů společnosti Alitalia, jako například banka Intesa či Unicredit nebo společnosti Atlantia, Etihad či Air France-KLM, neposkytl společnosti Alitalia úvěr poté, co na ni byla uvalena mimořádná správa. Tyto subjekty, včetně těch s největší účastí, by společnosti Alitalia během mimořádného správního řízení financování neposkytly. Pokud by poskytnutí úvěru bylo z ekonomického hlediska nejlepší volbou za účelem ochrany předchozí účasti, získala by společnost Alitalia podle názoru Komise podporu i ze soukromých zdrojů. Od okamžiku zahájení mimořádného správního řízení však společnost Alitalia financuje výhradně stát.

V postavení věřitele

(235) Na druhou stranu Komise poznamenává, že na základě dohody o zachování stávajícího stavu z roku 2016 byl italský stát vedle své nepřímé účasti v postavení akcionáře společnosti Banca Monte dei Paschi di Siena SpA nepřímo vystaven riziku ve vztahu ke společnosti Alitalia v postavení věřitele před úpadkem. Důvodem je jeho podíl ve zmíněné bance, který vzrostl ze 4 % v prosinci 2016 na 52 % v srpnu 2017.

(236) Podle přílohy k dohodě o zachování stávajícího stavu z roku 2016 činila účast společnosti Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A. ve společnosti Alitalia [10–20] milionů EUR v podobě krátkodobých pasiv a [15–25] milionů EUR v podobě úvěrových linek.

(237) Komise se domnívá, že tato účast je vzhledem k jejímu relativně malému rozsahu v poměru k celkovým pasivům letecké společnosti vyplývajícím z dohody o zachování stávajícího stavu zanedbatelná: Společnost Alitalia měla krátkodobá pasiva ve výši [120–160] milionů EUR, úvěrové linky ve výši [120–160] milionů EUR, dluhopisy ve výši [450–650] milionů EUR, operativní leasing ve výši [X,X] miliardy EUR a celkové závazky [přesahující 2,5] miliardy EUR.Kromě toho byla účast italského státu prostřednictvím banky Banca Monte dei Paschi relativně malá v porovnání s dodatečným financováním, které italský stát poskytl v rámci původního úvěru ([87]).

(238) Komise se domnívá, že tak malá účast by nezměnila hodnocení investora v tržním hospodářství, pokud jde o rozhodnutí financovat společnost Alitalia částkou 600 milionů EUR (původní úvěr) a poté poskytnout další úvěr ve výši 300 milionů EUR.

(239) Závěrem lze konstatovat, že subjekt v tržním hospodářství v pozici italského státu by při rozhodování o poskytnutí úvěru letecké společnosti Alitalia svou nepřímou účast jako věřitel společnosti Alitalia před úpadkem ani svou nepřímou účast jako nepřímý menšinový akcionář společnosti Alitalia nezohlednil.

5.1.4.2.3.3. Posouzení původního státního úvěru ve scénáři restrukturalizace podle kritéria subjektu v tržním hospodářství

(240) Původní úvěr byl poskytnut dne 2. května 2017, tedy v den, kdy byla na společnost Alitalia uvalena mimořádná správa (viz 16. bod odůvodnění). V té době ještě nebylo rozhodnuto o plánu mimořádné správy a existovala možnost restrukturalizace společnosti Alitalia (viz 58. a 59. bod odůvodnění).

(241) V takovém případě by investor v tržním hospodářství prověřil potenciál společnosti Alitalia vytvářet příjmy a posoudil by, zda je pravděpodobné, že společnost Alitalia bude schopna splatit úvěr a související úroky v době splatnosti.

(242) Vzhledem k tomu, že původní splatnost úvěru byla šest měsíců, investor v tržním hospodářství by na základě informací dostupných před poskytnutím původního úvěru v květnu 2017 ověřil, jaké by byly očekávané likvidní prostředky společnosti Alitalia na konci října 2017.

([87]) Za předpokladu, že by stát vlastnil 50 % podíl v Banca Monte dei Paschi, jeho účast ve společnosti Alitalia by činila maximálně 20 milionů EUR ([18 milionů EUR v podobě krátkodobých pasiv + 20 milionů EUR v podobě úvěrových linek] X 50 %).

(243) Italské orgány žádnou studii ani hodnocení provedené před poskytnutím původního úvěru nepředložily, ačkoli investor v tržním hospodářství by tak učinil. Výsledek takového hodnocení, které by Itálie musela provést před poskytnutím původního úvěru, kdyby jako tržní subjekt provedla analýzu na základě předem dostupných informací, je však možné zpětně nasimulovat.

(244) Ačkoli kritérium investora v tržním hospodářství využívá informace popisující situaci v budoucnosti, Itálie mohla přezkoumat historické finanční údaje společnosti Alitalia a zaznamenat snížení jejího disponibilního peněžního toku v období 2015–2016. Jak je uvedeno ve 228. bodě odůvodnění, v roce 2015 i 2016 zaznamenala společnost Alitalia záporný disponibilní peněžní tok a v lednu a únoru 2017 byl odliv peněžních prostředků ještě vyšší. Navíc vzhledem k tomu, že na společnost Alitalia byla uvalena mimořádná správa, dalo se očekávat, že se její situace pokud jde o likvidní prostředky v důsledku předpokládaných rizik a nejistot uvedených ve 247. bodě odůvodnění ještě zhorší. Tyto skutečnosti italským orgánům naznačovaly, že i bez nákladů na restrukturalizaci by společnost Alitalia v období od května do října 2017 pravděpodobně použila původní úvěr na financování provozních nákladů a v říjnu 2017 by již nebyla schopna splatit jistinu ani úroky z původního úvěru.

(245) Další metodou pro posouzení očekávaných likvidních prostředků společnosti Alitalia na konci října 2017 by bylo získání prognózy likvidity společnosti Alitalia. Dne 4. května 2017 požádali mimořádní správci o původní úvěr (dále jen „žádost o původní úvěr“). Tato žádost obsahovala prognózu likvidity do konce října 2019, což zhruba odpovídá splatnosti původního úvěru.

(246) Podle plánu likvidity se předpokládalo, že pro prvních šest měsíců mimořádné správy, tedy od května do října 2017, budou potřeba likvidní prostředky ve výši 671 milionů EUR. Tento plán předpokládal počáteční pokladní hotovost ke dni 2. května 2017 ve výši 74 milionů EUR a konečnou pokladní hotovost na konci října 2017 ve výši minus 597 milionů EUR (bez státní podpory). Podrobná prognóza je uvedena v tabulce 3, kde je uvedena předpokládaná výše měsíčních likvidních prostředků.

Tabulka 3

Odhadovaná výše likvidních prostředků do 31. října 2017

Last day	5-May	12-May	19-May	26-May	2-Jun	9-Jun	16-Jun	23-Jun	30-Jun
OPENING CASH (*)	74	93	-93	-82	-104	-145	-137	-156	-88
total collections	76	48	75	46	47	55	81	51	62
operating expenses	-15	-148	-58	-64	-80	-42	-90	-52	-143
impact from fuel prepayment risk									
outstations cash flow	1								
cash flow from operating activities	62	-100	17	-18	-34	14	-9	-1	-81
other inflows	4					3		75	
MRO capex expenses		-9	-3	0	-4	-6	-3	-2	-3
other capex									
Maintenance reserves		-5	-3	-3		-3	-3	-3	-3
cash flow from investing and non recurring activities	4	-14	-6	-3	-4	-5	-6	71	-6
capital repayments		0			-3		-3	0	-1
interests		0		-1	-1		-1	-2	0
new financing									
credit lines & deposits	-47	-71							
cash flow from financing	-47	-71		-1	-3		-4	-2	-1
TOTAL CASH FLOW	19	-186	11	-22	-41	9	-19	68	-88
CLOSING CASH before credit lines	93	-93	-82	-104	-145	-137	-156	-88	-176
RCF drawdowns									
Factoring net drawdowns	-30								
Total credit lines drawdown (**)	-30								
CLOSING CASH after credit lines	63	-123	-112	-135	-175	-167	-186	-118	-296
Drawn Lines of Credit	47	47	47	47	47	47	47	47	47
Undrawn Lines of Credit	75	75	75	75	75	75	75	75	75
April & May AMEX/BSP collections retained and offset by Factor (***)	30								
Sensitivity									
Drop in collections (cumulative)	-3	-8	-14	-19	-23	-25	-28	-30	-32
CLOSING CASH after Sensitivity as of 4/5	60	-131	-126	-154	-198	-192	-214	-148	-328
CLOSING CASH PROJECTION as of 28/4	-109	-149	-197	-197	-225	-192	-230	-165	-219

CASH and cash flow sensitivity as of May 04th (*) €m	jul-17	aug-17	sep-17	oct-17
CASH beginning of period	-238	-290	-370	-485
Cash flow P&L	**-9**	**-42**	**-71**	**-77**
Debt Service:	**-7**	**-2**	**-12**	**-7**
net Interests	*-2*	*-2*	*-5*	*-2*
Debt Principal Repayment	*-5*	*-1*	*-7*	*-5*
Capex:	**-15**	**-15**	**-21**	**-2**
fleet (Maintenance only)	*-12*	*-13*	*-19*	*-1*
other (no-fleet)	*-3*	*-2*	*-3*	*-1*
Maintenance Reserves:	**-9**	**-11**	**-7**	**-7**
MR receipts	*4*	*3*	*7*	*7*
MR payments	*-13*	*-14*	*-14*	*-13*
cash flow FAT	**-12**	**-10**	**-4**	**-19**
Total Cash Flow	-53	-79	-116	-112
CASH end of period as of May 04th	-290	-370	-485	-597
CASH end of period as of April 28th	-320	-413	-523	-597

Zdroj: Příloha k žádosti o původní úvěr ze dne 4. května 2017

(247) Podle žádosti o původní úvěr byla prognóza likvidity vypracována za velmi nestabilní situace: bylo možné předvídat další stávky zaměstnanců společnosti Alitalia; existovalo také riziko, že společnosti vydávající kreditní karty jednostranně stáhnou částky za předplacené letenky a že dodavatelé odmítnou poskytovat své služby. Navíc nebyla známa volatilita cen pohonných hmot. Plán rovněž nepočítal s náklady na restrukturalizaci souvisejícími se snižováním počtu zaměstnanců a předpokládal pouze částečnou realizaci obchodního plánu.

(248) Žádost o původní úvěr nicméně jasně ilustruje situaci, kdy společnost Alitalia nebyla schopna splatit původní úvěr z vlastních likvidních prostředků. Z odhadů vyplývá, že mimořádní správci očekávali využití celé částky původního úvěru (neboť stav likvidních prostředků by na konci října 2017 činil minus 597 milionů EUR). Nedalo se tedy očekávat, že by jistina nebo úroky z původního úvěru mohly být splaceny z likvidních prostředků společnosti Alitalia.

(249) Závěrem lze říci, že v případě scénáře restrukturalizace by investor v tržním hospodářství v pozici italského státu při svém hodnocení zohlednil minulé a očekávané peněžní toky společnosti Alitalia, které byly k dispozici v květnu 2017. Na základě výše uvedených informací by investor v tržním hospodářství dospěl k závěru, že očekávané peněžní toky společnosti Alitalia v období od května do října 2017 nemohou stačit ke splacení jistiny původního úvěru ani případných úroků. Investor v tržním hospodářství by proto společnosti Alitalia takový úvěr neposkytl. Vzhledem k tomu, že investor v tržním hospodářství by společnosti Alitalia takový úvěr vůbec neposkytl, není nutné zabývat se stanoviskem k úrokové sazbě stanovené Itálií pro původní úvěr.

(250) V následujícím oddíle Komise posuzuje, zda lze původní úvěr považovat za odpovídající tržním podmínkám ve scénáři prodeje, a ve 332. bodě odůvodnění ukazuje, jak toto posouzení podporuje závěr učiněný v souvislosti se scénářem restrukturalizace.

5.1.4.2.3.4 Posouzení kritéria subjektu v tržním hospodářství ve scénáři prodeje

(251) V případě scénáře prodeje by investor v tržním hospodářství očekával, že výše likvidních prostředků, která bude k dispozici v okamžiku splatnosti původního úvěru, bude záviset na těchto faktorech:

(1) likvidních prostředcích, které společnost Alitalia vytvoří nebo ztratí od okamžiku přijetí původního úvěru do okamžiku prodeje svých aktiv, tj. na změně stavu pokladní hotovosti;

(2) okamžiku dokončení procesu prodeje a

(3) výnosech z prodeje.

(252) Věřitel v tržním hospodářství by před poskytnutím původního úvěru posoudil tyto tři faktory a očekávání spojená s každým z nich. Na základě těchto očekávání by se pak rozhodl, zda úvěr poskytne, či nikoliv. Vzhledem k tomu, že neexistují důkazy o tom, že by se italský stát takovým rozhodováním vůbec zabýval, Komise jej nasimulovala a posoudila příslušné faktory na základě informací dostupných před datem poskytnutí původního úvěru.

5.1.4.2.3.4.1. Změna stavu pokladní hotovosti

(253) Jak je uvedeno ve 246. bodě odůvodnění, mimořádní správci očekávali, že v období od 5. května do 30. října 2017 využije společnost Alitalia 671 milionů EUR v hotovosti. Bez původního úvěru by pokladní hotovost společnosti Alitalia vykazovala schodek ve výši 597 milionů EUR.

(254) V důsledku toho by ke dni splatnosti (5. listopadu 2017) nezbyly z původního úvěru více než 3 miliony EUR.

(255) Z historických peněžních toků a finančních prognóz obsažených v žádosti o původní úvěr by věřitel v tržním hospodářství usoudil, že splacení původního úvěru ve lhůtě splatnosti závisí na tom, zda dojde k prodeji společnosti Alitalia přede dnem 5. listopadu 2017 za dostatečně vysokou cenu. Přesněji řečeno, prodejní cena měla činit nejméně 627 milionů EUR, tj. splacení dluhu ve výši 630 milionů EUR po odečtení očekávaného zůstatku pokladní hotovosti ve výši 3 milionů EUR v okamžiku splacení.

5.1.4.2.3.4.2 Splatnost úvěru a doba trvání procesu prodeje

(256) S ohledem na zjištění uvedená ve 255. bodě odůvodnění Komise posoudí, zda by věřitel v tržním hospodářství na základě důkazů dostupných v okamžiku poskytnutí úvěru očekával, že proces prodeje bude dokončen ve lhůtě šesti měsíců.

(257) Komise se domnívá, že by bylo nerealistické očekávat, že prodej společnosti Alitalia prostřednictvím výběrového řízení by mohl být uskutečněn a uzavřen před uplynutím původní doby splatnosti poskytnutého úvěru (tj. během šesti měsíců). Komise se zejména domnívá, že prodej společností pod mimořádnou správou trvají z důvodu složitosti příslušné transakce a vysokého počtu zúčastněných stran v průměru déle. Tento názor vychází z nedávné studie Mezinárodního měnového fondu, která se zabývá odhadem průměrné doby potřebné k uskutečnění prodeje v rámci mimořádné správy v Itálii ([88]). Studie odhaduje, že prodej v mimořádném správním řízení obecně v průměru trvá dva roky podle zákona Prodi-a, resp. tři roky podle zákona Marzano (jenž se vztahuje na společnost Alitalia).

(258) Komise bere na vědomí argument italských orgánů, že v roce 2008 byl prodej společnosti Alitalia – Linee Aeree Italiane v rámci mimořádného správního řízení dokončen za šest měsíců, ale domnívá se, že tento precedens není v tomto případě směrodatný. Zaprvé, sled událostí, které vedly k prodeji aktiv společnosti Alitalia – Linee Aeree Italiane v roce 2008 skupině CAI, byl součástí širších snah italského státu prodat svůj 49,9 % podíl ve společnosti Alitalia – Linee Aeree Italiane. Tento pokus byl zahájen již v říjnu 2006, jak je popsáno v 15. bodě odůvodnění rozhodnutí Komise K(2008) 6745 ze dne 12. listopadu 2008. Z toho vyplývá, že ačkoli časové rozmezí procesu prodeje, který byl dokončen v roce 2008, nelze jednoznačně určit, samotný proces trval pravděpodobně mnohem déle než šest měsíců, jak uvedly italské orgány. Zadruhé se Komise domnívá, že pokud si lze vzít ponaučení z pokusu o prodej společnosti Alitalia – Linee Aeree Italiane v letech 2006 až 2008, jak je popsáno v oddíle 3.1 výše uvedeného rozhodnutí, je nutné vzít v úvahu složitost prodeje tak velkého podniku, který se již mnoho let před tím nacházel v obtížích.

([88]) Mezinárodní měnový fond, The insolvency regime for large enterprises in Italy (Režim platební neschopnosti velkých podniků v Itálii). An economic and legal assessment (Ekonomické a právní posouzení), WP/18/218. https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2018/09/28/The-Insolvency-Regime-for-Large-Enterprises-in-Italy-An-Economic-and-Legal-Assessment-46276

(259) Zatřetí se Komise domnívá, že vývoj akcionářské struktury skupiny CAI a následně partnerství mezi CAI a společností Etihad v letech 2008 až 2017 snížily atraktivitu investice do společnosti Alitalia, a tím proces prodeje ztížily a dobu potřebnou k prodeji prodloužily. Důvodem byly opakované neúspěchy (viz 218. až 229. bod odůvodnění) při zlepšování finanční životaschopnosti společnosti Alitalia.

(260) Začtvrté Komise poukazuje na nedostatečnou atraktivitu investice do společnosti Alitalia jako do fungujícího podniku a na pravděpodobnou potřebu úplné a složité restrukturalizace této letecké společnosti, která by nutně prodloužila dobu potřebnou k prodeji. Komise zejména konstatuje, že plán mimořádné správy rovněž zohledňuje aspekty související s velikostí podniku, například pokud jde o zachování úrovně zaměstnanosti. Z tohoto důvodu by byl proces prodeje pravděpodobně delší než plánovaných šest měsíců. V této souvislosti se Komise domnívá, že věřitel v tržním hospodářství by v roce 2017 nepovažoval za pravděpodobné, že by prodej společnosti Alitalia mohl být uskutečněn během šesti měsíců.

5.1.4.2.3.4.3 Výnosy z prodeje společnosti Alitalia

(261) Před uvedením odhadu potenciálního výnosu z prodeje společnosti Alitalia Komise stručně připomíná stav aktiv a souvisejících potenciálních pasiv společnosti Alitalia ke dni 1. května 2017.

(262) K tomuto datu skupina Alitalia provozovala celkem 123 letadel (25 na dálkové lety, 78 na středně dlouhé lety a 20 na regionální lety). Z toho 41 letadel bylo ve vlastnictví společnosti (7 na dálkové lety, 34 na středně dlouhé lety) a 77 letadel bylo pronajato na leasing, tj. vázáno ve prospěch pronajímatele, resp. poskytovatele leasingu. Společnost Alitalia nevlastní žádné nemovitosti, ale prostory na letištích, kde provozuje leteckou dopravu, si pronajímá. Společnost Alitalia vlastní rovněž značná nehmotná aktiva související se značkou Alitalia, jejími licencemi a goodwillem. Významné částky vykázané v účetní závěrce jako součást dlouhodobých a krátkodobých aktiv se týkají pronajatých letadel (např. kapitalizované náklady na údržbu).

(263) Ke dni 1. května 2017 činila celková účetní hodnota dlouhodobých aktiv společnosti Alitalia, uvedená v tabulce 2, [více než 2] miliardy EUR, zatímco hodnota krátkodobých aktiv činila [méně než 1] miliardu EUR ([89]), přičemž účetní hodnota celého majetku činila [více než 3] miliardy EUR.Tuto účetní hodnotu celého majetku je třeba vzít v úvahu spolu s významným rozvahovým dluhem společnosti Alitalia ([více než 3] miliardy EUR) a podmíněnými závazky (splátkami) v souvislosti s pronájmem letadel ([X,X] miliardy EUR). Jak je uvedeno v písm. b) 264. bodu odůvodnění, účetní závěrka neumožňuje určit, jak velká část pasiv souvisí s provozní činností a jaká je čistá účetní hodnota provozních aktiv, která byla určena k prodeji. Důvodem je skutečnost, že majetkem s nejvyšší hodnotou jsou letadla, z nichž 77 si společnost pronajímá na leasing.

(264) V době poskytnutí původního úvěru byla výše výnosů z prodeje společnosti Alitalia nejistá a obtížně předvídatelná, a to z následujících důvodů:

a) rozsah podniku určeného k prodeji nebyl dosud vymezen, neboť mimořádní správci obdrželi pověření k prodeji společnosti Alitalia až 1. srpna 2017 (viz 58. a 59. bod odůvodnění). Proto v okamžiku poskytnutí původního úvěru nemohl potenciální kupující vědět, které části společnosti Alitalia konkrétně budou na prodej (viz 262. a 263. bod odůvodnění). Investor v tržním hospodářství proto nemohl vědět, jak vysokou nabídku by případný kupující učinil.

b) Dosud nebyla stanovena ani výše pasiv, která by společnosti Alitalia v mimořádné správě zůstala. Tyto závazky, ačkoli předcházely mimořádnému správnímu řízení, by musela společnost Alitalia v rámci mimořádné správy vypořádat, neboť jsou nezbytné pro její řízení (např. leasingové smlouvy). Komise poznamenává, že vzhledem k vysoké míře zadluženosti společnosti Alitalia (3,7 miliardy EUR, viz tabulka 2) je znalost výše těchto závazků v rámci mimořádné správy pro potenciálního kupujícího při předložení nabídky zásadní.

([89]) Krátkodobá aktiva se skládají ze zásob ([XX] milionů EUR), obchodních pohledávek ([XXX] milionů EUR), ostatních pohledávek ([XXX] milionů EUR) a peněžních prostředků ([XX] milionů EUR).

c) Výnosy z prodeje závisí na výši aktiv společnosti a hodnotě, kterou může kupující z těchto aktiv získat. Oba tyto faktory jsou specifické pro kupujícího, a proto je pro prodávajícího velmi obtížné je předvídat.

(265) Vzhledem k těmto nejistotám a obtížím Komise posoudí potenciální rozsah prodejní ceny společnosti Alitalia na základě informací předložených Itálií (oddíl 4.2) a dalších informací, které byly v době poskytnutí původního úvěru veřejně k dispozici.

(266) Komise rovněž přezkoumá informace ex post: studii o ocenění vypracovanou společností Leonardo & Co ze dne 16. října 2017, která je přinejmenším částečně založena na informacích dostupných v době poskytnutí původního úvěru (oddíl 4.2.2.1), a nabídky, které obdrželi mimořádní správci po vyhlášení výběrového řízení na prodej aktiv společnosti Alitalia (oddíl 2.6). Ačkoli věřitel v tržním hospodářství nemůže při svém hodnocení vycházet z následně předložených důkazů, tyto nabídky představují měřítko pro důkazy, které byly známy předem.

5.1.4.2.3.4.3.1 Prvky předběžného testu

5.1.4.2.3.4.3.1.1 Zpráva o ověření vypracovaná dr. Ranallim („zpráva o ověření“)

(267) Itálie uvedla ([90]), že rozhodnutí o poskytnutí původního úvěru vycházelo z plánu na ozdravení. Ten byl původně vypracován vedením společnosti před zahájením mimořádného správního řízení a následně jej revidovaly společnosti KPMG, Roland Berger a dr. Ranalli (oddíl 4.2.1.2).

(268) Zpráva o ověření obsahuje odhad hodnoty majetku společnosti Alitalia vyplývající z použití modelu diskontovaných peněžních toků (DCF) na revidovaný plán na ozdravení. Cílem zprávy bylo mimo jiné prokázat, že hodnota podniku Alitalia byla ke dni 31. prosince 2016 vyšší než investovaný kapitál. Hodnota podniku i investovaný kapitál společnosti Alitalia jsou součtem hodnoty dluhů a vlastního kapitálu společnosti. První z nich (hodnota podniku) se však počítá na základě tržní hodnoty dluhů a vlastního kapitálu, zatímco druhá (investovaný kapitál) se počítá na základě účetních hodnot. Vzhledem k tomu, že zpráva o ověření prokazuje, že hodnota podniku Alitalia je vyšší než investovaný kapitál, dochází k závěru, že účetní hodnota dluhů a vlastního kapitálu společnosti Alitalia není nadhodnocená.

(269) Zpráva o ověření uvádí, že k prosinci 2016 účetní hodnota čistých dluhů společnosti Alitalia ve výši [X XXX] milionů EUR ([91]) a účetní hodnota jejího vlastního kapitálu ve výši [XXX,X] milionů EUR věrně odrážely jejich příslušné tržní hodnoty. Hodnota podniku společnosti Alitalia tak ke dni 31. prosince 2016 činila nejméně [X XXX, X] milionů EUR, což odpovídá účetní hodnotě investovaného kapitálu ([92]).

(270) Komise nakonec poznamenává, že podle odhadů uvedených ve zprávě o ověření mohla hodnota podniku společnosti Alitalia ke dni 31. prosince 2019 po restrukturalizaci stanovené v plánu na ozdravení činit [X XXX] milionů EUR.

(271) Komise konstatuje, že odhady obsažené ve zprávě o ověření se týkají hodnoty podniku, která z různých důvodů neodpovídá hodnotě, kterou by byl potenciální kupující nebo investor do kapitálových nástrojů ochoten za společnost Alitalia zaplatit. Zaprvé, hodnota podniku zahrnuje dluh, který by měl být splacen věřitelům. Zadruhé, hodnota podniku byla založena na předpokladu trvání podniku společnosti Alitalia, to však bylo přerušeno v okamžiku, kdy byla na společnost Alitalia uvalena mimořádná správa. Pro výpočet hodnoty, kterou by byl kupující ochoten zaplatit, je nutné od hodnoty podniku odečíst pasiva spojená s převáděnou činností.

(272) Komise rovněž poznamenává, že podle zprávy o ověření mohl věřitel v tržním hospodářství předpokládat, že účetní hodnota vlastního kapitálu ve výši [100–150] milionů EUR představuje správnou tržní hodnotu vlastního kapitálu společnosti Alitalia. Kupující proto mohl využít účetní hodnotu vlastního kapitálu společnosti Alitalia jako ukazatel prodejní ceny společnosti ke dni 31. prosince 2016. Komise se domnívá, že tento ukazatel by byl v době poskytnutí původního úvěru nespolehlivým ukazatelem, neboť pasiva společnosti Alitalia uvedená ve zprávě o ověření byla z velké části zmrazena, a proto již nebyla pro prodej společnosti v rámci mimořádného správního řízení relevantní. Proto mohla být hodnota kapitálu společnosti Alitalia během mimořádné správy vyšší než hodnota jejího kapitálu před zahájením mimořádného správního řízení.

([90]) Informace předložené Itálií dne 25. března 2019.

([91]) Viz s. 101 zprávy o ověření.

([92]) Účetní hodnota investovaného kapitálu se rovná součtu účetní hodnoty vlastního kapitálu (129,8 milionů EUR) a účetní hodnoty čistých dluhů (1 165 milionů EUR).

(273) V okamžiku poskytnutí původního úvěru by však věřitel v tržním hospodářství výši pasiv spojených s prodávanou společností neznal, protože ještě nebyla vymezena. Jedná se o rozhodující prvek nejistoty, neboť prodejní cena ve výši [100–150] milionů EUR vypočtená na základě hodnoty kapitálu společnosti Alitalia před zahájením mimořádného správního řízení byla mnohem nižší než 627 milionů EUR potřebných ke splacení úvěru (viz 255. bod odůvodnění).

(274) Komise se domnívá, že investor v tržním hospodářství by měl k hodnocení provedenému ve zprávě o ověření i další výhrady, a to z důvodu nemožnosti uvedenou studii ani její výchozí předpoklady replikovat. Pokud jde o možnost replikace, zpráva o ověření neobsahuje přesný odhad hodnoty podniku ani vlastního kapitálu společnosti Alitalia v roce 2016. Tuto hodnotu nelze vypočítat na základě údajů, které jsou k dispozici v dané zprávě, protože chybí některé nezbytné parametry, zejména diskontní sazba (tj.*vážený průměr nákladů na kapitál*, WACC).

(275) Komise si od italských orgánů vyžádala vysvětlení výpočtu hodnoty podniku, zejména pro konec roku 2016, ale Itálie nebyla schopna toto vysvětlení poskytnout. Itálie se rovněž zavázala požádat o vysvětlení odhadů, k nimž dospěl dr. Ranalli ([93]), ale Komise neobdržela žádnou odpověď.

(276) Co se týče výchozích předpokladů, je hodnocení obsažené ve zprávě o ověření založeno na revidovaném plánu na ozdravení, který původně vypracovalo vedení společnosti Alitalia před zahájením mimořádného správního řízení. Existuje několik důvodů, proč tento obchodní plán nelze považovat za základ pro určení hodnoty společnosti Alitalia v mimořádném správním řízení.

(277) Zaprvé, plán na ozdravení stanovil ambiciózní opatření na snížení nákladů a dosažení příjmů, která by podle výpočtů Komise znamenala návratnost kapitálu investovaného (ROIC) do společnosti Alitalia v roce 2021, tj. v posledním roce plánu na ozdravení, ve výši 23,71 % ([94]). Taková návratnost investovaného kapitálu je výrazně vyšší než průměr v daném odvětví (6 %) uvedený na straně 121 plánu na ozdravení. Investor v tržním hospodářství by se domníval, že potenciální kupující nebo investor do kapitálových nástrojů by o takové cílové výnosnosti pochyboval, jelikož Alitalia opakovaně nesplnila cíle stanovené v předchozích plánech (viz 221. až 225. bod odůvodnění). Dosažení tak ambiciózního cílového zisku bylo navíc podmíněno efektivní restrukturalizací společnosti Alitalia, což by investor v tržním hospodářství nepovažoval za samozřejmé vzhledem k tomu, že společnost byla v době poskytnutí úvěru v obtížích, a vzhledem k opakovaným neúspěšným pokusům o restrukturalizaci společnosti s cílem dosáhnout zisku.

(278) Zadruhé, investor v tržním hospodářství by situaci společnosti Alitalia posuzoval i na základě alternativních, méně optimistických scénářů výnosnosti. Komise provedla analýzu citlivosti za předpokladu, že by společnost Alitalia dosáhla v roce 2021 návratnosti investic ve výši 6 %, tj. průměrné výnosnosti v odvětví letecké dopravy uvedené v plánu na ozdravení (viz 277. bod odůvodnění). Na základě tohoto předpokladu výnosnosti pak Komise vypočítala očekávané peněžní toky společnosti s použitím dalších parametrů a předpokladů uvedených ve zprávě o ověření.

(279) Kromě výnosnosti v roce 2021 se hlavní předpoklady obchodního plánu uvedené ve zprávě o ověření týkají výnosnosti společnosti Alitalia na začátku plánovacího období, konečné hodnoty společnosti na konci období, tj. v roce 2021, a diskontní sazby. Pokud jde o předpoklad výnosnosti společnosti Alitalia, předpokládá se v prvním roce plánu stejná výnosnost (EBIT ve výši -336,7 milionu EUR) jako před zahájením mimořádného správního řízení v roce 2016. Pokud jde o předpoklad konečné hodnoty společnosti, zpráva o ověření používá k odhadu hodnoty Gordonův růstový model, který předpokládá konstantní a trvalou míru růstu peněžních toků společnosti, jež je zohledněna v konečných letech uvedeného plánu. Zpráva o ověření předpokládá míru růstu ve výši 1 %. Kromě toho provádí v konečných letech uvedeného plánu tyto úpravy peněžních toků: změna čistého pracovního kapitálu se rovná nule a kapitálové výdaje se rovnají odpisům.

([93]) Žádost o informace ze dne 26. února 2019.

([94]) Návratnost investovaného kapitálu (ROIC, return on invested capital) je poměr čistého provozního zisku po zdanění (NOPAT, net operating profit after tax) k investovanému kapitálu. Komise vypočítala čistý provozní zisk po zdanění vynásobením sazby daně z příjmů právnických osob v Itálii (IRES) ve výši 24 % ziskem před úroky a zdaněním (EBIT) uvedeným na straně 101 zprávy o ověření. Na straně 101 zprávy o ověření je rovněž uvedena hodnota investovaného kapitálu. Vzhledem k tomu, že společnost Alitalia byla ztrátová a mohla generovat další ztráty, představuje použití zákonné daňové sazby pro výpočet daní správný postup, protože podhodnocuje čistý zisk, a tedy i návratnost investovaného kapitálu.

(280) Pokud jde o předpoklad týkající se diskontní sazby, Komise konstatuje, že ve zprávě o ověření není uvedena její výše, tj. sazba, kterou jsou diskontovány budoucí peněžní toky za účelem výpočtu odhadované hodnoty podniku Alitalia. Komise proto musela vypočítat diskontní sazbu obráceným postupem. Vycházela přitom z předpokladů a hodnotících parametrů dostupných ve zprávě ([95]) a z konzervativního předpokladu stabilní úrovně investic ([96]). Na základě těchto předpokladů a odhadované hodnoty podniku ve výši [X XXX] milionů EUR ke dni 31. prosince 2019 (viz 270. bod odůvodnění) lze vypočítat jediný zbývající neznámý parametr, a to diskontní sazbu. Tato metoda udává diskontní sazbu ve výši 9,61 %, což se zdá být pravděpodobné, neboť je o něco nižší než 10,8 % předpokládaných ve studii Leonardo (viz 284. a následující body odůvodnění) a ve vlastním hodnocení Komise (viz 303. a následující body odůvodnění).

(281) Komise použila diskontní sazbu ve výši 9,61 % k diskontování upravených peněžních toků společnosti Alitalia, což určilo hodnotu podniku ve výši [XXX] milionů EUR ke dni 31. prosince 2016. Komise rovněž posoudila citlivost odhadu na následující dva alternativní předpoklady. Zaprvé, za předpokladu, že trvalá míra růstu bude činit 1,7 % ([97]) namísto 1 %, bude hodnota podniku činit [XXX,X] milionů EUR.Zadruhé, při diskontování peněžních toků pomocí diskontní sazby ve výši 10,8 % namísto 9,61 % bude odhadovaná hodnota podniku činit [XXX,XX] milionů EUR. Ačkoli tato hodnota nemusí odpovídat přesnému odhadu hodnoty podniku společnosti Alitalia, protože vychází z analýzy citlivosti, nikoli z komplexního obchodního plánu, je výrazně nižší než minimální odhad ve výši [X XXX,X] milionů EUR uvedený ve zprávě o ověření (viz 269. bod odůvodnění).

(282) Ze všech uvedených důvodů a s přihlédnutím ke skutečnosti, že určitá část pasiv by byla převedena na společnost v mimořádné správě (s následným snížením hodnoty kapitálu), se Komise domnívá, že investor v tržním hospodářství by ocenil společnost Alitalia na částku výrazně nižší než 627 milionů EUR potřebných ke splacení původního úvěru (viz 255. bod odůvodnění).

(283) Na závěr Komise rovněž poznamenává, že plán na ozdravení, který zahrnoval výrazné snížení mzdových nákladů (viz 40. bod odůvodnění), byl v dubnu 2017 na základě referenda zaměstnanců společnosti Alitalia zamítnut. Z tohoto důvodu by bylo velmi nepravděpodobné, že by ocenění společnosti Alitalia bylo založeno na plánu, jenž byl zamítnut a jehož zamítnutí vedlo k uvalení mimořádné správy na společnost Alitalia.

5.1.4.2.3.4.3.2 Prvky následného testu

5.1.4.2.3.4.3.2.1 Studie společnosti Leonardo & Co

(284) Studie Leonardo ze dne 16. října 2017 byla vypracována po poskytnutí původního úvěru. Komise se nicméně domnívá, že existuje řada důvodů, proč tuto studii považovat za další argument ve prospěch hodnocení podle zásady investora v tržním hospodářství.

(285) Za prvé, cílem studie Leonardo je přesně odhadnout očekávanou hodnotu prodeje společnosti Alitalia, tj. hodnotu potřebnou k použití kritéria investora v tržním hospodářství, jak je popsáno v 251. bodě odůvodnění. Vypracování této studie zadali mimořádní správci právě proto, že podle italských zákonů nemohou tito správci prodat společnost, kterou spravují, za nižší cenu než je její tržní hodnota.

([95]) To znamená volné peněžní toky společnosti pro roky 2020 a 2021, trvalou míru růstu ve výši 1 %, standardní předpoklady pro výpočet konečné hodnoty (tj. změny čistého pracovního kapitálu rovné nule a kapitálové výdaje (CAPEX) rovné odpisům).

([96]) Dr. Ranalli předpokládá stabilní kapitálové výdaje ve výši odpisů v posledním roce uvedeného plánu. Jelikož se tato hodnota ve studii neobjevila, Komise považovala za možné alternativy hodnotu odpisů uvedenou v plánu na ozdravení a rozdíl mezi EBITDA a EBIT, který se podle definice rovná odpisům a amortizaci. Komise při svém odhadu použila ukazatel EBITDA, protože ten předpokládá vyšší hodnotu podniku. Vzhledem k tomu, že tato hodnota neumožňuje splnění kritéria investora v tržním hospodářství (viz 281. bod odůvodnění), je předpoklad Komise konzervativnější.

([97]) Podle studie Eurocontrol s názvem Seven years forecast (Sedmiletá prognóza) z února 2017 se očekává nárůst počtu letů od roku 2019 až o 1,7 %.

(286) Zadruhé, vzhledem k tomu, že mimořádní správci obdrželi pověření k prodeji společnosti dne 1. srpna 2017, studie Leonardo byla pravděpodobně vypracována v období od 1. srpna 2017 a 16. října 2017. Proto od poskytnutí původního úvěru do okamžiku, kdy byly k dispozici výsledky studie Leonardo, neuplynulo více než tři až šest měsíců. Komise považuje toto období za přijatelné, neboť hodnota společnosti Alitalia se během něj nemohla podstatně změnit.

(287) Zatřetí, ocenění provedené společností Leonardo & Co se týká nejvýznamnější části (částí) společnosti Alitalia určené k prodeji. Toto ocenění poskytuje účetní hodnotu pasiv, kterou by nabyvatel odečetl od hodnoty podniku za účelem stanovení potenciální prodejní ceny. Jak Komise uvedla v 264. bodě odůvodnění, tyto informace založené na údajích známých předem nebyly k dispozici, což znemožnilo určit, kolik by byl potenciální kupující nebo investor do kapitálových nástrojů ochoten za společnost Alitalia zaplatit. Investor si však mohl tento údaj vypočítat.

(288) Začtvrté, zatímco odhad hodnoty prodeje a vymezení rozsahu prodávaného podniku se provádí ex post, aktiva a pasiva, která jsou předmětem ocenění, jsou aktiva a pasiva vyplývající z účetních knih společnosti Alitalia ke dni 1. května 2017, tedy z období před poskytnutím původního úvěru.

(289) A konečně, rozsah předmětu ocenění provedeného společností Leonardo, který je stanoven na základě čistého investovaného kapitálu jednotného závodu Alitalia ([X XXX] milionů EUR), je podobný rozsahu vymezenému ve zprávě o ověření ([X XXX,X] milionů EUR ke dni 31. prosince 2016). Z toho vyplývá, že ocenění obsažená ve zprávě o ověření a ve studii Leonardo se vztahují k podobnému rozsahu ve dvou časově blízkých okamžicích, a jsou tedy srovnatelné.

(290) Studie společnosti Leonardo & Co vychází ze dvou obchodních plánů na období 2017–2022: jeden představuje „scénář setrvačnosti“ a druhý „scénář obnovy“. Podle prvního, pesimistického scénáře vychází očekávaná návratnost společnosti Alitalia z jejího dosavadního vývoje. Naproti tomu „scénář obnovy“ předpokládá zlepšení výnosnosti a zvýšení podílu společnosti na trhu. Vedení společnosti Alitalia v mimořádné správě zadalo vypracování obou obchodních plánů po poskytnutí původního úvěru, ale investor v tržním hospodářství mohl provést podobné prognózy ex ante. Oba obchodní plány navíc vycházejí z finanční situace společnosti Alitalia ke dni 1. května 2017. Komise se proto domnívá, že studii Leonardo lze považovat za následnou simulaci hodnoty společnosti Alitalia na základě předem dostupných informací.

(291) Studie Leonardo odhaduje hodnotu společnosti Alitalia pomocí smíšené metodiky, která zahrnuje jak majetkovou, tak příjmovou složku.

(292) Společnost Leonardo zvolila tuto metodu také proto, že byla k ocenění společnosti Alitalia použita již při předchozích mimořádných transakcích a v italském právním rámci upravujícím mimořádnou správu je běžně používána ([98]). Z tohoto důvodu se Komise domnívá, že v květnu 2017 mohl investor v tržním hospodářství použít podobnou metodu k posouzení očekávané hodnoty prodeje společnosti Alitalia.

(293) Metoda používaná společností Leonardo vychází z kapitálové komponenty, tj. čistého investovaného kapitálu, a k výpočtu hodnoty podniku přidává výnosovou komponentu, tj. pozitivní *goodwill* nebo negativní *badwill*. Komponenta „goodwill“ vychází z rozdílu mezi čistým provozním ziskem společnosti Alitalia a čistým provozním ziskem srovnatelných společností na základě prvních dvou let jednoho ze dvou obchodních plánů.

(294) Metodika oceňování použitá ve studii Leonardo je široce využívána k oceňování společností ve finančních obtížích, jako je Alitalia ([99]). Je třeba poznamenat, že tato metodika zahrnuje zápornou korekci výnosnosti, neboť předpokládá, že výkonnost společnosti Alitalia bude v prvních dvou letech obchodního plánu nižší než výkonnost srovnatelných společností. Nabyvatel společnosti Alitalia by od své nabídky odečetl ztráty, které by mu nevznikly, kdyby investoval do podobných společností. Takový scénář není u podniků v obtížích nepravděpodobný, a proto Komise považuje metodiku studie Leonardo za hodnověrnou.

([98]) Studie Leonardo, s. 75.

([99]) Viz například Linee guida per la valutazione di aziende in crisi (Pokyny pro hodnocení společností v krizi) vydané Národní radou autorizovaných účetních a odborníků v oblasti účetnictví.

(295) Komise rovněž poznamenává, že ve studii Leonardo byly odečteny pouze první dva roky negativního výkonu, zatímco scénář setrvačnosti i scénář obnovy počítají s delším obdobím. Pokud by byl tento prvek zohledněn, byla by odhadovaná hodnota prodeje společnosti Alitalia ještě nižší.

(296) Odhad prodejní ceny jednotného závodu společnosti Alitalia, tj. hodnota podniku po odečtení finančních závazků, obsažený ve studii Leonardo se pohybuje mezi [XXX] a [XXX] miliony EUR v případě „scénáře setrvačnosti" a mezi [XXX] a [XXX] miliony EUR v případě „scénáře obnovy". Průměr nejvyšší a nejnižší částky ocenění činí [XXX] milionů EUR.Komise se domnívá, že vyšší než průměrné ocenění ve výši [XXX] milionů EUR není reálné, protože vychází z optimističtějšího obchodního plánu než revidovaný plán na ozdravení, který Komise již považovala za nereálný (viz 276. až 278. bod odůvodnění) ([100]).

(297) Přestože studie Leonardo je datována 16. října 2017, investor v tržním hospodářství mohl provést podobné posouzení na základě stejných obchodních plánů a dostupných informací před poskytnutím původního úvěru. Investor v tržním hospodářství by si proto uvědomil, že potenciální prodejní cena společnosti Alitalia je nižší než minimální prodejní cena potřebná pro splacení úvěru, tj. 627 milionů EUR (viz 255. bod odůvodnění).

5.1.4.2.3.4.3.2.2 Nabídky společností EasyJet a Lufthansa

(298) Komise zanalyzovala nabídky na koupi částí společnosti Alitalia, které předložily společnosti Lufthansa a EasyJet dne 16. října 2017 (viz oddíl 4.2.2.3 týkající se nabídek). Ačkoli tyto nabídky představují důkazy ex post, mohly by potenciálně poskytnout opěrný bod pro ocenění společnosti Alitalia ex ante.

(299) Nabídka společnosti Lufthansa byla nezávazná a týkala se pouze některých částí leteckého závodu ([XX] letadel z [XXX] a […] zaměstnanců). Společnost Lufthansa ocenila 25 letadel získaných od irské společnosti Alitalia, Challey Ltd, na základě leasingové smlouvy na 167 milionů EUR a všechna zbývající aktiva (včetně slotů a dalších 46 letadel, z nichž 38 je pronajato na leasing) na 1 EUR.

(300) Společnost EasyJet ve své nezávazné nabídce ocenila činnost na krátkých trasách (z Říma a Milána) na [XXX]–[XXX] milionů EUR a činnost na dlouhých trasách maximálně na [XXX] milionů EUR.Obě nabídky byly podmíněny nalezením partnera za účelem vytvoření konsorcia s jedním nebo více partnery. Nabídka společnosti EasyJet proto nebyla ani závazná, ani konečná, protože konečné ocenění by nakonec záviselo na dosud neznámém partnerovi. Komise rovněž poznamenává, že nabídka společnosti Easyjet předpokládala bezdluhovou a bezhotovostní akvizici, a proto by při zohlednění pasiv souvisejících s činností byla odpovídající nabídka výrazně nižší.

(301) Společnost Airport Handling rovněž předložila jedinou závaznou nabídku na odkoupení pozemního závodu, který byl oceněn na hotovostní částku ve výši [XX,X] milionů EUR, jež může být navýšena o dalších [X,X] milionů EUR v případě dosažení určitých pozitivních výsledků po třech letech od uzavření transakce.

(302) Celkově se nabídky na nabytí aktiv v souvislosti s leteckou činností a činností pozemního odbavování společnosti Alitalia za předpokladu trvání podniku pohybují v rozmezí od [XXX,X] milionů EUR, tj. hodnoty v případě, že by společnost EasyJet získala pouze činnosti na krátkých trasách za [XXX] milionů EUR a společnost Airport Handling by získala pozemní závod za minimální cenu uvedenou ve 301. bodě odůvodnění, do [XXX,X] milionů EUR, tj. v nejlepším případě, kdy by společnosti EasyJet a Airport Handling zaplatily [XXX] milionů EUR za veškerá aktiva v souvislosti s leteckou činností Alitalia (tj. jak na krátkých, tak na dlouhých trasách) a [XX,X] milionů EUR za pozemní závod. Ačkoli by kritérium investora v tržním hospodářství nemělo být založeno na prvcích ex post a ačkoli byly výše uvedené nabídky předběžné a nezávazné (s výjimkou pozemního závodu), Komise konstatuje, že střední hodnota rozpětí ocenění, tj. [XXX,XX] EUR, je v souladu s oceněním uvedeným ve studii Leonardo a s vlastním hodnocením Komise obsaženým ve 303. až 321. bodě odůvodnění.

([100]) Porovnáme-li první dva roky revidovaného plánu na ozdravení a plánu podle scénáře obnovy, který je referenčním obdobím uvažovaným v metodice studie Leonardo, předpokládá scénář obnovy nižší ztráty (průměrná EBITDA ve výši 45 milionů EUR oproti –[XXX,X] milionů EUR v plánu na ozdravení) a vyšší příjmy (průměrná EBITDA ve výši 3 265 milionů EUR oproti [X XXX] milionů EUR v plánu na ozdravení). Scénář obnovy navíc předpokládá zvýšení příjmů o 21,66 % (10,49 % v revidovaném plánu na ozdravení) mezi roky 1 a 2.

5.1.4.2.3.4.3.3 Nezávislý odhad Komise

(303) Kromě posouzení dokumentace předložené Itálií provedla Komise rovněž nezávislý odhad hodnoty společnosti Alitalia s cílem určit potenciální výnosy z prodeje společnosti za předpokladu trvání podniku ([101]). Hodnocení Komise vychází z perspektivy ex ante a je založeno na informacích nebo předpokladech, které mohly mít italské orgány k dispozici v květnu 2017 v době poskytnutí původního úvěru.

(304) Komise pro své hodnocení využila tzv. metodu násobků. Základním předpokladem této metody je, že podobné společnosti by měly být oceňovány podobným způsobem. Zde platí, že pokud lze určit hodnotu společností srovnatelných s oceňovanou společností, je pak možné odvodit i její hodnotu. Srovnatelné společnosti jsou obvykle společnosti kótované na burze, u nichž lze hodnotu podniku (*Enterprise Value*, EV) odhadnout. Konkrétně u leteckých společností se hodnota podniku vypočítá jako součet kapitálu (tržní hodnota vlastního kapitálu vyplývající z tržní kapitalizace akcií) a pasiv (včetně rozvahových a podrozvahových položek, jako jsou náklady na pronájem letadel). Tato hodnota podniku, nazývaná také upravená hodnota podniku (Adjusted EV), se pak normalizuje na základě ukazatele zisku, aby se odvodil násobitel. Násobitel se poté uplatní na údaje o výnosech oceňované společnosti, čímž se získá odhadovaná hodnota podniku, kterou je následně potřeba upravit vyloučením rozvahových a podrozvahových pasiv, abychom získali odhadovanou hodnotu kapitálu ([102]).

(305) V odvětví letecké dopravy se obvykle používá ukazatel zisku EBITDAR (Earnings Before Interests, Tax, Depreciation, Amortization and Rents – zisk před úroky, zdaněním, odpisy, amortizací a náklady na nájem). Vzhledem k tomu, že se letecké společnosti mohou rozhodnout, že si značnou část svých letadel pronajmou na leasing, je EBITDAR považován za vhodnější ukazatel pro hodnocení ziskovosti leteckých společností a zároveň je neutrální ve vztahu k volbě kapitálové struktury ([103]).

(306) Při použití metody násobků vzala Komise v úvahu násobky EBITDAR vypočtené ve studii Leonardo ([104]) pro sedm tradičních leteckých společností v období 2017–2019. Studie Leonardo odhaduje střední hodnotu EV/EBITDAR na 4x v roce 2017, 4,2x v roce 2018 a 3,6x v roce 2019. Komise jako násobek EV/EBITDAR použila průměr těchto tří hodnot (3,93x), který se použije v tomto případě ([105]).

(307) Pokud jde o ukazatel EBITDAR společnosti Alitalia, Komise zvážila čtyři možné scénáře. První scénář zohledňuje historický průměr ukazatele EBITDAR, který společnost Alitalia vygenerovala v období 2013–2016 a který činí [XXX] milionů EUR.Druhý scénář je odvozen z prognóz „scénáře setrvačnosti" uvedených ve studii Leonardo a dochází k částce EBITDAR ve výši [XXX] milionů EUR v roce 2022. Ve třetím scénáři činí hodnota EBITDAR v roce 2022 [XXX] milionů EUR, a to na základě prognóz „scénáře obnovy" analyzovaného ve studii Leonardo. Konečně ve čtvrtém scénáři předpokládaná hodnota EBITDAR zohledňuje prognózy (pro rok 2021) uskutečněné v rámci plánu na ozdravení na konci roku 2016 a vede k částce [XXX] milionů EUR.

([101]) Zde se uplatňuje předpoklad trvání podniku, neboť srovnatelné společnosti jsou rovněž nepřetržitě fungujícími společnostmi, a proto je třeba brát v úvahu společnost jako celek, a nikoli pouze její aktiva.

([102]) Vzorec by měl následující zápis:
Referenční hodnota násobitele = průměr (EV/EBITDAR) pro referenční společnosti
Odhadovaná hodnota podniku (EV) oceňované společnosti = referenční hodnota násobitele X EBITDAR oceňované společnosti.

([103]) Pokud by se například použil ukazatel EBITDA, byly by relativně vyšší příjmy neoprávněně přisuzovány společnostem, které svůj letadlový park vlastní (protože velikost vlastněného letadlového parku by se pravděpodobně odrážela v úrocích (I) a odpisech/amortizaci (DA) ukazatele EBITDA). Naproti tomu letecké společnosti, které si velkou část svého letadlového parku pronajímají, by měly relativně nižší EBITDA, protože splátky za pronájem letadel by již byly při výpočtu EBITDA odečteny. Cílem použití ukazatele EBITDAR je proto zvýšit srovnatelnost leteckých společností s různými modely vlastnictví letadel. Použití ukazatele EBITDAR se neomezuje pouze na odvětví letecké dopravy, ale je rozšířeno i v jiných odvětvích, kde jsou přítomny vysoké investice do dlouhodobého majetku, který může být vlastněn nebo pronajímán (EBITDAR se například používá i v odvětví pohostinské činnosti k porovnání ziskovosti různých společností, protože společnosti poskytující služby v oblasti pohostinství mohou budovy přímo vlastnit nebo si je pronajímat).

([104]) Studie Leonardo je popsána ve 118. a následujících bodech odůvodnění.

([105]) Pro odhad tohoto násobku Komise použila odhad provedený na straně 108 studie Leonardo u sedmi tradičních referenčních leteckých společností. Komise se domnívá, že italské orgány mohly podobnou hodnotu odhadnout i v květnu 2017, jelikož v té době byly k dispozici stejné informace a použitá metodika je zejména v odvětví letecké dopravy standardní metodikou pro oceňování aktiv. Volba střední hodnoty je oprávněná, protože umožňuje dospět k obezřetnému odhadu, zejména s ohledem na vysokou míru nejistoty spojenou s budoucí výnosností společnosti Alitalia. Tato nejistota a historicky nízká výkonnost společnosti Alitalia skutečně vylučují přijetí násobků převyšujících střední hodnotu.

(308) Díky násobku EV/EBITDAR ve výši 3,93x a předpokladům týkajícím se EBITDAR popsaným ve 307. bodě odůvodnění lze tedy odhadnout hodnotu společnosti Alitalia za předpokladu trvání podniku. Tato hodnota se pohybuje mezi [XXX] milionů EUR a [X XXX] milionů EUR (viz tabulka 4).

(309) Odhad hodnoty podniku zahrnuje jak rozvahová, tak podrozvahová pasiva související s pronájmem letadel. Aby tedy bylo možné odhadnout hodnotu kapitálu, tj. hodnotu relevantní pro odhad výše peněžních prostředků, které je možné získat z prodeje společnosti Alitalia za předpokladu trvání podniku, musí být hodnota podniku upravena vyloučením podrozvahových i rozvahových pasiv ([106]).

(310) První úprava spočívá ve vyloučení podrozvahových pasiv souvisejících s pronájmem letadel. Tato úprava se obvykle používá v odvětvích, kde je výše nájemného významná a pronajímaný majetek je rozhodující pro určení potenciálu příjmů společnosti (typicky se jedná o pohostinství, leteckou dopravu, nákladní dopravu a lodní dopravu). Hodnota kapitálového podílu na pronájmu letadel společnosti Alitalia se odhaduje vynásobením ročních nákladů na pronájem letadel koeficientem 7. ([107]) Tím se přibližně stanoví průměrná výše budoucích kapitálových podílů na pronájmu letadel, které bude muset společnost zaplatit, aby mohla volně nakládat s letadlovým parkem na základě použité hodnoty EBITDAR.

(311) Vzhledem k výši nákladů na pronájem letadel, která odráží vysokou míru závislosti společnosti Alitalia na pronajatých letadlech při realizaci obchodního plánu, zahrnuje tato korekce úpravu směrem dolů v rozmezí od [X XXX] milionů EUR do [X XXX] milionů EUR v závislosti na konkrétních předpokladech obchodního plánu ve vztahu k pronajatému letadlovému parku ([108]).

(312) Druhá úprava se týká finančních závazků uvedených v účetní závěrce. Pro specifickou situaci společnosti Alitalia v režimu mimořádné správy jsou tyto závazky omezeny výhradně na operace finančního leasingu vykázané v rozvaze v květnu 2017, jejichž výše je ve zprávě společnosti PWC odhadována na [XXX] milionů EUR ([109]).

(313) Na základě dvou výše uvedených korekcí se Komise domnívá, že hodnota kapitálu společnosti Alitalia by byla ve dvou nejkonzervativnějších scénářích, tj. ve scénáři, jenž předpokládá ukazatel EBITDAR ve výši rovnající se historickým hodnotám čtyřletého období 2013–2016, nebo ve scénáři, jenž předpokládá ukazatel EBITDAR v roce 2022 ve výši rovnající se hodnotě uvedené v plánu setrvačnosti studie Leonardo (sloupce 3 a 4 tabulky 4), výrazně záporná. Zápornou odhadovanou hodnotu vlastního kapitálu v těchto scénářích bylo možné předvídat, protože v obou případech vykazuje společnost Alitalia relativně vysoké roční náklady za pronájem letadel, které převyšují očekávaný roční EBITDAR. Příjmy z provozní činnosti (EBITDAR) proto v takových scénářích nestačí ani na úhradu nákladů na pronájem letadlového parku, což vede k záporné hodnotě celého podniku.

([106]) Je to z toho důvodu, že hodnota podniku odráží hodnotu společnosti jako celku, zatímco hodnota kapitálu odráží pouze hodnotu kapitálu po odečtení pasiv. Tento přístup je v souladu s přístupem popsaným na straně 107 studie Leonardo a také v souladu s metodou hodnocení popsanou na straně 56 prezentace společnosti Morgan Stanley Research nazvané Transportation European Airlines – 4Q16 Review ze dne 22. března 2019, kterou Itálie předložila dne 25. března 2019 jako přílohu č. 6.

([107]) Koeficient 7x se běžně používá při oceňování leteckého průmyslu, viz například s. 21 studie společnosti Deloitte s názvem Balancing the books, IFRS 16 and aviation finance, prosinec 2017. https://cdn.euromoney.psdops.com/9e/4a/6119aed8408db267585cb6f42868/balancing-the-books-ifrs-16-and-aviation-finance-report-dec2017-5.pdf. Stejný koeficient je uplatněn i na straně 107 studie Leonardo v popisu metody EBITDAR.

([108]) Úpravy zohledňující výši nákladů na pronájem letadel vycházejí z konkrétních plánů uvažovaných v jednotlivých scénářích. Konkrétní zdroje viz tabulka 1.

([109]) Ačkoli tuto částku odhadla společnost PwC ex post, Komise se domnívá, že v květnu 2017 mohly italské orgány odhadem dospět ke stejné nebo podobné hodnotě. V každém případě se odhad společnosti PwC vztahuje k situaci společnosti Alitalia v květnu 2017, a proto se má za to, že byl učiněn současně s rozhodnutím o poskytnutí původního úvěru.

Tabulka 4

Vyhodnocení násobku ukazatele EBITDAR

		historické údaje (2013–2016)	scénář setrvačnosti (2022)	scénář obnovy (2022)	plán na ozdravení (2021)
A	EBITDAR	[XXX,XX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
B	Násobky EBITDAR	[X.XX]x	[X.XX]x	[X.XX]x	[X.XX]x
C (A*B)	EV	[XXX]	[XXX]	[X XXX]	[X XXX]
D	Násobek pro závazky z operativního leasingu	[X]	[X]	[X]	[X]
E	Operativní leasing (v době ocenění)	[XXX,XX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
F (D*E)	Úprava kapitálového podílu operativního leasingu	[X XXX,X]	[X XXX]	[X XXX]	[X XXX]
G	Finanční leasing	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
H (C-F--G)	**Hodnota kapitálu**	**([X XXX])**	**([X XXX])**	**[XXX]**	**[XXX]**

Zdroje:
Historický EBITDAR a operativní leasing 2013–2016, studie Leonardo, s. 24
EBITDAR a operativní leasing, scénář setrvačnosti, studie Leonardo, s. 63
EBITDAR a operativní leasing, scénář obnovy, studie Leonardo, s. 66
EBITDAR a operativní leasing, plán na ozdravení, příloha č. 5a, s. 9, v odpovědi na žádost o poskytnutí informací ze dne 17. září 2018
Násobek implicitních závazků z operativního leasingu, studie Leonardo, s. 107
Násobky EBITDAR, studie Leonardo, s. 108, medián hodnot 2017–2019 pro tradiční vektory
Finanční leasingy, zpráva PWC o finanční situaci společnosti Alitalia v květnu 2017

(314) Naopak na základě ukazatele EBITDAR předpokládaného ve scénáři obnovy (hodnota kapitálu ve výši [XXX] milionů EUR) a na základě ukazatele EBITDAR předpokládaného v plánu na ozdravení ([XXX] milionů EUR) je hodnota kapitálu kladná.

(315) Tyto dva poslední odhady hodnoty kapitálu lze považovat za odhadovanou maximální cenu v hotovosti, kterou by investor mohl za koupi společnosti Alitalia potenciálně nabídnout ([110]). Pokud by tedy italské orgány provedly analýzu popsanou ve 304. až 315. bodě odůvodnění, mohly předpokládat, že mimořádní správci mohli společnost Alitalia za předpokladu trvání podniku prodat za maximální hotovostní nabídku ve výši [XXX] až [XXX] milionů EUR.

([110]) Jak je uvedeno v oddíle 4.2.1.2, společnost KPMG s ohledem na nedávnou historii společnosti Alitalia ve svém nezávislém přezkumu rovněž považovala plán na ozdravení za velmi ambiciózní. Z tohoto důvodu by tento scénář neměl představovat konzervativní nebo průměrnou hodnotu, ale její horní hranici. Scénář obnovy vykazuje podobné charakteristiky jako plán na ozdravení, a proto lze odhad v něm uvedený rovněž považovat za maximální možný.

(316) Z tohoto důvodu si italské orgány mohly ověřit, že ani předpokládaná maximální hotovostní nabídka ve výši [XXX] až [XXX] milionů EUR by na splacení jistiny a úroků z původního úvěru nebyla dostatečná. Jak je popsáno ve 255. a 323. bodě odůvodnění, aby bylo možné splatit jistinu a úroky z původního úvěru, musel by prodej společnosti Alitalia přinést výnos ve výši alespoň [XXX] milionů EUR.

(317) Komise poznamenává, že odhad ve výši [XXX] milionů EUR může představovat pouze horní hranici možné hotovostní nabídky. Navíc v případě plánu na ozdravení i scénáře obnovy by se tato kladná kapitálová ocenění projevila až v roce 2021, resp. 2022. To znamená, že pokud by případný nabyvatel společnosti Alitalia určil cenu v hotovosti, kterou by byl ochoten zaplatit v roce 2017, musel by tuto budoucí hodnotu nutně diskontovat (tj. vzít v úvahu současnou hodnotu) do roku 2017 a vzít v úvahu také očekávané průběžné ztráty (protože zisk nebyl pravděpodobný) v letech 2017 až 2022. Výchozí situace společnosti Alitalia v roce 2017 byla dána neudržitelným obchodním modelem s EBITDAR ve výši, která nestačila ani na pokrytí nákladů za pronájem letadel. Jakékoli ocenění provedené s ohledem na skutečné hodnoty společnosti Alitalia v roce 2017 by nutně vedlo k zápornému výsledku. Potenciální nabyvatel by proto posuzoval akvizici společnosti Alitalia s ohledem na její potenciální schopnost generovat příjmy po dobu fáze restrukturalizace. Z tohoto důvodu by byla při ocenění v různých scénářích zohledněna výše příjmů (EBITDAR) na konci období restrukturalizace, ale tuto hodnotu by bylo třeba upravit s ohledem na pravděpodobné průběžné ztráty vzniklé před ukončením procesu restrukturalizace. Při ocenění měla být také zohledněna doba potřebná k provedení restrukturalizace.

(318) Při obezřetném postupu by bylo možné určit přibližný očekávaný zisk nebo ztrátu na základě očekávané výše EBIT ([111]). V důsledku toho by byl při ocenění očekávané peněžní nabídky za akvizici společnosti Alitalia v květnu 2017 zohledněn očekávaný budoucí EBIT v letech 2018 až 2022 pro scénář obnovy a v letech 2017 až 2021 pro plán na ozdravení ([112]). Za předpokladu diskontního faktoru ve výši 11,80 % ([113]) je tedy možné diskontovat toky EBIT a kladnou hodnotu kapitálu, kterých by mohlo být dosaženo v roce 2021 nebo 2022 v závislosti na konkrétním scénáři.

(319) Přehled těchto výpočtů je uveden v tabulce 5:

a) pro scénář obnovy výpočty ukazují, že pokud potenciální investor zohlední dobu potřebnou k dosažení stabilní výnosnosti společnosti (pětileté období od roku 2018 do roku 2022), čistá současná hodnota výsledné hodnoty kapitálu se sníží z [XXX] milionů EUR na [XXX] milionů EUR;

b) v případě plánu na ozdravení vede tato úprava ke snížení hodnoty kapitálu z [XXX] milionů EUR na [XXX] milionů EUR.

Tabulka 5

Přechod k výnosnosti ve scénáři obnovy a plánu na ozdravení

Scénář obnovy	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EBITDAR (v milionech EUR)		[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
EBIT (v milionech EUR)		([XXX])	([XXX])	[XX]	[XXX]	[XXX]

([111]) Použití EBIT k určení přibližné výše čistého zisku je konzervativní, neboť EBIT nezohledňuje úroky z úvěru ani daně. Kromě toho ne všechny čisté výsledky by se investorovi musely vrátit ve formě dividend. Použití celého ukazatele EBIT proto nutně představuje horní hranici.

([112]) Scénář obnovy a plán na ozdravení se týkají dvou různých období, protože scénář obnovy byl vypracován o rok dříve. Oba plány však počítají s pětiletým obdobím potřebným k vyvedení společnosti Alitalia z platební neschopnosti a obnovení její stabilní výnosnosti. Oba plány jsou si tedy velmi podobné a lze také předpokládat, že realizace plánu na ozdravení by mohla být spojena se scénářem obnovy.

([113]) Podle výpočtu uvedeného ve studii Leonardo, s. 99. Vhodným diskontním faktorem, který je třeba zohlednit, jsou náklady na kapitálovou složku diskontní sazby společnosti Alitalia, protože investoři by tyto průměrné kapitálové náklady vzali v úvahu. Hotovostní nabídka na koupi společnosti Alitalia je odhadována na základě očekávané hodnoty kapitálu, který by bylo možné získat po ukončení procesu restrukturalizace.

Hodnota kapitálu (v milionech EUR)						[XXX]
EBIT + hodnota kapitálu (v milionech EUR)		([XXX])	([XXX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
Čistá současná hodnota (v milionech EUR)	**[XXX]**					

Plán na ozdravení	2017	2018	2019	2020	2021
EBITDAR (v milionech EUR)	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
EBIT (v milionech EUR)	([XXX])	([XX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
Hodnota kapitálu (v milionech EUR)					[XXX]
EBIT + hodnota kapitálu (v milionech EUR)	([XXX])	([XX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
Čistá současná hodnota (v milionech EUR)	**[XXX]**				
Náklady na kapitál	[XX,XX] %				

Zdroje:
náklady na kapitál, studie Leonardo, s. 99
EBITDAR a EBIT plánu na ozdravení, s. 9, příloha č. 5a, v odpovědi na žádost o poskytnutí informací ze dne 17. září 2018
EBITDAR a EBIT, pronájem letadlového parku, scénář obnovy, s. 66, studie Leonardo

(320) V obou případech závisí snížení hodnoty kapitálu na době potřebné k dosažení stabilní výnosnosti, která je základem kladné hodnoty kapitálu v posledním roce, tj. 2022, a na obdobích záporného EBIT potřebného k financování prvních let obchodní činnosti.

(321) Tyto úpravy ukazují, že na základě možných scénářů vývoje situace společnosti Alitalia a s ohledem na období restrukturalizace nezbytné k obnovení její výnosnosti by bylo reálné očekávat hotovostní nabídku za společnost Alitalia ve výši maximálně [XXX]–[XXX] milionů EUR.Tento rozsah je výrazně pod hranicí potřebnou ke splacení původního úvěru a úroků, tj. [XXX] milionů (viz 255. bod odůvodnění). Na základě tohoto odhadu možné hotovostní nabídky za společnost Alitalia by investor v tržním hospodářství původní úvěr neposkytl, protože neexistovala přiměřená vyhlídka na jeho splacení.

5.1.4.2.3.4.3.4 Závěrečné úvahy o tom, zda byl původní úvěr v případě scénáře prodeje v souladu s tržními podmínkami

(322) Nezbytnou podmínkou pro to, aby byl původní úvěr v případě scénáře prodeje v souladu s tržními podmínkami, je, aby výše likvidních prostředků, které by měla společnost Alitalia k dispozici po uplynutí šesti měsíců, byla vyšší než dluh ve výši 630 milionů EUR, který má být splacen po uplynutí šesti měsíců a který odpovídá součtu úvěru ve výši 600 milionů EUR a 10 % úroku (viz 18. bod odůvodnění).

(323) Na základě informací obsažených v žádosti o původní úvěr mimořádní správci očekávali, že společnost Alitalia využije většinu původního úvěru a že jí po uplynutí šesti měsíců zůstanou likvidní prostředky ve výši 3 milionů EUR (viz 246. až 248. bod odůvodnění). Aby tedy byl původní úvěr v souladu s tržními podmínkami, musela by být plánovaná prodejní cena společnosti Alitalia vyšší než 627 milionů EUR, tj. dluh ve výši 630 milionů EUR, který má být splacen po odečtení disponibilních likvidních prostředků očekávaných po uplynutí šesti měsíců.

(324) Komise na základě dostupných informací předložených Itálií a na základě vlastního posouzení nasimulovala potenciální výnosy z prodeje společnosti Alitalia za předpokladu trvání podniku. Při této simulaci Komise vycházela z informací, které by měl věřitel v tržním hospodářství k dispozici v době poskytnutí původního úvěru (prvky ex ante), a také z prvků ex post jako referenčního ukazatele.

(325) Na základě důkazů ex ante předložených Itálií, konkrétně zprávy o ověření, Komise odvodila odhadovanou hodnotu podniku Alitalia ke dni 31. prosince 2016 ve výši nejméně [X XXX,X] milionů EUR. Investor v tržním hospodářství by tuto hodnotu nepovažoval za potenciální prodejní cenu, a to z důvodu existence pasiv spojených s převáděnou činností a nejistoty ohledně jejich výše v okamžiku poskytnutí původního úvěru. Investor v tržním hospodářství by rovněž společnost Alitalia ocenil na základě realističtějších očekávání výnosnosti, než jaká jsou uvedena v plánu na ozdravení. Přesněji řečeno, ve scénáři, podle kterého by společnost Alitalia byla schopna do roku 2021 dosáhnout stejné výnosnosti jako srovnatelné letecké společnosti, by ji investor v tržním hospodářství ocenil maximálně na částku [XXX,X] milionů (viz 281. bod odůvodnění). Věřitel v tržním hospodářství by se navíc domníval, že některá pasiva, konkrétně ta, která by přešla na společnost Alitalia v rámci mimořádné správy, by měla být od hodnoty podniku odečtena.

(326) Na základě dalších faktorů ex ante, tj. ocenění uvedeného v 303. až 321. bodě odůvodnění na základě údajů, které byly veřejně dostupné předem, Komise odhadla prodejní cenu společnosti Alitalia na maximálně [XXX] milionů EUR.Toto ocenění je založeno na realističtějších prognózách výnosnosti, než jaké jsou uvedeny ve zprávě o ověření, používá metody ocenění běžné v odvětví letecké dopravy a zohledňuje pasiva spojená s činností společnosti Alitalia.

(327) Tento odhad dále potvrzuje ocenění provedené ve studii Leonardo (viz 284. až 297. bod odůvodnění) a nabídky na koupi částí podniku Alitalia (viz 298. až 302. bod odůvodnění).

(328) Celkově je na základě faktorů ex ante prodejní cena společnosti Alitalia za předpokladu trvání podniku výrazně nižší než částka 627 milionů EUR, která by byla nezbytná pro poskytnutí původního úvěru v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství (viz 255. bod odůvodnění).

(329) Komise rovněž poznamenává, že hodnocení ex ante a studie Leonardo se vztahují na celou společnost Alitalia před zavedením mimořádné správy a na její největší část určenou k prodeji (tj. jednotný závod). Soukromý investor by však mohl mít zájem o užší rozsah činností, což by vedlo k ještě nižším výnosům z prodeje, než jaké vyplývají z ocenění společnosti jako celku.

(330) Kromě kvantitativních odhadů prodejní ceny společnosti Alitalia Komise poznamenává, že investor v tržním hospodářství by pravděpodobně poskytl nižší úvěr, než je 100 % očekávané hodnoty prodeje, a to vzhledem ke značným nejistotám ohledně výnosů z prodeje nebo reorganizace a načasování příslušných postupů. Na základě dostupných důkazů by dokončení procesu prodeje nebo reorganizace během šesti měsíců odpovídajících splatnosti úvěru bylo velmi ambiciózním cílem. Investor v tržním hospodářství by vzal v úvahu skutečnost, že pokud by tohoto cíle dosaženo nebylo, splácení by se zpozdilo, narostly by další úroky a mohla by nastat situace, že bude nutné čerpat další úvěr, protože společnost Alitalia by nadále vykazovala ztráty (viz 218. a následující body odůvodnění). Komise poznamenává, že tento poslední scénář se skutečně naplnil, když Itálie poskytla druhý úvěr ve výši 300 milionů EUR, jak je popsáno v oddílech 1.2 a 2 tohoto rozhodnutí.

(331) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že původní úvěr nebyl v souladu s tržními podmínkami, neboť v době jeho poskytnutí byly očekávané výnosy z prodeje spolu s očekávanými disponibilními likvidními prostředky nižší než 630 milionů EUR, tj. součet jistiny a úroků. Z tohoto důvodu se Komise rovněž domnívá, že není nutné se zabývat otázkou, zda je úroková sazba 10 % v souladu s tržními podmínkami, protože věřitel v tržním hospodářství by původní úvěr v žádném případě neposkytl. Komise proto dospěla k závěru, že celý původní úvěr poskytl společnosti Alitalia výhodu.

(332) Nakonec Komise konstatuje, že závěry scénáře prodeje jsou v souladu se závěry scénáře restrukturalizace a poskytují jim další oporu. Konkrétně v prvním roce obchodního plánu jsou zaznamenány záporné peněžní toky společnosti, na nichž je založena odhadovaná hodnota podniku uvedená ve zprávě o ověření (viz oddíl 4.2.1.3) a ve studii Leonardo (viz oddíl 4.2.2.1). I kdyby se tedy mimořádným správcům podařilo společnost Alitalia restrukturalizovat v souladu s těmito obchodními plány, původní úvěr by pokryl očekávané ztráty pouze v prvním roce plánovaného období. V důsledku toho by společnost Alitalia v den splatnosti původního úvěru (tj. 5. listopadu 2017) neměla dostatek likvidních prostředků na splacení původního úvěru včetně úroků.

5.1.4.2.3.4.3.5 Důkazy týkající se hodnoty společnosti Alitalia v případě scénáře likvidace

(333) Z různých možností řešení situace společnosti Alitalia zvažovalo vedení společnosti v prosinci 2016, tj. před podáním návrhu na zahájení mimořádného správního řízení, i likvidaci společnosti mimo insolvenční řízení jako alternativu k plánu na ozdravení ([114]). V tomto scénáři byla hodnota majetku odhadnuta na [méně než 2] miliardy EUR a hodnota pasiv na [více než 3] miliardy EUR, což vedlo k čisté hodnotě ve výši přibližně –[1–2] miliardy EUR. Kromě toho vedení odhadlo, že po připočtení podmíněných závazků souvisejících s leasingovými smlouvami a propouštěním zaměstnanců by náklady na likvidaci společnosti Alitalia dosáhly [více než 4] miliard EUR.

(334) Odhad vedení týkající se hodnoty aktiv ve výši [1–2] miliard EUR popsaný jako scénář likvidace v plánu na ozdravení je odvozen z prodeje jednotlivých aktiv, která tvoří položku rozvahy společnosti Alitalia, zvlášť za předpokladu ceny specifické pro dané aktivum. Například letadlový park ve vlastnictví společnosti je oceněn tržní hodnotou majetku odepsaného o 50 %, přičemž náklady na údržbu a revize se sníží o dalších 20 %. Odhadovaná hodnota pronajatého letadlového parku je nulová, stejně jako nehmotná aktiva, podíly a další specifická aktiva (např. odložené daňové úlevy, omezená hotovost apod.).

(335) Komise se domnívá, že investor v tržním hospodářství by v případě likvidace neposkytl původní úvěr na základě hodnoty aktiv.

(336) Zaprvé, vedení společnosti Alitalia uvedlo, že ocenění bylo předběžné a mělo být následně potvrzeno znaleckým posudkem. Zadruhé, ačkoli mimořádná správa zmrazí finanční závazky společnosti, není jasné, jaká částka z [více než 3] miliard EUR závazků a dalších podmíněných závazků by zůstala. Zatřetí, výnosy z částečného prodeje aktiv v případě likvidace by byly realizovány postupně a během dlouhého časového období, zejména s ohledem na omezená práva věřitelů vymáhat své pohledávky vůči společnosti v mimořádné správě (viz 47. bod odůvodnění).

(337) Italské orgány rovněž zadaly vypracování studie, která má odhadnout likvidační hodnotu společnosti Alitalia v rámci mimořádného správního řízení. Daná studie měla být rozdělena do dvou částí. První část, která byla dokončena a předložena Komisi, obsahovala pouze kvalitativní prvky a druhá část, kterou Komise neobdržela, obsahovala kvantitativní ocenění likvidační hodnoty společnosti. Poslední oddíl první části studie o likvidaci porovnává výnosy z prodeje společnosti Alitalia v případě likvidace a za předpokladu trvání podniku. Toto srovnání je kvalitativní povahy, ale jasně ukazuje, že výnosy z prodeje společnosti Alitalia v případě likvidace by byly nižší než výnosy za předpokladu nepřetržitého trvání podniku.

(338) Komise dále zkoumala, zda by investor v tržním hospodářství mohl v souladu s pravidly mimořádné správy vymáhat platbu, například tím, že by požádal o likvidaci společnosti Alitalia. V dopise ze dne 3. června 2019 italské orgány uvedly, že italské právní předpisy nepřiznávají věřitelům právo podat návrh na přeměnu mimořádného správního řízení na insolvenční řízení. Podle článků 69 a 70 legislativního nařízení č. 270/99 může přeměnu mimořádného správního řízení na insolvenční řízení nařídit příslušný soud na návrh mimořádného správce nebo z moci úřední. I kdyby příslušný soud mohl jednat z vlastního podnětu, italské právo neupravuje možnost věřitele podat návrh na likvidaci společnosti Alitalia.

(339) Z těchto důvodů a také s přihlédnutím ke skutečnosti, že není splněno kritérium investora v tržním hospodářství, pokud se uvažuje o očekávaných výnosech z prodeje na základě předpokladu nepřetržitého trvání podniku, se Komise domnívá, že kritérium investora v tržním hospodářství by nebylo splněno ani v případě postupné likvidace společnosti.

([114]) Scénář likvidace je uveden ve stejném dokumentu jako plán na ozdravení.

5.1.4.2.4. Posouzení dodatečného úvěru ve výši 300 milionů EUR

(340) Aniž by tím bylo dotčeno posouzení uvedené ve 189. až 191. bodě odůvodnění, uplatní Komise kritérium investora v tržním hospodářství v tomto oddíle na druhý úvěr samostatně, tj. jako na samostatné opatření nezávislé na původním úvěru ([115]). Při uplatnění kritéria investora v tržním hospodářství Komise bere na vědomí, že dne 16. října 2017, tj. v okamžiku poskytnutí druhého úvěru, by byl investor v tržním hospodářství ve srovnání se skutečnostmi známými v okamžiku poskytnutí původního úvěru obeznámen s těmito dodatečnými skutečnostmi:

a) mimořádní správci již rozhodli o prodeji společnosti Alitalia namísto její restrukturalizace;

b) mimořádní správci obdrželi nabídky na prodej částí podniku Alitalia (viz oddíl 4.2.2.3), po nichž však nedošlo k samotnému prodeji společnosti;

c) mimořádní správci měli k dispozici studii Leonardo a v ní obsažené ocenění společnosti Alitalia (viz oddíl 4.2.2.3);

d) termín pro dokončení procesu prodeje, původně stanovený na 5. listopadu 2017, který se shodoval s datem splatnosti původního úvěru, byl prodloužen do 30. dubna 2018;

e) společnost Alitalia nesplatila původní úvěr ani naběhlé úroky;

f) ke dni 30. září 2017 měla společnost Alitalia k dispozici navíc k [300–400] milionům EUR z úvěru ve výši 600 milionů EUR likvidní prostředky ve výši [180–220] milionů EUR.

(341) V souladu s judikaturou Evropské Unie ([116]) Komise při posouzení nebere v úvahu výhody a povinnosti vyplývající z původního úvěru. Vzhledem k tomu, že původní úvěr představuje podporu, vztahují se odpovídající výhody a povinnosti spíše na stát jako orgán veřejné moci než na investora v tržním hospodářství.

(342) Komise proto zvažuje, jaká by byla finanční situace společnosti Alitalia, kdyby nebyla poskytnuta původní půjčka ve výši 600 milionů EUR. Podle tohoto scénáře by společnost Alitalia měla k 30. září 2017 zápornou hotovostní pozici ve výši [30-50] milionů EUR ([117]). Je pravděpodobné, že 16. října 2017 by byla finanční situace společnosti Alitalia ještě horší, protože společnost byla ztrátová ([118]). Vzhledem k tomu, že společnost může fungovat pouze tehdy, pokud její peněžní příjmy převyšují výdaje, Komise se domnívá, že bez původního úvěru by byl úpadek společnosti Alitalia přiměřeným scénářem.

(343) Vzhledem k tomu, že bez úvěru by společnost Alitalia zkrachovala, v době poskytnutí druhého úvěru by již nevykonávala obchodní činnost, a proto by v té době již žádný věřitel v tržním hospodářství nemusel zvažovat, zda druhý úvěr poskytne, či nikoli. Komise proto dospěla k závěru, že kritérium investora v tržním hospodářství nelze na druhý úvěr uplatnit izolovaně, a v dalším oddíle posuzuje oba úvěry jako jediné a vzájemně propojené opatření.

5.1.4.2.5. Celkové hodnocení vzájemného působení obou státních úvěrů ve prospěch společnosti Alitalia

(344) V této části Komise celkově zhodnotí vzájemné působení obou státních úvěrů. Z následujících skutečností vyplývá, že oba státní úvěry jsou neoddělitelně spjaty, a proto tvoří jedno a to samé opatření:

a) věřitel, který poskytl oba státní úvěry (italský stát);

b) nedostatek aktivního jednání ze strany italského státu, zejména chybějící ekonomické posouzení účelu poskytnutí obou státních úvěrů a chybějící opatření na ochranu úvěru poté, co společnost Alitalia nesplatila ani jeden ze dvou státních úvěrů ve stanovené lhůtě ani nezaplatila úroky (např. likvidace);

([115]) Viz například rozsudek ze dne 15. září 1998, BP Chemicals v. Komise, T-11/95, EU:T:1998:199, a rozsudek ze dne 15. ledna 2015, Francie v. Komise, T-1/12, EU:T:2015:17.

([116]) Viz například rozsudek ze dne 24. října 2013, Land Burgenland a další v. Komise, C-214/12 P, C-215/12 P a C-223/12 P, EU:C:2013:682.

([117]) Stav peněžních prostředků ve výši –[XX] milionů EUR se získá odečtením částky [XXX] milionů EUR původního úvěru od celkové výše disponibilních peněžních prostředků ke dni 30. září 2017, tj. částky [XXX] milionů EUR (tj. součtu částky [XXX] milionů EUR a nevyužité částky původního úvěru ve výši [XXX] milionů EUR).

([118]) Jako následné kritérium Komise uvádí, že společnost Alitalia skutečně v září 2017 přišla o [XX] milionů EUR a v říjnu 2017 o [XX] milionů EUR.

c) časové rozvržení obou posuzovaných státních úvěrů, které byly poskytnuty v rozmezí méně než šesti měsíců;

d) cílem obou státních úvěrů, které jsou součástí strategie na podporu společnosti Alitalia a udržení společnosti na trhu do doby, než budou její aktiva prodána, bylo zaručit životaschopnost společnosti a ochranu pracovních míst tím, že se téměř automaticky pokryjí její požadavky na likviditu bez ohledu na pravděpodobnost splacení. Tato strategie je rovněž definována v řadě politických prohlášení (viz oddíl 5.1.4.1);

e) finanční situace a rizikový profil společnosti Alitalia v době rozhodnutí o každém ze dvou státních úvěrů ([119]).

(345) Analýza Komise uvedená ve 340. až 343. bodě odůvodnění dále podporuje tvrzení, že druhý úvěr je neoddělitelně spojen s prvním úvěrem. Z této analýzy vyplývá, že kritérium investora v tržním hospodářství nelze uplatnit na druhý úvěr samostatně, protože v případě neexistence původního úvěru by se investor v tržním hospodářství neocitl v situaci italského státu. Druhý úvěr je proto součástí stejného opatření jako úvěr původní, neboť druhý úvěr by bez původního úvěru neexistoval.

(346) Pokud Komise považuje oba státní úvěry za součást stejného opatření, dochází k závěru, že jestliže původní úvěr představuje pro společnost Alitalia výhodu, pak pro ni představuje výhodu i dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR.

Závěr o existenci výhody

(347) Závěrem se Komise zaprvé domnívá, že kritérium investora v tržním hospodářství nelze na uvedené dva státní úvěry poskytnuté společnosti Alitalia uplatnit. Zadruhé, i pokud by výše uvedené kritérium uplatnitelné bylo, se Komise domnívá, že bez ohledu na to, zda jsou oba státní úvěry posuzovány společně, či samostatně, kritérium investora v tržním hospodářství splněno není. Komise proto dospěla k závěru, že žádný investor v tržním hospodářství by z důvodu nedostatečných vyhlídek na splacení původní úvěr ani dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR neposkytl.

(348) Komise rovněž konstatuje, že podmínky obou státních úvěrů, jako je datum splacení jistiny a zaplacení úroků, byly neustále odkládány, neboť hlavním cílem italských orgánů bylo poskytnout společnosti Alitalia nové likvidní prostředky bez ohledu na podmínky. Komise proto dospěla k závěru, že oba státní úvěry představují dotace poskytnuté italskou vládou na podporu dalšího fungování společnosti Alitalia.

(349) Vzhledem k tomu, že se Komise domnívá, že kritérium investora v tržním hospodářství na tyto dva státní úvěry uplatnit nelze, a že i kdyby bylo toto kritérium uplatnitelné, nebylo by splněno, neboť žádný investor v tržním hospodářství by tyto úvěry společnosti Alitalia neposkytl, dospěla Komise k závěru, že italský stát poskytl společnosti Alitalia výhodu ve výši nominální částky obou úvěrů, tj. 900 milionů EUR.

5.1.5. *Narušení hospodářské soutěže a dopady na obchod mezi členskými státy*

(350) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU musí opatření skutečně nebo potenciálně narušovat hospodářskou soutěž a musí mít vliv na obchod mezi členskými státy ([120]).

(351) Opatření poskytnuté státem se považuje za opatření, které narušuje nebo by mohlo narušit hospodářskou soutěž, pokud může zlepšit postavení příjemce vůči jiným konkurenčním podnikům. Stačí tedy, aby podpora umožnila příjemci udržet si silnější konkurenční postavení, než jaké by měl, kdyby poskytnuta nebyla.

(352) Podle plánu mimořádné správy je skupina Alitalia přední italskou leteckou společností. Skupina Alitalia měla tržní podíl na celkové přepravě cestujících z Itálie a do Itálie ve výši 12,6 % (32,6 % při zohlednění pouze vnitrostátní přepravy) a za prvních 10 měsíců roku 2017 přepravila přibližně 18,5 milionu cestujících (16,3 milionu společnost Alitalia a 2,2 milionu společnost Cityliner), z toho 55 % na vnitrostátních linkách, 32 % na mezinárodních linkách

([119]) Viz například rozsudek ze dne 15. září 1998, BP Chemicals v. Komise, T-11/95, EU:T:1998:199, body 170 a 171, a rozsudek ze dne 19. března 2013, Bouygues a Bouygues Télécom v. Komise a další, C-399/10 P a C-401/10 P, EU:C:2013:175, body 103 a 104.

([120]) Rozsudek ze dne 30. dubna 1998, Het Vlaamse Gewest v. Komise, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

a 13 % na mezikontinentálních linkách. V období prvních 10 měsíců roku 2017 zajišťovala Alitalia letecké spojení do 94 destinací, z toho 26 v Itálii a 68 v ostatních částech světa, s celkovým počtem více než 4 200 letů týdně. Podle čtvrtletní zprávy mimořádných správců zveřejněné v září 2018 ([121]) je italský trh osobní letecké dopravy vysoce konkurenční a mimo jiné se vyznačuje silným pronikáním nízkonákladových dopravců na vnitrostátní trh (nejvyšší podíl v Evropě) a na evropský trh.

(353) Komise se proto domnívá, že oba státní úvěry ovlivňují obchod mezi členskými státy, neboť se týkají společnosti Alitalia, jejíž dopravní činnost má ze své podstaty přímý vliv na obchod a týká se dokonce několika členských států, jak je vysvětleno výše. Tím pádem narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu, neboť se týkají pouze jedné společnosti, která konkuruje ostatním leteckým společnostem, jež působí v evropské síti.

Závěry o existenci podpory

(354) Z uvedených důvodů Komise dospěla k závěru, že oba státní úvěry představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, a proto posuzuje jejich zákonnost a slučitelnost s vnitřním trhem. Přímým příjemcem podpory je společnost Alitalia a ta část skupiny Alitalia, která tvoří hospodářskou jednotku pro účely uplatnění pravidel státní podpory. Tato hospodářská jednotka se proto považuje za dotčený podnik, který má z daného opatření prospěch. Při zjišťování, zda hospodářskou jednotku tvoří více subjektů, justiční orgány EU zkoumají, zda existuje kontrolní podíl nebo zda existují organické, ekonomické nebo funkční vazby.

5.2. **Zákonnost podpory**

(355) Komise konstatuje, že oba státní úvěry byly společnosti Alitalia poskytnuty předtím, než o nich byla Komise informována. Oba státní úvěry byly proto poskytnuty v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování EU a v rozporu s povinností zdržet se poskytnutí podpory.

(356) Vzhledem k tomu, že bylo zjištěno, že oba státní úvěry jsou státní podporou ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, dospěla Komise k závěru, že představují protiprávní státní podporu.

6. **SLUČITELNOST PODPORY**

(357) Pokud oba státní úvěry představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU, musí Komise posoudit, zda lze tuto podporu prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem.

(358) Státní podpora je slučitelná s vnitřním trhem, pokud spadá do jedné z kategorií uvedených v čl. 107 odst. 2 Smlouvy, a může být považována za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud Komise dospěje k závěru, že spadá do jedné z kategorií uvedených v čl. 107 odst. 3 Smlouvy.

(359) Důkazní břemeno ohledně slučitelnosti státní podpory s vnitřním trhem však nese členský stát, který podporu poskytuje ([122]).

6.1. **Posouzení podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování EU a zejména podle pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci**

6.1.1. *Přípustnost podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování EU a pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci*

(360) Itálie tvrdí, že, vzhledem k tomu, že společnost Alitalia je podnikem v obtížích, pokud by oba státní úvěry měly být považovány za státní podporu, musely by být posouzeny jako podpora na záchranu ve smyslu pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci, a byly by tedy ve smyslu těchto pokynů slučitelné s vnitřním trhem. Tyto pokyny stanoví pravidla a podmínky, které je třeba zohlednit při posuzování slučitelnosti podpory na záchranu a restrukturalizaci podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování EU.

([121]) http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.com/pdf/alitalia/doc-3-relazione-az-trim–1-luglio–30-settembre-2018-omissis.pdf
([122]) Věc T-68/03, Olympiaki Aeroporia Ypiresies v. Komise, EU:T:2007:253, bod 34.

(361) Podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování EU lze podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností v rámci Evropské unie, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem, považovat za slučitelné s vnitřním trhem.

(362) V tomto případě Komise posoudila slučitelnost opatření podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování EU, a zejména podle pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(363) Komise se domnívá, že společnost Alitalia splňuje kritéria pro to, aby byla považována za podnik v obtížích ve smyslu bodu 20 písm. c) pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci, neboť v rozhodné době byla prohlášena za insolventní (viz 41. bod odůvodnění). Jediným základem pro posouzení slučitelnosti podpory je proto podpora na záchranu a restrukturalizaci na základě pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(364) V tomto případě jsou relevantní dva typy podpory definované v daných pokynech, a to podpora na záchranu a podpora na restrukturalizaci.

(365) Podle bodu 26 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci je pomoc na záchranu ze své podstaty dočasnou a vratnou formou pomoci. Jejím základním cílem je umožnit podniku v obtížích udržet se na trhu po krátkou dobu nezbytnou pro vypracování plánu restrukturalizace nebo likvidace.

(366) Podle bodu 27 pokynů pro záchranu a restrukturalizaci podpora na restrukturalizaci mnohdy zahrnuje i trvalejší pomoc a musí obnovit dlouhodobou životaschopnost příjemce na základě proveditelného, důsledného a dalekosáhlého plánu restrukturalizace a zároveň umožnit, aby bylo spravedlivě rozloženo vlastní přispění a zátěž a omezeny možné účinky narušující hospodářskou soutěž.

(367) Itálie tvrdila, že oba státní úvěry, pokud by byly státní podporou, by mohly představovat podporu na záchranu, ale netvrdila, že by mohly představovat podporu na restrukturalizaci. Itálie navíc nepředložila žádné důkazy o tom, že tyto úvěry splňují kritéria pro podporu na restrukturalizaci podle pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(368) Aby mohla být podpora na záchranu a restrukturalizaci považována za slučitelnou s pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci, musí splňovat řadu kumulativních kritérií stanovených v oddíle 3 těchto pokynů.

6.1.2. *Slučitelnost podpory na záchranu*

(369) Pokud jde o podporu na záchranu, dospěla Komise v rozhodnutí o zahájení řízení k předběžnému závěru, že dotčené dva státní úvěry nejsou slučitelné s vnitřním trhem, protože nesplňují tři kritéria stanovená v pokynech pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci: i) vhodnost (bod 38 písm. c) a bod 55 písm. d)), ii) přiměřenost (bod 38 písm. e)) a iii) účinky na hospodářskou soutěž a obchod (bod 38 písm. f)).

(370) Pokud jde o vhodnost, Komise v rozhodnutí o zahájení řízení uvedla, že původní úvěr nebyl splacen do šesti měsíců od vyplacení první tranše společnosti Alitalia, tj. do 4. listopadu 2017, že doba splatnosti byla prodloužena o více než rok a že byl poskytnut dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR.

(371) Komise konstatuje, že kritérium vhodnosti, na jehož základě lze oba státní úvěry kvalifikovat jako podporu na záchranu, nebylo splněno, neboť tyto úvěry nesplňují podmínky bodu 55 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci: a) tyto dva státní úvěry nebyly splaceny do šesti měsíců od jejich poskytnutí, b) nebyl vypracován plán restrukturalizace ve smyslu oddílu 3.1.2 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci, c) nebyl vypracován žádný plán likvidace ve smyslu bodu 55 písm. d) podbodu iii) pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci. Přesněji řečeno:

a) ke dni přijetí tohoto rozhodnutí nebyl splacen ani původní úvěr poskytnutý dne 2. května 2017, ani dodatečný úvěr ve výši 300 milionů EUR poskytnutý dne 16. října 2017;

b) italské orgány oficiálně nepředložily Komisi žádný plán restrukturalizace zaměřený na obnovení dlouhodobé životaschopnosti společnosti Alitalia, jak vyžaduje bod 55 písm. d) podbod ii) pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci; a

c) italské orgány oficiálně nepředložily Komisi žádný plán likvidace společnosti Alitalia v přiměřené lhůtě (plán likvidace), jak požaduje bod 55 písm. d) podbod iii) pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci. V tomto ohledu plán mimořádné správy nepředstavuje plán likvidace, a to vzhledem k jeho načasování a širokému prostoru, který je ponechán potenciálnímu nabyvateli při výběru rozsahu aktiv, jež má nabýt.

(372) Vzhledem k tomu, že kritéria pro podporu na záchranu jsou kumulativní, dospěla Komise, aniž by musela posuzovat ostatní kritéria, k závěru, že dané dva státní úvěry nelze považovat za podporu na záchranu ve smyslu pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci. Tyto dva státní úvěry tedy podle pravidel pro podporu na záchranu uvedených v pokynech nelze považovat za slučitelné s vnitřním trhem.

6.1.3. *Slučitelnost podpory na restrukturalizaci*

(373) Pokud jde o podporu na restrukturalizaci, jak je uvedeno v písm. b) 371. bodu odůvodnění, italské orgány nepředložily Komisi plán restrukturalizace zaměřený na obnovení dlouhodobé životaschopnosti společnosti ani plán likvidace zaměřený na prodej aktiv společnosti Alitalia a následnou likvidaci společnosti v přiměřené lhůtě, jak to vyžaduje bod 55 písm. d) podbody ii) a iii) pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(374) Komise nicméně provedla posouzení, zda může být některý z dokumentů předložených Itálií považován za plán restrukturalizace. Jediným dokumentem, který lze takto označit, je plán mimořádné správy (viz 43. bod odůvodnění).

(375) Itálie uvedla, že právní předpisy upravující mimořádnou správu nevyžadují, aby plán restrukturalizace vypracovali mimořádní správci; může jej nahradit obchodní plán vypracovaný při ukončení procesu prodeje kupujícím společnosti Alitalia.

(376) Komise se domnívá, že plán mimořádné správy nelze považovat za proveditelný, důsledný a dalekosáhlý plán restrukturalizace, který by obnovil dlouhodobou životaschopnost společnosti Alitalia ve smyslu oddílu 3.1.2 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci, ale pouze za plán, který má udržet společnost Alitalia při životě do doby, než bude dokončen prodej jejích aktiv. Tento plán neobsahuje žádnou reorganizaci ani racionalizaci činností společnosti Alitalia, ani nestanovuje cestu k obnovení výnosnosti a konkurenceschopnosti společnosti.

(377) Samotný plán je zaměřen výhradně na zachování výrobních činností společnosti Alitalia prostřednictvím pokračování její obchodní činnosti s ohledem na dokončení procesu prodeje ([123]). Vzhledem k tomu, že mimořádné správní řízení bylo v počáteční fázi, a vzhledem k celkovému makroekonomickému kontextu, v němž samotný plán vznikal, ([124]) neobsahuje tento plán ani (definitivní a kvantitativní) prognózy vyrovnání dluhů společnosti Alitalia na základě očekávaných výsledků mimořádného správního řízení.

(378) Pokud jde o přiměřenost podpory na restrukturalizaci, jak je stanoveno v bodě 61 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci, částka a intenzita podpory na restrukturalizaci se musí omezit na úplné minimum nutné k provedení restrukturalizace s ohledem na stávající finanční zdroje příjemce, jeho akcionářů nebo obchodní skupiny, ke které náleží. Zejména musí být zaručena dostačující úroveň vlastního přispění na náklady na restrukturalizaci a sdílení nákladů.

(379) Itálie nepředložila žádný důkaz o tom, že by některý investor nebo skupina investorů poskytla vlastní přispění, které by mělo odpovídat výši podpory (alespoň jistině dvou státních úvěrů), jak požaduje oddíl 3.5.2.1 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(380) A konečně, podle bodu 76 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být přijata opatření k omezení narušování hospodářské soutěže, aby byly co nejvíce minimalizovány nepříznivé účinky na obchodní podmínky a aby kladné účinky převážily nad účinky nepříznivými.

([123]) Viz s. 6 plánu mimořádné správy.
([124]) Viz s. 145 plánu mimořádné správy.

(381) Italské orgány nepředložily žádné opatření k omezení nežádoucího narušování hospodářské soutěže (kompenzační opatření), jako je snížení dostupné kapacity sedadlokilometrů nebo omezení počtu slotů, jak je stanoveno v oddíle 3.6.2 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(382) Vzhledem k tomu, že kritéria pro podporu na restrukturalizaci jsou kumulativní, dospěla Komise, aniž by musela posuzovat ostatní kritéria, k závěru, že dané dva státní úvěry nelze považovat za podporu na restrukturalizaci ve smyslu pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci, neboť chybí důkazy, že:

a) mezi dokumenty předloženými Itálií je dokument, který lze považovat za plán restrukturalizace pro obnovení dlouhodobé životaschopnosti společnosti Alitalia, jak je stanoveno v oddíle 3.1.2 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci;

b) investor je ochoten poskytnout vlastní přispění, jak je stanoveno v oddíle 3.5.2.1 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci;

c) budou uplatněna kompenzační opatření ve smyslu oddílu 3.6.2 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(383) Komise dospěla k závěru, že dané dva státní úvěry nelze považovat za podpory na záchranu a restrukturalizaci slučitelné s vnitřním trhem. Jelikož Itálie nepředložila žádné další důkazy slučitelnosti, dospěla Komise k závěru, že ani jeden z těchto dvou státních úvěrů není slučitelný s vnitřním trhem.

7. **ZÁVĚRY**

(384) Komise se domnívá, že opatření sestávající z úvěru ve výši 600 milionů EUR a úvěru ve výši 300 milionů EUR poskytnuté společnosti Alitalia představuje podporu neslučitelnou s vnitřním trhem. Itálie protiprávně poskytla podporu v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování EU.

8. **NAVRÁCENÍ**

(385) V souladu s ustálenou judikaturou EU stanoví čl. 16 odst. 1 nařízení (EU) 2015/1589, že *„je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil*“.

(386) Vzhledem k tomu, že oba státní úvěry byly poskytnuty v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování EU a musí být považovány za protiprávní podporu neslučitelnou s vnitřním trhem, měly by být navráceny, aby byl obnoven stav, který na vnitřním trhu existoval před jejich poskytnutím. Částka, která má být navrácena, by měla zahrnovat období od data, kdy byla podpora příjemci vyplacena, do jejího skutečného navrácení. Částku je třeba navrátit včetně úroků vzniklých až do jejího skutečného navrácení.

(387) Jak je uvedeno ve 349. bodě odůvodnění, celá částka obou státních úvěrů splňuje kritéria pro to, aby byla považována za výhodu, kterou Itálie poskytla společnosti Alitalia. Proto lze již v této fázi vyčíslit výši podpory na 900 milionů EUR. Itálie bude muset vypočítat úroky z navrácení podpory, které vzniknou od data vyplacení podpory společnosti Alitalia až do úplného splacení jistiny. Úrok by měl být vypočítán na základě složené úrokové míry v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ([125]).

(388) Povinnost navrátit podporu a příslušné úroky z částky, která má být navrácena, vypočtené podle metody popsané v 387. bodě odůvodnění, vzniká bez ohledu na jakékoli další úroky, které by Itálie mohla požadovat od společnosti Alitalia na základě vnitrostátních právních předpisů nebo smluv uzavřených mezi společností Alitalia a Itálií. Itálie se však nesmí odvolávat na žádné z ustanovení svých vnitrostátních právních předpisů ani na žádnou smlouvu uzavřenou s příjemcem, aby odložila vymáhání dlužné částky po uplynutí čtyř měsíců od vyhlášení tohoto rozhodnutí nebo aby snížila částku, která má být vymožena a která musí zahrnovat jistinu ve výši 900 milionů EUR a příslušné úroky z částky, která má být navrácena.

([125]) Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úře. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).

(389) Nakonec Komise poznamenává, že společnost Alitalia (přímý příjemce kapitálové podpory, jak vyplývá z provedených zjištění) může tvořit hospodářskou jednotku s dalšími společnostmi ve skupině Alitalia na základě potenciální kontroly vykonávané společností Alitalia pro účely uplatnění pravidel státní podpory (viz 354. bod odůvodnění). Komise se domnívá, že Itálie by měla nejprve získat zpět protiprávní podporu neslučitelnou s vnitřním trhem poskytnutou skupině Alitalia. Pokud nebude možné získat zpět celou částku podpory od společnosti Alitalia, Itálie zbývající částky získá zpět od dalších samostatných právních subjektů, které jsou součástí skupiny Alitalia a tvoří s ní jednu hospodářskou jednotku, aby bylo zajištěno odstranění poskytnuté výhody a dosaženo obnovení původní situace na trhu prostřednictvím navrácení podpory,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Úvěr ve výši 600 milionů EUR a úvěr ve výši 300 milionů EUR, které Itálie poskytla společnosti Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria dne 2. května 2017, resp. 16. října 2017, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Itálie poskytla tuto státní podporu protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 2

Státní podpora ve formě úvěrů ve výši 600 milionů EUR a 300 milionů EUR poskytnutých dne 2. května 2017, resp. 16. října 2017, ve prospěch společnosti Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria není slučitelná s vnitřním trhem.

Článek 3

1. Itálie získá podporu neslučitelnou s vnitřním trhem uvedenou v čl. 1 odst. 2 od příjemce zpět.

2. Částky, které mají být navráceny, jsou úročeny ode dne, kdy byly příjemci vyplaceny, až do jejich skutečného navrácení.

3. Úroky uvedené v odstavci 2 se vypočítávají na složeném základě v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004.

Článek 4

1. Navrácení podpory uvedené v čl. 1 odst. 2 musí být okamžité a účinné.

2. Itálie zajistí provedení tohoto rozhodnutí do čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 5

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí Itálie předloží Komisi tyto informace:

a) výši celkové částky (jistina a úroky), kterou má příjemce navrátit;

b) podrobný popis již přijatých a plánovaných opatření ke splnění požadavků tohoto rozhodnutí;

c) dokumenty prokazující, že příjemci bylo nařízeno podporu navrátit.

2. Itálie bude Komisi informovat o průběhu vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí až do doby, než bude dokončeno navrácení podpory poskytnuté v režimu uvedeném v čl. 1 odst. 2. Na prostou žádost Komise Itálie neprodleně předloží informace o již přijatých a plánovaných opatřeních ke splnění požadavků tohoto rozhodnutí. Itálie bude rovněž poskytovat podrobné informace o částkách podpory a úrocích, které již příjemci navrátili.

Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 10. září 2021.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise