ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2022/795

z 10. septembra 2021

o štátnej pomoci v prospech spoločnosti Alitalia SA.48171 (2018/C) (ex 2018/NN, ex 2017/FC), ktorú poskytlo Taliansko

[oznámené pod číslom C(2021) 6659]

(Iba talianske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní dotknutých strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) V dňoch 5., 12. a 15. mája 2017 letecké spoločnosti Ryanair Ltd (ďalej len „Ryanair“), Adria Airways d.o.o. (ďalej len „Adria“) a IAG International Airlines Group S.A. (ďalej len „IAG“) (spolu ďalej len „sťažovatelia“) predložili Komisii tri formálne sťažnosti, v ktorých tvrdili, že Taliansko poskytlo neoprávnenú a nezlučiteľnú štátnu pomoc spoločnosti Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria (ďalej len „Alitalia“). Sťažovatelia uviedli, že 2. mája 2017 talianske orgány poskytli spoločnosti Alitalia pomoc na zvýšenie likvidity vo forme úveru vo výške 600 miliónov EUR (ďalej len „počiatočný úver“). Sťažovatelia tvrdili, že tento počiatočný úver predstavoval neoprávnenú a nezlučiteľnú štátnu pomoc.

(2) Dňa 14. júna 2017 Komisia postúpila sťažnosti talianskym orgánom a požiadala ich, aby objasnili otázky predložené v týchto sťažnostiach. Talianske orgány odpovedali na túto žiadosť 18. júla 2017 a Komisia túto odpoveď postúpila sťažovateľom 30. novembra 2017.

(3) V dňoch 20. júna, 12. septembra a 16. októbra 2017 spoločnosť IAG predložila dodatočné informácie a aktualizácie týkajúce sa rozšírenia siete trás spoločnosti Alitalia po poskytnutí počiatočného úveru.

(4) Dňa 30. októbra 2017 spoločnosť Adria predložila informácie o tom, že zákonným dekrétom č. 148 zo 16. októbra 2017 o „naliehavých ustanoveniach týkajúcich sa finančných záležitostí a neodkladných potrieb“ ([2]) (ďalej len „zákonný dekrét č. 148/2017“) sa stanovilo poskytnutie dodatočného úveru vo výške 300 miliónov EUR spoločnosti Alitalia (ďalej len „dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR“), čím sa celková výška úveru zvýšila na 900 miliónov EUR (počiatočný úver a dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR, spolu ďalej len „dva štátne úvery“).

(5) Komisia zaslala talianskym orgánom 21. decembra 2017 žiadosť o informácie, na ktorú odpovedali 24. januára 2018.

(6) Dňa 23. januára 2018 Taliansko notifikovalo dva štátne úvery ako pomoc na záchranu v zmysle usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach ([3]) (ďalej len „usmernenia o záchrane a reštrukturalizácii“).

([1]) Ú. v. EÚ C 256, 20.7.2018, s. 4.

([2]) Decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 – Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili (GU Serie Generale no. 242, 16.10.2017).

([3]) Oznámenie Komisie – Usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach (Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, s. 1).

(7) Listom z 23. apríla 2018 Komisia informovala Taliansko o svojom rozhodnutí začať konanie v zmysle článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) v súvislosti s dvomi štátnymi úvermi.

(8) Rozhodnutie Komisie o začatí konania (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) bolo 20. júla 2018 uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania.

(9) Komisia dostala pripomienky od Talianska listami z 25. mája 2018 a 25. septembra 2018 a od týchto troch zainteresovaných strán: i) Aegean Airlines S.A. (ďalej len „Aegean“), ii) zainteresovaná strana, ktorá požiadala o utajenie svojej identity podľa článku 6 ods. 2 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 ([4]) (ďalej len „anonymná zainteresovaná strana“) a iii) Ryanair. V dňoch 15. novembra 2018 a 17. januára 2019 Komisia zaslala pripomienky týchto troch zainteresovaných strán talianskym orgánom a vyzvala ich, aby predložili svoje pripomienky, pričom tak urobili listom z 20. marca 2019.

(10) Komisia požiadala talianske orgány o ďalšie objasnenia 17. septembra 2018, 23. novembra 2018, 6. a 11. decembra 2018, 26. februára 2019, 10. mája 2019 a 2. júla 2019. V dňoch 19. septembra 2019 a 28. októbra 2019 Komisia zaslala pripomienky týkajúce sa chýbajúcich odpovedí na žiadosť o informácie z 2. júla 2019.

(11) Talianske orgány poskytli Komisii ďalšie pripomienky a informácie 1. októbra 2018, 9. a 27. novembra 2018, 17. decembra 2018, 25. januára 2019, 11. februára 2019, 1. a 18. apríla 2019, 15. mája 2019, 3. a 12. júna 2019, 9. júla 2019, 6. augusta 2019, 2. októbra 2019, 17. októbra 2019 a 19. novembra 2019.

(12) Útvary Komisie sa pri niekoľkých príležitostiach stretli s talianskymi orgánmi vrátane týchto dátumov: 15. júna 2017, 26. júla 2017, 9. februára 2018, 13. apríla 2018, 27. septembra 2018, 14. novembra 2018, 14. decembra 2018, 16. januára 2019, 20. februára 2019, 21. februára 2019, 9. apríla 2019, 20. júna 2019, 26. júla 2019 a 27. septembra 2019.

(13) Komisia sa stretla aj so spoločnosťami Alitalia (21. februára 2019 a 9. apríla 2019), Aegean (10. januára 2019) a s anonymnou zainteresovanou stranou (21. marca 2019).

(14) Dňa 7. marca 2019 spoločnosť Adria ([5]) predložila ďalšiu sťažnosť, v ktorej tvrdila, že odloženie dátumov splatnosti dvoch štátnych úverov predstavovalo neoprávnenú a nezlučiteľnú pomoc. Dňa 22. marca 2019 Komisia postúpila túto sťažnosť talianskym orgánom a požiadala ich, aby objasnili otázky predložené v tejto sťažnosti. Taliansko odpovedalo na túto žiadosť 6. augusta 2019.

2. OPIS DVOCH ŠTÁTNYCH ÚVEROV A SÚVISIACICH SKUTOČNOSTÍ

2.1. Dva štátne úvery poskytnuté talianskym štátom

(15) Dňa 23. apríla 2018 Komisia začala formálne vyšetrovacie konanie vo vzťahu k dvom štátnym úverom (ďalej len „opatrenie“).

(16) Počiatočný úver bol stanovený v zákonnom dekréte č. 55 z 2. mája 2017 o „naliehavých opatreniach na zabezpečenie kontinuity služieb poskytovaných spoločnosťou Alitalia S.p.A.“ ([6]) (ďalej len „zákonný dekrét č. 55/2017“). Spoločnosť Alitalia S.p.A bola 2. mája 2017 uvedená do mimoriadnej správy (pozri odôvodnenie 41).

([4]) Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).

([5]) Spoločnosť Adria už predložila sťažnosť na počiatočný úver a sťažnosť na dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR (pozri odôvodnenia 1 a 4), ale neposkytla pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania.

([6]) Decreto-legge 2 maggio 2017, n. 55 – Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia S.p.A. (GU Serie Generale no. 100, 2.5.2017). Hoci zákonný dekrét č. 55/2017 stratil platnosť, pretože nebol v príslušnej lehote zmenený na zákon, jeho účinky sa zachovali zákonom č. 96 z 21. júna 2017.

(17) V článku 1 zákonného dekrétu č. 55/2017 sa stanovuje, že „s cieľom predísť prerušeniu služieb poskytovaných spoločnosťou Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. v mimoriadnej správe, pre vnútroštátne a medzinárodné letecké spojenia vrátane tých, ktoré majú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme v zmysle platných európskych právnych predpisov, s prihliadnutím na sociálne problémy a vážne nepríjemnosti pre používateľov, ktoré by takéto prerušenie spôsobilo, sa týmto poskytuje za odplatu financovanie vo výške šesťsto miliónov EUR na obdobie šiestich mesiacov […] v prospech spoločnosti Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A v mimoriadnej správe, ktoré sa má použiť na bezprostredné potreby riadenia tejto spoločnosti a iných spoločností skupiny, ktoré sú predmetom mimoriadneho správneho konania […]“. Hoci sa v právnych predpisoch o poskytovaní pomoci odkazuje na opatrenie ako na „financovanie“ a Taliansko a spoločnosť Alitalia neuzavreli zmluvu o úvere, Komisia používa výraz „úver“ na označenie opatrenia, keďže financovanie bolo splatné s úrokmi.

(18) Štát poskytol počiatočný úver s úrokovou sadzbou na úrovni šesťmesačnej sadzby EURIBOR plus 1 000 bázických bodov, ktorý mal byť splatený do šiestich mesiacov od prvej úhrady v rámci vyplatenia úveru, t. j. do 5. novembra 2017. Počiatočný úver mal prednosť pred splatením akéhokoľvek iného dlhu, ktorý spoločnosti Alitalia vznikol počas mimoriadneho správneho konania.

(19) Taliansko najskôr predĺžilo splatnosť počiatočného úveru o šesť mesiacov do 5. mája 2018, a to zákonným dekrétom č. 148/2017; následne zákonom č. 172 zo 4. decembra 2017 ([7]) (ďalej len „zákon č. 172/2017“) predĺžilo splatnosť do 30. septembra 2018. Ďalšie predĺženie počiatočného úveru do 15. decembra 2018 bolo stanovené zákonným dekrétom č. 38/2018 z 27. apríla 2018. Tento dátum splatnosti bol následne niekoľkokrát zmenený (pozri oddiel 2.2.1).

(20) Dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR poskytlo Taliansko zákonným dekrétom č. 148/2017, čím sa štátne financovanie zvýšilo na 900 miliónov EUR. V článku 12 ods. 2 zákonného dekrétu č. 148/2017 sa stanovilo, že *„s cieľom zaručiť plnenie prepravných záväzkov prevzatých mimoriadnou správou do dátumu odčlenenia podniku bez prerušenia kontinuity leteckej dopravnej služby a zabezpečiť pravidelné poskytovanie vnútroštátnych a medzinárodných leteckých spojení vykonávaných podnikmi uvedenými v odseku 1 až do dokončenia postupu odčlenenia podniku, ktorý sa má vymedziť a vykonať, sa výška financovania …. zvýši o 300 miliónov EUR, ktoré budú poskytnuté v roku 2018*“. Keďže dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR bol poskytnutý ako navýšenie počiatočného úveru, uplatňovali sa rovnaké podmienky ako v prípade pôvodného úveru vrátane úrokovej sadzby, s výnimkou splatnosti úveru. Splatnosti oboch úverov boli neskôr zosúladené (oddiel 2.2.1).

(21) Podľa zákonného dekrétu č. 148/2017 mal štát vyplatiť spoločnosti Alitalia dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR v roku 2018, ktorý mal byť splatený do 31. decembra 2018. Uvedeným zákonným dekrétom sa zároveň predĺžila lehota na dokončenie postupu verejného obstarávania (pozri oddiel 2.6) do 30. apríla 2018 s cieľom umožniť predaj obchodného komplexu spoločnosti Alitalia.

2.2. **Harmonogram vyplatenia dvoch štátnych úverov**

(22) Počiatočný úver a dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR boli poskytnuté legislatívnymi aktmi a mali byť vyplatené po prijatí dekrétu ministra hospodárskeho rozvoja spolu s ministrom hospodárstva a financií. Podľa týchto legislatívnych aktov boli dva štátne úvery financované z rozpočtu prideleného ministrovi hospodárskeho rozvoja.

(23) Podľa zákonného dekrétu č. 55/2017 bol počiatočný úver poskytnutý s cieľom predísť prerušeniu medzinárodných aj vnútroštátnych letov spoločnosti Alitalia počas mimoriadnej správy vrátane letov patriacich pod záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme spoločnosti Alitalia vzhľadom na vážne sociálne problémy a vážne nepríjemnosti pre používateľov, ktoré by spôsobilo prerušenie letov spoločnosti Alitalia.

([7]) Legge 4 dicembre 2017, n. 172 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili. Modifica alla disciplina dell'estinzione del reato per condotte riparatorie (GU Serie Generale no. 284, 5.12.2017).

(24) Pôvodný úver mal byť vyplatený dekrétom ministra hospodárskeho rozvoja spolu s ministrom hospodárstva a financií do piatich dní od uvedenia spoločnosti Alitalia do mimoriadnej správy a mal sa použiť pre naliehavé prevádzkové potreby tejto spoločnosti a iných spoločností skupiny, ktoré sú predmetom mimoriadneho správneho konania. Naliehavé prevádzkové potreby zahŕňali aj potreby súvisiace s medzinárodnými systémami používanými na urovnanie hospodárskych vzťahov s dopravcami.

(25) Dňa 4. mája 2017 mimoriadni komisári spoločnosti Alitalia požiadali o naliehavé predčasné čerpanie vo výške 240 miliónov EUR z úveru vo výške 600 miliónov EUR. Podľa talianskych orgánov sa tak stalo predovšetkým s cieľom i) predísť vyčerpaniu peňažných prostriedkov potrebných na vykonávanie obchodných činností spoločnosti Alitalia v dňoch bezprostredne nasledujúcich po začatí mimoriadneho správneho konania a ii) umožniť spoločnosti Alitalia zaplatiť zábezpeku požadovanú Medzinárodným združením leteckých prepravcov („IATA“). Bez uhradenia zábezpeky hrozilo, že spoločnosť Alitalia nebude mať prístup k systémom ([8]) spravovaným združením IATA, ktoré sú nevyhnutné pre kontinuitu činností. Táto zábezpeka bola uhradená v máji 2017.

(26) V októbri 2017 bola spoločnosti Alitalia uvoľnená druhá splátka pôvodného úveru vo výške 360 miliónov EUR. Podľa talianskych orgánov bola poskytnutá na žiadosť mimoriadnych komisárov s cieľom poskytnúť spoločnosti Alitalia potrebné finančné prostriedky na zachovanie pravidelných letov až do dokončenia odčlenenia príslušných obchodných činností.

(27) Podľa zákonného dekrétu č. 148/2017, ktorým sa poskytol dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR, bol úver schválený s cieľom zabezpečiť, aby spoločnosť Alitalia a ďalšie spoločnosti skupiny mohli bez prerušenia plniť svoje záväzky týkajúce sa letových služieb až do predaja obchodných činností spoločnosti Alitalia.

(28) Zákonný dekrét č. 148/2017 bol zmenený na zákon zákonom č. 172/2017. V tomto zákone sa uvádzalo, že rozšírenie úveru bolo nevyhnutné na zabezpečenie splnenia prepravných záväzkov spoločnosti Alitalia.

(29) Dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR bol spoločnosti Alitalia vyplatený 15. januára 2018.

2.2.1. *Zosúladenie splatnosti dvoch štátnych úverov*

(30) Dňa 27. apríla 2018 sa zákonným dekrétom č. 38/2018 stanovilo ďalšie predĺženie počiatočného úveru do 15. decembra 2018. Týmto zákonným dekrétom sa zároveň uvedený dátum stanovil ako nový dátum splatnosti dodatočného úveru vo výške 300 miliónov EUR, čím sa zosúladila splatnosť pôvodného úveru a dodatočného úveru vo výške 300 miliónov EUR.

(31) Dňa 14. decembra 2018 sa zákonným dekrétom č. 135/2018 stanovila splatnosť dvoch štátnych úverov na tridsať dní od nadobudnutia účinnosti predaja aktív spoločnosti Alitalia, v každom prípade najneskôr do 30. júna 2019.

2.2.2. *Ustanovenia zákonného dekrétu o raste*

(32) Dňa 30. apríla 2019 Taliansko prijalo zákonný dekrét č. 34 o „naliehavých opatreniach pre hospodársky rast a riešenie špecifických krízových situácií“ ([9]) (ďalej len „zákonný dekrét o raste“), v ktorom sa stanovuje:

a) odstránenie nadradenosti dvoch štátnych úverov nad akýmkoľvek iným dlhom, ktorý spoločnosti Alitalia vznikne v rámci mimoriadnej správy;

b) predĺženie splatnosti dvoch štátnych úverov až do predaja aktív spoločnosti Alitalia mimoriadnou správou;

([8]) Rôzne plány zúčtovania a vyrovnania IATA, systémy vyrovnania nákladných účtov IATA a klíringový ústav IATA.

([9]) Decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34 – Misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi (GU Serie Generale no. 100, 30.4.2019). Zákonný dekrét č. 34/2019 bol zmenený na zákon zákonom č. 58 z 28. júna 2019 (GU Serie Generale no. 151, 29.6.2019).

c) zaplatenie úrokov splatných štátu, ktoré vzniknú odo dňa vyplatenia dvoch štátnych úverov spoločnosti Alitalia, najneskôr do 31. mája 2019;

d) oprávnenie pre ministerstvo hospodárstva a financií použiť vzniknuté úroky z dvoch štátnych úverov na upisovanie akcií novovytvorenej spoločnosti, na ktorú majú byť prevedené aktíva spoločnosti Alitalia.

(33) V dôsledku zákonného dekrétu o raste od 31. mája 2019 prestali vznikať úroky z dvoch štátnych úverov.

(34) Dňa 2. decembra 2019 bol zákonný dekrét o raste zmenený zákonom č. 137 „Naliehavé opatrenia na zabezpečenie kontinuity služieb poskytovaných spoločnosťami Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. a Alitalia CityLiner S.p.A. v mimoriadnej správe“ ([10]), ktorým sa zosúladila splatnosť splatných úrokov spolu s istinou, keďže sa stanovilo predĺženie splácania istiny a úrokov až do predaja aktív spoločnosti Alitalia mimoriadnou správou.

(35) Posúdenie dvoch štátnych úverov ako jedného opatrenia je uvedené v oddiele 5.1.4.1.1.

2.3. **Príjemca**

(36) Príjemcom opatrenia je spoločnosť Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A in amministrazione straordinaria (ďalej len „Alitalia“) spolu s dcérskymi spoločnosťami, ktoré priamo a nepriamo vlastní.

(37) V zákonnom dekréte č. 55/2017, ktorý je právnym základom počiatočného úveru, aj v zákonnom dekréte č. 148/2017, ktorý je právnym základom dodatočného úveru vo výške 300 miliónov EUR, sa stanovuje, že dva štátne úvery sa poskytujú v prospech spoločnosti Alitalia. Zákonným dekrétom č. 55/2017 sa poskytuje *„financovanie vo forme úveru vo výške 600 miliónov EUR za odplatu … v prospech spoločnosti Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A.“* (pozri odôvodnenie 17); zákonný dekrét č. 148/2017 odkazuje na financovanie poskytnuté zákonným dekrétom č. 55/2017, ktorým sa poskytuje dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR v prospech spoločnosti Alitalia.

(38) Alitalia je spoločnosť so sídlom v meste Fiumicino v Ríme, ktorá pôsobí v odvetví leteckej dopravy. Celkový počet zamestnancov spoločnosti Alitalia k 31. decembru 2017 bol 11 377 ([11]). Akcionárska štruktúra spoločnosti Alitalia a štruktúra skupiny Alitalia je znázornená na grafe 1 ([12]) a akcionári spoločnosti Compagnia Aerea Italiana S.p.A. (ďalej len „CAI“) ([13]) k máju 2019 sú znázornení v tabuľke 1.

([10]) Decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137 – Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria (GU Serie Generale no. 282, 2.12.2019).

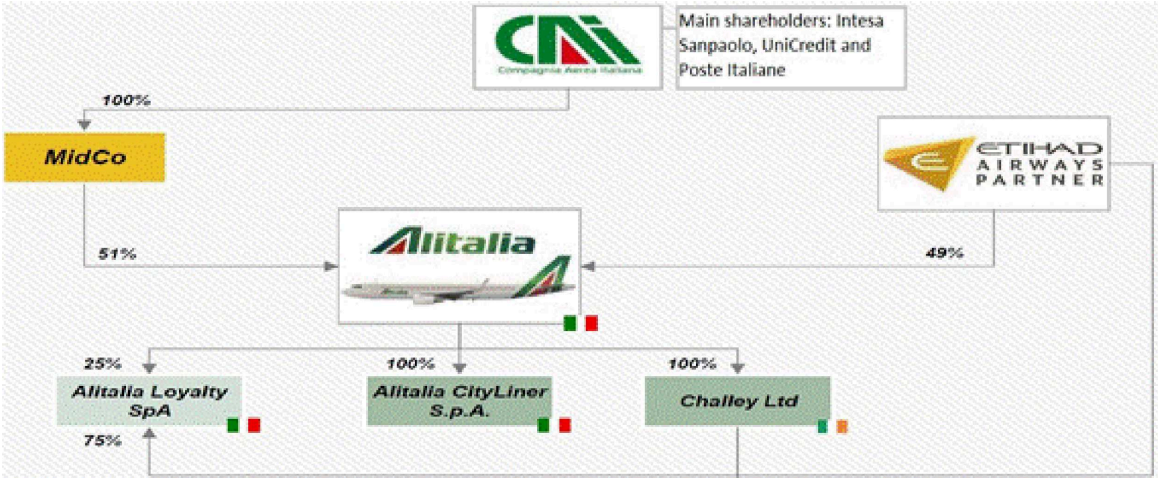
([11]) Ako sa uvádza v správe mimoriadnych komisárov z 11. júla 2018, ktorá je dostupná na: http://www.amministrazionestraordinariaali taliasai.com/pdf/alitalia/allegato_2_alitaliarelazione2017.pdf.

([12]) Graf 1 je zostavený na základe informácií obsiahnutých v dokumente „Príloha 6 Organizačná štruktúra skupiny Alitalia“, ktorý je pripojený k notifikácii pomoci na záchranu, ktorú Taliansko predložilo 23. januára 2018 (pozri odôvodnenie 6).

([13]) Ďalšími akcionármi s podielom 1 % alebo menej sú Factorit S.p.A. (1 %), Macca Srl (0,96 %) a zvyškový podiel Air France-KLM (0,73 %).

Graf 1

Vlastnícka štruktúra spoločnosti Alitalia a štruktúra skupiny Alitalia k 23. januáru 2018



Tabuľka 1

Akcionári spoločnosti CAI v máji 2019. (Pokiaľ je Komisii známe, štruktúra akcionárov zostáva nezmenená.)

Shareholders of CAI, May 2019	Ownership %
Unicredit S.p.A	36.59
Intesa Sanpaolo	27.48
Banca Popolare di Sondrio Societa Cooperativa per Azioni	9.11
Atlantia S.p.A	6.52
Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A	6.11
MPS Leasing & Factoring S.p.A	3.97
IMMSI S.p.A	2.18
Poste Italiane S.p.A	2.02
PIRELLI & C.S.P.A.	1.4
Other shareholders equal or below 1%	4.62
Total	**100**

(39) Keď bola spoločnosť Alitalia uvedená do mimoriadnej správy, vlastnila celé základné imanie spoločnosti Alitalia CityLiner S.p.A. (ďalej len „Cityliner“) a spoločnosti Challey Ltd. Cityliner, regionálnej leteckej spoločnosti v plnom vlastníctve spoločnosti Alitalia ([14]), ktorá pôsobí ako poskytovateľ prepravnej kapacity spoločnosti Alitalia ([15]) s pokrytím časti siete letov na krátku vzdialenosť. Challey Ltd je subholding so sídlom v Írsku, ktorý sám kontroluje ďalšie spoločnosti takisto so sídlom v Írsku (ďalej len „írske dcérske spoločnosti“), ktoré vlastnia celý lietadlový park používaný spoločnosťami Alitalia a CityLiner a registrovaný v Írsku, ako aj menšinové podiely v iných čiastočne vlastnených spoločnostiach. Challey Ltd a írske dcérske spoločnosti nie sú predmetom mimoriadnej správy. Spoločnosť Alitalia spolu so svojimi dcérskymi spoločnosťami teda tvoria skupinu Alitalia ([16]) (ďalej len „skupina Alitalia“). Keďže spoločnosť Alitalia predstavuje prevažnú väčšinu činností skupiny Alitalia a zamestnáva 97 % z celkového počtu zamestnancov skupiny Alitalia ([17]), akékoľvek hodnotenie týkajúce sa skupiny zahŕňa spoločnosť Alitalia *mutatis mutandis*.

(40) 49 % spoločnosti Alitalia vlastní Etihad Investment Holding Company LLC a 51 % vlastní MIDCO S.p.A., ktorá samotná je v 100 % vlastníctve spoločnosti CAI S.p.A. V období od nadobudnutia spoločnosťou CAI S.p.A. v roku 2008 je spoločnosť Alitalia neustále v strate. Začiatkom roka 2017 sa pokúsila zlepšiť svoju pozíciu ambicióznym plánom znižovania nákladov, ktorý zahŕňal zníženie nákladov o viac ako 1 miliardu EUR, čo malo pripraviť pôdu pre dodatočné financovanie (2 miliardy EUR vrátane 900 miliónov EUR nových peňažných prostriedkov), pod vedením najmä jej akcionára Etihad (ďalej len „plán ozdravenia“, pozri oddiel 4.2.1.1). Plán ozdravenia sa mal zaviesť prostredníctvom predinsolvenčného konania ([18]). Tento postup ([19]) si vyžadoval súhlas zamestnancov ([20]), keďže väčšina opatrení na rozsiahle zníženie nákladov by na nich mala vplyv. Súhlas bol však zamietnutý v referende zamestnancov, ktoré sa konalo 24. apríla 2017, z dôvodu plánovaných opatrení na zníženie nákladov práce, v ktorých sa okrem iného predpokladalo zníženie priemernej mzdy o 33 %. Keďže plán ozdravenia nebolo možné vykonať a akcionári neposkytli dodatočné finančné prostriedky, spoločnosť Alitalia bola uvedená do mimoriadnej správy.

2.4. **Mimoriadne správne konanie**

(41) Na žiadosť predstavenstva spoločnosti Alitalia bola spoločnosť Alitalia uvedená pod mimoriadnu správu ([21]) na základe dekrétu talianskeho ministerstva hospodárskeho rozvoja z 2. mája 2017. Týmto dekrétom sa zároveň vymenovali traja mimoriadni komisári na riadenie spoločnosti Alitalia. Spoločnosť Alitalia bola následne vyhlásená za platobne neschopnú rozsudkom súdu v Civitavecchii z 11. mája 2017. Dňa 12. mája 2017 bola pod mimoriadnu správu uvedená aj spoločnosť Cityliner ([22]) na základe dekrétu talianskeho ministerstva hospodárskeho rozvoja. Spoločnosť Cityliner bola následne vyhlásená za platobne neschopnú rozsudkom súdu v Civitavecchii z 26. mája 2017.

([14]) Pozri dekrét ministra hospodárskeho rozvoja z 12. mája 2017 o uvedení spoločnosti Cityliner pod mimoriadnu správu, ktorá je verejne prístupná na webovom sídle mimoriadnej správy spoločnosti Alitalia: www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/estensione_procedura.pdf.

([15]) Pozri bod 85 na strane 55 a nasl. správy o príčinách platobnej neschopnosti spoločností Alitalia a Cityliner (Relazione sulle reason di insolvenza di Alitalia e Cityliner) vypracovanej 26. januára 2018 mimoriadnymi komisármi a uverejnenej na webovom sídle mimoriadnej správy spoločnosti Alitalia: http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/relazione_cause_insolvenza.pdf.

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

([17]) Pozri oddiel 1.2.2 na strane 20 programu mimoriadnej správy uverejneného na webovom sídle mimoriadnej správy spoločnosti Alitalia: http://www.fallcoweb.it/home/pdf/alitalia/programma_0418.pdf.

([18]) Článok 67 Regio Decreto 16 marzo 1942, n. 267 – Disciplina del fallimento, del concordato preventivo, dell'amministrazione controllata e della liquidazione coatta amministrativa (GU Serie Generale no. 81, 6.4.1942, v znení neskorších predpisov). Tento dekrét sa bude označovať ako „taliansky zákon o konkurze“.

([19]) „Piano di risanamento“ podľa článku 67 tretieho odseku písm. d) talianskeho zákona o konkurze je postup pre spoločnosti, ktoré majú reverzibilné finančné ťažkosti, t. j. finančné ťažkosti je možné zvrátiť z dôvodu ich špecifickej opraviteľnosti a dostupnosti primeraných zdrojov. V rámci tohto postupu úsilie o obnovu riadi spoločnosť a nie súdny orgán.

([20]) Podľa správy mimoriadnych komisárov z 11. júla 2018 (pozri poznámku pod čiarou č. 20) bolo k 31. decembru 2017 v skupine Alitalia Group uzavretých 11 755 pracovných zmlúv, čo zodpovedá 10 871 zamestnancom na plný úväzok v spoločnostiach Alitalia S.p.A a CityLiner. Podľa správy KPMG (pozri oddiel 4.2.1.2) bolo k 31. decembru 2016 v skupine Alitalia (vrátane írskych dcérskych spoločností) zamestnaných 10 781 zamestnancov na plný úväzok.

([21]) Podľa Marzanovho zákona v spojení so zákonom Prodi-bis.

([22]) Spoločnosť Cityliner je opísaná v odôvodnení 39.

(42) Talianske orgány vo svojom podaní z 20. marca 2019 uviedli, že v dôsledku uvedenia spoločnosti Alitalia do mimoriadneho správneho konania boli súkromní akcionári zbavení všetkých právomocí v oblasti riadenia a dohľadu nad spoločnosťou Alitalia. Namiesto nich boli riadením spoločnosti v zmysle právnych predpisov upravujúcich mimoriadnu správu poverení mimoriadni komisári, a to až do schválenia programu mimoriadnej správy ministrom hospodárskeho rozvoja. Po prijatí programu mimoriadnej správy by boli oprávnení predať aktíva spoločnosti Alitalia pod dohľadom ministerstva hospodárskeho rozvoja.

(43) Mimoriadni komisári spoločnosti Alitalia poskytli 26. januára 2018 ministerstvu hospodárskeho rozvoja program zameraný na predaj aktív spoločnosti Alitalia v prevádzke ([23]) do jedného roka, ktorý bol schválený ministerským dekrétom z 23. marca 2018. Dňa 7. mája 2019 sa odložila počiatočná splatnosť dokončenia programu predaja na 23. marca 2020.

(44) Postup predaja stanovený schváleným programom mimoriadnej správy sa vzťahoval na aktíva súvisiace s obchodnou činnosťou spoločností Alitalia a Cityliner, ktoré sú v mimoriadnej správe.

2.4.1. *Mimoriadna správa (legislatívny dekrét č. 270/1999, zákon Prodi-bis)*

(45) Mimoriadna správa je insolvenčné konanie stanovené v legislatívnom dekréte č. 270 z 8. júla 1999 ([24]) (ďalej len „zákon Prodi-bis“) pri platobnej neschopnosti veľkých spoločností, ktorého cieľom je ich záchrana, zachovanie ich hodnoty pokračovaním ich činností až do reštrukturalizácie alebo predaja aktív. Spoločnosti sú prijímané do mimoriadnej správy len v prípade, ak sa ich návrat do hospodárskej rovnováhy javí ako možný.

(46) V rámci mimoriadnej správy je predchádzajúci akcionár zbavený svojich rozhodovacích právomocí, pričom spoločnosť pokračuje vo svojej činnosti. Riadenie obchodnej činnosti a správu aktív spoločnosti preberajú mimoriadni komisári. Menuje ich súd, ktorý vyhlási spoločnosť za platobne neschopnú. Mimoriadni komisári konajú v súlade s programom mimoriadnej správy (reštrukturalizácia alebo predaj aktív), ktorý schválil minister hospodárskeho rozvoja.

(47) Po nadobudnutí účinnosti mimoriadneho správneho konania sa dlhy vzniknuté pred konaním zmrazia a stávajú sa podriadenými dlhom, ktoré vznikli počas mimoriadnej správy v dôsledku pokračovania v obchodnej činnosti. Postavenie dlhov vzniknutých počas mimoriadnej správy ako „nadriadených“ je upravené výslovným ustanovením zákona.

2.4.2. *Mimoriadna správa pre väčšie spoločnosti najmenej s 500 zamestnancami a dlhom 300 miliónov EUR (zákonný dekrét č. 347/2003, Marzanov zákon)*

(48) Pre veľké spoločnosti najmenej s 500 zamestnancami a dlhom najmenej 300 miliónov EUR platia dodatočné osobitné pravidlá podľa zákonného dekrétu č. 347 z 23. decembra 2003 ([25]) (ďalej len „Marzanov zákon“). Spoločnosť Alitalia patrí do rozsahu pôsobnosti Marzanovho zákona, pretože, ako sa uvádza v rozsudku, ktorým bola spoločnosť Alitalia vyhlásená za platobne neschopnú, má *„viac ako päťsto podriadených zamestnancov po dobu najmenej jedného roka a dlhy v celkovej výške presahujúcej tristo miliónov eur“* ([26]).

(49) Podľa Marzanovho zákona môžu spoločnosti podať žiadosť o uvedenie do mimoriadnej správy, ako sa to stanovuje v tomto zákone, priamo ministerstvu hospodárskeho rozvoja, a to ešte pred rozhodnutím súdu o ich platobnej schopnosti. Mimoriadnych komisárov menuje minister hospodárskeho rozvoja, a nie súd. Pôsobia pod dohľadom ministra hospodárskeho rozvoja. Počiatočné trvanie mimoriadnej správy je 12 mesiacov od schválenia programu mimoriadnej správy ministrom hospodárskeho rozvoja, ale môže byť ešte predĺžené o ďalších (najviac) 36 mesiacov dekrétom ministerstva hospodárskeho rozvoja. V prípade skupiny spoločností môže byť postup rozšírený aj na ďalšie spoločnosti skupiny okrem materskej spoločnosti (ako v prípade spoločnosti Cityliner).

([23]) Podľa článku 4 Marzanovho zákona v spojení s článkom 27 ods. 2 písm. a) a článkom 54 a nasl. zákona Prodi-bis.

([24]) Decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270 – Nuova disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza, a norma dell'articolo 1 della legge 30 luglio 1998, n. 274 (GU Serie Generale no. 185, 9.8.1999).

([25]) Decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347 – 'Misure urgenti per la ristrutturazione industriale di grandi imprese in stato di insolvenza' (GU Serie Generale no. 298, 24.12.2003).

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

(50) Okrem toho sa pre spoločnosti prevádzkujúce základné verejné služby v Marzanovom zákone stanovuje nasledovné:

— mimoriadni komisári majú oprávnenie predať obchodné aktíva formou rokovacieho konania (za predpokladu, že predajná cena dohodnutá medzi mimoriadnymi komisármi a kupujúcim nie je nižšia ako trhová hodnota stanovená nezávislým znaleckým posudkom).

2.5. **Verejné vyhlásenia členov talianskej vlády**

(51) Dňa 25. apríla 2017, po zamietnutí plánu ozdravenia zo strany zamestnancov, poskytol vtedajší minister hospodárskeho rozvoja, ktorého portfólio zahŕňalo dokumentáciu spoločnosti Alitalia, rozhovor v talianskych novinách *Corriere della Sera*. Minister vylúčil znárodnenie alebo zaplatenie dlhov spoločnosti Alitalia zo strany štátu. V odpovedi na otázku o možnom preklenovacom úvere spoločnosti Alitalia však minister vyhlásil, že vláda poskytne „*[ú]plné minimum na dokončenie procesu* [predaja aktív spoločnosti Alitalia mimoriadnymi komisármi]. *Zastavenie lietania lietadiel je nepredstaviteľné, pretože by sa narušili spojenia a cestujúci by boli poškodení, čo by viedlo k pomerne významným priamym a nepriamym dôsledkom*“ ([27]).

(52) Dňa 30. apríla 2017 dostal minister hospodárskeho rozvoja v rozhovore pre médiá otázku, prečo sa nemôže dopustiť úpadok spoločnosti Alitalia. Minister vysvetlil, že úpadok spoločnosti Alitalia „*[b]y bol šokom pre hrubý domáci produkt, ktorý by bol vyšší ako scenár šesťmesačného obdobia pokrytého vládnym úverom na nájdenie kupca... Nemôžeme dopustiť skrachovanie z jedného dňa na druhý, pretože by sme už nemali spojenia z jednej časti krajiny do druhej. Na poskytovanie spojení počas obdobia výpadku by neboli pripravené žiadne ďalšie spoločnosti*“ ([28]).

(53) Talianske finančné noviny 2. mája 2017 informovali, že vtedajší premiér uviedol, že vláda „*zasiahla nielen na výslovnú žiadosť valného zhromaždenia, ale z našej strany ide o akt zodpovednosti tých, ktorí musia zabezpečiť určité základné služby*“ ([29]). V tom istom článku minister pre územnú súdržnosť a juh uviedol, že „*rozhodnutiami [Rady ministrov] o spoločnosti Alitalia, mimoriadnou správou a preklenovacím úverom na šesť mesiacov sme zabezpečili všetky trasy. Letecké spojenie s juhom je teda zaručené*“.

(54) Podľa článku v talianskej tlači z 3. mája 2017 vtedajší minister hospodárskeho rozvoja uviedol, že „*stratégiou vlády bolo vždy minimalizovať vplyv na verejné účty*“ a že sa vláda „*[s]nažila predísť*“ poskytnutiu preklenovacieho úveru vo výške 600 miliónov EUR, ale bolo to „*nutné a nevyhnutné zlo*“, pretože „*ponechanie lietadiel na zemi z jedného dňa na druhý by talianskych daňových poplatníkov stálo oveľa viac*“. Podľa uvedeného článku minister potom pripomenul, že je „4,9 milióna uhradených rezervácií leteniek Alitalia“ a zastavenie všetkého by poškodilo „*[H]DP a dobré meno [Talianska] a potom... by vypadli spojenia pre krajinu na určitý počet dní alebo týždňov a to nie je možné*“. Počiatočný úver podľa ministra „*preto slúži na to, aby sa z ekonomického hľadiska predišlo horšej situácii*“ ([30]).

(55) Vtedajší minister infraštruktúry a dopravy v rozhovore uverejnenom 15. októbra 2017 vyhlásil, že dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR dáva mimoriadnym komisárom „*pokoj v duši. Nechceme spoločnosť Alitalia predať lacno, ale predať. Pozeráme sa na to, čo sa stalo spoločnosti Air Berlin, ktorú nadobudla spoločnosť Lufthansa: počet lietadiel a personálu sa znížil na polovicu. Narušenie hlavnej obchodnej činnosti je však vždy porážkou pre každého. Preto sa v prípade spoločnosti Alitalia zameriavame skôr na model Meridiana: nájsť vhodného partnera, ktorý ju dokáže vylepšiť*“. Na otázku, či by sa spoločnosťou Alitalia mala zaoberať budúca vláda, minister odpovedal: „*Nie nevyhnutne. Spoločnosť existuje a bude existovať aj naďalej. Zajtra sa ponuky uzavrú, uvidíme, čo nám povedia komisári. Do Vianoc budeme mať jasno o budúcnosti spoločnosti Alitalia. No táto vláda nechce robiť unáhlené rozhodnutia*“ ([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) V rovnakom duchu, po odmietnutí ponuky spoločnosti Lufthansa zo strany vlády (pozri poznámku pod čiarou v odôvodnení 61), vtedajší minister infraštruktúry a dopravy v rozhovore uverejnenom 24. novembra 2017 vyhlásil, že ponuka spoločnosti Lufthansa *„nebola hodná veľkej krajiny ako Taliansko a spoločnosti ako Alitalia s tisíckami zamestnancov a niektorými z najdôležitejších spojení v krajine. Počkáme, kým nám bude predložený plán priemyselného rozvoja hodný tohto názvu, a nie plán, ktorý prinesie len utrpenie pre zamestnancov. Máme čas do konca mandátu vlády; snažíme sa získať čo najlepšie podmienky. Pripomínam, že kríza spoločnosti Alitalia je spôsobená chybami riadenia, nie trhom, ktorý sa v skutočnosti rýchlo rozširuje.*“ ([32])

2.6. **Proces predaja spoločnosti Alitalia a jeho predĺženia**

(57) V článku 1 zákonného dekrétu č. 55/2017, ktorým sa poskytol počiatočný úver, sa stanovilo, že na účely vypracovania programu mimoriadnej správy musia mimoriadni komisári do 17. mája 2017 uverejniť výzvu na vyjadrenie záujmu o nákup alebo reštrukturalizáciu obchodného komplexu spoločnosti Alitalia. Proces po tejto výzve na vyjadrenie záujmu, ktorý sa mal uskutočniť do šiestich mesiacov od poskytnutia prvého financovania, mal zabezpečiť splnenie zásad transparentnosti, rovnakého zaobchádzania a nediskriminácie.

(58) Mimoriadni komisári vyhlásili 17. mája 2017 v súlade s článkom 1 zákonného dekrétu č. 55/2017 výzvu na vyjadrenie záujmu s cieľom rozhodnúť, či je možná reštrukturalizácia spoločnosti Alitalia alebo či sa jej aktíva majú predať, a to buď ako prevádzkové jednotky alebo ako prevádzkový tovar a prevádzkové zmluvy.

(59) Lehota, v rámci ktorej sa mal prejaviť záujem, sa skončila 21. júla 2017. Mimoriadni komisári na základe poverenia ministra hospodárskeho rozvoja zorganizovali 1. augusta 2017 verejné obstarávanie na predaj aktív spoločností v mimoriadnej správe (Alitalia a Cityliner) ako prevádzkových jednotiek s lehotou predloženia ponúk do 16. októbra 2017 a lehotou na ukončenie procesu predaja do 5. novembra 2017.

(60) Väčšina aktív spoločností v mimoriadnej správe (Alitalia a Cityliner) bola vo verejnom obstarávaní rozdelená do samostatných prevádzkových jednotiek, ktoré pozostávali konkrétne z a) obchodných činností ako celku (ďalej len „úplná časť“ alebo „ jedna časť“); alebo alternatívne b) činností týkajúcich sa letectva (ďalej len „časť letecké činnosti“) a c) činností týkajúcich sa pozemnej obsluhy (ďalej len „časť činnosti pozemnej obsluhy“). Časť letecké činnosti tvorili aktíva a právne vzťahy súvisiace s činnosťami leteckej dopravy vykonávanými spoločnosťami v mimoriadnej správe vrátane lietadlového parku, prevádzkových intervalov, značky, lietadiel írskych dcérskych spoločností a zmlúv o prenájme a údržbe. Časť činnosti pozemnej obsluhy zahŕňala aktíva a právne vzťahy spoločností v mimoriadnej správe súvisiace so službami vykonávanými na letiskách pre asistenciu na zemi v prospech tretích osôb. Úplná časť zahŕňala aktíva a právne vzťahy časti letecké činnosti a časti činnosti pozemnej obsluhy. Uchádzač mohol slobodne vymedziť rozsah ponuky na kúpu.

(61) Zákonným dekrétom č. 148/2017, ktorým sa poskytol dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR, sa pôvodná lehota 5. novembra 2017 na dokončenie procesu predaja predĺžila do 30. apríla 2018. Po neúspešnom verejnom obstarávaní ([33]) 22. decembra 2017 mimoriadni komisári následne otvorili nové rokovacie konanie ([34]) na predaj aktív spoločnosti Alitalia.

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

([33]) Ako sa uvádza na strane 133 programu mimoriadnej správy, žiadna predložená ponuka (okrem iného od spoločností Lufthansa, EasyJet a Airport Handling S.p.A.) nespĺňala procesné pravidlá. Predovšetkým podľa strany 17 vystúpenia mimoriadnych komisárov na vypočutí pred spoločným IX. a X. výborom Poslaneckej snemovne 27. marca 2019 v týchto ponukách chýbali záväzné prvky a podstatné náležitosti (zábezpeka, zmluvné dokumenty alebo priemyselný plán).

([34]) Možnosť viesť rokovacie konanie je ustanovená v článku 4 ods. 4 Marzanovho zákona ako alternatíva k výzve na predloženie ponuky. Rokovacie konanie sa musí uskutočniť bez toho, aby bol dotknutý súlad so zásadami transparentnosti a nediskriminácie.

(62) Rokovacie konanie malo pôvodnú lehotu 10. apríla 2018, ktorá bola následne predĺžená do 31. októbra 2018. Na konci rokovacieho konania 31. októbra 2018 boli doručené štyri návrhy ([35]). Mimoriadni komisári považovali za platnú iba ponuku talianskej železničnej spoločnosti Ferrovie dello Stato (ďalej len „FS“), ktorá bola podporená zábezpekou vo výške 17,5 milióna EUR. Keďže ponuka spoločnosti FS bola podmienená, FS dostala novú lehotu na predloženie záväznej ponuky. Lehota na predloženie záväznej ponuky bola niekoľkokrát odložená, naposledy do 21. novembra 2019.

(63) Spoločnosť FS do uvedeného dátumu nepredložila konečnú záväznú ponuku. V dôsledku tohto nepredloženia ponuky Komisia chápe, že proces predaja bol považovaný za neúspešný ([36]).

2.7. **Rozhodnutie o začatí konania**

(64) V rozhodnutí o začatí konania Komisia predbežne dospela k záveru, že dva štátne úvery predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(65) Komisia najmä usúdila, že dva štátne úvery poskytli spoločnosti Alitalia hospodársku výhodu na účely článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Tvrdenie, že Taliansko poskytnutím dvoch štátnych úverov spoločnosti Alitalia konalo ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, nie je podložené dôkazmi.

(66) Komisia sa domnievala, že pokiaľ ide o zlučiteľnosť pomoci, spoločnosť Alitalia bola v zmysle usmernení o záchrane a reštrukturalizácii podnikom v ťažkostiach a dospela k predbežnému záveru, že existujú závažné pochybnosti o zlučiteľnosti dvoch štátnych úverov s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

(67) Taliansko predovšetkým tvrdilo, že dva štátne úvery boli potrebné na to, aby sa zabránilo náhlemu odchodu z trhu spoločnosti, ktorá zohráva dôležitú systémovú úlohu v celom odvetví leteckej dopravy Talianska, a s tým súvisiacimi negatívnymi dôsledkami. Komisia usúdila, že neexistovali dostatočné informácie na to, aby dospela k záveru o existencii príspevku k cieľu spoločného záujmu.

(68) Komisia mala takisto pochybnosti, či bolo splnené kritérium vhodnosti dvoch štátnych úverov, keďže tieto dva štátne úvery neboli splatené do šiestich mesiacov od ich prvého vyplatenia spoločnosti Alitalia. Okrem toho nebolo jasné, kedy by došlo k likvidácii a či by bola ukončená v primeranej lehote, ako sa to vyžaduje v usmerneniach o záchrane a reštrukturalizácii. Preto sa zdalo, že pomoc umožňovala pokračovanie činnosti spoločnosti Alitalia v období od mája 2017 najmenej do októbra 2019, čím sa na trhu udržal inak nefunkčný podnik podstatne dlhšie než na prechodné obdobie šiestich mesiacov.

(69) Okrem toho mala Komisia pochybnosti, či bolo splnené kritérium primeranosti dvoch štátnych úverov. Plán likvidity, ktorý predložilo Taliansko, zahŕňal značný vankúš likvidity (796 miliónov EUR na konci prvého štvrťroka 2018, postupne klesajúci na 546 miliónov EUR na konci roka 2018). Taliansko však nevysvetlilo, prečo bola táto prebytočná likvidita nevyhnutne potrebná na udržanie činnosti spoločnosti Alitalia počas šiestich mesiacov. Komisia preto pochybovala, či bola výška pomoci obmedzená na nevyhnutné minimum.

(70) Napokon Komisia na základe informácií, ktoré poskytlo Taliansko, predbežne dospela k záveru, že spoločnosť Alitalia nezískala za posledných 10 rokov pred poskytnutím dvoch štátnych úverov žiadnu pomoc na záchranu, pomoc na reštrukturalizáciu ani dočasnú podporu na reštrukturalizáciu a že zásada „jedenkrát a naposledy“ stanovená v bodoch 70 a 71 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii bola dodržaná. Komisia predtým dospela k záveru, že medzi spoločnosťami CAI a Alitalia Linee Aeree SpA, ktorej časti aktív získala spoločnosť CAI

([35]) Podľa strany 18 vystúpenia mimoriadnych komisárov na vypočutí, ktoré sa konalo 27. marca 2019 pred spoločným IX. a X. výborom Poslaneckej snemovne, dostali mimoriadni komisári 31. októbra 2018 dve ponuky (Ferrovie dello Stato a EasyJet), jeden prejav záujmu (Delta Air Lines) a jedno nezáväzné oznámenie (Lufthansa) (ďalej len „ponuka spoločnosti Lufthansa“).

([36]) Tieto informácie boli uverejnené v tlači: pozri Il Corriere della sera, 21. novembra 2019 „Alitalia, il salvataggio salta ancora: ottavo rinvio per la cordata“; La Repubblica, 20. novembra 2019 „Si ferma la cordata Fs-Atlantia. Alitalia verso l'ottavo rinvio“; La Repubblica, 26. novembra 2019 „Alitalia, la resa del governo“. Patuanelli: „La soluzione di mercato non c'è“.

a použila na vytvorenie súčasnej spoločnosti Alitalia, neexistuje žiadna hospodárska kontinuita ([37]). Spoločnosť Alitalia Linee Aeree SpA už predtým dostala úver vo výške 300 miliónov EUR, pri ktorom Komisia dospela k záveru, že ide o pomoc ([38]) podľa predchádzajúcej verzie usmernení o záchrane a reštrukturalizácii ([39]). Ak by existovala kontinuita, spoločnosť Alitalia by nebola oprávnená na pomoc podľa usmernení o záchrane a reštrukturalizácii.

3. PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

(71) Tri zainteresované strany (t. j. Ryanair, dotknutá anonymná strana, Aegean) predložili svoje pripomienky Komisii podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ.

3.1. **Spoločnosť Ryanair**

(72) Pokiaľ ide o existenciu pomoci, spoločnosť Ryanair tvrdí, že zásada súkromného subjektu v trhovom hospodárstve nie je uplatniteľná ani i) na počiatočný úver, keďže ho Taliansko poskytlo ako subjekt verejného sektora, ktorý sleduje ciele všeobecného záujmu týkajúce sa používateľov dopravných služieb spoločnosti Alitalia a jej zamestnancov a územnej kontinuity Talianskej republiky, ani ii) na dodatočné financovanie vo výške 300 miliónov EUR, ktoré nemožno primerane odôvodniť predchádzajúcou expozíciou štátu voči spoločnosti Alitalia.

(73) Pokiaľ ide o zlučiteľnosť pomoci, spoločnosť Ryanair tvrdí, že nie sú splnené podmienky zlučiteľnosti. Pokiaľ ide o kritérium spoločného záujmu, ak by mali lietadlá lietadlového parku spoločnosti Alitalia zákaz vzlietnuť, konkurenčné nízkonákladové letecké spoločnosti by boli schopné nahradiť akýkoľvek výpadok služby vrátane záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ako to dokazuje revitalizácia leteckej dopravy na letiskách v Budapešti a Barcelone po kolapse spoločností Malév a Spanair. Pomoc namiesto napomáhania efektívnosti talianskeho trhu leteckej dopravy mu v skutočnosti bráni a poškodzuje spoločný záujem. Pomoc sa používa na nespravodlivú hospodársku súťaž na ziskových trasách, a to aj so zreteľom na nové služby a iniciatívy (t. j. nový salónik „Casa Italia“ na letisku v Ríme ([40])), ktoré spustila spoločnosť Alitalia. Pokiaľ ide o podmienku návratu k dlhodobej životaschopnosti, spoločnosť Ryanair poznamenáva, že v prípade neexistencie podnikateľského plánu dva štátne úvery vytvárajú pre spoločnosť Alitalia neopodstatnenú hotovostnú rezervu. Spoločnosť Ryanair takisto tvrdí, že okrem toho, že aktíva spoločnosti Alitalia nepostačujú na splatenie úveru, spoločnosť zostáva aj naďalej stratová a denne stráca 1,75 milióna EUR s denným záporným ukazovateľom EBIDTA vo výške 0,7 milióna EUR.

3.2. **Anonymná zainteresovaná strana**

(74) Pokiaľ ide o zlučiteľnosť pomoci, anonymná zainteresovaná strana tvrdí, že v rozpore s požiadavkou, že pomoc na záchranu by mala mať naliehavý a dočasný charakter, keďže jej cieľom je reagovať na akútnu krízu likvidity, pomoc zvýhodňuje spoločnosť Alitalia pred inými leteckými spoločnosťami. Dôvodom je, že pomoc umelo zlepšuje finančnú situáciu spoločnosti Alitalia, keďže problémy spoločnosti Alitalia nie sú nové, ale skôr dlhodobé, ktoré v posledných rokoch dramaticky a neustále narastajú.

(75) Anonymná zainteresovaná strana ďalej tvrdí, že spoločnosť Alitalia by na zabezpečenie prebiehajúcich operácií počas svojej mimoriadnej správy mala mať k dispozícii iné prostriedky, ktoré by menej narúšali trh.

3.3. **Spoločnosť Aegean**

(76) Spoločnosť Aegean uvádza, že na základe jej znalosti trhu neboli podmienky počiatočného úveru a dodatočného úveru vo výške 300 miliónov EUR v súlade s podmienkami financovania, ktoré boli pravdepodobne dostupné na trhu pre leteckú spoločnosť v ťažkostiach, ako napr. Alitalia. Spoločnosť Aegean ďalej poznamenáva, že deklarovaným cieľom počiatočného úveru a dodatočného úveru vo výške 300 miliónov EUR bolo zabezpečiť, aby spoločnosť zostala subjektom s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti. Vzhľadom na to je jasné, že pri sledovaní tohto cieľa sa Taliansko nemohlo riadiť hospodárskymi zásadami, ale skôr politickými úvahami, ako je zachovanie pracovných miest a zabránenie sociálnym nepokojom.

([37]) Rozhodnutie K(2008) 6745 v konečnom znení z 12. novembra 2008 o štátnej pomoci N 510/2008 – Taliansko – Predaj aktív leteckej spoločnosti Alitalia.

([38]) Rozhodnutie Komisie 2009/155/ES z 12. novembra 2008 o pôžičke 300 miliónov EUR, ktorú Taliansko schválilo spoločnosti Alitalia C 26/08 (ex NN 31/08) (Ú. v. EÚ L 52, 25.2.2009, s. 3).

([39]) Oznámenie Komisie – Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach (Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2).

([40]) Nový salónik „Casa Italia“ bol otvorený v júni 2018 na letisku Fiumicino v Ríme, v nástupnej zóne hlavného uzla, z ktorého odlietajú takmer všetky služby spoločnosti Alitalia na stredné a dlhé vzdialenosti do miest určenia mimo schengenského priestoru. Salónik môžu využívať výlučne cestujúci spoločností Alitalia a SkyTeam, ktorí cestujú do medzikontinentálnych medzinárodných miest určenia a miest určenia mimo schengenského priestoru.

(77) Pokiaľ ide o zlučiteľnosť pomoci, spoločnosť Aegean tvrdí najmä, že:

a) pomoc nebola obmedzená na minimum, pretože bola zjavne neprimeraná, pokiaľ ide o jej výšku, ako aj jej podmienky. Pomoc umožnila spoločnosti Alitalia nielen zostať aktívnou na trhu, ale aj rozšíriť svoju činnosť otvorením nových konkurenčných trás pri veľmi nízkych koeficientoch obsadenia lietadla;

b) pomoc mala rušivý vplyv na trh, ktorý pretrvával počas každého dňa, keď bola spoločnosti Alitalia stále k dispozícii, s dodatočným negatívnym vplyvom, keď spoločnosť Alitalia využila výhodu získanú dvoma štátnymi úvermi na agresívne umiestňovanie svojich služieb na trh a súťaženie s inými leteckými spoločnosťami;

c) v rozpore s bodom 55 písm. e) usmernení o záchrane a reštrukturalizácii spoločnosť Alitalia zaviedla štrukturálne opatrenia, ako sa preukázalo otvorením nových trás, ktoré v kontexte trhu leteckých služieb predstavovali získanie podielu na trhu a neodôvodnené rozšírenie jej činností;

d) rušivý vplyv pomoci sa preukázal otvorením nových trás, zvýšenou frekvenciou niektorých letov a prevádzkou s nízkym koeficientmi obsadenia na niektorých z týchto trás. Hrozilo, že takýto rušivý vplyv sa stane trvalým v dôsledku príliš dlhého obdobia, počas ktorého bola pomoc k dispozícii pre spoločnosť Alitalia.

4. INFORMÁCIE POSKYTNUTÉ TALIANSKOM

4.1. Pripomienky Talianska

4.1.1. *Úvahy subjektu verejného sektora*

(78) Podľa Talianska bol počiatočný úver určený na riešenie naliehavých potrieb v oblasti riadenia spoločnosti Alitalia a iných spoločností skupiny uvedených do mimoriadnej správy, čiže spoločnosti Cityliner (pozri odôvodnenie 41). Medzi tieto potreby patrilo zabezpečiť, aby sa spoločnosť Alitalia mohla naďalej zúčastňovať na medzinárodných regulačných systémoch, ktorými sa riadia letecké spoločnosti, ako je IATA, a to až do rozhodnutia o reštrukturalizácii spoločnosti Alitalia alebo predaji jej aktív (pozri odôvodnenie 17).

(79) Talianske orgány takisto dodali, že počiatočný úver bol poskytnutý z dôvodu potreby predísť prerušeniu poskytovania služieb, berúc do úvahy sociálne problémy a vážne nepríjemnosti pre používateľov, ktoré by takéto prerušenie malo za následok, čím by sa okrem iného porušilo právo na územnú kontinuitu v rámci Talianskej republiky zaručené talianskou ústavou.

(80) Taliansko odôvodnilo svoje tvrdenie tým, že odchod spoločnosti Alitalia by viedol k vážnym narušeniam v odvetví osobnej leteckej dopravy a v spoločnosti, a to poskytnutím týchto údajov: 1. mája 2017 celkový počet cestujúcich, ktorí si rezervovali letenku na obdobie od mája 2017 do marca 2018, predstavoval hodnotu 4 935 210 EUR (či už s vydanou alebo ešte nevydanou letenkou), z toho približne 1,3 milióna EUR v máji a viac ako pol milióna počas prvých 15 dní v mesiaci. Celková hodnota leteniek vydaných na obdobie od mája 2017 do marca 2018 bola 429 miliónov EUR (z toho 125 miliónov EUR sa týkalo len mesiaca máj 2017), pričom náklady na náhradu, ktoré sa mali zaplatiť cestujúcim s rezerváciou počas prvých 15 dní v máji 2017 podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ([41]), by predstavovali približne 268,5 milióna EUR.

(81) Talianske orgány vysvetlili, že keď sa spoločnosť Alitalia stala predmetom mimoriadnej správy, financovanie bolo poskytnuté až do prípravy a vykonávania programu mimoriadnej správy.

(82) Talianske orgány tvrdili, že bez dvoch štátnych úverov by bolo ťažké uskutočniť postup verejného obstarávania na odčlenenie spoločnosti Alitalia v súlade s najvyššími normami otvorenosti, nepodmienenosti a konkurencieschopnosti. Toto bolo predpokladom získania najlepšej možnej hodnoty z aktív určených na predaj, teda odčlenenie obchodných činností spoločnosti Alitalia za najlepších trhových podmienok, ktoré sa dajú dosiahnuť

([41]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov (Ú. v. EÚ L 46, 17.2.2004, s. 1).

prostredníctvom súťažného konania. Taliansko vo svojich doplňujúcich pripomienkach predložených 25. septembra 2018 zdôraznilo, že hospodárskou logikou dvoch štátnych úverov je zabezpečiť dlhodobú životaschopnosť spoločnosti Alitalia uľahčením úspešného dokončenia postupu verejného obstarávania na predaj aktív spoločnosti Alitalia vo vopred stanovenej lehote. Cieľom bolo v podstate zachovať maximálnu hodnotu týchto aktív až do dokončenia takéhoto predaja.

4.1.2. *Posúdenie dvoch štátnych úverov pred poskytnutím*

(83) Taliansko nepredložilo žiadne dôkazy o tom, že vykonalo *ex ante* posúdenie ziskovosti dvoch štátnych úverov pred ich poskytnutím. Keď ho Komisia požiadala o poskytnutie takéhoto dôkazu, Taliansko iba vyhlásilo, že kombinácia úrokovej sadzby, ktorá sa uplatňovala na dva štátne úvery, s prísnymi záväznými požiadavkami týkajúcimi sa ich splatenia zabezpečuje pre veriteľa pozitívny výsledok. Podľa Talianska by teda bilancia finančného zásahu bola pre veriteľa určite pozitívna, keďže riziko, ktoré na seba berie, je obmedzené a v každom prípade odmenené za trhových podmienok.

4.1.2.1. Súlad počiatočného úveru s trhovým správaním

(84) Talianske orgány tvrdili, že počiatočný úver bol v súlade s trhovými podmienkami, a preto nepatril do rozsahu pôsobnosti článku 107 ods. 1 ZFEÚ, keďže nepredstavoval pomoc.

(85) Podľa talianskych orgánov je počiatočný úver v súlade s trhovým správaním v dôsledku špecifických podmienok, ktoré sú s ním spojené, t. j.: i) 6-mesačná úroková sadzba EURIBOR plus 1 000 bázických bodov v súlade s oznámením o referenčných sadzbách ([42]); ii) povinné splatenie do šiestich mesiacov od zaplatenia, s iii) prednostným splatením pred akýmikoľvek inými dlhmi v rámci mimoriadnej správy spoločnosti Alitalia. Účtované úrokové náklady boli údajne vypočítané na základe trhových podmienok a parametrov, pričom sa v plnej miere zohľadnili osobitné okolnosti spoločnosti Alitalia. Keďže boli uplatnené trhové podmienky, úver neposkytol spoločnosti Alitalia žiadnu výhodu financovanú štátom, a preto nemôže predstavovať opatrenie pomoci.

(86) Talianske orgány tvrdili, že riziko, ktoré na seba prevzal štát ako veriteľ – odmeňovaný podľa trhových podmienok – prakticky neexistuje vzhľadom na uznanú výhodu prednostného splatenia pred akýmikoľvek inými dlhmi v rámci mimoriadnej správy spoločnosti Alitalia. Talianske orgány tvrdia, že bolo opodstatnené predpokladať, že aktíva spoločnosti Alitalia môžu v každom prípade pokryť dlhy vyplývajúce z počiatočného úveru bez ohľadu na výsledok mimoriadneho správneho konania.

(87) Podľa talianskych orgánov kombinácia výšky účtovaných úrokov a prísnych podmienok splácania znamená, že výsledok pre veriteľa, t. j. konečný zostatok finančného zásahu, bude určite pozitívny. Pôžička bola preto plne v súlade so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve a procesne neexistovala žiadna povinnosť vopred informovať Komisiu podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ.

(88) Talianske orgány takisto tvrdili, že súkromní akcionári, vrátane najmä spoločnosti Etihad, boli rovnako pripravení poskytnúť spoločnosti Alitalia financovanie v rámci plánu ozdravenia. Konkrétnejšie, 22. decembra 2016 i) sa spoločnosť Alitalia dohodla so svojimi vlastnými finančnými veriteľmi o moratóriu, ii) akcionári spoločnosti Alitalia rokovali o emitovaní nástrojov vlastného imania v hodnote 231 miliónov USD, iii) [jeden z akcionárov spoločnosti Alitalia uzavrel dohody týkajúce sa hospodárskych záväzkov vo vzťahu medzi akcionármi spoločnosti Alitalia]. Dňa 27. decembra 2016 spoločnosť Etihad takisto poskytla spoločnosti Alitalia podriadený akcionársky úver vo výške 100 miliónov EUR. V správe z 25. marca 2019 talianske orgány zároveň tvrdili, že dva štátne úvery sú v súlade s výškou úplne nového financovania predpokladaného v pláne ozdravenia spoločnosti Alitalia.

([42]) Oznámenie Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb (Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6).

4.1.2.2. Dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR

(89) Talianske orgány uvádzajú, že ich argumenty týkajúce sa počiatočného úveru platia rovnako aj pre dodatočné financovanie vo výške 300 miliónov EUR, ktoré bolo poskytnuté za rovnakých podmienok ako počiatočný úver, pričom sa plne zohľadňuje konkrétna situácia spoločnosti Alitalia.

(90) Talianske orgány ďalej tvrdia, že dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR a predĺženia splatenia financovania vo výške 600 miliónov EUR v októbri 2017 boli potrebné na zorganizovanie verejného obstarávania a zabezpečenie predaja spoločnosti Alitalia za najlepšie dosiahnuteľných trhových podmienok. Neúspech takéhoto verejného obstarávania by mal represívne účinky na obchodné vyhliadky spoločnosti a spôsobil by vážnu ujmu všetkým zainteresovaným stranám. Dva štátne úvery teda úzko súviseli s cieľom dosiahnutia dlhodobej životaschopnosti spoločnosti.

4.1.3. *Rozhodnutie o začatí konania*

(91) Pokiaľ ide o rozhodnutie o začatí konania, Taliansko uvádza, že posúdenie Komisie ([43]) týkajúce sa hodnoty aktív spoločnosti Alitalia predchádzalo vstupu spoločnosti Alitalia do mimoriadnej správy, a preto nebolo v čase odpovede Talianska (25. mája 2018) aktuálne. Taliansko v tejto súvislosti tvrdí, že zmeny zavedené novým vedením spoločnosti Alitalia viedli ku krokom zameraným na zabezpečenie príjmov, obmedzenie nákladov a zvýšenie efektívnosti. V tejto súvislosti Taliansko tvrdí, že mimoriadni komisári riešili finančné a manažérske problémy spoločnosti Alitalia zefektívnením operácií a opätovným prerokovaním zmlúv, napr. dosiahnutie výrazného zníženia nákladov na lízing (odhadované náklady na lízing vo výške [210 – 250] miliónov EUR v roku 2018 v porovnaní s [260 – 340] miliónmi EUR v roku 2017). Taliansko zdôrazňuje, že vzhľadom na tieto úspory a skutočnosť, že proces predaja ešte prebiehal, boli aktíva spoločnosti Alitalia podhodnotené.

(92) Okrem toho boli mimoriadni komisári v rámci osobitných právomocí, ktoré im zákon udeľuje, splnomocnení napríklad podniknúť kroky na vymáhanie peňazí dlhovaných spoločnosti Alitalia a rokovať o vysporiadaní pohľadávok s inými stranami. Hodnota aktív spoločnosti Alitalia by preto musela byť revidovaná vzhľadom na dosiahnuté príjmy a zníženie nákladov, ktoré vykonali mimoriadni komisári. Taliansko takisto tvrdí, že ocenenie v nezáväznom oznámení, ktoré predložila spoločnosť Lufthansa, nemuselo odrážať hodnotu aktív spoločnosti Alitalia, pretože ponuka sa týkala len časti ponúkaných aktív a môže odrážať určité subjektívne záujmy strany predkladajúcej ponuku. Ocenenie časti aktív sa preto nemohlo použiť ako náhrada na určenie hodnoty všetkých aktív.

(93) Taliansko spochybňuje tvrdenie Komisie, že existovalo málo dôkazov o tom, že Taliansko by mohlo stratiť viac v kontrafaktuálnom scenári, v ktorom by neboli poskytnuté dva štátne úvery. Taliansko tvrdí, že keďže spoločnosť Alitalia je v insolvenčnom konaní riadenom mimoriadnymi komisármi menovanými vládou, títo komisári konajú na verejné účely. Taliansko tvrdí, že hoci spoločnosť Alitalia nie je vo vlastníctve štátu, ale mimoriadni komisári konajú na verejné účely, Taliansko by pri rozhodovaní o tom, či má zasiahnuť ako trhový veriteľ, preto mohlo vziať do úvahy straty, ktoré by štátu vznikli, ak by spoločnosť Alitalia prestala fungovať a bola zlikvidovaná.

(94) Taliansko ďalej namieta proti pripomienke Komisie v odôvodnení 64 rozhodnutia o začatí konania, že keďže štát bol len nepriamym menšinovým akcionárom, nemohol využiť lepšiu predajnú cenu v rovnakom rozsahu ako väčšinoví akcionári. Taliansko tvrdí, že keďže výnosy z predaja aktív sú určené veriteľom, treba pri posudzovaní toho, či boli dva štátne úvery poskytnuté za trhových podmienok, náležite zohľadniť záujem väčšieho počtu zainteresovaných strán, ako sú veritelia, zákazníci, zamestnanci a dodávatelia.

([43]) Komisia v rozhodnutí o začatí konania neposkytla vlastné posúdenie hodnoty spoločnosti Alitalia, ale odkázala na hodnotu spoločnosti Alitalia na základe správy o ocenení, ktorú si dali vypracovať mimoriadni komisári v októbri 2017 (táto správa, tzv. štúdia firmy Leonardo, je opísaná v odôvodneniach 118 až 122, pozri odôvodnenie 62 rozhodnutia o začatí konania).

4.1.4. *Kontrafaktuálny scenár poskytovania pomoci*

(95) Taliansko vo svojich doplňujúcich pripomienkach predložených 25. septembra 2018 podrobnejšie uviedlo dôsledky kontrafaktuálneho scenára likvidácie spoločnosti Alitalia 31. decembra 2017, pričom tvrdilo, že:

a) štát konal ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve z dôvodu značných strát, ktoré by musel znášať v prípade predaja/zatvorenia spoločnosti k 31. decembru 2017, ktoré sa už predpokladalo v deň poskytnutia počiatočného úveru. Tieto straty by dosiahli [viac ako miliardu] EUR, najmä v dôsledku: i) nákladov spojených s nezamestnanosťou, ktoré znáša štát; ii) nezaplatených daní; iii) nákladov na náhradu splatných cestujúcim; iv) negatívnych účinkov presahovania na dodávateľov;

b) dva štátne úvery mali riešiť naliehavé potreby riadenia spoločnosti Alitalia a predísť prerušeniu služby, čo by mohlo viesť k vážnym spoločenským problémom a narušeniu;

c) dva štátne úvery boli v súlade so sadzbou pre spoločnosti so zlým ratingovým hodnotením s nízkou kolateralizáciou v oznámení o referenčných sadzbách. Úver mal navyše prednosť pred všetkými ostatnými dlhmi, a

d) pôvodný dátum splatnosti procesu predaja ohrozil perspektívu pozitívneho výsledku tohto procesu, a preto sa predĺžil. Následne sa predĺžila aj pôvodná splatnosť počiatočného úveru a jeho suma sa navýšila poskytnutím dodatočného úveru vo výške 300 miliónov EUR.

(96) Taliansko tvrdilo, že jeho odôvodnenie bolo úplne v súlade s bodom 107 oznámenia Komisie o pojme štátnej pomoci ([44]), v ktorom sa uvádza, že *„v prípade kapitálového alebo dlhového zásahu vo verejnom podniku, ktorý sa ocitol v ťažkostiach, by sa očakávaná návratnosť tejto investície mala porovnať s očakávanou návratnosťou v kontrafaktuálnom scenári likvidácie spoločnosti. V prípade, že by likvidácia priniesla vyššie zisky alebo nižšie straty, obozretný subjekt v trhovom hospodárstve by si zvolil túto možnosť“*.

(97) Taliansko tvrdilo, že ak by bola spoločnosť Alitalia zatvorená 31. decembra 2017, zamestnanci spoločnosti Alitalia by boli oprávnení žiadať o dávky zo všeobecného fondu nezamestnanosti (ďalej len „NASpI“) a osobitného fondu solidarity pre zamestnancov leteckej dopravy (ďalej len „FSTA“). Taliansko tvrdí, že odhadované náklady na platby dávok v nezamestnanosti, ktoré by bol štát povinný zaplatiť zamestnancom spoločnosti v prípade zatvorenia/likvidácie, by predstavovali [350 – 800] miliónov EUR vrátane FSTA za obdobie do 31. decembra 2018 a [500 – 900] miliónov EUR v prípade predĺženia FSTA do 31. decembra 2019. Taliansko tvrdilo, že náklady v prípade nezamestnanosti by boli podobné, keby bola spoločnosť Alitalia zatvorená 1. mája 2017, deň predtým, ako bola prijatá do mimoriadneho správneho konania.

(98) Taliansko takisto uviedlo, že likvidácia spoločnosti Alitalia by mala negatívny vplyv na dodávateľov spoločnosti Alitalia. Poskytujú služby, ako je obsluha, zákaznícky servis/telefonické centrá, upratovanie, ubytovanie v hoteloch, logistika a stravovanie, v celkovej priemernej ročnej hodnote [100 – 300] miliónov EUR.

(99) Taliansko ďalej tvrdí, že keďže spoločnosť Alitalia je v mimoriadnej správe, a teda riadená subjektom verejného sektora, ktorého mandátom je obnoviť, predať alebo zlikvidovať aktíva a rozdeliť výnosy veriteľom, mimoriadni komisári konali vo verejnom záujme; výkon ich mandátu im umožňuje chrániť iba práva veriteľov, a nie práva akcionárov.

(100) Okrem toho Taliansko uznáva konštatovanie Súdneho dvora v rozsudku o Spolkovej krajine Burgenland. V bode 52 tohto rozsudku Súdny dvor rozhodol, že „na účely posúdenia otázky, či by to isté opatrenie bolo prijaté za obvyklých trhových podmienok súkromným predávajúcim nachádzajúcim sa v situácii čo najbližšej situácii štátu, sa zohľadnia len výhody a povinnosti spojené so situáciou štátu v postavení akcionára s výnimkou tých, ktoré sú spojené s jeho postavením ako orgánu verejnej moci“ ([45]).

([44]) Oznámenie Komisie o pojme štátna pomoc uvedenom v článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, C/2016/2946 (Ú. v. EÚ C 262, 19.7.2016, s. 1).

([45]) Rozsudok z 24. októbra 2013, Land Burgenland a. i./Komisia, C-214/12 P, C-215/12 P a C-223/12 P, EU:C:2013:682.

(101) Taliansko však tvrdí, že pravidlá štátnej pomoci nemožno uplatňovať spôsobom, ktorý by znemožnil členským štátom prijať opatrenia, ktoré sú menej nákladné ako možné alternatívy, len preto, že takéto opatrenia môžu byť neoddeliteľné od štátu, ktorý vykonáva svoje výsady verejnej moci. Takýto prístup by skončil ako ekonomicky iracionálny.

4.1.5. *Zlučiteľnosť pomoci*

(102) Pred rozhodnutím o začatí konania talianske orgány tvrdili, že ak by sa dva štátne úvery považovali za štátnu pomoc, spĺňali by všetky požiadavky na zlučiteľnosť pomoci na záchranu. Spoločnosť Alitalia je podnikom v ťažkostiach vzhľadom na prebiehajúce mimoriadne správne konanie (ktoré zodpovedá kolektívnym konkurzným konaniam podľa usmernení o záchrane a reštrukturalizácii). Komisia v rozhodnutí o začatí konania uviedla, že keďže počiatočný úver nebol splatený šesť mesiacov po jeho poskytnutí, počiatočný úver sa nemôže považovať za zlučiteľný ako pomoc na záchranu, ale možno ho považovať len za pomoc na reštrukturalizáciu. Taliansko však nepredložilo žiadne argumenty na podporu tvrdenia, že by dva štátne úvery boli zlučiteľnou pomocou na reštrukturalizáciu.

(103) Po rozhodnutí o začatí konania Taliansko tvrdilo, že dva štátne úvery spĺňajú všetky požiadavky zlučiteľnosti pomoci na záchranu. Po prvé, pokiaľ ide o kritérium vhodnosti (bod 55 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii), Taliansko tvrdilo, že nesplatenie počiatočného úveru do šiestich mesiacov nie je v rozpore s podmienkou vhodnosti pomoci na záchranu, keďže tieto usmernenia udeľujú výnimku na splatenie pomoci v rámci tohto časového rozpätia, ak existuje plán likvidácie alebo reštrukturalizačný plán. Okrem toho Taliansko tvrdilo, že počiatočný úver a dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR sa musia považovať za jeden zásah, čo znamená, že šesťmesačné obdobie začne plynúť až od vyplatenia dodatočného úveru vo výške 300 miliónov EUR.

(104) Po druhé, pokiaľ ide o primeranosť (bod 60 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii), Taliansko tvrdilo, že dva štátne úvery boli primerané, pretože ich cieľom bolo pokryť finančné potreby spoločnosti Alitalia až do dokončenia postupu predaja, a že potrebná suma odrážala opatrný prístup mimoriadnych komisárov s cieľom zabezpečiť, aby aktíva spoločnosti Alitalia mohli byť prevedené, a nenarušili podmienky splatenia dvoch štátnych úverov. Taliansko poskytlo aj aktualizovaný plán likvidity v zmysle bodu 60 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii, ktorý podľa jeho názoru odrážal potreby likvidity spoločnosti Alitalia s prihliadnutím na množstvo faktorov vrátane peňažného toku spoločnosti Alitalia z prevádzkovej činnosti, jej celkových čistých investícií, charakteristiky jej obchodnej činnosti a rizík vyplývajúcich z výkyvov na trhu typických pre spoločnosť Alitalia.

(105) Napokon, pokiaľ ide o kritérium týkajúce sa negatívnych účinkov na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi (podľa oddielu 3.6 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii), Taliansko tvrdilo, že odkedy bola spoločnosť Alitalia uvedená do mimoriadnej správy, zaznamenala pokles počtu cestujúcich a letov, ukončila prevádzku na určitých stratových trasách na dlhé vzdialenosti, zvýšila koeficient obsadenia lietadlového parku cestujúcimi a dosiahla významné úspory nákladov práce. Taliansko odkazuje aj na skutočnosť, že ak by spoločnosť Alitalia náhle zastavila prevádzku, malo by to negatívne dôsledky vzhľadom na zásadnú úlohu, ktorú spoločnosť Alitalia zohráva v odvetví leteckej dopravy v Taliansku. Dva štátne úvery boli obmedzené na minimum, aby sa zabezpečila kontinuita operácií a neumožnilo rozšírenie spoločnosti Alitalia nad rámec povolený usmerneniami o záchrane a reštrukturalizácii.

4.2. **Správy a štúdie poskytnuté Talianskom v súvislosti so spoločnosťou Alitalia**

(106) Hoci Taliansko nepredložilo žiadne *ex ante* ekonomické posúdenie dvoch štátnych úverov, ktoré vypracovalo pred ich poskytnutím, Taliansko poskytlo rôzne dokumenty vypracované odborníkmi a inými subjektmi, pokiaľ ide o hospodársku situáciu a obchodnú činnosť spoločnosti Alitalia. V tomto oddiele sú opísané hlavné dokumenty, ktoré Taliansko poskytlo v súvislosti so spoločnosťou Alitalia. Niektoré dokumenty boli vypracované pred vstupom spoločnosti Alitalia do mimoriadnej správy, teda pred poskytnutím dvoch štátnych úverov (*ex ante*), zatiaľ čo iné boli vyhotovené až potom (*ex post*).

4.2.1. *Ex ante štúdie/dokumenty*

4.2.1.1. Plán ozdravenia

(107) Plán ozdravenia bol vypracovaný v decembri 2016 v súlade s požiadavkami oddielu 67 talianskeho zákona o konkurze, keď bolo spoločnosti Etihad jasné, že spoločnosť Alitalia je na pokraji konkurzu. Plán ozdravenia zahŕňal finančný a priemyselný plán na obdobie 2017 až 2021, ako to vyžaduje taliansky zákon o konkurze. Jeho cieľom bolo obnoviť životaschopnosť spoločnosti Alitalia do roku 2021 v dôsledku: i) prepracovania siete a zvýšenia výnosov približne o 900 miliónov EUR ročne ([46]) (najmä prostredníctvom zvýšenia koeficientu obsadenia, rozvoja dopravy na dlhé vzdialenosti a vedľajších príjmov) a ii) zníženia nákladov spoločnosti Alitalia približne o 400 miliónov EUR ročne (opatrenia nákladovej efektívnosti a zníženie počtu zamestnancov spoločnosti Alitalia ([47]) o [X XXX] a platov až o [20 – 40] %). Okrem opatrení na zníženie nákladov sa v pláne ozdravenia odhaduje potreba kapitálového príspevku vo výške približne 1,4 miliardy EUR, čiastočne z nepeňažných položiek, ako sú konverzie dlhu, ale čiastočne aj z nového navýšenia kapitálu s cieľom reštrukturalizovať spoločnosť Alitalia a realizovať nový podnikateľský plán. Podľa plánu ozdravenia, ak by sa tento postup uplatňoval, by spoločnosť Alitalia dosiahla úverovú bonitu od roku 2019.

(108) V pláne sa odhadovalo, že čistý výsledok spoločnosti Alitalia sa zvýši z –458 miliónov EUR v roku 2016 (údaje pred závierkou) na +168 miliónov EUR v roku 2021, pričom EBITDA spoločnosti Alitalia sa zvýši zo –176 miliónov EUR v roku 2016 na +441 miliónov EUR v roku 2021.

(109) Na realizáciu plánu bol potrebný súhlas odborových zväzov z dôvodu zníženia nákladov ovplyvňujúcich pracovnú silu. Odborové zväzy však v apríli 2017 v referende odmietli plán ozdravenia, čím sa zabránilo realizácii výrazného zníženia nákladov práce. Práve odmietnutie tohto plánu malo za následok, že spoločnosť Alitalia bola v máji 2017 uvedená do mimoriadnej správy.

4.2.1.2. Preskúmanie plánu ozdravenia spoločnosťami Roland Berger a KPMG

(110) Začiatkom roka 2017, pred referendom, plán ozdravenia preskúmali dvaja nezávislí obchodní experti, a to Roland Berger (7. februára 2017) a KPMG (15. marca 2017) na základe obchodovania v minulosti a prognózy z roku 2016. Týchto odborníkov poverila spoločnosť Alitalia na základe dohodnutého rozsahu s cieľom podporiť rozhodovanie akcionárov a vedenia spoločnosti Alitalia. Spoločnosť Roland Berger bola zodpovedná za preskúmanie priemyselného plánu zahrnutého v pláne ozdravenia a spoločnosť KPMG za finančný plán.

(111) Obidve spoločnosti opísali plán ozdravenia ako „*ambiciózny […] vzhľadom na nedávnu minulosť spoločnosti Alitalia*“ a naznačili, že pre všetky zainteresované strany, najmä odborové zväzy, je kľúčové, aby sa plne riadili týmto plánom.

(112) V preskúmaní spoločnosti KPMG sa zdôrazňuje značné financovanie potrebné na udržanie plánu počas obdobia niekoľkých rokov, potreba plne sa spoliehať na realizáciu predpokladov o úsporách nákladov a vytváraní príjmov a potreba oddanosti všetkých zainteresovaných strán (vrátane zamestnancov) voči plánu. Spoločnosť KPMG ďalej zdôraznila citlivosť plánu vzhľadom na finančný predpoklad súvisiaci s vývojom výnosov/peňažných tokov prostredníctvom predaja predplatených leteniek.

4.2.1.3. Správa o certifikácii plánu ozdravenia od Dr. Riccarda Ranalliho

(113) Podľa talianskeho zákona o konkurze musí pravdivosť údajov poskytnutých spoločnosťou Alitalia (spoľahlivosť) a uskutočniteľnosť plánu ozdravenia skontrolovať a certifikovať nezávislý odborník. Účelom takéhoto preskúmania je zabezpečiť, aby sa realizáciou plánu znížil dlh spoločnosti Alitalia a ozdravili jej financie v dôsledku navrhovaných finančných opatrení. Túto certifikáciu vykonal Dr. Riccardo Ranalli, autorizovaný účtovník ([48]).

([46]) Nezávislé obchodné preskúmanie plánu ozdravenia spoločnosti Alitalia zo strany KPMG z 15. marca 2017.
([47]) Tamže, strana 58 preskúmania KPMG.
([48]) https://www.ranallieassociati.it/dt_team/riccardo-ranalli/.

(114) V správe o certifikácii Dr. Ranalliho (ďalej len „správa o certifikácii“) sú vymenované príčiny krízy spoločnosti Alitalia uvedené v pláne ozdravenia ([49]):

a) nezávislosť spoločnosti [Alitalia] v kontexte sieťových dopravcov, ktorí prostredníctvom sledu fúzií dosiahli kritické množstvo na zabezpečenie primeranej úrovne hospodárskej súťaže;

b) rozsiahle prenikanie nízkonákladových dopravcov na domáci trh v porovnaní s inými európskymi krajinami (vonkajšia príčina);

c) malý podiel na trhu pri trasách na dlhé vzdialenosti napriek nenaplnenému dopytu;

d) neefektívna štruktúra nákladov, ktorá sa premieta do priemernej CASK ([50]) vo výške [X,X] EUR (vyplývajúcej z CASK na malé až stredné vzdialenosti vo výške [XX,XX] EUR a CASK na dlhé vzdialenosti vo výške [X,XX] EUR) v porovnaní s priemernými hodnotami 5,31 EUR u diaľkových dopravcov a 8,2 EUR u sieťových prepravcov (vnútorná príčina), a

e) obmedzenie rozvoja obchodu v prípade trás na dlhé vzdialenosti v dôsledku dohôd o spoločnom podniku týkajúcich sa severoamerických trás (vnútorná príčina).

(115) Správou o certifikácii (z 28. apríla 2017) a listom o zlučiteľnosti (15. marca 2017) sa pozitívne certifikoval plán ozdravenia.

4.2.1.4. Dohoda o zdržaní sa konania

(116) V januári 2017 sa spoločnosť Alitalia, jej hlavný akcionár Etihad Investment Holding Company LLC a finanční veritelia spoločnosti Alitalia dohodli na podmienečnej dohode o zdržaní sa konania. Podľa tejto dohody „*spoločnosť [Alitalia] až do dokončenia aktualizovaného priemyselného plánu a príslušnej certifikácie nezávislým odborníkom v súlade s článkom 76 ods. 3 písm. d) talianskeho zákona o konkurze […] požaduje čas na identifikáciu okrem iného podrobných činností, ktoré sa majú vykonať v rámci priemyselného plánu na zlepšenie jej majetkovej, finančnej a obchodnej situácie a na realizáciu hlavných podmienok finančného plánu*“. V dohode o zdržaní sa konania sa okrem iného vyžadovalo od spoločnosti Etihad poskytnutie podriadeného akcionárskeho úveru vo výške 100 miliónov EUR, ktorý bol vyplatený 27. decembra 2016.

(117) Počas dokončovania plánu ozdravenia sa spoločnosť Alitalia obrátila na svojich finančných veriteľov a požiadala o moratórium na splnenie svojich finančných záväzkov za podmienok stanovených v dohode o zdržaní sa konania. Dohoda o zdržaní sa konania platila do 31. marca 2017 a zahŕňala týždenný plán likvidity do rovnakého dátumu, čo dokazuje, že v dôsledku dohody o zdržaní sa konania a opatrení v nej obsiahnutých bola likvidita spoločnosti Alitalia zabezpečená do 31. marca 2017.

4.2.2. *Ex post štúdie/dokumenty*

4.2.2.1. Štúdia firmy Leonardo

(118) Mimoriadni komisári poverili nezávislého poradcu, firmu Leonardo & Co, aby odhadol očakávanú hodnotu predaja prevádzkových jednotiek spoločnosti Alitalia, ako sa uvádza v odôvodnení 60. Mimoriadni komisári požiadali o tento odhad, pretože sú zo zákona zaviazaní nepredávať spoločnosť Alitalia pod trhovou referenčnou hodnotou. Štúdia bola zadaná 14. septembra 2017. Dňa 16. októbra 2017 firma Leonardo & Co zaslala trom mimoriadnym komisárom výsledky svojej štúdie (ďalej len „štúdia firmy Leonardo“).

(119) Štúdia firmy Leonardo zo 16. októbra 2017 bola zameraná na odhad hodnoty predaja prevádzkových jednotiek spoločnosti Alitalia k 1. máju 2017, a to k začiatku mimoriadnej správy. V štúdii sa skúmala hodnota troch možných častí: i) predaj leteckých činností („časť letecké činnosti“); ii) predaj obchodnej činnosti pozemnej obsluhy („časť činnosti pozemnej obsluhy“) a iii) predaj oboch častí spolu („úplná časť“ alebo „jedna časť“). Odhad hodnoty predaja v štúdii firmy Leonardo je po odpočítaní pasív spojených s predajom aktív a nezahŕňa pasíva pred mimoriadnou správou. V metóde oceňovania, ktorú používa firma Leonardo & Co, sa odhaduje hodnota spoločnosti Alitalia zmiešanou metódou kombinujúcou metódu založenú na aktívach s metódou založenou na zisku. Firma Leonardo & Co považuje túto metódu za najvhodnejšiu na odhadnutie hodnoty spoločnosti v ťažkej ekonomickej situácii, akou je spoločnosť Alitalia.

([49]) List o zlučiteľnosti Dr. Riccarda Ranalliho z 15. marca 2017.
([50]) Cena za dostupný miestokilometer.

(120) Ako východiskový bod predstavuje účtovná hodnota aktív v štúdii firmy Leonardo približne 2,5 miliardy EUR, čo zodpovedá účtovnej hodnote aktív, ktoré sa majú previesť v rámci jednej časti, t. j. 2 552 miliónov EUR podľa správy PriceWaterhouseCoopers (ďalej len „PwC“). Hodnota týchto aktív sa potom opraví o pasíva spojené s aktívami a prevádzkou spoločnosti Alitalia (väčšinou záväzky voči dodávateľom) a o korekciu zisku. Táto oprava je rozdielom medzi očakávanou ziskovosťou spoločnosti počas prvých dvoch rokov podnikateľského plánu a priemernou ziskovosťou porovnateľných leteckých spoločností. Keďže sa očakávalo, že spoločnosť Alitalia bude mať straty v prvých dvoch rokoch prevádzky, oprava zisku je záporná, čo ďalej znižuje odhadovanú hodnotu predaja.

(121) S cieľom zohľadniť inherentnú neistotu pri vykonávaní podnikateľského plánu sa v štúdii firmy Leonardo zvažujú dva scenáre na odhadnutie možnej hodnoty predaja prevádzkových jednotiek spoločnosti Alitalia. „Zotrvačný scenár“ je zostavený z hľadiska zotrvačnosti v súlade s hospodárskou a finančnou situáciou spoločnosti Alitalia v roku 2017, a teda bez cieľov rastu a bežných priemyselných stratégií. „Rozvojový scenár“ je založený na podnikateľskom pláne zostavenom z hľadiska diskontinuity so situáciou spoločnosti Alitalia v roku 2017, pričom poskytuje obnovenie podielov na trhu a ziskovosť v krátkodobom až strednodobom horizonte s cieľom umožniť spoločnosti znovu získať ústrednú úlohu na referenčnom trhu.

(122) V štúdii firmy Leonardo sa odhaduje predajná cena jednej časti v rámci zotrvačného scenára v rozsahu 280 až 411 miliónov EUR a v rámci rozvojového scenára v rozsahu 495 až 626 miliónov EUR. Priemer najvyššieho a najnižšieho ocenenia je 453 miliónov EUR.

4.2.2.2. Finančné údaje troch prevádzkových častí na predaj podľa PwC

(123) Mimoriadni komisári uzavreli zmluvu s PwC, aby overila konsolidované finančné údaje skupiny Alitalia a vyňaté súvahy týkajúce sa časti letecké činnosti, časti činnosti pozemnej obsluhy a jednej časti k 1. máju 2017. Tieto vyňaté súvahy určovali hranice aktív, ktoré sa mali previesť v prípade predaja aktív spoločnosti Alitalia, a určovali, ktoré položky súvahy zostanú spoločnosti Alitalia po predajoch.

(124) Tieto overené finančné údaje, ako sú uvedené v návrhu správy o overení, ktorý 21. septembra 2017 vypracovala spoločnosť PwC, potom firma Leonardo & Co použila na odhad predajnej ceny častí ([51]).

(125) PwC dokončila a datovala svoju overovaciu správu 31. októbra 2017.

4.2.2.3. Ceny uvedené v ponukách spoločností Lufthansa, EasyJet a Airport Handling

(126) Dňa 16. októbra 2017 predložilo niekoľko spoločností ponuky na časť obchodnej činnosti spoločnosti Alitalia v rámci postupu verejného obstarávania (pozri odôvodnenie 59), a to spoločnosti Airport Handling, EasyJet a Lufthansa. V tomto pododdiele sú zhrnuté ich hlavné vlastnosti.

(127) Spoločnosť Airport Handling predložila záväznú ponuku na obchodnú činnosť spoločnosti Alitalia v oblasti pozemnej obsluhy, v ktorej ponúkla [XX,X] miliónov EUR s navýšením až do výšky 6,5 milióna EUR v závislosti od dosiahnutia určitých cieľov.

(128) Spoločnosť EasyJet predložila záväznú ponuku na časť obchodnej činnosti spoločnosti Alitalia v oblasti letectva s výnimkou služieb údržby a opráv. V ponuke sa oceňujú len činnosti na krátke vzdialenosti vo výške [XXX – XXX] miliónov EUR. Spoločnosť EasyJet vo svojej ponuke uviedla, že obchodnú činnosť na dlhé vzdialenosti, ktorej prevzatie záviselo od neidentifikovaného partnera konzorcia, predbežne odhaduje na [XXX] miliónov EUR. Celková maximálna hodnota spoločnosti EasyJet preto bola [XXX] miliónov EUR.

(129) V nezáväznej ponuke, ktorú predložila spoločnosť Lufthansa, sa zohľadňovala iba časť časti letecké činnosti (t. j. [XX] lietadiel z [XXX] a len […] zamestnancov) a predstavovala [XXX] miliónov EUR (bez kapitalizovaných prenájmov).

([51]) Pozri štúdiu firmy Leonardo, strana 3.

4.2.3. *Finančné výkazy spoločnosti Alitalia*

(130) Najnovšia zverejnená riadna účtovná závierka skupiny Alitalia je k 31. decembru 2015. Za rok 2016 nebola zostavená žiadna riadna účtovná závierka, keďže spoločnosť Alitalia bola pred schválením a zverejnením riadnej účtovnej závierky za rok 2016 uvedená do mimoriadnej správy. K dispozícii však boli predbežné a proforma finančné údaje za rok 2016, ako aj správy kľúčových odborníkov, ktorí vypracovali *ex ante* alebo *ex post* správy o spoločnosti Alitalia, t. j. KPMG, Roland Berger, Dr. Ranalli a PwC. Všetci títo odborníci sa pri svojej analýze opierali o údaje z roku 2016. Spoločnosť Alitalia okrem toho vypracovala účtovnú závierku k 28. februáru 2017, ako to vyžaduje taliansky zákon o konkurze.

(131) Počas mimoriadneho správneho konania neboli uverejnené žiadne riadne účtovné závierky. Na webovom sídle mimoriadnej správy spoločnosti Alitalia boli v nepravidelných intervaloch uverejňované obmedzené finančné údaje, väčšinou zamerané na prevádzkové EBITDA a peňažný tok (žiadna súvaha) ([52]).

(132) Hoci sa zdá, že až na rok 2015 neboli žiadne tieto finančné správy predmetom auditu, nič nenaznačuje tomu, že údaje podstatne skresľujú finančnú situáciu spoločnosti Alitalia. Konkrétne Dr. Ranalli osvedčil údaje za rok 2016 ako súčasť plánu ozdravenia.

5. **POSÚDENIE POMOCI**

5.1. **Existencia pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ**

(133) V zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ „ak nie je zmluvami ustanovené inak, pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

(134) Z toho vyplýva, že na to, aby sa opatrenie mohlo považovať za štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musia byť splnené tieto kumulatívne kritériá: i) musí byť poskytované štátom alebo zo štátnych prostriedkov; ii) musí danému podniku priniesť výhodu; iii) musí byť selektívna, t. j. uprednostňovať určité podniky alebo výrobu určitého tovaru a iv) musí narúšať alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a musí ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

5.1.1. *Pojem podnik*

(135) Spoločnosť Alitalia je súkromná spoločnosť pôsobiaca v odvetví leteckej dopravy usadená v Taliansku. Je podnikom na účely článku 107 ods. 1 ZFEÚ, pretože vykonáva hospodársku činnosť ponúkaním služieb na trhu ([53]).

5.1.2. *Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu*

(136) Ako konštatoval Súdny dvor ([54]), aby sa opatrenia mohli považovať za štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, a) musia pochádzať zo štátnych prostriedkov, a to buď priamo, alebo nepriamo prostredníctvom akéhokoľvek sprostredkovateľského orgánu konajúceho na základe právomocí, ktoré mu boli zverené, a b) musia byť pripísateľné štátu ([55]).

(137) Keďže dva štátne úvery vyplývajú z aktov talianskej vlády a parlamentu, sú jasne pripísateľné talianskemu štátu. Okrem toho boli dva štátne úvery financovaného zo štátneho rozpočtu, a teda boli jasne poskytnuté zo štátnych prostriedkov.

([52]) Obmedzené finančné informácie uverejnili mimoriadni komisári 2. mája 2017, 31. decembra 2017, 31. marca 2018, 30. júna 2018 a 30. septembra 2018 na webovom sídle mimoriadnej správy spoločnosti Alitalia. Dňa 27. marca 2019 mimoriadni komisári uverejnili prezentáciu, ktorá obsahovala určité finančné údaje k 31. decembru 2018.

([53]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. júna 1987, Komisia/Taliansko, 118/85, EU:C:1987:283, bod 7.

([54]) Rozsudok Súdneho dvora zo 16. mája 2002, Francúzsko/Komisia (Stardust Marine), C-482/99, EU:C:2002:294.

([55]) Rozsudok Súdneho dvora zo 14. októbra 1987, Nemecko/Komisia, C-248/84, EU:C:1987:437, bod 17.

5.1.3. *Selektívnosť*

(138) Opatrenie sa môže považovať za štátnu pomoc, len ak je selektívne v tom, že zvýhodňuje iba určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru.

(139) Dva štátne úvery boli poskytnuté jednej spoločnosti, a to spoločnosti Alitalia. Boli teda poskytnuté na *ad hoc* základe jednej spoločnosti a neboli k dispozícii ostatným spoločnostiam aktívnym v talianskom odvetví leteckej dopravy, ktoré sú v porovnateľnej právnej a skutkovej situácii, ani v iných odvetviach. Žiadne porovnateľné spoločnosti neboli oprávnené na opatrenia podobné tým, ktoré boli poskytnuté spoločnosti Alitalia, a teda žiadne takéto spoločnosti nezískali porovnateľné financovanie. Dva štátne úvery sú preto selektívne.

5.1.4. *Výhoda*

(140) Výhodou v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ je každá hospodárska výhoda, ktorú by podnik nemohol získať za bežných trhových podmienok, teda bez zásahu štátu ([56]).

(141) Podľa judikatúry súdov Únie hospodárske transakcie vykonávané verejnými subjektmi neposkytujú svojej protistrane výhodu, a preto nepredstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, ak sa vykonávajú v súlade s bežnými trhovými podmienkami ([57]). Na určenie toho, či bola transakcia vykonaná v rámci týchto podmienok, Komisia uplatňuje kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve (*Market Economy Operator test*, ďalej len „kritérium MEO“). Toto kritérium bolo zavedené so zreteľom na rôzne hospodárske transakcie. Komisia najprv preskúma, či je kritérium MEO uplatniteľné, a ak áno, následne ho uplatní na dva štátne úvery.

5.1.4.1. Uplatniteľnosť kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve

(142) V predmetnom prípade Komisia musí preskúmať, či je kritérium MEO uplatniteľné. Ak by Komisia určila, že kritérium MEO nie je uplatniteľné na dva štátne úvery, nemusí uvedené kritérium uplatňovať. Komisia môže potom jednoducho vyvodiť záver, že spoločnosť Alitalia získala hospodársku výhodu, ktorú by za trhových podmienok nemohla získať, a teda výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(143) Keďže však ide o dva štátne úvery (počiatočný úver a dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR), Komisia musí pred posudzovaním uplatniteľnosti posúdiť, či sú uvedené úvery oddeliteľné na účely posúdenia uplatniteľnosti alebo či predstavujú jeden zásah. Ak sú úvery oddeliteľné, každý úver by sa mal posudzovať oddelene, najmä pokiaľ ide o uplatniteľnosť kritéria MEO. Ak by sa naopak zistilo, že predstavujú jedno opatrenie, Komisii stačí v tejto súvislosti vykonať len jedno posúdenie dvoch štátnych úverov.

5.1.4.1.1. Dva štátne úvery ako jedno opatrenie

(144) V súlade s rozhodovacou praxou Komisie sa séria štátnych zásahov, ktoré sa v pomerne krátkom časovom období uskutočnia v súvislosti s rovnakým podnikom, sú navzájom prepojené alebo boli všetky plánované či predvídateľné v čase prvého zásahu, môže posudzovať ako jeden zásah. Naopak, ak bol neskorší zásah dôsledkom udalostí, ktoré sa nedali predvídať v čase skoršieho zásahu, obe opatrenia by sa spravidla mali posudzovať oddelene ([58]).

([56]) Rozsudok Súdneho dvora z 11. júla 1996, SFEI a i., C-39/94, EU:C:1996:285, bod 60; rozsudok Súdneho dvora z 29. apríla 1999, Španielsko/Komisia, C-342/96, EU:C:1999:210, bod 41.

([57]) Rozsudok Súdneho dvora z 11. júla 1996, SFEI a i., C-39/94, EU:C:1996:285, body 60 a 61.

([58]) Rozhodnutie Komisie z 19. decembra 2012 vo veci SA.35378, Financovanie letiska Berlín-Brandenbursko, Nemecko (Ú. v. EÚ C 36, 8.2.2013, s. 10), odôvodnenia 14 až 33.

(145) Pri posudzovaní toho, či dva štátne úvery predstavujú jeden zásah, Komisia zohľadňuje i) časovú postupnosť príslušných dvoch štátnych úverov, ii) ich účel a iii) (finančnú a rizikovú) situáciu podniku v čase, keď sa rozhodlo o poskytnutí každého z týchto dvoch štátnych úverov ([59]).

(146) Podľa názoru Komisie by sa počiatočný úver a dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR mali na účely posúdenia uplatniteľnosti považovať za jedno opatrenie.

(147) Po prvé, pokiaľ ide o časovú postupnosť príslušných úverov, obidva boli poskytnuté rýchlo po sebe: počiatočný úver bol poskytnutý 2. mája 2017 a potom o šesť mesiacov neskôr, 16. októbra 2017, bol poskytnutý dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR. Okrem toho Taliansko zmenilo dátumy splatnosti týchto úverov sériou krátkych predĺžení (pozri odôvodnenia 19 a 30) predtým, než ich napokon zosúladilo a *de facto* zlúčilo do jedného opatrenia (pozri odôvodnenia 31 a 32).

(148) Po druhé, ako jasne vyplýva z odôvodnení 17 a 19, dva štátne úvery boli poskytnuté na konkrétny účel, a to zaručiť kontinuitu leteckých dopravných služieb poskytovaných spoločnosťou Alitalia, kým mimoriadni komisári nebudú môcť dokončiť program, ktorý im zverilo ministerstvo hospodárskeho rozvoja, konkrétne reštrukturalizáciu spoločnosti Alitalia alebo predaj jej aktív. Poskytol ich taliansky štát a nebola zaznamenaná žiadna snaha o získanie financovania z iných zdrojov.

(149) V zákonnom dekréte č. 148/2017 sa výslovne uvádza, že dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR bol poskytnutý na zvýšenie počiatočného úveru (pozri odôvodnenie 19). Okrem toho talianske orgány v notifikácii Komisii opísali financovanie ako jedno opatrenie a zároveň v nej vysvetlili, že pomoc bola vyplatená v troch splátkach ([60]). Uvedený opis je potvrdený aj v následných podaniach talianskych orgánov ([61]).

(150) Podmienky dvoch štátnych úverov sú totožné až na sumu a počiatočné trvanie; navyše dekrét o poskytnutí dodatočného úveru vo výške 300 miliónov EUR sa odvoláva na dekrét o poskytnutí počiatočného úveru s uvedením, že „*financie sa navyšujú*“. Dva štátne úvery sa v skutočnosti zlúčili do jedného opatrenia v dôsledku zosúladenia ich dátumov splatnosti (pozri odôvodnenia 30, 31 a 32).

(151) Po tretie, pokiaľ ide o finančnú situáciu a rizikový profil spoločnosti Alitalia, v čase prijatia rozhodnutia o poskytnutí každého z dvoch štátnych úverov boli v podstate rovnaké. Porovnanie finančnej situácie a rizikového profilu je podrobne uvedené v oddiele 5.1.4.2. V záujme úplnosti však Komisia poznamenáva, že finančná situácia a rizikový profil spoločnosti Alitalia boli v čase poskytnutia dvoch štátnych úverov takéto:

a) spoločnosť Alitalia bola insolventná a pod mimoriadnou správou. Nič sa teda nezmenilo z hľadiska právneho režimu, v rámci ktorého fungovala;

b) podmienky dvoch štátnych úverov boli rovnaké až na sumu a dátum splatnosti úveru. Z toho vyplýva, že rizikový profil bol z pohľadu Talianska v podstate rovnaký;

c) hoci spoločnosť Alitalia mala v čase poskytnutia dodatočného úveru vo výške 300 miliónov EUR k dispozícii peňažné prostriedky vo výške 545 miliónov EUR, boli to prevažne peňažné prostriedky dostupné z počiatočného úveru a nie výrazne v dôsledku úspor nákladov alebo zvýšených príjmov. Spoločnosť Alitalia nebola schopná vytvoriť kladný peňažný tok na financovanie svojich aktivít a bola odkázaná na vonkajšie finančné prostriedky na financovanie svojich stratových operácií (pozri odôvodnenie 228).

(152) Okrem toho, keď bol poskytnutý počiatočný úver, z hľadiska predpokladaných potrieb likvidity spoločnosti Alitalia, keď sa dostala pod mimoriadnu správu, bolo predvídateľné, že bude potrebné ďalšie financovanie, ak sa predaj alebo reštrukturalizácia neuskutočnia do šiestich mesiacov (pozri odôvodnenia 246 až 248).

([59]) Rozsudok Súdneho dvora z 19. marca 2013, Bouygues a Bouygues Télécom/Komisia a i., spojené veci C-399/10 P a C-401/10 P, EU:C:2013:175, bod 104; rozsudok Všeobecného súdu z 13. septembra 2010, Grécko a i./Komisia, spojené veci T-415/05, T-416/05 a T-423/05, EU:T:2010:386, bod 177; rozsudok Súdu prvého stupňa z 15. septembra 1998, BP Chemicals/Komisia, T-11/95, EU:T:1998:199, body 170 a 171.

([60]) Pozri oddiel 5.5 notifikačného formulára.

([61]) Pozri okrem iného bod 1 písm. b) listu, ktorý zaslalo Taliansko Komisii 24. januára 2018 a bod 6 listu z 25. mája 2018.

(153) Komisia v skutočnosti zastáva názor, že jednoznačným cieľom Talianska bolo poskytnúť dostatok finančných prostriedkov na udržanie spoločnosti v činnosti, kým nebude možné predať jej aktíva. Tento názor sa zakladá na týchto prvkoch:

a) vyhlásenia rôznych ministrov vlády (pozri odôvodnenia 51 a nasledujúce);

b) tvrdenia Talianska potvrdzujúce to, že spoločnosť Alitalia bola systémovo dôležitá pre celé odvetvie leteckej dopravy Talianska v tom zmysle, že vláda ju považovala za príliš veľkú na vyhlásenie úpadku;

c) kvázi automatické pokrytie potrieb peňažných prostriedkov spoločnosti Alitalia a automatické predĺženie dátumov splatnosti dvoch štátnych úverov a predĺženie konania o predaji;

d) skutočnosť, že od poskytnutia počiatočného úveru Taliansko nikdy výslovne nekonalo tak, aby získalo späť svoje investície, ani neuvažovalo nad takou možnosťou;

e) Taliansko nepožadovalo predčasné splatenie dvoch štátnych úverov. Nezačalo ani likvidáciu či prinajmenšom nepožadovalo predĺženie splatnosti dvoch štátnych úverov v prípade neexistencie akejkoľvek štúdie zameranej na posúdenie zmeny pravdepodobnosti splatenia dvoch štátnych úverov, keď mali byť úvery splatené;

f) dlžné úroky z dvoch štátnych úverov v deň ich splatnosti neboli zaplatené v dôsledku systematického odkladania splatnosti dvoch štátnych úverov, čo v skutočnosti spôsobilo ukončenie ich zvyšovania od 31. mája 2019.

(154) Komisia sa preto domnieva, že dva štátne úvery predstavujú jedno opatrenie na účely tohto rozhodnutia.

(155) Komisia preskúma uplatniteľnosť z dvoch dôvodov, keď posúdi i) či Taliansko predložilo dostatok dôkazov *ex ante* preukazujúcich, že konalo ako hospodársky subjekt, a ii) či štát pri poskytnutí dvoch štátnych úverov konal viac ako subjekt verejného sektora než ako hospodársky subjekt.

(156) Bez ohľadu na uvedený záver, že dva štátne úvery nie sú oddeliteľné, aj keby sa dva štátne úvery považovali za dva samostatné opatrenia, ďalej uvedená analýza uplatniteľnosti Komisiou by sa uplatnila *mutatis mutandis*.

5.1.4.1.2. Taliansko konalo ako subjekt verejného sektora a nie ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve

(157) Komisia sa domnieva, že kritérium MEO v danom prípade nie je uplatniteľné. Na základe dostupných dôkazov Taliansko skutočne z pozície subjektu verejného sektora konalo neoblomne, aby zachránilo spoločnosť Alitalia pred konkurzom a udržalo ju v činnosti.

(158) V rámci predbežnej poznámky Komisia pripomína, že Súdny dvor dospel k záveru, že uplatniteľnosť kritéria MEO závisí v konečnom dôsledku od toho, či štát prizná hospodársku výhodu podniku, ktorého je majiteľom, ako akcionár a nie ako subjekt verejného sektora ([62]). Zásahy štátu, ktorých cieľom je splniť povinnosti, ktoré mu prináležia ako subjektu verejného sektora, totiž nemožno porovnať so zásahmi súkromného investora v trhovej ekonomike ([63]).

(159) S cieľom určiť, či dva štátne úvery poskytnuté štátom predstavujú výkon štátneho orgánu alebo či sú dôsledkom povinností, ktoré štát ako akcionár musí prevziať, Komisia preskúma nielen formu uvedených úverov, ale aj i) ich charakter a predmet, ii) kontext, v akom boli získané, iii) sledovaný cieľ a iv) pravidlá, ktorým dva štátne úvery podliehajú.

(160) Ak zásah štátu vzhľadom na jeho charakter a predmet a s prihliadnutím na sledovaný cieľ nepredstavuje investíciu, ktorú môže realizovať súkromný investor, predstavoval by zásah štátu ako subjektu verejného sektora, a bolo by teda vylúčené uplatnenie kritéria MEO ([64]).

([62]) Rozsudok Súdneho dvora z 5. júna 2012, Komisia/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, body 79 až 82 a bod 87.
([63]) Rozsudok Všeobecného súdu z 15. decembra 2009, EDF/Komisia, T-156/04, EU:T:2009:505, bod 228.
([64]) Pozri v tomto zmysle rozsudok Komisia/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, body 30, 86 a 87.

Charakter a predmet opatrenia

(161) Ako sa opisuje v oddiele 2.1, predmetné opatrenie tvoria dva štátne úvery, ktoré Taliansko poskytlo spoločnosti Alitalia 2. mája 2017 a 16. októbra 2017.

Kontext opatrenia

(162) Od začiatku štát konal konzistentne a jednoznačne zo svojej pozície subjektu verejného sektora s cieľom zachrániť spoločnosť Alitalia pred likvidáciou, čo je skutočnosť, ktorú uznali rôzni ministri vlády vo verejných vyhláseniach (pozri oddiel 2.5), a nie ako akcionár investujúci do spoločnosti alebo ako veriteľ.

(163) Spoločnosť Alitalia nepretržite vykazovala veľké straty v období predtým, než ju v roku 2008 nadobudla spoločnosť CAI. Snahy akcionárov spoločnosti Alitalia obnoviť činnosť spoločnosti prostredníctvom plánu ozdravenia zlyhali z dôvodu zamietnutia uvedeného plánu zamestnancami 26. apríla 2017, čo viedlo k tomu, že spoločnosť bola uvedená pod mimoriadnu správu (pozri odôvodnenia 41 a nasl.). Spoločnosť Alitalia naďalej prichádzala o peniaze, kým bola pod mimoriadnou správou.

(164) Po zamietnutí plánu ozdravenia, ale pred tým, než bola uvedená pod mimoriadnu správu, neexistuje žiadny dôkaz, že by akýkoľvek investor chcel zasiahnuť a nadobudnúť spoločnosť Alitalia ako subjekt s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti, dokonca aj za nominálnu cenu. Neexistuje ani žiadny dôkaz, že by finančné inštitúcie boli pripravené poskytnúť významné úverové nástroje s cieľom umožniť dostatočnú likviditu, aby sa spoločnosť udržala v činnosti.

(165) Keď boli poskytnuté dva štátne úvery, spoločnosť Alitalia bola podnikom v ťažkostiach v zmysle usmernení o záchrane a reštrukturalizácii a mala malú nádej, že sa v blízkom strednodobom horizonte stane ziskovou (pozri odôvodnenia 41, 66 a odôvodnenia 218 až 229).

Sledovaný cieľ

(166) Jednoznačným účelom uvedenia spoločnosti Alitalia pod mimoriadnu správu bolo zaistiť kontinuitu dopravných služieb poskytovaných spoločnosťou Alitalia a zachovať hodnotu jej aktív.

(167) Spoločnosť Alitalia ako insolventná spoločnosť bola v podstate vyradená z trhu s úvermi a v dôsledku svojich momentálnych a dlhodobých problémov s likviditou bola závislá od talianskeho štátu, ktorý poskytol dva štátne úvery.

(168) Ako sa podrobne opisuje v oddiele 2, počiatočný úver bol poskytnutý s hlavným zámerom zabrániť prerušeniu služieb poskytovaných spoločnosťou Alitalia, umožniť jej zachovať domáce a medzinárodné letové spojenia, a tým predísť sociálnym problémom a vážnym nepríjemnostiam pre používateľov. Taliansko takisto tvrdilo, že takéto prerušenie by znamenalo okrem iného porušenie práva na územnú kontinuitu v rámci Talianska zaručeného talianskou ústavou. Dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR bol poskytnutý z rovnakého dôvodu, ako aj na uľahčenie odčlenenia aktív spoločnosti Alitalia. Cieľ uvedenia spoločnosti Alitalia pod mimoriadnu správu a cieľ dvoch štátnych úverov sa podľa všetkého v podstate nelíšia.

(169) Toto posúdenie ďalej podporujú verejné vyhlásenia ministrov vlády urobené pred poskytnutím počiatočného úveru aj úveru vo výške 300 miliónov EUR (pozri oddiel 2.5), konkrétne že hlavným záujmom vlády bolo predísť náhlemu prerušeniu leteckých dopravných služieb a priamym alebo nepriamym následkom vyplývajúcim z takéhoto odchodu. Zahŕňajú vplyv na hospodárstvo Talianska a údajný zámer zabránenia ďalším stratám pre daňového poplatníka. Účelom podľa týchto vyhlásení bolo poskytnúť mimoriadnym komisárom čas na nájdenie kupujúceho. Uvedený cieľ je vyjadrený v príslušných právnych predpisoch, ktorými sa poskytli dva štátne úvery, a vo vlastných podaniach Talianska (pozri odôvodnenie 78 a nasledujúce), podľa ktorých boli uvedené úvery potrebné pre potreby vedenia spoločnosti Alitalia, aby zabránili prerušeniu služieb a z toho vyplývajúcim sociálnym problémom a ťažkostiam.

(170) Súčasné vyhlásenia členov talianskej vlády v čase skutkového stavu (pozri oddiel 2.5) podporujú názor, že dôvody, na základe ktorých Taliansko poskytlo dva štátne úvery, neboli dôvody súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Namiesto toho cieľmi, ktoré tvorili základ rozhodnutia o poskytnutí dvoch štátnych úverov bolo, že „*zastavenie lietadiel na zemi nie je predstaviteľné, pretože by boli narušené spojenia a cestujúci by boli poškodení*“ ([65]), že „*nemôžeme* [dopustiť] *zlyhanie z jedného dňa na druhý, pretože by sme už nemali spojenia z jednej časti krajiny do druhej*“ ([66]) a že „*uzemnenie lietadiel od rána do večera by talianskych daňových poplatníkov stálo oveľa viac*“ ([67]).

(171) Ako sa uvádza v oddiele 4.1, Taliansko podrobne vysvetlilo narušenie, ku ktorému by došlo pri odchode spoločnosti Alitalia z trhu, pričom v tejto súvislosti uviedlo počet cestujúcich, ktorí si rezervovali letenky, a počet vydaných leteniek.

(172) Komisia po preskúmaní uvedených prvkov usúdila, že hlavným účelom dvoch štátnych úverov bolo zaistiť, aby sa spoločnosť Alitalia udržala v činnosti skôr z dôvodov verejného poriadku než z dôvodu finančných záujmov štátu ako súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Akékoľvek vyhliadky, že by štát profitoval v súvislosti s dvomi štátnymi zárukami, ak by to bolo možné preukázať aj z dlhodobého hľadiska, boli ako také vedľajšie pre rozhodnutie poskytnúť dva štátne úvery.

(173) Súdny dvor navyše konštatoval, že zabezpečenie kontinuity dopravných služieb poskytovaných podnikom je úvaha, ktorú by súkromný investor nezohľadnil ([68]).

(174) Okrem toho sa dátumy splatnosti dvoch štátnych úverov pravidelne odkladali a zároveň štát odložil aj povinnosť zaplatenia úrokov spoločnosťou Alitalia k týmto novým dátumom splatnosti. V dôsledku zákonného dekrétu o raste od 31. mája 2019 prestali vznikať úroky z dvoch štátnych úverov. Týmto sa navyše ukazuje, že hodnota úrokovej sadzby šesťmesačnej sadzby EURIBOR + 10 %, o ktorej Taliansko tvrdí, že je dôkazom toho, že konalo ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve (pozri odôvodnenie 95), je iba umelá, keďže štát ako veriteľ nikdy nedostal odmenu ani za svoje náklady na likviditu, ani za úverové riziko v súvislosti so spoločnosťou Alitalia, ktoré by sa veriteľ v trhovom hospodárstve snažil pokryť. Toto spolu s neexistujúcou štúdiou *ex ante*, predloženou Talianskom, ktorou by sa preukázalo, že štát mal finančný záujem o poskytnutie uvedených predĺžení a zaplatenie úrokovej úľavy namiesto toho, aby sa pokračovalo s kontrafaktuálnym scenárom, dokazuje, že pokiaľ ide o spoločnosť Alitalia, štát konal vo svojej verejnoprávnej právomoci. Toto správanie, teda poskytnutie uvedených odkladov bez konkrétnej štúdie *ex ante*, neuplatnenie si nároku na vyplatenie úrokov, prípadne ukončenie zvyšovania týchto úrokov od 31. mája 2019, nie je v súlade so správaním súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ale dokazuje záujem subjektu verejného sektora zachovať kontinuitu dopravných služieb poskytovaných spoločnosťou Alitalia.

Pravidlá, ktorým podlieha opatrenie

(175) Sporné dva štátne úvery sú *sui generis* a *ad hoc*. Na účely poskytnutia uvedených úverov a ich následných predĺžení a *de facto* zlúčenia do jedného opatrenia boli prijaté osobitné zákonné dekréty. Dva štátne úvery boli financované z rozpočtu prideleného ministrovi hospodárskeho rozvoja. Okrem toho sa v osobitných ministerských dekrétoch stanovilo vyplatenie uvedených úverov.

(176) Peniaze na tieto úvery teda pochádzali zo všeobecného štátneho rozpočtu.

Záver

(177) Na záver je potrebné poznamenať, že opatrenie z hľadiska svojho charakteru a predmetu, kontextu, v akom bolo prijaté, svojho cieľa a pravidiel, ktorým podlieha, predstavuje vlastnosti aktu v rámci výsad verejnej moci Talianska. V dôsledku toho sa nemôže uplatniť kritérium súkromného investora.

5.1.4.1.3. Chýbajúce kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve zo strany Talianska

(178) Súdny dvor konštatoval, že „uplatniteľnosť kritéria súkromného investora závisí v konečnom dôsledku od toho, či dotknutý členský štát prizná ekonomickú výhodu podniku, ktorého je majiteľom, ako akcionár a nie ako orgán verejnej moci.“ ([69])

([65]) Pozri odôvodnenie 51.
([66]) Pozri odôvodnenie 52.
([67]) Pozri odôvodnenie 54.
([68]) Rozsudok Súdneho dvora z 19. decembra 2019, Arriva Italia a i, C-385/18, EU:C:2019:1121, bod 73.
([69]) Rozsudok Súdneho dvora z 5. júna 2012, Komisia/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, bod 81.

(179) Keď sa členský štát spolieha na kritérium MEO počas správneho postupu, tento členský štát musí „preukázať jednoznačným spôsobom a na základe objektívnych, overiteľných a aktuálnych skutočností, že vykonané opatrenie vyplýva z [jeho] postavenia ako akcionára a že sa [oprel] o predchádzajúce ekonomické hodnotenia, ktoré sa vyžadujú“ ([70]). Z týchto prvkov musí jasne vyplývať, že dotknutý členský štát prijal predtým alebo súbežne s poskytnutím hospodárskej výhody rozhodnutie vykonať investíciu na základe odôvodneného posúdenia preukazujúceho trhovú mieru návratnosti v dôsledku naozaj vykonaného opatrenia.

(180) Okrem toho „na účely posúdenia otázky, či by to isté opatrenie bolo prijaté za normálnych trhových podmienok súkromným investorom nachádzajúcim sa v čo najpodobnejšej situácii ako štát, sa zohľadnia len výhody a povinnosti spojené so situáciou štátu v postavení akcionára s výnimkou tých, ktoré sú spojené s jeho postavením ako orgánu verejnej moci“ ([71]). Z toho vyplýva, že úlohy štátu, ktorý je akcionárom podniku, na jednej strane a štátu konajúceho ako subjekt verejného sektora na druhej strane sa musia rozlišovať.

(181) V tejto súvislosti možno najmä zohľadniť prvky, z ktorých vyplýva, že rozhodnutie je založené na ekonomickom posúdení porovnateľnom s tým, ktoré by vykonal za okolností daného prípadu racionálny súkromný investor nachádzajúci sa v situácii, ktorá je čo najbližšia situácii členského štátu, pred tým, ako by pristúpil k uvedenej investícii, na účely určenia budúcej rentability takejto investície.

(182) Ako pripomenul Všeobecný súd ([72]), „zatiaľ čo Komisii prislúcha uplatniť kritérium súkromného investora a požiadať dotknutý členský štát, aby jej poskytol na tento účel všetky relevantné informácie, je úlohou tohto členského štátu alebo […] dotknutého verejnoprávneho podniku poskytnúť dôkazy, z ktorých vyplýva, že vykonal predchádzajúce hospodárske posúdenie rentability dotknutého opatrenia porovnateľné s tým, ktoré by vykonal súkromný investor v podobnej situácii“.

(183) Súd ďalej konštatoval, že „ekonomické posúdenia vykonané po poskytnutí uvedenej výhody, retrospektívne konštatovanie efektívnej rentability investície vykonanej dotknutým členským štátom alebo neskoršie odôvodnenia výberu naozaj prijatého postupu nemôžu postačovať na preukázanie, že tento členský štát prijal predtým alebo súbežne s poskytnutím ekonomickej výhody takéto rozhodnutie ako akcionár“ ([73]).

(184) Taliansko nesplnilo minimálny dôkazný štandard na preukázanie toho, že kritérium MEO je v tomto prípade uplatniteľné.

(185) Ako sa uvádza v odôvodnení 83, napriek tomu, že Komisia zopakovala žiadosti, Taliansko nepredložilo žiadne listinné dôkazy, že pred poskytnutím dvoch štátnych úverov vykonalo posúdenie možnej návratnosti investícií z uvedených úverov. Nepredložilo ani posúdenie pravdepodobnosti splatenia spolu so súvisiacim úrokom z vlastných zdrojov spoločnosti Alitalia alebo z výnosov z predaja samotnej spoločnosti Alitalia a rizika nesplatenia. Toto platí, pokiaľ ide o počiatočný úver aj dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR.

(186) Hoci Taliansko, ako sa zdôrazňuje v oddiele 4.2, predložilo rôzne správy a informácie o spoločnosti Alitalia dostupné pred poskytnutím dvoch štátnych úverov, ktoré boli vypracované na iné účely než hospodárske posúdenie pred poskytnutím dvoch štátnych úverov, tieto správy a informácie ani neukazujú obyčajnú pravdepodobnosť splatenia, ani nespĺňajú štandard prijateľných dôkazov hodnotenia *ex ante* ziskovosti dvoch štátnych úverov stanovený súdmi Únie.

([70]) Rozsudok Všeobecného súdu zo 16. januára 2018, EDF/Komisia, T-747/15, EU:T:2018:6, bod 142 a rozsudok Súdneho dvora z 19. decembra 2019, Arriva Italia a i., C-385/18, EU:C:2019:1121, bod 48.

([71]) Rozsudok Súdneho dvora z 19. decembra 2019, Arriva Italia a i., C-385/18, EU:C:2019:1121, bod 47 a rozsudok Súdneho dvora z 5. júna 2012, Komisia/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, bod 79 a citovaná judikatúra. Pozri aj rozsudok Súdneho dvora z 10. decembra 2020, Comune di Milano/Komisia, C-160/09 P, EU:C:2020:1012, bod 106.

([72]) Rozsudok Všeobecného súdu z 25. júna 2015, SACE a Sace BT/Komisia, T-305/13, EU:T:2015:435, bod 184.

([73]) Rozsudok Súdneho dvora z 5. júna 2012, Komisia/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, bod 85.

(187) Navyše talianske orgány neboli schopné preukázať existenciu dokumentu vypracovaného predtým alebo súbežne s rozhodnutím o poskytnutí ktoréhokoľvek z úverov, ktorý by predstavoval podnikateľský plán, posúdenie ziskovosti pozostávajúce predovšetkým z hospodárskeho posúdenia, ktoré by obsahovalo pravdepodobnosť splatenia a vhodnosť stanovenia cien dvoch štátnych úverov. Neexistuje náznak, že by talianska administratíva, vláda alebo členovia parlamentu skúmali a prerokúvali podnikateľský plán alebo ziskovosť dvoch štátnych úverov pred prijatím administratívnych a legislatívnych ustanovení týkajúcich sa poskytnutia dvoch štátnych úverov.

(188) Taliansko preto nesplnilo štandard dokazovania, ktorý sa vyžaduje od členských štátov, aby jednoznačným spôsobom a na základe objektívnych a overiteľných skutočností stanovených predtým alebo súbežne s rozhodnutím poskytnúť hospodárskemu výhodu preukázali, že opatrenie, ktoré sa má pripísať konaniu štátu ako účastníka trhu, a teda preniesť naň dôkazné bremeno na to, aby v súvislosti s dvomi štátnymi úvermi bolo uplatniteľné kritérium MEO.

5.1.4.1.4. Posúdenie uplatniteľnosti úveru vo výške 300 miliónov EUR

(189) Ako sa uvádza v odôvodnení 154, Komisia sa domnieva, že na účely posúdenia uplatniteľnosti dva štátne úvery predstavujú jedno opatrenie. Napriek tomu, ak sa podľa názoru Komisie má dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR skúmať oddelene, kritérium MEO by stále nebolo uplatniteľné.

(190) Dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR bol poskytnutý na takmer rovnaký účel ako počiatočný úver, pričom hlavný rozdiel spočíval v tom, že talianske orgány boli dovtedy rozhodnuté skôr predať aktíva spoločnosti Alitalia, než ju reštrukturalizovať (pozri odôvodnenie 59).

(191) Podľa Talianska bol okrem iného poskytnutý na to, aby sa umožnilo úspešné dokončenie postupu predaja. Ako sa uvádza v odôvodnení 20, malo by sa pripomenúť, že dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR bol poskytnutý na zaručenie splnenia povinností zabezpečenia dopravy až do odčlenenia aktív. V tejto súvislosti zo súbežných ministerských vyhlásení takisto vyplýva, že hlavnými záujmami Talianska neboli záujmy súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, keďže vtedajší minister infraštruktúry a dopravy vyhlásil: „*nechceme spoločnosť Alitalia odpredať lacno, ale predať. Skúmame to, čo sa stalo spoločnosti Air Berlin, ktorú nadobudla spoločnosť Lufthansa: počet lietadiel a zamestnancov sa znížil na polovicu. Prerušenie hlavnej obchodnej činnosti je však vždy porážkou pre každého.*“ ([74]) Ako možno z uvedeného vyhlásenia vyvodiť, dôsledky predaja uskutočneného za trhových podmienok, konkrétne nadobudnutie spoločnosti Air Berlin spoločnosťou Lufthansa, malo negatívne sociálne dôsledky z hľadiska zamestnanosti, čo by žiadny súkromný subjekt v trhovom hospodárstve nezohľadnil. Hoci uvedeným účelom dodatočného úveru vo výške 300 miliónov EUR bolo umožniť dokončenie procesu predaja, rozhodnutie vlády bolo teda ovplyvnené úvahami, ktoré sú cudzie pre súkromný subjekt v trhovom hospodárstve.

5.1.4.1.5. Tvrdenia Talianska týkajúce sa uplatniteľnosti kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve a zistenia Komisie

(192) Z uvedeného možno usúdiť, že hlavným účelom dvoch štátnych úverov bolo zaistiť, aby sa spoločnosť Alitalia udržala v činnosti skôr z dôvodov verejného poriadku než z dôvodu finančných záujmov štátu ako súkromného subjektu v trhovom hospodárstve. Akékoľvek vyhliadky, že by štát profitoval, ak by to bolo možné preukázať aj z dlhodobého hľadiska, boli ako také vedľajšie pre rozhodnutie poskytnúť dva štátne úvery.

(193) Taliansko tvrdilo, že počiatočný úver bol určený na riešenie naliehavých potrieb vedenia spoločnosti Alitalia a na zabránenie prerušeniu poskytovania služieb, čo by potenciálne viedlo k vážnym spoločenským problémom. Komisia sa domnieva, že toto sú opäť prvky, ktoré by žiadny poskytovateľ úveru nezohľadnil.

(194) V tejto súvislosti Taliansko tvrdilo, že akcionári spoločnosti Alitalia boli pripravení o majetok, keď sa spoločnosť dostala do mimoriadneho správneho konania a bola spravovaná tromi komisármi, ktorí ako verejní činitelia prevzali kontrolu nad mimoriadnou správou spoločnosti Alitalia. Taliansko ako také tvrdí, že jeho záujem o výsledok spoločnosti Alitalia je rovnocenný záujmu akcionára.

([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) Komisia nemôže akceptovať toto tvrdenie. Taliansko uvedením spoločnosti Alitalia pod mimoriadnu správu vykonávalo svoje verejné regulačné právomoci s cieľom zachovať hodnotu aktív podniku, ktorý čelí riziku konkurzu, a nekonalo ako súkromný subjekt v trhovom hospodárstve. Takto Taliansko ustanovením *sui generis* (pozri odôvodnenie 18) jednostranne zmenilo prioritné poradie veriteľov spoločnosti Alitalia, čo je opatrenie, ktoré nie je porovnateľné s úkonmi, ktoré by mohli vykonať súkromné osoby. Zmena priority znamenala, že splatenie úveru dostalo prioritu pred akýmikoľvek inými dlhmi v rámci mimoriadnej správy spoločnosti Alitalia. Iba štát má právomoc podriadiť všetky existujúce pohľadávky (vrátane starých dlhov) novým, pričom takúto právomoc nemajú ani súkromní veritelia, ani súkromné osoby vo všeobecnosti. V tejto súvislosti sú opatrenia Talianska ako subjektu verejného sektora neodlíšiteľné od jeho opatrení ako poskytovateľa úverov. Taliansko vykonalo svoju verejnú právomoc v snahe vytvoriť priaznivú investičnú situáciu ihneď po použití tejto právomoci, právomoci, ktorú by nemal žiadny súkromný subjekt v trhovom hospodárstve ([75]).

(196) Po druhé, samotné Taliansko potvrdzuje, že záujmy, ktoré musia mimoriadni komisári zo zákona zohľadniť, sa vzťahujú skôr na celý rad zainteresovaných strán, ako sú veritelia, zákazníci, zamestnanci a dodávatelia – než výlučne na jeho akcionárov.

(197) Taliansko tvrdí, že pri poskytnutí dvoch štátnych úverov konalo ako trhový investor, keďže keby nezasiahlo, štát by ručil za 1,3 miliardy EUR v dôsledku i) nákladov spojených s nezamestnanosťou; ii) nákladov spojených s likvidáciou spoločnosti Alitalia vrátane nákladov na verejný poriadok spojených s riadením núdzových situácií na letiskách a na odškodnenie cestujúcich a iii) negatívnych účinkov presahovania na dodávateľov. Okrem toho by štát utrpel straty z dôvodu nezaplatených daní.

(198) Uvedené úvahy však preukázali presný opak tvrdenia Talianska, a to, že cieľom Talianska bolo udržať prevádzku spoločnosti Alitalia bez ohľadu na náklady s prihliadnutím hlavne na prvky, že by sa do úvahy nebral súkromný subjekt v trhovom hospodárstve.

(199) Ako uviedol Súdny dvor, na posúdenie otázky, či by takéto opatrenie za normálnych trhových podmienok prijal aj súkromný subjekt nachádzajúci sa vo veľmi podobnej situácii ako štát, možno zohľadniť len tie výhody a záväzky, ktoré súvisia s postavením štátu ako súkromného subjektu a nie s jeho postavením subjektu verejného sektora ([76]).

(200) Pokiaľ ide o náklady spojené s nezamestnanosťou, v súlade s ustálenou judikatúrou Súdneho dvora by sa náklady, ktoré by štátu vznikli v prípade prepustenia zamestnancov, náklady na podporu v nezamestnanosti a pomoc na reštrukturalizáciu priemyselnej infraštruktúry ([77]), nemali považovať za relevantné pre súkromný subjekt v trhovom hospodárstve.

(201) Pokiaľ ide o nezaplatené dane, platí rovnaká zásada: štát pri ukladaní dane vykonáva výsadu verejnej moci. V tejto súvislosti na určenie toho, či opatrenia prijaté štátom predstavujú výkon štátneho orgánu alebo či sú dôsledkom povinností, ktoré štát ako akcionár musí prevziať, je dôležité neskúmať formu týchto opatrení, ale ich charakter, predmet a pravidlá, ktorým podliehajú, a zohľadniť sledovaný cieľ ([78]). V tomto prípade by nezaplatené dane predstavovali straty, ktoré by za bežných okolností vznikli Taliansku v pozícii štátu, a nie straty akcionára spoločnosti Alitalia. Zabránenie nezaplateným daniam preto nebolo faktorom, ktorý by štát mohol zvážiť ako veriteľ alebo akcionár spoločnosti Alitalia.

([75]) Pozri odôvodnenie 155 rozhodnutia Komisie (EÚ) 2018/1498 z 21. decembra 2017 o štátnej pomoci a opatreniach SA.38613 (2016/C) (ex 2015/NN) Talianska v prospech spoločnosti Ilva S.p.A. in Amministrazione Straordinaria (Ú. v. EÚ L 253, 9.10.2018, s. 45).

([76]) Rozsudky Súdneho dvora zo 6. marca 2018, Komisia/FIH Holding a FIH Erhversbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, bod 56, z 5. júna 2012, Komisia/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, bod 79 a citovaná judikatúra a z 24. októbra 2013, Land Burgenland a i./Komisia, spojené veci C-214/12 P, C-215/12 P a C-223/12 P, EU:C:2013:682, bod 52.

([77]) Rozsudky Súdneho dvora zo 6. marca 2018, Komisia/FIH Holding a FIH Erhversbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, bod 56, zo 14. septembra 1994, Španielsko/Komisia, spojené veci C-278/92 až C-280/92, EU:C:1994:325, bod 22 a citovaná judikatúra a z 19. decembra 2019, Arriva Italia a i., C-385/18, EU:C:2019:1121, bod 73.

([78]) Pozri v tomto zmysle rozsudok Súdneho dvora z 19. januára 1994, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, EU:C:1994:7, bod 30.

(202) Pokiaľ ide o náklady spojené s likvidáciou spoločnosti Alitalia vrátane nákladov na verejný poriadok spojených s núdzovým riadením na letiskách a odškodnenie cestujúcich, o ktorých Taliansko tvrdí, že by ich znášal štát, sú to náklady, ktoré by Taliansko prevzalo ako subjekt verejného sektora a ktoré v súlade s uvedenou judikatúrou nemôžu byť zohľadnené pri posudzovaní uplatniteľnosti kritéria MEO.

(203) Napokon, žiadny súkromný investor ani veriteľ by pri rozhodovaní o poskytnutí finančných prostriedkov určitému podniku nevzal do úvahy negatívne účinky presahovania na tretie strany ako dodávateľov tohto podniku.

Záver o uplatniteľnosti kritéria MEO

(204) Na základe týchto dôvodov sa Komisia domnieva, že kritérium MEO nie je uplatniteľné v súvislosti s dvomi štátnymi úvermi, pretože i) poskytnutím dvoch štátnych úverov spoločnosti Alitalia Taliansko jasne konalo ako subjekt verejného sektora a ii) v každom prípade Taliansko neprenieslo dôkazné bremeno, keďže nevykonalo posúdenie *ex ante* očakávanej ziskovosti z dvoch štátnych úverov, ani neposúdilo, či bola očakávaná ziskovosť v súlade s trhovými podmienkami.

5.1.4.2. Uplatnenie kritéria súkromného subjektu v trhovom hospodárstve

(205) Bez toho, aby bolo dotknuté posúdenie v oddiele 5.1.4.1, v ktorom Komisia dospela k záveru, že kritérium MEO nie je uplatniteľné, sa Komisia na základe subsidiárnej argumentácie domnieva, že aj keby sa uplatňovalo kritérium MEO, dva štátne úvery poskytli spoločnosti Alitalia hospodársku výhodu.

5.1.4.2.1. Informačné zdroje

(206) Ako sa uvádza v odôvodnení 106, hoci Taliansko nevykonalo posúdenie *ex ante* v súvislosti s opatreniami, existovalo veľa dokumentov a správ, ktoré malo Taliansko k dispozícii a ktoré mohli slúžiť ako základ kritéria MEO v prípade dvoch štátnych úverov poskytnutých v prospech spoločnosti Alitalia.

(207) V oddiele 4.2.1 je uvedený zoznam hlavných zdrojov informácií *ex ante* poskytnutých Talianskom, ktoré boli podľa jeho názoru relevantné pre posúdenie MEO a boli k dispozícii pred poskytnutím počiatočného úveru. Ako už bolo vysvetlené v oddiele 5.1.4.1, ani jeden z týchto dokumentov nebol pripravený na posúdenie ekonomického zdôvodnenia (ziskovosť a riziko týkajúce sa splácania) počiatočného úveru alebo následného úveru vo výške 300 miliónov EUR. Žiaden z týchto dokumentov neposkytuje posúdenie MEO *ex ante*, ktoré by účastník trhu vykonal pred poskytnutím úverov (t. j. posúdenie, či by dva štátne úvery a ich podmienky mohli byť za trhových podmienok také, aby ich súkromný subjekt v trhovom hospodárstve poskytol). Informácie uvedené v týchto dokumentoch však mohlo použiť Taliansko v čase poskytnutia počiatočného a následného úveru na vykonanie posúdenia MEO *ex ante*. Komisia použije uvedené dokumenty na vykonanie svojho posúdenia kritéria MEO v prípade dvoch štátnych úverov.

(208) Okrem toho Komisia na úplné splnenie svojej vyšetrovacej povinnosti zohľadní a posúdi aj iné informácie, ktoré by mohla použiť na kontrolu toho, či dva štátne úvery poskytli spoločnosti Alitalia výhodu. Iné informácie, ktoré použije na uvedený účel, sú správy, ktoré boli Taliansku sprístupnené po poskytnutí počiatočného úveru („štúdie *ex post*“ opísané v oddiele 4.2.2), informácie predložené rôznymi stranami, ktoré zasiahli do formálneho vyšetrovania, a informácie, ktoré zhromaždila Komisia z verejne dostupných zdrojov.

5.1.4.2.2. Zdôvodnenie kritéria MEO uplatneného na dva štátne úvery

(209) Komisia na to, aby posúdila, či dva štátne úvery poskytli spoločnosti Alitalia hospodársku výhodu, musí overiť, či by hypotetický súkromný subjekt v trhovom hospodárstve (v tomto prípade „súkromný veriteľ“) v rovnakej situácii poskytol uvedené dva úvery za rovnakých podmienok ([79]). Toto posúdenie tvoria nasledujúce kroky. Po prvé, musí existovať posúdenie úverovej bonity spoločnosti Alitalia, to znamená posúdenie schopnosti spoločnosti Alitalia splácať uvedený dlhový záväzok. Po druhé, ak sa spoločnosť Alitalia považuje za úveruschopnú, posúdením sa musí overiť, či sú podmienky dvoch štátnych úverov v súlade s podmienkami porovnateľných transakcií na trhu. V uvedenom posúdení sa porovnajú podmienky dvoch štátnych úverov (úrokové sadzby, zábezpeka, nadradenosť, splatnosť, harmonogram splácania) s podmienkami súkromného veriteľa, ktorý by poskytol porovnateľné úvery.

([79]) Rozsudky Súdneho dvora z 22. novembra 2007, Španielsko/Komisia, C-525/04 P, EU:C:2007:698, z 24. januára 2013, Frucona Košice/Komisia, C-73/11 P, EU:C:2013:32 a z 29. júna 1999, DM Transport, C-256/97, EU:C:1999:332.

(210) Navyše ekonomické úvahy o súkromnom subjekte v trhovom hospodárstve by sa mohli líšiť v závislosti od toho, či má nejakú existujúcu expozíciu voči požičiavajúcej si spoločnosti. Komisia posúdi predchádzajúcu expozíciu talianskeho štátu voči spoločnosti Alitalia. Ako sa ukáže (pozri odôvodnenie 239), uvedená predchádzajúca expozícia nebola relevantná pre posúdenie súkromného subjektu v trhovom hospodárstve v prípade dvoch štátnych úverov. Komisia sa preto domnieva, že samostatné posúdenie dvoch štátnych úverov je posúdenie, ktoré by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve, konkrétne veriteľ, vykonal v pozícii talianskeho štátu.

(211) Po opísaní finančnej situácie spoločnosti Alitalia v čase počiatočného úveru sa v nasledujúcich oddieloch stanovuje a uplatňuje kritérium MEO v troch rôznych scenároch, a to scenár reštrukturalizácie s neprerušenou prevádzkou spoločnosti Alitalia, scenár predaja, v ktorom sa spoločnosť Alitalia alebo jej krátkodobý majetok predajú za prevádzky tretej strane a v čo najväčšej miere scenár likvidácie, keď sa aktíva predajú v rámci likvidácie.

(212) Komisia vo svojom posúdení MEO takisto zvažuje dve možnosti: dva štátne úvery ako samostatné opatrenia a dva štátne úvery ako jedno opatrenie. Týmto nie je dotknutý záver Komisie uvedený v oddiele 5.1.4.1.1, že dva štátne úvery predstavujú jedno opatrenie.

5.1.4.2.3. Posúdenie počiatočného úveru

Úvod

(213) Veriteľ v trhovom hospodárstve by v čase poskytnutia počiatočného úveru porovnal tieto dve sumy:

1. splatenie dlhu vo výške 630 miliónov EUR pri šesťmesačnej splatnosti, čo je súčet sumy istiny (600 miliónov EUR) a sumy rovnajúcej sa 10 % úroku za šesťmesačné obdobie, a

2. predpokladané peňažné prostriedky, ktoré má spoločnosť Alitalia k dispozícii pri šesťmesačnej splatnosti úveru.

(214) Nevyhnutnou podmienkou dosiahnutia súladu počiatočného úveru s trhovými podmienkami je, aby druhá suma (v bode 2) bola vyššia ako prvá suma (v bode 1). Inými slovami, malo by sa posúdiť, či by veriteľ v trhovom hospodárstve očakával, že spoločnosť Alitalia vytvorí dostatočné peňažné prostriedky na splatenie úveru a úroku pri šesťmesačnej splatnosti ([80]).

(215) Veriteľ v trhovom hospodárstve by okrem toho posudzoval aj rizikovosť počiatočného úveru, ktorá závisí od takých vlastností, ako nadradenosť, splatnosť a kolateralizácia, ako aj finančná situácia spoločnosti Alitalia. Na základe tohto posúdenia veriteľ v trhovom hospodárstve rozhodne o úrokovej sadzbe úveru, ktorá bude odrážať rizikovosť úveru. Ďalšou nevyhnutnou podmienkou dosiahnutia súladu úveru s trhovými podmienkami je preto to, že 10 % úroková sadzba by mala odrážať rizikovosť úveru.

(216) Navyše v čase poskytnutia počiatočného úveru 2. mája 2017 by veriteľ v trhovom hospodárstve usúdil, že mimoriadni komisári mali k dispozícii tieto možnosti: 1. reštrukturalizovať spoločnosť Alitalia alebo 2. predať spoločnosť Alitalia buď ako podnik s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti, alebo ako predaj aktív. Veriteľ v trhovom hospodárstve by posudzoval aj nasledujúce prvky týkajúce sa finančnej situácie spoločnosti Alitalia: jej finančnú výkonnosť v minulosti, jej aktíva a pasíva a jej očakávané budúce peňažné toky.

(217) V nasledujúcich pododdieloch Komisia rekonštruuje posúdenie, ktoré by vykonal veriteľ v trhovom hospodárstve pred poskytnutím počiatočného úveru. Komisia najprv prezentuje finančnú situáciu spoločnosti Alitalia v čase počiatočného úveru a potom pre každý z troch scenárov opísaných v odôvodnení 211 posúdi, či bol počiatočný úver v súlade s trhovými podmienkami, a to overením, či sú splnené nevyhnutné podmienky opísané v odôvodneniach 214 až 216.

([80]) Vzhľadom na najvyššiu prioritu úveru v čase poskytnutia a na zmrazenie celého predtým existujúceho dlhu spoločnosti Alitalia z dôvodu mimoriadneho správneho konania veriteľ v trhovom hospodárstve ako prvé využil výnosy z predaja. Komisia poznamenáva, že počiatočný úver prišiel o svoju najvyššiu prioritu po úpravách zavedených zákonným dekrétom o raste z 30. apríla 2019.

5.1.4.2.3.1. Finančná situácia spoločnosti Alitalia v čase počiatočného úveru

(218) Finančnú výkonnosť spoločnosti Alitalia v minulosti a jej situáciu v čase začatia mimoriadnej správy a poskytnutia počiatočného úveru náležite opísali jej vlastní akcionári v pláne ozdravenia (opísaný v oddiele 4.2.1.1) a vo finančnej správe z 28. februára 2017. Plán ozdravenia pripravili akcionári spoločnosti Alitalia v decembri 2016 na objasnenie ich návrhu na vnútornú reštrukturalizáciu spoločnosti (pozri odôvodnenia 107 až 109) a obsahuje (popri pláne na ozdravenie spoločnosti Alitalia od decembra 2016 do roku 2021) podrobnú analýzu finančnej výkonnosti spoločnosti Alitalia v období 2009 – 2015.

(219) Plán ozdravenia ukazuje, že počas obdobia 2009 – 2012 v rámci vlastníctva podielov spoločnosťou CAI (konzorcium, ktoré kúpilo v roku 2008 aktíva spoločnosti Alitalia Linee Aeree Italiane v konkurze) spoločnosť Alitalia vykázala kumulatívne straty vo výške 800 miliónov EUR. Tieto straty boli dôvodom prijatia nového trojročného strategického plánu (2013 – 2016), ktorého cieľom bolo obnovenie ziskovosti. Uvedený plán však nebol úspešný a spoločnosť Alitalia zaznamenala v roku 2013 stratu vo výške 569 miliónov EUR a v roku 2014 stratu vo výške 578 miliónov EUR ([81]).

(220) V pláne ozdravenia sa vykazuje, že v období 2009 – 2014 spoločnosť zaznamenala stratu takmer [viac ako jednu miliardu] EUR vrátane kumulovaného záporného peňažného toku z prevádzkovej činnosti vo výške takmer [menej ako jednej miliardy] EUR. Za uvedené obdobie spoločnosť Alitalia celkovo potrebovala kapitálovú injekciu vo výške 1,5 miliardy EUR a ďalšie upísanie dlhu vo výške 1,2 miliardy EUR. Je pozoruhodné, že v pláne ozdravenia sa takisto uvádza, že v období 2010 – 2013 odvetvie leteckej dopravy vcelku rástlo a zaznamenávalo kladné zisky ([82]). Komisia sa preto domnieva, že uvedené negatívne výsledky spoločnosti Alitalia sa zdajú skôr špecifické pre danú spoločnosť než ako výsledky negatívneho makroekonomického vývoja.

(221) V pláne ozdravenia sa uvádza aj to, že práve neudržateľná situácia viedla k hľadaniu nového priemyselného a finančného partnera, aby vrátil spoločnosti Alitalia dlhodobú životaschopnosť. Týmto partnerom bola spoločnosť Etihad, ktorá v januári 2015 nadobudla 49 % spoločnosti Alitalia. Od januára 2015 sa stala funkčnou nová spoločnosť Alitalia-SAI.

(222) Táto snaha spoločnosti Etihad stabilizovať spoločnosť Alitalia však zlyhala. V decembri 2016 akcionári spoločnosti Alitalia-SAI dospeli k záveru, že po vstupe spoločnosti Etihad, od januára 2015 do decembra 2016, spoločnosť za uvedené dva roky vykázala kumulatívnu čistú stratu vo výške [500 – 800] miliónov EUR ([83]). Táto kumulovaná strata zodpovedá ročnej strate [250 – 500] miliónov EUR, čo je hodnota v súlade s ročnými vykazovanými stratami v období 2009 – 2014. Ak sa však nezohľadnia neopakujúce sa položky (väčšinou jednorazové príjmy), strata dosahuje sumu [viac ako jednu miliardu] EUR ([84]). Takáto značná výška straty celkovo naznačuje aj zlyhanie podniku Alitalia-SAI v rokoch 2015 a 2016.

Tabuľka 2

Vybrané číselné údaje skupiny Alitalia

[…]

(223) Opakované zlyhania snáh o reštrukturalizáciu spoločnosti Alitalia v minulosti sú zhrnuté aj na obrázku 3.1.3.B plánu ozdravenia skopírovanom ako graf 1.

(224) V grafe 1 zelené čiary s bodkami znázorňujú rôzne strategické plány, ktoré boli oznámené v období 2009 – 2016 na reštrukturalizáciu spoločnosti Alitalia. Vo všetkých týchto plánoch sa predpokladal prudký rast príjmov. Červená čiara so štvorčekmi však vykazuje skutočné príjmy a znázorňuje, ako sa prognózy strategických plánov zreteľne odlišujú od skutočných údajov. Okrem toho skutočné údaje ukazujú, že príjmy spoločnosti Alitalia sa v období 2012 – 2016 stále zhoršovali bez náznaku obnovy.

([81]) Plán ozdravenia, strany 24 – 25.
([82]) Plán ozdravenia, strana 22.
([83]) Plán ozdravenia, strana 31.
([84]) Pozri tabuľku 2 s dôležitými údajmi skupiny Alitalia. Strata 1,2 miliardy EUR je súčet strát 468 miliónov EUR v roku 2015 a 697 miliónov EUR v roku 2016, zaokrúhlený nahor.

Graf 1

Porovnanie čistého zisku spoločnosti Alitalia v rámci strategických plánov (zelené) so skutočnými údajmi (červené)

[...]

(225) Údaje v grafe 1 všeobecne znázorňujú leteckú spoločnosť vo vážnych a dlhotrvajúcich ťažkostiach (minimálne od roku 2009), ktorá nedokázala vytvoriť kladné príjmy ani v obdobiach celkového rastu v odvetví leteckej dopravy. Túto dlhotrvajúcu situáciu finančných ťažkostí ďalej potvrdzujú aj opakované zlyhania rôznych snáh reštrukturalizovať spoločnosť Alitalia.

(226) Plán ozdravenia, ktorý odborové zväzy v apríli 2017 zamietli, bol poslednou snahou akcionárov spoločnosti o reštrukturalizáciu, po ktorej sa spoločnosť dostala do mimoriadnej správy a bola vyhlásená za platobne neschopnú.

(227) V prípade, keby sa plán ozdravenia nerealizoval, dalo by sa veľmi dobre očakávať, že výkonnosť a ziskovosť spoločnosti Alitalia by sa rázne nezmenila, ale prinajlepšom by odrážala výkonnosť v minulosti z rokov 2015 a 2016. Aj keby sa plán ozdravenia realizoval na krátke obdobie šiestich mesiacov, čo bola splatnosť počiatočného úveru, alebo aj na ďalších 12 mesiacov, nedala by sa očakávať žiadna reálna pozitívna zmena v ziskovosti a schopnosť spoločnosti Alitalia vytvoriť čistý peňažný tok.

(228) Z tabuľky 2 vyplýva, že voľný peňažný tok spoločnosti Alitalia bol v roku 2015 záporný vo výške [240 – 350] miliónov EUR a v roku 2016 záporný vo výške [240 – 350] miliónov EUR. Komisia poznamenala, že spoločnosť Alitalia nebola schopná vytvoriť kladné peňažné toky na financovanie svojej prevádzky vrátane *a fortiori* na splatenie svojho dlhu, ale spoliehala sa na vonkajšie financovanie (bankové a dlhopisové financovanie, zvýšený zostatok z predplatených leteniek a záväzkov z obchodného styku voči tretím stranám) s cieľom financovať svoju stratovú prevádzku. Okrem toho spoločnosť Alitalia vykázala v januári a februári 2017, len v dvoch mesiacoch, stratu EBIT vo výške [100 – 300] miliónov EUR a mala záporný voľný peňažný tok vo výške [XXX] miliónov EUR.

(229) Napokon v máji 2017, keď spoločnosť Alitalia podala návrh na vyhlásenie platobnej neschopnosti, mala záporné vlastné imanie vo výške –[XXX] miliónov EUR a celkové pasíva vo výške [X,X] miliardy EUR ([85]) (pozri tabuľku 2).

5.1.4.2.3.2. Predchádzajúca expozícia

Ako akcionár

(230) Komisia overila, že taliansky štát mal predchádzajúcu expozíciu voči spoločnosti Alitalia ako nepriamy akcionár. Expozícia má pôvod v kontrole talianskeho štátu nad spoločnosťou Poste Italiane ([86]), ktorá samotná vlastnila 2 % spoločnosti CAI, ktorá zase mala 51 % spoločnosti Alitalia. Taliansky štát bol teda nepriamym akcionárom spoločnosti Alitalia, ktorý z nej vlastnil približne 1 %. Taliansky štát bol v máji 2017 aj akcionárom banky Monte dei Paschi di Siena S.p.A., ktorá vlastnila asi 10 % spoločnosti CAI (a teda asi 5 % spoločnosti Alitalia vzhľadom na to, že spoločnosť CAI vlastnila 51 % akcií spoločnosti Alitalia). Expozícia ako akcionár talianskeho štátu voči spoločnosti Alitalia celkovo predstavovala asi 6 %.

(231) Komisia konštatuje, že nepriama a pomerne malá expozícia voči spoločnosti Alitalia nemohla byť odôvodnením konania Talianska stať sa veriteľom spoločnosti Alitalia, keď sa rozhodovalo poskytnúť dva úvery.

(232) Po prvé, riziká spojené so splácaním počiatočného úveru (pozri odôvodnenia 151 a 214) boli veľmi vysoké. Tieto vysoké riziká by len zhoršili expozíciu štátu voči spoločnosti Alitalia ďalším riskantným dlhom. Navyše, berúc do úvahy skutočnosť, že suma finančných dlhov pred vyhlásením platobnej neschopnosti bola viac ako [X] miliárd EUR (pozri tabuľku 2), bolo nepravdepodobné, že by akcionári spoločnosti Alitalia v prípade predaja aktív vôbec niečo získali späť.

([85]) Správa PwC z 12. októbra 2017 vypracovaná pre mimoriadnu správu.

([86]) Taliansky štát kontroluje spolu 65 % spoločnosti Poste Italiane, keďže vlastní priamo asi 30 % (prostredníctvom talianskeho ministerstva hospodárstva a financií) a nepriamo ďalších 35 % (prostredníctvom fondu Cassa Depositi e Prestiti, ktorý je pod kontrolou talianskej vlády).

(233) Ďalej Komisia poznamenáva, že talianske orgány takisto potvrdili, že akcionári spoločnosti Alitalia prišli o majetok, keď sa spoločnosť Alitalia dostala do mimoriadneho správneho konania (pozri odôvodnenie 194). Z uvedeného je zrejmé, že akákoľvek predchádzajúca expozícia by nebola v konkrétnom prípade relevantná, pretože akákoľvek predchádzajúca expozícia vo forme vlastníctva podielov bola vymazaná vo chvíli, keď spoločnosť Alitalia podala návrh na vyhlásenie platobnej neschopnosti.

(234) Uvedené zistenie ďalej podporuje neexistencia akéhokoľvek úveru poskytnutého po prijatí spoločnosti Alitalia do mimoriadnej správy inými akcionármi spoločnosti Alitalia, ktorými v danom čase boli napríklad banky Intesa alebo Unicredit či subjekty pôsobiace v odvetví ako Atlantia, Etihad alebo Air France-KLM. Uvedené subjekty, aj tie, ktoré mali vyššie expozície voči spoločnosti Alitalia, počas mimoriadnej správy nefinancovali spoločnosť Alitalia. Ak by z ekonomického hľadiska bolo poskytnutie úveru najlepšou reakciou na obhájenie predchádzajúcej expozície, potom by Komisia očakávala, že zistí aj súkromnú podporu pre spoločnosť Alitalia. Od začiatku mimoriadnej správy ako veriteľ spoločnosti Alitalia pôsobil len štát.

Ako veriteľ

(235) Komisia však takisto poznamenáva, že na základe dohody o zdržaní sa konania z roku 2016 bol taliansky štát nepriamo vystavený spoločnosti Alitalia aj ako veriteľ pred vyhlásením platobnej neschopnosti mimo rámca jeho nepriamej expozície ako akcionára banky Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A. Je to preto, lebo štát bol akcionárom uvedenej banky s podielom, ktorý vzrástol zo 4,0 % v decembri 2016 na 52 % v auguste 2017.

(236) Na základe prílohy k dohode o zdržaní sa konania z roku 2016 predstavovala expozícia banky Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A. voči spoločnosti Alitalia sumu [10 – 20] miliónov EUR v krátkodobých záväzkoch a [15 – 25] miliónov EUR úverových liniek.

(237) Komisia považuje relevantnosť uvedenej expozície za obmedzenú vzhľadom na jej porovnateľne malú veľkosť podielu k celkovým záväzkom leteckej spoločnosti v rámci dohody o zdržaní sa konania: spoločnosť Alitalia mala krátkodobé záväzky vo výške [120 – 160] miliónov EUR, úverové linky vo výške [120 – 160] miliónov EUR, dlhopisy vo výške [450 – 650] miliónov EUR, operatívny lízing vo výške [X,X] miliardy EUR a celkové pasíva vo výške [viac ako 2,5] miliardy EUR. Okrem toho aj expozícia talianskeho štátu prostredníctvom banky Banca Monte dei Paschi bola pomerne malá v porovnaní s dodatočným financovaním, ktoré taliansky štát poskytol prostredníctvom počiatočného úveru ([87]).

(238) Komisia sa domnieva, že takáto malá expozícia by nezmenila posúdenie MEO, pri ktorom sa zvažovalo, či sa má spoločnosti Alitalia poskytnúť financovanie vo výške 600 miliónov EUR (počiatočný úver) a následne dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR.

(239) Záverom, súkromný subjekt v trhovom hospodárstve v situácii talianskeho štátu by pri rozhodovaní sa o poskytnutí akéhokoľvek úveru spoločnosti Alitalia nezohľadnil svoju nepriamu expozíciu ako veriteľ spoločnosti Alitalia pred vyhlásením platobnej neschopnosti ani svoju nepriamu expozíciu ako minoritný nepriamy akcionár spoločnosti Alitalia.

5.1.4.2.3.3. Posúdenie zo strany súkromného subjektu v trhovom hospodárstve týkajúce sa počiatočného úveru štátu v rámci scenára reštrukturalizácie

(240) Počiatočný úver bol poskytnutý 2. mája 2017, teda v deň, keď bola spoločnosť Alitalia uvedená pod mimoriadnu správu (pozri odôvodnenie 16). V tom čase ešte nebolo rozhodnuté o programe mimoriadnej správy, a teda existovala možnosť reštrukturalizovať spoločnosť Alitalia (pozri odôvodnenia 58 a 59).

(241) V prípade takého scenára by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve následne preskúmal potenciál spoločnosti Alitalia vytvárať príjmy a zhodnotil by, či je pravdepodobné, že spoločnosť Alitalia bude v čase splatnosti môcť splatiť úver a s ním súvisiace úroky.

(242) Keďže splatnosť počiatočného úveru bola šesť mesiacov, súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by na základe dostupných informácií pred poskytnutím počiatočného úveru v máji 2017 skontroloval, aký bude očakávaný stav peňažných prostriedkov spoločnosti Alitalia na konci októbra 2017.

([87]) Za predpokladu, že štát mal v banke Banca Monte dei Paschi 50 % podiel, jeho expozícia voči spoločnosti Alitalia by predstavovala maximálne 20 miliónov EUR [(18 miliónov EUR krátkodobých záväzkov + 20 miliónov EUR úverových liniek) X 50 %].

(243) Talianske orgány nepredložili žiadnu štúdiu ani posúdenie vykonané pred poskytnutím počiatočného úveru, hoci súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by také hodnotenie vypracoval. Bez ohľadu na to je stále možné simulovať, hoci *ex post*, výsledky hodnotenia, ktoré malo Taliansko vykonať pred poskytnutím počiatočného úveru, ak by vystupovalo v úlohe súkromného subjektu v trhovom hospodárstve, ak by Taliansko takéto hodnotenie vykonalo a použilo informácie dostupné *ex ante*.

(244) Hoci sa pre kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve používajú informácie zamerané na budúcnosť, Taliansko mohlo preskúmať historické finančné údaje spoločnosti Alitalia a pozorovať spotrebu voľného peňažného toku spoločnosti Alitalia v období 2015 až 2016. Ako sa uvádza v odôvodnení 228 v rokoch 2015 a 2016 spoločnosť Alitalia zaznamenala negatívny voľný peňažný tok, a v januári a vo februári 2017 bol výdavok peňažných prostriedkov proporcionálne ešte vyšší. Okrem toho, vzhľadom na skutočnosť, že spoločnosť Alitalia vstúpila do mimoriadnej správy, bolo možné predpokladať, že jej peňažné toky budú v dôsledku predpokladaných rizík a neistôt uvedených v odôvodnení 247 dokonca horšie. Dané skutočnosti by talianskym orgánom naznačili, že aj bez reštrukturalizačných nákladov by spoločnosť Alitalia pravdepodobne využila počiatočný úver na financovanie svojich prevádzkových nákladov medzi májom a októbrom 2017 a pravdepodobne by nebola schopná v októbri 2017 vrátiť istinu a úroky počiatočného úveru.

(245) Ďalšou možnosťou, ako zhodnotiť očakávaný stav peňažných prostriedkov spoločnosti Alitalia na konci októbra 2017, by bolo získať predpoveď peňažných tokov spoločnosti Alitalia. Mimoriadni komisári požiadali 4. mája 2017 o počiatočný úver (ďalej len „žiadosť o počiatočný úver“). Žiadosť zahŕňala prognózu likvidity až do konca októbra 2019, čo je približne dátum splatnosti počiatočného úveru.

(246) Na základe plánu likvidity sa predpokladala potreba peňažných prostriedkov vo výške 671 miliónov EUR na prvých šesť mesiacov mimoriadnej správy od mája do októbra 2017. V danom pláne likvidity sa predpokladalo, že počiatočná pokladničná hotovosť k 2. máju 2017 bude 74 miliónov EUR a záverečná pokladničná hotovosť na konci októbra 2017 bude v prípade absencie štátnej pomoci mínus 597 miliónov EUR. Podrobná prognóza sa uvádza v tabuľke 3, v ktorej sa zobrazuje mesačná predpoveď peňažných tokov.

Tabuľka 3

Prognóza peňažných tokov do 31. októbra 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: Príloha k žiadosti o počiatočný úver zo 4. mája 2017

(247) Podľa žiadosti o počiatočný úver sa prognóza likvidity vykonala vo veľmi nestabilnej situácii: v spoločnosti Alitalia bolo možno očakávať ďalšie štrajky, pričom existovalo aj riziko, že spoločnosti vydávajúce kreditné karty by mohli jednohlasne zrušiť predplatené letenky a dodávatelia by mohli odmietnuť poskytovanie služieb. Okrem toho nebola známa ani volatilita cien palív. V pláne sa takisto nestanovili žiadne reštrukturalizačné náklady súvisiace so znížením stavu zamestnancov a stanovilo sa len čiastočné vykonávanie podnikateľského plánu.

(248) V žiadosti o počiatočný úver sa však uvádza jasná situácia, na základe ktorej sa od spoločnosti Alitalia neočakávalo, že bude schopná prostredníctvom svojich peňažných tokov splatiť počiatočný úver. Podľa prognóz mimoriadni komisári očakávali, že sa využije celá suma počiatočného úveru (za predpokladu, že stav peňažných prostriedkov na konci októbra 2017 mal byť mínus 597 miliónov EUR). Preto nebolo možné na základe peňažných tokov spoločnosti Alitalia očakávať vyplatenie istiny alebo úrokov súvisiacich s počiatočným úverom.

(249) Na záver možno konštatovať, že v prípade scenára reštrukturalizácie by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve v pozícii talianskeho štátu vo svojom hodnotení zvážil minulé a očakávané peňažné toky spoločnosti Alitalia dostupné v máji 2017. Na základe týchto informácií by dospel k záveru, že očakávané peňažné toky spoločnosti Alitalia medzi májom a októbrom 2017 nemohli byť postačujúce na vrátenie istiny počiatočného úveru ani možných úrokov. Súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by teda spoločnosti Alitalia úver neposkytol. Keďže súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by spoločnosti Alitalia neposkytol úver, nie je potrebné zaujať stanovisko k úrokovej sadzbe pre počiatočný úver, ktorú stanovilo Taliansko.

(250) V ďalšom oddiele Komisia hodnotí, či bol počiatočný úver pri scenári predaja v súlade s trhovými podmienkami, a v odôvodnení 332 sa uvádza, ako je také hodnotenie zdrojom ďalšej podpory, pokiaľ ide o závery týkajúce sa scenára reštrukturalizácie.

5.1.4.2.3.4. Posúdenie MEO v scenári predaja

(251) Pri scenári predaja by veriteľ v trhovom hospodárstve očakával, že výška dostupných peňažných prostriedkov k dátumu splatnosti počiatočného úveru bude závisieť od týchto faktorov:

1. peňažné prostriedky, ktoré spoločnosť Alitalia vytvorí alebo o ktoré príde od získania počiatočného úveru až do chvíle, keď sa predá, t. j. zmena v pokladničnej hotovosti;

2. načasovanie dokončenia procesov predaja a

3. výnosy z predaja.

(252) Pred poskytnutím počiatočného úveru by veriteľ v trhovom hospodárstve zhodnotil tieto tri faktory a pre každý by sformuloval svoje očakávania. Na základe týchto očakávaní by sa následne veriteľ v trhovom hospodárstve rozhodol, či úver poskytne alebo nie. V prípade absencie dôkazov o takom rozhodovacom procese zo strany talianskeho štátu, Komisia tento proces zrekonštruovala a zhodnotila príslušné faktory, pričom sa spoliehala na informácie dostupné pred dátumom poskytnutia počiatočného úveru.

5.1.4.2.3.4.1. Zmena pokladničnej hotovosti

(253) Ako sa uvádza v odôvodnení 246, mimoriadni komisári očakávali, že spoločnosť Alitalia spotrebuje v období medzi 5. májom a 30. októbrom 2017 peňažné prostriedky vo výške 671 miliónov EUR. Bez počiatočného úveru by bola pokladničná hotovosť spoločnosti Alitalia mínus 597 miliónov EUR.

(254) Následne v čase splatnosti počiatočného úveru (5. novembra 2017) malo z počiatočného úveru zvýšiť nie viac ako 3 milióny EUR.

(255) Na základe historických peňažných tokov a finančných prognóz žiadosti o počiatočný úver by veriteľ v trhovom hospodárstve vyvodil, že vyplatenie počiatočného úveru v čase jeho splatnosti záviselo od predaja spoločnosti Alitalia pred 5. novembrom 2017 za dostatočne vysokú cenu. Presnejšie predajná cena mala byť aspoň 627 miliónov EUR, t. j. splatenie dlhu vo výške 630 miliónov EUR bez dane vo výške očakávaných 3 miliónov EUR pokladničnej hotovosti v čase splatnosti úveru.

5.1.4.2.3.4.2. Splatnosť úveru a časové rozpätie predaja

(256) Vzhľadom na záver uvedený v odôvodnení 255 Komisia posúdi, či by na základe dostupných dôkazov v čase poskytnutia úveru, veriteľ v trhovom hospodárstve očakával ukončenie procesu predaja do šiestich mesiacov.

(257) Komisia sa domnieva, že by bolo nerealistické očakávať, že by sa predaj spoločnosti Alitalia prostredníctvom postupu verejného obstarávania mohol uskutočniť a uzavrieť v očakávanom časovom rámci pôvodnej splatnosti poskytnutého úveru (t. j. šesť mesiacov). Komisia sa najmä domnieva, že predaj spoločností v mimoriadnej správe trvá v priemere dlhšie, a to vzhľadom na komplexnosť danej situácie a počet zapojených zainteresovaných strán a záujmov. Tento názor je v súlade s najnovšou štúdiou Medzinárodného menového fondu, v ktorej sa odhaduje priemerný čas požadovaný na splnenie programu predaja podľa talianskeho rámca mimoriadnej správy ([88]). V tejto štúdii sa odhaduje, že program predaja sa zvyčajne v priemere uskutoční v rámci dvoch alebo troch rokov, pokiaľ ide o mimoriadnu správu súvisiacu s právnymi predpismi Prodi-bis a Marzano (druhý uvedený predpis sa uplatňuje na spoločnosť Alitalia).

(258) Komisia berie na vedomie argument talianskych orgánov, že program predaja spoločnosti Alitalia – Linee Aeree Italiane v roku 2008, ktorá bola v tom čase v mimoriadnej správe, bol dokončený do šiestich mesiacov. Komisia však tento precedens nepovažuje relevantný pre tento prípad. Po prvé, sled udalostí vedúcich k predaju aktív spoločnosti Alitalia – Linee Aeree Italiane v roku 2008 skupine CAI bol súčasťou širšieho úsilia talianskeho štátu predať svoj 49,9 % podiel v spoločnosti Alitalia – Linee Aeree Italiane. Ako sa uvádza v odôvodnení 15 rozhodnutia Komisie C(2008) 6745 z 12. novembra 2008, tento pokus sa začal najneskôr v októbri 2006. Z toho vyplýva, že časový rámec procesu predaja, ktorý sa ukončil v roku 2008, nemožno jasne identifikovať, ale je pravdepodobné, že je omnoho dlhší ako šesť mesiacov, ktoré uvádzajú talianske orgány. Po druhé, Komisia sa domnieva, že ak by z minulých pokusov predať spoločnosť Alitalia – Linee Aeree Italiane medzi rokmi 2006 až 2008, ako sa uvádza v oddiele 3.1 daného rozhodnutia, mali vyplynúť ponaučenia, týkali by sa komplexnosti predaja takého veľkého podniku, ktorý má už mnohé roky ťažkosti.

([88]) Medzinárodný menový fond „*The insolvency regime for large enterprises in Italy. An economic and legal assessment*“ (Režim platobnej neschopnosti pre veľké spoločnosti v Taliansku. Hospodárske a právne hodnotenie), 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) Po tretie, Komisia sa takisto domnieva, že sled udalostí medzi rokmi 2008 až 2017, keď bola spoločnosť vo vlastníctve spoločnosti CAI a neskôr vo vlastníctve spoločnosti CAI-Etihad, by len ubrali na atraktívnosti investovania do spoločnosti Alitalia, a tak by sa skomplikoval proces jej predaja, ako aj časový rámec tohto predaja. Je to z dôvodu opakovaného neúspechu (pozri odôvodnenia 218 až 229) pri zlepšovaní finančnej životaschopnosti spoločnosti Alitalia.

(260) Po štvrté, Komisia sa domnieva, že nízka atraktivita investovania do spoločnosti Alitalia ako spoločnosti v prevádzke, ako aj pravdepodobná potreba úplnej a komplexnej reštrukturalizácie spoločnosti by nevyhnutne predĺžili časový rámec jej predaja. Komisia predovšetkým poznamenáva, že v programe mimoriadnej správy sa takisto zvažujú aspekty súvisiace s veľkosťou spoločnosti, napríklad pokiaľ ide o zachovanie úrovní zamestnanosti. Z tohto dôvodu možno pravdepodobne očakávať, že proces predaja by mohol byť dlhší ako predpokladaných šesť mesiacov. Na základe uvedených skutočností sa Komisia domnieva, že veriteľ v trhovom hospodárstve by nepovažoval za pravdepodobné, že v roku 2017 sa mohol predaj spoločnosti Alitalia uskutočniť za šesť mesiacov.

5.1.4.2.3.4.3. Príjmy z predaja spoločnosti Alitalia

(261) Komisia pred odhadnutím potenciálnych príjmov z predaja spoločnosti Alitalia v krátkosti pripomenie situáciu v súvislosti s aktívami spoločnosti Alitalia, ako aj s potenciálnymi súvisiacimi pasívami z 1. mája 2017.

(262) Od 1. mája 2017 používala skupina Alitalia celkovo 123 lietadiel (25 lietadiel na dlhé vzdialenosti, 78 lietadiel na stredné vzdialenosti a 20 regionálnych lietadiel). Z nich vlastnila spoločnosť Alitalia 41 lietadiel (7 lietadiel na dlhé vzdialenosti, 34 lietadiel na stredné vzdialenosti) a prenajímala si 77 lietadiel, ktoré boli zábezpekou poskytnutou v prospech prenajímateľov. Spoločnosť Alitalia nevlastní nehnuteľnosť, ale prenajíma si priestory na letiskách, na ktorých prevádzkuje svoju činnosť. Spoločnosť Alitalia má aj značné nehmotné aktíva týkajúce sa značky Alitalia, jej licencií a dobrého mena. Značné sumy, ktoré sú uvedené v súvahe ako súčasť dlhodobého a krátkodobého majetku, súvisia s prenajatými lietadlami (napr. kapitalizované náklady na údržbu).

(263) Ako sa uvádza v tabuľke 2, celková účtovná hodnota dlhodobého majetku spoločnosti Alitalia bola 1. mája 2017 [viac ako dve] miliardy EUR, zatiaľ čo krátkodobý majetok mal hodnotu [menej ako jednu] miliardu EUR ([89]), pričom teda účtovná hodnota celkového majetku bola [viac ako tri miliardy] EUR. Účtovná hodnota celkových aktív by sa mala posudzovať spolu s významnou zadlženosťou spoločnosti Alitalia vykázanou v súvahe vo výške ([viac ako tri] miliardy EUR), ako aj jej podmieneným záväzkom (budúce splátky) súvisiacim s prenajímaním lietadiel vo výške ([X,X] miliardy EUR). Ako sa uvádza v odôvodnení 264 písm. b), na základe súvahy nemožno určiť, akú mieru zodpovednosti možno pripísať prevádzkovým aktívam, ani aká je účtovná hodnota prevádzkových aktív, ktoré boli ponúknuté na predaj. Dôvodom je, že aktívami s najvyššou hodnotou sú lietadlá, pričom 77 z nich je prenajatých.

(264) V čase poskytnutia počiatočného úveru boli príjmy z predaja spoločnosti Alitalia neisté a ťažko predvídateľné z týchto dôvodov:

a) rozsah predávanej spoločnosti nebol stále vymedzený, keďže mimoriadni komisári získali mandát na predaj spoločnosti Alitalia až 1. augusta 2017 (pozri odôvodnenia 58 a 59). Z tohto dôvodu nemohol potenciálny kupujúci v čase poskytnutia počiatočného úveru vedieť, ktoré časti spoločnosti Alitalia boli na predaj (pozri odôvodnenia 262 a 263). Následne by mal súkromný subjekt v trhovom hospodárstve neistotu súvisiacu s rozsahom ponuky, ktorú by predložil kupujúci;

b) výška záväzkov, ktoré by zostali spoločnosti Alitalia v mimoriadnej správe, stále nebola vymedzená. Dané záväzky odkazujú na povinnosti, ktoré hoci predchádzali zavedeniu postupu mimoriadnej správy, musia byť spoločnosťou Alitalia splnené v mimoriadnej správe, keďže sú potrebné pre fungovanie spoločnosti Alitalia (napr. finančné lízingy). Komisia poznamenáva, že vzhľadom na veľkú výšku dlhu spoločnosti Alitalia (3,7 miliardy EUR, pozri tabuľku 2) je poznanie, koľko z daného dlhu zostane spoločnosti Alitalia v mimoriadnej správe, zásadné na stanovenie ponuky zo strany potenciálneho kupujúceho;

([89]) Krátkodobý majetok tvoria: zásoby vo výške [XX] miliónov EUR, obchodná pohľadávka vo výške [XXX] miliónov EUR, iné pohľadávky vo výške [XXX] miliónov EUR a peňažné prostriedky vo výške [XX] miliónov EUR.

c) príjmy z predaja závisia od veľkosti aktív spoločnosti, na ktoré kupujúci predkladá ponuku, ako aj od hodnoty, ktorú z nich môže kupujúci čerpať. Oba tieto faktory sú špecifické pre kupujúceho a ako také ich predávajúci len ťažko dokáže predpokladať *ex ante*.

(265) Vzhľadom na tieto neistoty a ťažkosti Komisia na základe predložených dôkazov zo strany Talianska (oddiel 4.2) a iných verejne dostupných informácií, ktoré boli k dispozícii v čase poskytnutia počiatočného úveru, odhadne potenciálny rozsah ceny predaja spoločnosti Alitalia.

(266) Komisia okrem toho preskúma aj informácie *ex post*: štúdiu o valorizácii vypracovanú firmou Leonardo & Co zo 16. októbra 2017, ktorá aspoň čiastočne vychádza z informácií dostupných v čase poskytnutia počiatočného úveru (oddiel 4.2.2.1), a ponuky, ktoré mimoriadni komisári dostali po uverejnení verejného obstarávania na predaj aktív spoločnosti Alitalia (oddiel 2.6). Hoci by sa veriteľ v trhovom hospodárstve nemohol vo svojom hodnotení spoliehať na dôkazy *ex post*, dané ponuky predstavujú referenčnú hodnotu *ex post* pre dôkazy *ex ante*.

5.1.4.2.3.4.3.1. Dôkazy *ex ante*

5.1.4.2.3.4.3.1.1. Správa o certifikácii Dr. Ranalliho (ďalej len „správa o certifikácii“)

(267) Taliansko tvrdí ([90]), že sa rozhodlo počiatočnú pôžičku poskytnúť na základe plánu ozdravenia. Daný podnikateľský plán pôvodne navrhlo vedenie spoločnosti pred zavedením mimoriadnej správy a následne ho revidovala spoločnosť KPMG, Roland Berger a Dr. Ranalli (oddiel 4.2.1.2).

(268) Správa o certifikácii obsahuje odhad hodnoty spoločnosti Alitalia, ktorý vyplýva z uplatňovania modelu diskontovaného peňažného toku na revidovaný plán ozdravenia. Jedným z cieľov správy je preukázať, že hodnota podniku spoločnosti Alitalia bola k 31. decembru 2016 vyššia, ako bol investovaný kapitál. Hodnota podniku a investovaný kapitál spoločnosti Alitalia predstavujú hodnotu dlhov a vlastného kapitálu tejto spoločnosti. Hodnota podniku sa však vypočíta pomocou trhových hodnôt dlhov a vlastného kapitálu, zatiaľ čo investovaný kapitál sa vypočíta pomocou účtovných hodnôt. Na základe skutočnosti, že hodnota podniku je vyššia ako investovaný kapitál spoločnosti Alitalia, sa tak v správe o certifikácii dospelo k záveru, že účtovné hodnoty dlhov a vlastného kapitálu spoločnosti Alitalia nie sú nadhodnotené.

(269) V správe o certifikácii sa naznačuje, že od decembra 2016 účtovná hodnota čistého dlhu spoločnosti Alitalia vo výške [X XXX] miliónov EUR ([91]) a jej účtovná hodnota vlastného kapitálu vo výške [XXX,X] miliónov EUR správne vyjadruje ich príslušné trhové hodnoty. Hodnota podniku spoločnosti Alitalia bola teda k 31. decembru 2016 minimálne [X XXX,X] milióna EUR, čo sa rovná účtovnej hodnote investovaného kapitálu ([92]).

(270) A napokon Komisia poznamenáva, že v správe o certifikácii sa odhaduje, že hodnota podniku spoločnosti Alitalia by mohla do 31. decembra 2019 byť [X XXX] miliónov EUR, čo je výsledkom reštrukturalizácie plánovanej v pláne ozdravenia.

(271) Komisia poznamenáva, že odhady v správe o certifikácii sa týkajú hodnoty podniku, ktorá nie je rovnaká ako hodnota, ktorú by potenciálny kupujúci alebo kapitálový investor bol ochotný zaplatiť za spoločnosť Alitalia, a to z niekoľkých dôvodov. Po prvé, hodnota podniku zahŕňa dlh, ktorý by sa mal splatiť veriteľom. Po druhé, pokiaľ ide o hodnotu podniku, predpokladalo sa, že spoločnosť Alitalia je podnik s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti, čo neplatilo od chvíle, keď spoločnosť Alitalia vstúpila do mimoriadnej správy. Na výpočet sumy, ktorú by kupujúci platil, je potrebné od hodnoty podniku odpočítať záväzky spojené s aktívami v predaji.

(272) Komisia takisto poznamenáva, že veriteľ v trhovom hospodárstve by si mohol zo správy o certifikácii vyvodiť záver, že účtovná hodnota vlastného kapitálu vo výške [100 až 150] miliónov EUR by mohla byť správnym vyjadrením trhovej hodnoty vlastného kapitálu spoločnosti Alitalia. Takýto veriteľ by teda mohol účtovnú hodnotu vlastného kapitálu brať ako ukazovateľ predajnej ceny spoločnosti Alitalia k 31. decembru 2016. Komisia sa domnieva, že taký ukazovateľ by bol v čase poskytnutia počiatočného úveru nespoľahlivý, keďže väčšina záväzkov spoločnosti Alitalia bola podľa správy o certifikácii zmrazená a tieto záväzky už teda neboli pre predaj spoločnosti Alitalia v kontexte postupu mimoriadnej správy relevantné. Hodnota vlastného kapitálu spoločnosti Alitalia v mimoriadnej správe teda mohla byť vyššia ako hodnota vlastného kapitálu spoločnosti Alitalia pred mimoriadnou správou.

([90]) Predloženie informácií zo strany Talianska z 25. marca 2019.
([91]) Pozri stranu 101 správy o certifikácii.
([92]) Účtovná hodnota investovaného kapitálu je súčet účtovnej hodnoty vlastného kapitálu (129,8 milióna EUR) a účtovnej hodnoty čistého dlhu (1 165 miliónov EUR).

(273) V čase poskytnutia počiatočného úveru by však veriteľ v trhovom hospodárstve nepoznal výšku záväzkov spojených s predávanou spoločnosťou, keďže ešte neboli vymedzené. To predstavuje kľúčový faktor neistoty, keďže predajná cena [100 až 150] miliónov EUR vypočítaná na základe hodnoty vlastného kapitálu spoločnosti Alitalia pred vstupom do mimoriadnej správy je výrazne nižšia ako 627 miliónov EUR, ktoré sú potrebné na splatenie úveru (odôvodnenie 255).

(274) Komisia sa domnieva, že súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by mal dodatočné obavy týkajúce sa ocenenia v správe o certifikácii z dôvodu nedostatočnej opakovateľnosti štúdie a jej predpokladov. Pokiaľ ide o opakovateľnosť, správa o certifikácii neobsahuje presný odhad hodnoty podniku a vlastného imania spoločnosti Alitalia v roku 2016. Túto hodnotu nemožno vypočítať na základe dostupných údajov v správe, pretože sa nevykazujú niektoré potrebné parametre, najmä diskontná sadzba (WACC, t. j. vážené priemerné náklady na kapitál).

(275) Komisia požiadala talianske orgány o objasnenie výpočtu hodnoty podniku, najmä za koniec roka 2016, Taliansko však nedokázalo poskytnúť žiadne vysvetlenie. Taliansko takisto prisľúbilo, že požiada o objasnenie odhadov samotného Dr. Ranalliho ([93]), ale Komisia nikdy nedostala odpoveď týkajúcu sa tohto aspektu.

(276) Pokiaľ ide o predpoklady, ocenenie v správe o certifikácii sa opiera o revidovaný plán ozdravenia, ktorý pôvodne vypracovalo vedenie spoločnosti Alitalia pred mimoriadnym správnym konaním. Existuje niekoľko dôvodov na to, aby sa tento podnikateľský plán nebral ako základ pre ocenenie spoločnosti Alitalia v mimoriadnej správe.

(277) Po prvé v pláne ozdravenia sa predpokladali ambiciózne opatrenia na úsporu nákladov a vytváranie príjmov, ktoré by na základe výpočtov Komisie priniesli spoločnosti Alitalia návratnosť investovaného kapitálu na úrovni 23,71 % v roku 2021, čo je posledný rok plánu ozdravenia ([94]). Táto návratnosť investovaného kapitálu je výrazne nad priemerom odvetvia 6 % uvedeným na strane 121 plánu ozdravenia. Súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by očakával, že potenciálny kupujúci alebo kapitálový investor bude voči tomuto cieľu ziskovosti skeptický, pretože Alitalia opakovane nesplnila ciele predchádzajúcich plánov (pozri odôvodnenia 221 až 225). Okrem toho dosiahnutie takéhoto ambiciózneho cieľa ziskovosti je podmienené úspešnou reštrukturalizáciou spoločnosti Alitalia, ktorú by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve nebral ako samozrejmosť vzhľadom na to, že spoločnosť bola v čase poskytnutia úveru v ťažkostiach a že v minulosti došlo k opakovaným zlyhaniam pri vykonávaní životaschopnej reštrukturalizácie spoločnosti.

(278) Po druhé súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by posúdil ocenenie spoločnosti Alitalia aj podľa alternatívnych, menej optimistických scenárov ziskovosti. Komisia vykonala analýzu citlivosti, v ktorej predpokladala scenár, podľa ktorého by spoločnosť Alitalia dosiahla v roku 2021 návratnosť investovaného kapitálu na úrovni 6 %, čo je priemerná ziskovosť v odvetví leteckej dopravy, ako sa uvádza v pláne ozdravenia (pozri odôvodnenie 277). Na základe tohto predpokladu ziskovosti Komisia potom vypočítala očakávané peňažné toky spoločnosti s použitím iných parametrov a predpokladov uvedených v správe o certifikácii.

(279) Okrem ziskovosti v roku 2021 sa hlavné predpoklady podnikateľského plánu v správe o certifikácii týkajú ziskovosti spoločnosti Alitalia na začiatku plánovacieho obdobia, konečnej hodnoty na konci plánovacieho obdobia, t. j. roku 2021, a WACC, t. j. diskontnej sadzby. Pokiaľ ide o predpoklad ziskovosti, v prvom roku plánu sa predpokladá rovnaká ziskovosť (EBIT rovnajúci sa −336,7 milióna EUR) ako ziskovosť spoločnosti Alitalia pred mimoriadnou správou v roku 2016. Pokiaľ ide o predpoklad konečnej hodnoty, v štúdii o certifikácii sa pri odhade konečnej hodnoty vychádzalo z Gordonovho vzorca rastu. Tento prístup predpokladá konštantnú a trvalú mieru rastu peňažných tokov podniku zohľadnenú v poslednom roku plánu. V správe o certifikácii sa predpokladá miera rastu 1 %. Okrem toho v poslednom roku plánu sa vykonávajú tieto úpravy peňažného toku: zmena čistého prevádzkového kapitálu rovnajúca sa nule a kapitálové výdavky rovnajúce sa odpisom.

([93]) Žiadosť o informácie z 26. februára 2019.

([94]) Návratnosť investovaného kapitálu je pomer čistého prevádzkového zisku po zdanení a investovaného kapitálu. Komisia získala čistý prevádzkový zisk po zdanení vynásobením talianskej sadzby dane z príjmov právnických osôb na úrovni 24 % (IRES) prevádzkovým ziskom (EBIT) uvedeným na strane 101 správy o certifikácii. Investovaný kapitál sa uvádza aj na strane 101 správy o certifikácii. Keďže spoločnosť Alitalia bola stratová a potenciálne mohla preniesť tieto straty, uplatnenie nominálnej sadzby dane na výpočet daní je konzervatívne, pretože sa tým podceňuje čistý zisk, a teda aj návratnosť investovaného kapitálu.

(280) Pokiaľ ide o predpoklad diskontnej sadzby, Komisia poznamenáva, že v správe o certifikácii sa neuvádza hodnota WACC, t. j. miera diskontovania budúcich peňažných tokov, aby sa stanovil odhad hodnoty podniku spoločnosti Alitalia. Komisia preto musela spätne zrekonštruovať WACC. Na tento účel Komisia vychádzala z predpokladov a parametrov oceňovania dostupných v správe ([95]) a z konzervatívneho predpokladu stabilnej úrovne investícií ([96]). Na základe týchto predpokladov spolu s odhadom hodnoty podniku na úrovni [X XXX] miliónov EUR k 31. decembru 2019 (pozri odôvodnenie 270) možno stanoviť jediný zostávajúci neznámy parameter, t. j. WACC. Tento prístup viedol k stanoveniu WACC na úrovni 9,61 %. Táto hodnota sa zdá realistická, pretože je o niečo nižšia ako hodnota 10,8 %, ktorú predpokladala firma Leonardo vo svojej štúdii (pozri odôvodnenie 284 a nasl.) a Komisia vo vlastnom ocenení (pozri odôvodnenie 303 a nasl.).

(281) Komisia použila uvedenú hodnotu WACC na úrovni 9,61 % na diskontovanie revidovaných peňažných tokov spoločnosti Alitalia, pričom dospela k hodnote podniku [XXX] miliónov EUR k 31. decembru 2016. Komisia takisto posúdila citlivosť tohto odhadu voči nasledujúcim dvom alternatívnym predpokladom. Po prvé, ak sa predpokladá trvalá miera rastu 1,7 % ([97]) namiesto 1 %, hodnota podniku je [XXX,X] milióna EUR. Po druhé, ak sa peňažné toky diskontujú na úrovni 10,8 % WACC namiesto 9,61 %, odhadovaná hodnota podniku je [XXX,X] milióna EUR. Zatiaľ čo táto hodnota nemusí byť presným odhadom hodnoty podniku spoločnosti Alitalia, keďže vyplýva z analýzy citlivosti, a nie z plnohodnotného podnikateľského plánu, je výrazne nižšia ako odhad na úrovni najmenej [X XXX,X] milióna EUR, ktorý možno vyvodiť zo správy o certifikácii (pozri odôvodnenie 269).

(282) Na základe všetkých uvedených dôvodov a vzhľadom na to, že určitá suma záväzkov by sa previedla na spoločnosť v mimoriadnej správe (čo by viedlo k nižšej hodnote vlastného imania), sa Komisia domnieva, že súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by ocenil spoločnosť Alitalia na úrovni výrazne nižšej ako 627 miliónov EUR, ktoré boli potrebné na splatenie počiatočného úveru (odôvodnenie 255).

(283) A napokon Komisia takisto poznamenáva, že plán ozdravenia, ktorý zahŕňal významné zníženie mzdových nákladov (pozri odôvodnenie 40), pracovníci spoločnosti Alitalia zamietli v referende v apríli 2017. Z tohto dôvodu by bolo veľmi nepravdepodobné, že by sa ocenenie spoločnosti Alitalia mohlo zakladať na pláne, ktorý bol nedávno zamietnutý a ktorého zamietnutím sa spoločnosť Alitalia dostala do mimoriadnej správy.

5.1.4.2.3.4.3.2. Dôkazy *ex post*

5.1.4.2.3.4.3.2.1. Štúdia firmy Leonardo & Co

(284) Štúdia firmy Leonardo bola zverejnená 16. októbra 2017, teda po dátume poskytnutia počiatočného úveru. Napriek tomu, že bola vypracovaná po poskytnutí počiatočného úveru, sa Komisia domnieva, že existuje viacero dôvodov na to, aby sa štúdia firmy Leonardo na účely posúdenia súkromného subjektu v trhovom hospodárstve považovala za doplňujúci argument.

(285) Po prvé cieľom štúdie firmy Leonardo je presne odhadnúť očakávanú predajnú hodnotu spoločnosti Alitalia, čo je hodnota potrebná na uplatnenie kritéria MEO, ako sa opisuje v odôvodnení 251. Mimoriadna správa požiadala o túto štúdiu práve preto, že podľa talianskeho právneho rámca majú mimoriadni komisári povinnosť nepredávať spoločnosť pod ich správou za nižšiu cenu, ako je jej trhová hodnota.

([95]) Konkrétne voľné peňažné toky do podniku na roky 2020 a 2021, miera trvalého rastu 1 %, predpoklady normalizácie na výpočet konečnej hodnoty (t. j. zmeny čistého prevádzkového kapitálu rovnajúce sa nule a kapitálové výdavky rovnajúce sa odpisom).

([96]) Dr. Ranalli predpokladá stabilný stav kapitálových výdavkov rovnajúci sa odpisom v poslednom roku plánu. Keďže táto hodnota nebola uvedená v štúdii, Komisia považovala za možné alternatívy hodnotu odpisov v pláne ozdravenia a rozdiel medzi EBITDA a EBIT, ktorý sa podľa vymedzenia rovná odpisom a amortizácii. Komisia vo svojom odhade použila EBITDA, pretože prináša vyššiu hodnotu podniku. Keďže pri tejto hodnote nie je dodržané kritérium MEO (pozri odôvodnenie 281), predpoklad Komisie je konzervatívnejší.

([97]) Miera rastu 1,7 % je miera rastu leteckej dopravy, ktorú Eurocontrol očakával od roku 2019 vo svojej štúdii Sedemročná prognóza z februára 2017.

(286) Po druhé, keďže mimoriadni komisári dostali mandát na predaj spoločnosti 1. augusta 2017, štúdia firmy Leonardo bola pravdepodobne vypracovaná v období od 1. augusta do 16. októbra 2017. Preto obdobie medzi poskytnutím počiatočného úveru a časom sprístupnenia výsledkov ocenenia v štúdii firmy Leonardo je len tri až šesť mesiacov. Komisia považuje túto lehotu za prijateľnú, pretože hodnota spoločnosti Alitalia sa v tomto období nemohla podstatne zmeniť.

(287) Po tretie, ocenenie firmou Leonardo & Co sa týka najrelevantnejšej časti (alebo častí) spoločnosti Alitalia na predaj. V tomto ocenení sa uvádza účtovná hodnota záväzkov, ktoré by kupujúci odpočítal od hodnoty podniku s cieľom určiť potenciálnu predajnú cenu. Ako Komisia uviedla v odôvodnení 264, skutočnosť, že informácie založené na dôkazoch *ex ante* neboli k dispozícii, vyvoláva pochybnosti o tom, koľko by potenciálny kupujúci alebo kapitálový investor bol ochotný zaplatiť za spoločnosť Alitalia. Tieto informácie však mohol vypočítať investor.

(288) Po štvrté, zatiaľ čo odhad predajnej hodnoty a vymedzenie rozsahu predaja sa vykonáva *ex post*, aktíva a pasíva, ktoré sú predmetom ocenenia, vyplývajú z účtovných kníh spoločnosti Alitalia k 1. máju 2017, pred poskytnutím počiatočného úveru.

(289) A napokon, rozsah ocenenia v štúdii firmy Leonardo vymedzený čistým investovaným kapitálom jednej časti spoločnosti Alitalia ([X XXX] miliónov EUR) sa približuje hodnote vymedzenej v správe o certifikácii Dr. Ranalliho ([X XXX,X] milióna EUR k 31. decembru 2016). Preto sa ocenenia v správe o certifikácii a v štúdii firmy Leonardo týkajú rozsahu podobnej veľkosti v dvoch blízkych časových obdobiach, čím sa stávajú porovnateľné.

(290) Ocenenie firmou Leonardo & Co sa opiera o dva podnikateľské plány na roky 2017 – 2022: jedným z nich je zotrvačný scenár a druhým je rozvojový scenár. Zotrvačný scenár predstavuje pesimistický scenár, podľa ktorého sa očakávaná výkonnosť spoločnosti Alitalia zhoduje s jej predchádzajúcim trendom. Naopak, v rozvojovom scenári sa predpokladá zlepšenie ziskovosti a zvýšenie podielu spoločnosti na trhu. Zatiaľ čo vedenie spoločnosti Alitalia v mimoriadnej správe zadalo vypracovanie týchto dvoch podnikateľských plánov po poskytnutí počiatočného úveru, súkromný subjekt v trhovom hospodárstve mohol vykonať podobné prognózy *ex ante*. Okrem toho v oboch podnikateľských plánoch sa za východiskový bod považuje finančná situácia spoločnosti Alitalia k 1. máju 2017. Komisia sa preto domnieva, že štúdiu firmy Leonardo možno považovať za rekonštrukciu *ex post* hodnoty spoločnosti Alitalia založenú na informáciách *ex ante*.

(291) V štúdii firmy Leonardo sa hodnota spoločnosti Alitalia odhaduje pomocou zmiešanej metódy so zložkou aktív aj zisku.

(292) V štúdii firmy Leonardo sa uvedená metóda zvolila aj preto, že táto metóda sa už použila na ocenenie spoločnosti Alitalia v predchádzajúcich mimoriadnych operáciách, a preto, že táto metóda sa bežne používa v právnom rámci talianskeho zákona o mimoriadnej správe ([98]). Na základe toho sa Komisia domnieva, že súkromný subjekt v trhovom hospodárstve mohol v máji 2017 uplatniť podobnú metódu na posúdenie očakávanej predajnej hodnoty spoločnosti Alitalia.

(293) Metóda použitá v štúdii firmy Leonardo vychádza zo zložky aktív, konkrétne z čistého investovaného kapitálu, a potom pridáva zložku zisku, konkrétne goodwill (záporný goodwill), na výpočet hodnoty podniku. Odhad zložky goodwill spočíva v rozdiele medzi čistým prevádzkovým príjmom spoločnosti Alitalia a partnerských spoločností spoločnosti Alitalia, ktorý vychádza z prvých dvoch rokov jedného z dvoch podnikateľských plánov.

(294) Metodika oceňovania v štúdii firmy Leonardo sa vo veľkej miere používa na oceňovanie spoločností v hospodárskych ťažkostiach, ako je spoločnosť Alitalia ([99]). Okrem toho treba poznamenať, že táto metodika vedie k negatívnej korekcii zisku, pretože sa očakáva, že spoločnosť Alitalia bude mať v prvých dvoch rokoch podnikateľského plánu nižšiu výkonnosť ako jej partnerské spoločnosti. Kupujúci spoločnosti Alitalia by potom diskontoval tieto straty zo svojej ponuky, pretože keby investoval do iných partnerských spoločností, neutrpel by takéto straty. Keďže takýto scenár nie je pre spoločnosti v ťažkostiach nepravdepodobný, Komisia sa domnieva, že metodika štúdie firmy Leonardo sa zdá realistická.

([98]) Štúdia firmy Leonardo, strana 75.

([99]) Pozri napríklad usmernenie *Linee guida per la valuazione di aziende in crisi*, ktoré vypracovala rada Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

(295) Komisia ďalej poznamenáva, že v štúdii firmy Leonardo sa diskontujú len prvé dva roky nedostatočnej výkonnosti, keď sa podľa zotrvačného, ako aj rozvojového scenára predpokladá, že takáto nedostatočná výkonnosť by trvala dlhšie. Keby sa to zohľadnilo, odhadovaná predajná hodnota spoločnosti Alitalia by bola ešte nižšia.

(296) Odhad predajnej ceny jednej časti spoločnosti Alitalia v štúdii firmy Leonardo, t. j. jej hodnoty podniku po odpočítaní finančných záväzkov, sa pohybuje od [XXX] do [XXX] miliónov EUR v prípade zotrvačného scenára a od [XXX] do [XXX] miliónov EUR v prípade rozvojového scenára. Priemerná hodnota najvyššieho a najnižšieho ocenenia sa rovná [XXX] miliónov EUR. Komisia sa domnieva, že ocenenia nad priemernou hodnotou [XXX] miliónov EUR nie sú realistické, pretože závisia od podnikateľského plánu, ktorý je optimistickejší ako revidovaný plán ozdravenia, ktorý Komisia nepovažovala za realistický (pozri odôvodnenia 276 až 278) ([100]).

(297) Zatiaľ čo štúdia firmy Leonardo je zo 16. októbra 2017, súkromný subjekt v trhovom hospodárstve mohol vykonať podobné ocenenie na základe rovnakých podnikateľských plánov a informácií dostupných pred poskytnutím počiatočného úveru. Súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by si teda uvedomil, že potenciálna predajná cena spoločnosti Alitalia bola nižšia ako minimálna predajná cena na splatenie úveru, t. j. 627 miliónov EUR (odôvodnenie 255).

5.1.4.2.3.4.3.2.2. Ponuky spoločností Easyjet a Lufthansa

(298) Komisia analyzovala ponuky na nadobudnutie častí spoločnosti Alitalia, ktoré spoločnosti Lufthansa a EasyJet predložili 16. októbra 2017 (pozri oddiel 4.2.2.3 o ponukách). Aj keby tieto ponuky predstavovali dôkazy *ex post*, mohli by potenciálne poskytovať referenčnú hodnotu pre ocenenia *ex ante* spoločnosti Alitalia.

(299) Ponuka spoločnosti Lufthansa bola nezáväzná a týkala sa len niektorých častí časti letecké činnosti ([XX] lietadiel z [XXX] a […] zamestnancov). Lufthansa ocenila 25 lietadiel, ktoré získala írska spoločnosť spoločnosti Alitalia Challey Ltd, na 167 miliónov EUR podľa dohody o lízingu a ocenila všetky ostatné činnosti (vrátane prevádzkových intervalov a ďalších 46 lietadiel, z ktorých 38 je predmetom lízingu) na 1 EUR.

(300) Spoločnosť EasyJet vo svojej nezáväznej ponuke ocenila činnosť na krátke vzdialenosti (z Ríma a Milána) na [XXX] – [XXX] miliónov EUR a činnosť na dlhé vzdialenosti najviac na [XXX] miliónov EUR. Obe ponuky boli podmienené nájdením partnera, ktorý vytvorí konzorcium s jedným alebo viacerými partnermi. Okrem toho, že ponuka spoločnosti EasyJet bola nezáväzná, zatiaľ nebola dokončená, pretože konečné ocenenie by záviselo od ešte neznámeho partnera. Komisia takisto poznamenáva, že v ponuke spoločnosti EasyJet sa predpokladalo nadobudnutie bez peňažných prostriedkov a bez dlhov, a tak po zohľadnení záväzkov spojených s aktívami by zodpovedajúca peňažná ponuka bola podstatne nižšia.

(301) Od spoločnosti Airport Handling bola prijatá jediná záväzná ponuka aj pre časť činnosti pozemnej obsluhy. V tejto ponuke bola časť týkajúca sa činností pozemnej obsluhy ocenená peňažnou ponukou vo výške [XX,X] milióna EUR, ktorá by sa mohla zvýšiť o ďalších [X,X] milióna EUR, ak by sa tri roky po uzavretí dosiahli určité pozitívne cieľové výsledky.

(302) Celkovo sa ponuky na nákup časti letecké činnosti a činnosti pozemnej obsluhy spoločnosti Alitalia ako podniku s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti pohybujú od [XXX,X] milióna EUR, t. j. hodnota v prípade scenára, v ktorom spoločnosť EasyJet nadobudne iba činnosť na krátke vzdialenosti za [XXX] miliónov EUR a spoločnosť Airport Handling kúpi časť činnosti pozemnej obsluhy za minimálnu cenu uvedenú v odôvodnení 301, do [XXX,X] milióna EUR, t. j. najlepší scenár, v ktorom spoločnosti EasyJet a Airport Handling zaplatia v uvedenom poradí [XXX] miliónov EUR za celú časť letecké činnosti spoločnosti Alitalia (t. j. na krátke vzdialenosti aj na dlhé vzdialenosti) a [XX,X] milióna EUR za časť činnosti pozemnej obsluhy. Aj keď sa kritérium MEO nesmie opierať o dôkazy *ex post* a tieto ponuky boli predbežné a nezáväzné (okrem ponúk v prípade časti činnosti pozemnej obsluhy), Komisia poznamenáva, že medián tohto rozsahu oceňovania, t. j. [XXX,XX] milióna EUR, je v súlade s ocenením v štúdii firmy Leonardo a s jej vlastným hodnotením vykonaným v odôvodneniach 303 až 321.

([100]) Pri porovnaní prvých dvoch rokov revidovaného plánu ozdravenia a rozvojového scenára, čo je relevantný časový rámec v metodike štúdie firmy Leonardo, sa v rozvojom scenári predpokladajú nižšie straty (priemerná hodnota EBITDA na úrovni 45 miliónov EUR v porovnaní s úrovňou [XXX,X] milióna EUR v pláne ozdravenia) a vyššie príjmy (priemerná hodnota EBITDA na úrovni 3 265 miliónov EUR v porovnaní s úrovňou [X XXX] miliónov EUR v pláne ozdravenia). Okrem toho sa v rozvojovom scenári predpokladá zvýšenie príjmov o 21,66 % (10,49 % v revidovanom pláne ozdravenia) od prvého do druhého roka.

5.1.4.2.3.4.3.3. Nezávislý odhad Komisie

(303) Komisia okrem posúdenia dokumentácie predloženej Talianskom vykonala aj nezávislý odhad hodnoty spoločnosti Alitalia s cieľom odhadnúť potenciálny výnos z predaja spoločnosti Alitalia ako podniku s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti ([101]). Ocenenie Komisie vychádza z hľadiska *ex ante* a je založené na informáciách alebo predpokladoch, ktoré mohli mať talianske orgány k dispozícii v máji 2017 v čase poskytnutia počiatočného úveru.

(304) V ocenení Komisie sa uplatnila takzvaná metóda násobkov. Hlavným predpokladom uvedenej metódy je, že podobné spoločnosti by sa mali oceňovať podobne. Na základe toho, ak možno uviesť hodnotu spoločností, ktoré sú porovnateľné s posudzovanou spoločnosťou, potom možno odvodiť ocenenie tejto spoločnosti. Porovnateľné spoločnosti sú zvyčajne spoločnosti kótované na burze, v prípade ktorých možno odhadnúť hodnotu podniku. Konkrétne v prípade leteckých spoločností sa použitá hodnota podniku získava ako súčet ich vlastného imania (trhová hodnota vlastného imania poskytnutá kapitalizáciou akciového trhu) a pasív (vrátane súvahových a podsúvahových položiek – ako je nájomné za lietadlá). Takáto hodnota podniku, nazývaná aj upravená hodnota podniku, je potom vážená podľa príjmovej metriky na výpočet násobiteľa. Násobiteľ sa potom uplatní na údaj o príjmoch posudzovanej spoločnosti, aby sa získal výsledný odhad hodnoty podniku, ktorý by sa neskôr musel upraviť odstránením súvahových a podsúvahových pasív, aby sa získal odhad hodnoty vlastného imania ([102]).

(305) V odvetví leteckej dopravy sa zvyčajne používa príjmová metrika EBITDAR (príjmy pred započítaním úrokov, daní, odpisov, amortizácie a nájomného). Keďže letecké spoločnosti by sa mohli rozhodnúť prenajať značnú časť svojho lietadlového parku, EBITDAR sa považuje za lepšiu metriku na posúdenie potenciálu príjmov leteckých spoločností a je neutrálny aj vo vzťahu k výberu kapitálovej štruktúry ([103]).

(306) Komisia pri uplatňovaní metódy násobkov brala do úvahy násobky EBITDAR vypočítané v štúdii firmy Leonardo ([104]) pre sedem tradičných leteckých spoločností za obdobie 2017 – 2019. V štúdii firmy Leonardo sa odhaduje mediánová hodnota podniku/EBITDAR, ktorá sa rovná 4-násobku v roku 2017, 4,2-násobku v roku 2018 a 3,6-násobku v roku 2019. Komisia použila priemer týchto troch hodnôt (3,93-násobok) ako násobok hodnoty podniku/EBITDA, ktorý sa má použiť v tejto veci ([105]).

(307) Pokiaľ ide o EBITDAR spoločnosti Alitalia, Komisia posúdila štyri možné scenáre. V prvom scenári sa posudzuje priemerná historická hodnota EBITDAR vytvorená spoločnosťou Alitalia v období 2013 – 2016. Táto hodnota predstavuje [XXX] miliónov EUR. Druhý scenár je prevzatý z prognóz zotrvačného scenára predstaveného v štúdii firmy Leonardo a na rok 2022 sa v ňom uvádza hodnota EBITDAR [XXX] miliónov EUR. V treťom scenári predstavuje hodnota EBITDAR v roku 2022 [XXX] miliónov EUR, pričom je prevzatá z prognóz rozvojového scenára zohľadneného v štúdii firmy Leonardo. A napokon v štvrtom scenári sa pod posudzovaným predpokladom EBITDAR rozumie prognóza (na rok 2021) vypracovaná v kontexte plánu ozdravenia z konca roka 2016 a predstavuje hodnotu [XXX] miliónov EUR.

([101]) V tomto prípade sa uplatňuje domnienka, že ide o podnik s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti, keďže porovnateľné spoločnosti sú takisto podnikmi s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti, a preto by sa spoločnosť mala posudzovať ako celok, a nie len jej aktíva.

([102]) V zápise vzorca by sa to rovnalo:
referenčná hodnota násobiteľa = priemer (hodnota podniku/EBITDAR) pre referenčné spoločnosti
odhadovaná hodnota podniku posudzovanej spoločnosti = referenčná hodnota násobiteľa X EBITDAR posudzovanej spoločnosti.

([103]) Napríklad, ak by sa použila EBITDA, neoprávnene by sa pripisovali relatívne vyššie príjmy spoločnostiam, ktoré vlastnia svoj lietadlový park [keďže veľkosť vlastného lietadlového parku by sa pravdepodobne odrazila v položkách úrokov (I) a odpisov/amortizácie (DA) EBITDA]. Naopak, letecké spoločnosti, ktoré si prenajímajú väčšinu svojho lietadlového parku, by mali relatívne nižšiu hodnotu EBITDA, keďže nájomné za lietadlá by sa už odpočítalo pri výpočte EBITDA. Cieľom používania EBITDAR je potom vytvoriť porovnateľnejšie letecké spoločnosti s rôznymi modelmi vlastníctva lietadiel. Používanie EBITDAR sa neobmedzuje len na odvetvie leteckej dopravy, ale je bežné aj v iných odvetviach, v ktorých existujú vysoké investície do fixných aktív, ktoré by mohli byť vo vlastníctve alebo v prenájme (napríklad EBITDAR sa používa aj v hotelovom odvetví na porovnanie ziskovosti medzi rôznymi podnikmi, kde môžu byť hotelové spoločnosti priamymi vlastníkmi hotelov alebo si ich prenajímať).

([104]) Štúdia firmy Leonardo je opísaná v odôvodnení 118 a nasl.

([105]) Pri odhade tohto násobku Komisia používa odhad vykonaný na strane 108 štúdie firmy Leonardo týkajúci sa siedmich referenčných tradičných leteckých spoločností. Komisia sa domnieva, že aj talianske orgány mohli v máji 2017 odhadnúť podobnú hodnotu, keďže rovnaké informácie boli k dispozícii aj v máji 2017 a metodika je navyše štandardnou metodikou oceňovania podnikov, najmä v odvetví leteckej dopravy. Zohľadnenie mediánovej hodnoty je odôvodnené na dosiahnutie konzervatívneho odhadu, a najmä vzhľadom na vysokú neistotu v súvislosti s budúcou životaschopnosťou spoločnosti Alitalia. Táto neistota a historicky nízka výkonnosť spoločnosti Alitalia totiž vylučujú prijatie násobkov nad mediánovou hodnotou.

(308) Z násobkov hodnoty podniku/EBITDAR na úrovni 3,93 a predpokladov EBITDAR uvedených v odôvodnení 307 potom možno odhadnúť hodnotu podniku spoločnosti Alitalia ako podniku s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti. Táto hodnota sa pohybuje od [XXX] miliónov EUR do [X XXX] miliónov EUR (pozri tabuľku 4).

(309) Odhadovaná hodnota podniku zahŕňa súvahové pasíva, ako aj podsúvahové pasíva súvisiace s prenájmom. Na účely odhadu hodnoty vlastného imania, ktorá je relevantná pre odhad prípadných peňažných prostriedkov, ktoré sa majú získať z predaja spoločnosti Alitalia ako podniku s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti, je preto potrebné upraviť hodnotu podniku odstránením podsúvahových, ako aj súvahových pasív ([106]).

(310) Prvá úprava spočíva v odstránení zložky podsúvahových pasív súvisiacich s prenájmom lietadiel. Ide o typickú úpravu pre odvetvia, v ktorých je hodnota nájomného významná a prenajaté aktíva majú kľúčový význam na určenie potenciálu príjmov spoločnosti (medzi typické odvetvia patria hotely, letecké spoločnosti, komerční nákladní a lodní dopravcovia). Kapitalizovaná hodnota nájomného za lietadlá spoločnosti Alitalia sa odhaduje vynásobením ročného nájomného za lietadlá koeficientom 7. ([107]) To sa približuje priemeru budúcich kapitalizovaných splátok nájomného, ktoré bude spoločnosť musieť zaplatiť, aby mala k dispozícii lietadlový park, ktorý je podkladom použitého údaja EBITDAR.

(311) Vzhľadom na výšku nájomného, v ktorej sa odráža vysoká závislosť spoločnosti Alitalia od prenajatých lietadiel pri plnení jej podnikateľského plánu, ide o úpravu smerom nadol, ktorá sa pohybuje od [X XXX] miliónov EUR do [X XXX] miliónov EUR v závislosti od konkrétnych predpokladov podnikateľského plánu, ktoré sa týkajú prenajatého lietadlového parku ([108]).

(312) Druhá úprava sa týka súvahových finančných záväzkov. Pokiaľ ide o osobitnú situáciu spoločnosti Alitalia, ktorá je pod mimoriadnou správou, tieto záväzky sa obmedzujú výlučne na finančné lízingy vykázané v súvahe k máju 2017, ktorých výška sa v správe spoločnosti PwC odhaduje na [XXX] miliónov EUR ([109]).

(313) Na základe týchto dvoch opráv Komisia konštatuje, že hodnota vlastného imania spoločnosti Alitalia by podľa dvoch konzervatívnejších scenárov [t. j. scenárov, v ktorých sa predpokladá hodnota EBITDAR rovnajúca sa historickým hodnotám za roky 2013 – 2016 alebo hodnote EBITDAR v roku 2022, ako sa uvádza v zotrvačnom scenári štúdie firmy Leonardo (stĺpce 3 a 4 tabuľky 4)] bola veľmi záporná. Odhadovaná hodnota záporného vlastného imania v týchto scenároch sa mala očakávať, keďže v oboch prípadoch má spoločnosť Alitalia relatívne vysoké ročné poplatky za prenájom lietadiel, ktoré sú vyššie ako očakávaná ročná hodnota EBITDAR. Príjmy z operácií (EBITDAR) podľa týchto scenárov teda nie sú dostatočné ani na zaplatenie nákladov na prenájom lietadlového parku, čo v konečnom dôsledku vedie k zápornej hodnote pre celý podnik.

([106]) (Je to preto, že v hodnote podniku sa zohľadňuje hodnota spoločnosti ako celku vrátane záväzkov, zatiaľ čo v hodnote vlastného imania sa zohľadňuje len hodnota vlastného imania, teda po odpočítaní záväzkov.) Tento prístup je v súlade s prístupom opísaným v štúdii firmy Leonardo na strane 107 a takisto je v súlade s prístupom oceňovania opísaným na strane 56 prezentácie *Transportation European Airlines – 4Q16 Review* (Doprava: Európske letecké spoločnosti – prehľad za štvrtý štvrťrok 2016), ktorú 22. marca 2019 vypracoval výskumný ústav Morgan Stanley Research a ktorú 25. marca 2019 predložilo Taliansko ako prílohu 6.

([107]) Koeficient 7 sa bežne používa pri oceňovaní odvetvia leteckej dopravy, pozri napríklad stranu 21 štúdie *Balancing the books, IFRS 16 and aviation finance* (Vyvážené účtovníctvo, IFRS 16 a financovanie leteckej dopravy) z decembra 2017, Deloitte. https://cdn.euromoney.psdops.com/9e/4a/6119aed8408db267585cb6f42868/balancing-the-books-ifrs-16-and-aviation-finance-report-dec2017-5.pdf. Rovnaký faktor sa používa aj v štúdii firmy Leonardo pri opise metódy EBITDAR na strane 107.

([108]) Úpravy zohľadňujúce výšku nájomného sa preberajú z príslušných plánov posudzovaných v rámci každého scenára. Osobitné zdroje pozri v tabuľke 1.

([109]) Hoci spoločnosť PwC túto výšku odhadla *ex post*, Komisia sa domnieva, že talianske orgány mohli odhadnúť rovnakú alebo podobnú hodnotu v máji 2017. V každom prípade sa v odhade spoločnosti PwC odkazuje na situáciu spoločnosti Alitalia v máji 2017, a preto sa v súvislosti s rozhodnutím o poskytnutí počiatočného úveru považuje za súbežný.

Tabuľka 4

Oceňovanie pomocou násobkov EBITDAR

		Historické údaje (2013 – 2016)	Zotrvačný scenár (2022)	Rozvojový scenár (2022)	Plán ozdravenia (2021)
A	EBITDAR	[XXX,XX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
B	Násobky EBITDAR	[X,XX]-násobok	[X,XX]-násobok	[X,XX]-násobok	[X,XX]-násobok
C (A * B)	Hodnota podniku	[XXX]	[XXX]	[X XXX]	[X XXX]
D	Násobok pre vzniknutý dlh z operatívneho lízingu	[X]	[X]	[X]	[X]
E	Operatívny lízing (v čase ocenenia)	[XXX,XX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
F (D * E)	Úprava zohľadňujúca kapitalizované operatívne lízingy	[XXXX,XX]	[XXXX]	[XXXX]	[XXXX]
G	Finančný lízing	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
H(C – F – G)	**Hodnota vlastného imania**	**([X XXX])**	**([X XXX])**	**[XXX]**	**[XXX]**

Zdroje
Historické hodnoty EBITDAR a operatívne lízingy v rokoch 2013 – 2016, strana 24 štúdie firmy Leonardo
EBITDAR a operatívne lízingy – zotrvačný scenár, strana 63 štúdie firmy Leonardo
EBITDAR a operatívne lízingy – rozvojový scenár, strana 66 štúdie firmy Leonardo
EBITDAR a operatívne lízingy, plán ozdravenia, strana 9 prílohy 5a v odpovedi REQ zo 17. septembra 2018
Násobok pre vzniknutý dlh z operatívneho lízingu, strana 107 štúdie firmy Leonardo
Násobky EBITDAR, strana 108 štúdie firmy Leonardo, priemer mediánových hodnôt za roky 2017 – 2019 v prípade tradičných dopravcov
Finančný lízing, správa spoločnosti PwC o finančnej situácii spoločnosti Alitalia v máji 2017

(314) Naopak, hodnota vlastného imania je kladná podľa predpokladu EBITDAR v rozvojovom scenári ([XXX] miliónov EUR) a podľa predpokladu EBITDAR v pláne ozdravenia ([XXX] miliónov EUR).

(315) Tieto dve uvedené odhadované hodnoty vlastného imania by sa mohli považovať za hornú hranicu odhadu peňažnej ceny, ktorú investor mohol potenciálne ponúknuť pri kúpe spoločnosti Alitalia ([110]). Keby teda talianske orgány vykonali analýzu opísanú v odôvodneniach 304 až 315, mohli očakávať, že mimoriadna správa mohla predať spoločnosť Alitalia ako podnik s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti najviac za [XXX] – [XXX] miliónov EUR vzhľadom na peňažnú ponuku.

([110]) Ako sa uvádza v oddiele 4.2.1.2, plán ozdravenia sa v nezávislom preskúmaní, ktoré vykonala spoločnosť KPMG, takisto považoval za „ambiciózny […] vzhľadom na nedávnu situáciu spoločnosti Alitalia“. Na tomto základe by sa tento scenár namiesto toho, aby predstavoval konzervatívnu alebo priemernú hranicu, mal považovať za hornú hranicu. Rozvojový scenár obsahuje podobné prvky ako plán ozdravenia, a preto ho možno považovať aj za hornú hranicu.

(316) Na tomto základe talianske orgány mohli overiť, že ani očakávaná maximálna peňažná ponuka vo výške [XXX] – [XXX] miliónov EUR by nepostačovala na splatenie istiny a úroku z počiatočného úveru. Ako sa uvádza v odôvodneniach 255 a 323, na splatenie istiny a úrokov z počiatočného úveru musel predaj spoločnosti Alitalia vyniesť aspoň [XXX] miliónov EUR.

(317) Komisia poznamenáva, že odhad na úrovni [XXX] miliónov EUR môže predstavovať len hornú hranicu prípadnej peňažnej ponuky. Okrem toho sa tieto kladné ocenenia vlastného imania dosiahnu až v roku 2021 alebo 2022, pokiaľ ide o plán ozdravenia a rozvojový scenár. To znamená, že ak by prípadný kupujúci spoločnosti Alitalia posúdil peňažnú cenu, ktorú bol ochotný zaplatiť v roku 2017, musel by túto budúcu hodnotu nevyhnutne diskontovať (t. j. zohľadniť súčasnú hodnotu) v roku 2017 a zohľadniť aj očakávané priebežné straty (keďže zisky neboli pravdepodobné) v rokoch 2017 až 2022. Východiskovým bodom spoločnosti Alitalia v roku 2017 bola situácia neudržateľného obchodného modelu s hodnotou EBITDAR, ktorá nepostačovala ani na zaplatenie nájomného za jej lietadlá. Akékoľvek ocenenie vykonané vzhľadom na skutočné hodnoty spoločnosti Alitalia z roku 2017 by nevyhnutne viedlo k zápornému oceneniu. Potenciálny nadobúdateľ spoločnosti Alitalia by potom ocenil jej nadobudnutie, pričom by zohľadnil potenciálnu tvorbu príjmov po fáze reštrukturalizácie. Z uvedeného dôvodu by sa v ocenení zohľadnilo príjmové opatrenie (EBITDAR) dosiahnuté na konci obdobia reštrukturalizácie podľa jednotlivých scenárov, ale pred dosiahnutím reštrukturalizácie by sa táto hodnota musela upraviť vzhľadom na pravdepodobné priebežné straty. Okrem toho by sa muselo zohľadniť aj časové obdobie potrebné na dosiahnutie reštrukturalizácie.

(318) Na konzervatívnom základe by sa očakávaný zisk alebo straty mohli aproximovať očakávanou hodnotou EBIT ([111]). V dôsledku toho by sa pri posudzovaní očakávanej peňažnej ponuky na kúpu spoločnosti Alitalia v máji 2017 zohľadnila očakávaná budúca hodnota EBIT od roku 2018 do roku 2022 v prípade rozvojového scenára a od roku 2017 do roku 2021 v prípade plánu ozdravenia ([112]). Ak sa predpokladá diskontný koeficient rovnajúci sa 11,80 %, ([113]) potom možno diskontovať tie zložky EBIT a kladnú hodnotu vlastného imania, ktoré by sa mohli dosiahnuť v roku 2021 alebo 2022 v závislosti od konkrétneho scenára.

(319) Tabuľka 5 obsahuje prehľad týchto výpočtov:

a) pokiaľ ide o rozvojový scenár, z výpočtov vyplýva, že keď potenciálny investor zohľadní čas potrebný na dosiahnutie stabilnej ziskovosti (päťročné obdobie od roku 2018 do roku 2022), čistá súčasná hodnota výslednej hodnoty vlastného imania sa zníži z [XXX] miliónov EUR na [XXX] miliónov EUR;

b) pokiaľ ide o plán ozdravenia, táto úprava znamená zníženie hodnoty vlastného imania z [XXX] miliónov EUR na [XXX] miliónov EUR.

Tabuľka 5

Prechod na ziskovosť podľa rozvojového scenára a plánu ozdravenia

Rozvojový scenár	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EBITDAR (v mil. EUR)		[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
EBIT (v mil. EUR)		([XXX])	([XXX])	[XX]	[XXX]	[XXX]

([111]) Používanie EBIT na aproximáciu čistého výsledku je konzervatívne, pretože v EBIT sa nezohľadňuje vplyv úrokov na dlh a vplyv daní. Okrem toho nie všetky čisté výsledky by sa nevyhnutne vrátili investorovi ako dividenda. Preto použitie celého údaju o EBIT nevyhnutne vedie k hornej hranici.

([112]) Rozvojový scenár a plán ozdravenia sa vzťahujú na iné obdobie vzhľadom na to, že rozvojový scenár bol vypracovaný o rok neskôr. V oboch plánoch sa však predpokladá päťročné obdobie, počas ktorého by spoločnosť Alitalia mohla prejsť z platobnej neschopnosti na stabilnú ziskovosť. Tieto dva plány sú preto veľmi podobné a dalo by sa takisto predpokladať, že vykonávanie plánu ozdravenia by sa mohlo zosúladiť s rozvojovým scenárom.

([113]) Podľa výpočtu v štúdii firmy Leonardo na strane 99. Vhodným diskontným koeficientom, ktorý sa má zvážiť, sú náklady na zložku vlastného imania WACC spoločnosti Alitalia, keďže tieto priemerné kapitálové náklady by brali do úvahy investori. Peňažná ponuka na kúpu spoločnosti Alitalia sa odhaduje na základe očakávanej hodnoty vlastného imania, ktorá by sa mohla získať po reštrukturalizácii.

Hodnota vlastného imania (v mil. EUR)						[XXX]
EBIT + hodnota vlastného imania (v mil. EUR)		([XXX])	([XXX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
Čistá súčasná hodnota (v mil. EUR)	**[XXX]**					

Plán ozdravenia	2017	2018	2019	2020	2021
EBITDAR (v mil. EUR)	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]	[XXX]
EBIT (v mil. EUR)	([XXX])	([XX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
Hodnota vlastného imania (v mil. EUR)					[XXX]
EBIT + hodnota vlastného imania (v mil. EUR)	([XXX])	([XX])	[XX]	[XXX]	[XXX]
Čistá súčasná hodnota (v mil. EUR)	**[XXX]**				
Náklady na vlastné imanie	[XX,XX] %				

Zdroj
Náklady na vlastné imanie, strana 99 štúdie firmy Leonardo
EBITDAR a EBIT, plán ozdravenia, strana 9 prílohy 5a v odpovedi REQ zo 17. septembra 2018
EBITDAR a EBIT, lízingy, rozvojový scenár, strana 66 štúdie firmy Leonardo

(320) V oboch prípadoch je zníženie hodnoty vlastného imania spôsobené časovým oneskorením potrebným na dosiahnutie stabilnej ziskovosti, čo zdôrazňuje kladnú hodnotu vlastného imania za posledný rok 2022 a obdobia záporných hodnôt EBIT, ktoré sú potrebné na financovanie prvých rokov činnosti.

(321) Z týchto úprav vyplýva, že na základe možných scenárov spoločnosti Alitalia a po zohľadnení obdobia reštrukturalizácie potrebného na opätovné dosiahnutie ziskovosti spoločnosti Alitalia by bolo realistické očakávať peňažnú ponuku pre spoločnosť Alitalia nie vyššiu ako [XXX] – [XXX] miliónov EUR. Tento rozsah je výrazne pod hranicou potrebnou na splatenie počiatočného úveru a úrokov, t. j. [XXX] miliónov EUR (odôvodnenie 255). Na základe tohto odhadu prípadnej peňažnej ponuky na predaj spoločnosti Alitalia by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve neposkytol počiatočný úver, pretože neexistovali žiadne vyhliadky na splatenie počiatočného úveru akýmkoľvek zmysluplným spôsobom.

5.1.4.2.3.4.3.4. Závery o tom, či by počiatočný úver bol v súlade s trhovými podmienkami pri scenári predaja

(322) Podmienkou, ktorá je nevyhnutná na to, aby počiatočný úver zodpovedal trhovým podmienkam v scenári predaja, je, že peňažné prostriedky, ktoré má spoločnosť Alitalia k dispozícii pri šesťmesačnej lehote splatnosti, je vyššia ako splatenie dlhu vo výške 630 miliónov EUR, čo je suma úveru 600 miliónov EUR a úrok 10 % pri šesťmesačnej lehote splatnosti (odôvodnenie 18).

(323) Na základe dôkazov uvedených v žiadosti o počiatočný úver mimoriadni komisári očakávali, že spoločnosť Alitalia spotrebuje väčšinu počiatočného úveru a zostanú jej peňažné prostriedky vo výške 3 milióny EUR pri šesťmesačnej lehote splatnosti (pozri odôvodnenia 246 až 248). Aby bol počiatočný úver v súlade s trhovými podmienkami, očakávaná predajná cena spoločnosti Alitalia musí byť preto vyššia ako 627 miliónov EUR, t. j. splatenie dlhu vo výške 630 miliónov EUR po odpočítaní očakávaných dostupných peňažných prostriedkov pri šesťmesačnej lehote splatnosti.

(324) Komisia na základe dostupných dôkazov predložených Talianskom a svojho vlastného ocenenia vykonala rekonštrukciu potenciálneho výnosu z predaja spoločnosti Alitalia ako podniku s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti. Rekonštrukcia Komisie vychádzala z informácií, ktoré mal veriteľ v trhovom hospodárstve k dispozícii v čase poskytnutia počiatočného úveru (dôkazy *ex ante*), ako aj z dôkazov *ex post* použitých ako referenčná hodnota.

(325) Komisia z dôkazov *ex ante*, ktoré predložilo Taliansko, konkrétne zo správy o certifikácii, vyvodila odhad hodnoty podniku spoločnosti Alitalia k 31. decembru 2016 vo výške aspoň [X XXX,X] milióna EUR. Súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by nezohľadnil túto hodnotu podniku ako potenciálnu predajnú cenu z dôvodu existencie záväzkov spojených s aktívami na predaj a ich neistej výšky v čase poskytnutia počiatočného úveru. Súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by takisto ocenil spoločnosť Alitalia na základe realistickejších očakávaní ziskovosti ako v pláne ozdravenia. Konkrétnejšie v prípade, že by spoločnosť Alitalia mohla byť do roku 2021 rovnako zisková ako jej partnerské spoločnosti, súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by spoločnosť Alitalia ocenil najviac na [XXX,X] milióna EUR (pozri odôvodnenie 281). Okrem toho by sa veriteľ v trhovom hospodárstve domnieval, že niektoré záväzky, t. j. záväzky, ktoré by sa preniesli na spoločnosť Alitalia v rámci mimoriadnej správy, by sa od tejto hodnoty podniku museli odpočítať.

(326) Na základe dodatočných dôkazov *ex ante*, t. j. ocenenia uvedeného v odôvodneniach 303 až 321, Komisia pomocou verejne dostupných údajov *ex ante* odhadla predajnú cenu spoločnosti Alitalia najviac na [XXX] miliónov EUR. Toto ocenenie sa opiera o realistickejšie prognózy ziskovosti ako v správe o certifikácii, používajú sa v ňom spoločné metódy oceňovania v odvetví leteckej dopravy a zohľadňujú záväzky spojené s aktívami spoločnosti Alitalia.

(327) Tento odhad ďalej potvrdzuje posúdenie vykonané v štúdii firmy Leonardo (odôvodnenia 284 až 297) a ponuky na kúpu častí spoločnosti Alitalia (odôvodnenia 298 až 302).

(328) Celkovo podľa dôkazov *ex ante* je predajná cena spoločnosti Alitalia ako subjektu s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti výrazne nižšia ako hodnota 627 miliónov EUR, ktorá by bola potrebná na to, aby poskytnutie počiatočného úveru bolo v súlade so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve (odôvodnenie 255).

(329) Komisia takisto poznamenáva, že ocenenia *ex ante* sa vzťahujú na celú spoločnosť Alitalia pred mimoriadnou správou a štúdia firmy Leonardo sa vzťahuje na najväčšiu časť na predaj (t. j. jednu časť). Súkromný investor však môže mať záujem o menší limit na aktíva, čoho výsledkom by boli ešte nižšie výnosy z predaja ako tie, ktoré by vyplývali z ocenenia celého podniku.

(330) Okrem kvantitatívneho odhadu predajnej ceny spoločnosti Alitalia Komisia konštatuje, že súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by pravdepodobne požičal menej ako 100 % z predpokladanej predajnej ceny vzhľadom na výraznú neistotu týkajúcu sa výnosov z predaja alebo z reorganizácie a vzhľadom na načasovanie dokončenia príslušných postupov. Na základe dostupných dôkazov by finalizácia predaja alebo reorganizácia v priebehu šesťmesačnej splatnosti úveru bola príliš ambicióznym cieľom. Súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by bral do úvahy, že ak by sa tento cieľ nedosiahol, splatenie úveru by sa oddialilo, vznikol by ďalší úrok a možno by bol potrebný dodatočný úver vzhľadom na to, že spoločnosť Alitalia by pokračovala vo svojom stratovom trende (pozri odôvodnenie 218 a nasl.). Komisia konštatuje, že posledný scenár sa aj uskutočnil, keď Taliansko poskytlo spoločnosti Alitalia druhý úver vo výške 300 miliónov EUR, ako sa vysvetľuje v oddieloch 1.2 a 2 tohto rozhodnutia.

(331) Na základe týchto dôkazov Komisia dospela k záveru, že počiatočný úver nie je v súlade s trhovými podmienkami, pretože očakávané výnosy z predaja v čase poskytnutia počiatočného úveru spolu s predpokladanými dostupnými peňažnými prostriedkami boli nižšie ako 630 miliónov EUR, čo je suma istiny a úrokov. Z tohto dôvodu sa Komisia takisto domnieva, že nie je potrebné posudzovať, či úroková sadzba vo výške 10 % je v súlade s trhovými podmienkami, pretože veriteľ v trhovom hospodárstve by vôbec neposkytol počiatočný úver. Komisia preto dospela k záveru, že celá suma počiatočného úveru poskytla spoločnosti Alitalia výhodu.

(332) A napokon Komisia konštatuje, že závery scenára predaja sa zhodujú so závermi reštrukturalizačného scenára a poskytujú im ďalšiu podporu. Konkrétne ide o záporné peňažné toky spoločnosti v prvom roku podnikateľského plánu, ktoré sú základom odhadov hodnoty podniku v správe o certifikácii (oddiel 4.2.1.3) a v štúdii firmy Leonardo (oddiel 4.2.2.1). A preto, aj keby boli mimoriadni komisári schopní reštrukturalizovať spoločnosť Alitalia v súlade s týmito podnikateľskými plánmi, počiatočný úver by pokryl očakávané straty v prvom roku plánovacieho obdobia. Následne by preto spoločnosť Alitalia nemala v deň splatnosti počiatočného úveru (teda 5. novembra 2017) dostatok peňažných prostriedkov na splatenie počiatočného úveru a úrokov.

5.1.4.2.3.4.3.5. Dôkazy o hodnote spoločnosti Alitalia v prípade scenára likvidácie

(333) Vedenie spoločnosti Alitalia v decembri 2016, pred požiadaním o mimoriadne správne konanie, medzi rôznymi možnosťami riešenia situácie spoločnosti Alitalia zvažovalo likvidáciu spoločnosti mimo konkurzného konania ako alternatívu plánu ozdravenia ([114]). V takomto scenári by odhadovaná hodnota aktív bola [menej ako dve] miliardy EUR, pričom hodnota odhadovaných pasív by bola [viac ako tri] miliardy EUR, z čoho by vznikla čistá hodnota približne mínus [1 – 2] miliardy EUR. Okrem toho vedenie odhadlo, že pridaním podmienených záväzkov súvisiacich s lízingovými zmluvami a s prepustením zamestnancov by sa zvýšili náklady na likvidáciu spoločnosti Alitalia na [viac ako štyri] miliardy EUR.

(334) Odhad vedenia týkajúci sa hodnoty aktív vo výške [1 – 2] miliardy EUR opísanej ako scenár likvidácie v pláne ozdravenia vychádza z predaja častí každého aktíva v súvahe spoločnosti Alitalia berúc do úvahy cenu konkrétnych aktív. Napríklad lietadlový park vo vlastníctve sa oceňuje na základe jeho súčasnej trhovej hodnoty v polovici životnosti s ďalším znížením o 20 % súvisiacim s výdavkami na údržbu a generálne opravy. Odhadovaná hodnota prenajatého lietadlového parku je nulová a rovnako je to aj v prípade nehmotného majetku, majetkovej účasti a iných osobitných aktív (napr. odložené daňové úľavy, viazané peňažné prostriedky atď.).

(335) Komisia sa domnieva, že súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by neposkytol počiatočný úver zakladajúci sa na aktívach v rámci scenára likvidácie.

(336) Po prvé, vedenie spoločnosti Alitalia uviedlo, že toto ocenenie bolo predbežné a bolo by potrebné ho potvrdiť ohodnotením. Po druhé, hoci mimoriadna správa zmrazuje finančné záväzky spoločnosti, nie je jasné, koľko z [viac ako troch] miliárd EUR záväzkov a ďalších nepredvídaných pohľadávok by zostalo. Po tretie, výnosy z predaja častí aktív v prípade scenára likvidácie by sa uskutočňovali postupne a počas veľmi dlhého obdobia, a to najmä vzhľadom na obmedzené práva veriteľov pri vymáhaní svojich pohľadávok voči spoločnosti v mimoriadnej správe (pozri odôvodnenie 47).

(337) Talianske orgány takisto zadali vypracovanie štúdie na odhadnutie likvidačnej hodnoty spoločnosti Alitalia počas mimoriadnej správy. Štúdia sa mala deliť na dve časti. Prvá časť, ktorá bola dokončená a odovzdaná Komisii, obsahuje len kvalitatívne prvky, a druhá časť, ktorú Komisia ešte nedostala, poskytuje kvantitatívne ocenenie likvidačnej hodnoty. V poslednom oddiele prvej časti štúdie o likvidácii sa porovnávajú výnosy z predaja spoločnosti Alitalia podľa scenára likvidácie a scenára predpokladu nepretržitého pokračovania v činnosti. Toto porovnanie má kvalitatívnu povahu, ale jasne ukazuje, že výnosy z predaja spoločnosti Alitalia by boli v prípade likvidácie nižšie ako v prípade scenára predpokladu nepretržitého pokračovania v činnosti.

(338) Okrem toho, Komisia posúdila, či by podľa právnych predpisov, ktorými sa riadi mimoriadna správa, mohol súkromný subjekt v trhovom hospodárstve vymáhať platbu, napríklad vynútením likvidácie spoločnosti Alitalia. Talianske orgány v liste z 3. júna 2019 uviedli, že talianske právne predpisy neumožňujú veriteľom žiadať žiadnu zmenu mimoriadnych správnych konaní na konkurz. Podľa článkov 69 a 70 legislatívneho dekrétu č. 270/99 zmenu mimoriadneho správneho konania na konkurz môže nariadiť príslušný súd buď z vlastnej iniciatívy alebo na žiadosť mimoriadneho komisára. Hoci súd môže konať z vlastnej iniciatívy, faktom zostáva, že talianske právne predpisy nepočítajú s možnosťou, že by veriteľ inicioval likvidáciu spoločnosti Alitalia.

(339) Na základe uvedeného a takisto vzhľadom na skutočnosť, že kritérium MEO nie je splnené, ak sa vezmú do úvahy očakávané výnosy z predaja subjektu s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti, Komisia sa domnieva, že kritérium MEO by nebolo splnené ani v prípade hypotézy likvidácie spoločnosti po častiach.

([114]) Scenár likvidácie sa uvádza v tom istom dokumente ako plán ozdravenia.

5.1.4.2.4. Posúdenie dodatočného úveru vo výške 300 miliónov EUR

(340) Bez toho, aby boli dotknuté odôvodnenia 189 až 191, v tomto oddiele Komisia uplatní kritérium MEO na druhý úver osobitne, t. j. ako na opatrenie, ktoré je samostatné a nezávislé od počiatočného úveru ([115]). Pri uplatňovaní kritéria MEO Komisia potvrdzuje, že tieto dodatočné skutočnosti by sa súkromný subjekt v trhovom hospodárstve dozvedel 16. októbra 2017, t. j. v čase poskytnutia druhého úveru a nie v čase poskytnutia počiatočného úveru:

a) mimoriadni komisári sa už rozhodli predať spoločnosť Alitalia namiesto jej reštrukturalizácie;

b) mimoriadni komisári dostali ponuky na predaj častí spoločnosti Alitalia (oddiel 4.2.2.3), čo však neviedlo ku skutočnému predaju spoločnosti;

c) mimoriadni komisári mali k dispozícii štúdiu firmy Leonardo, ktorá obsahovala ocenenie spoločnosti Alitalia (oddiel 4.2.2.3);

d) termín ukončenia postupu predaja, ktorý bol pôvodne 5. novembra 2017, rovnaký ako dátum splatnosti počiatočného úveru, sa predĺžil do 30. apríla 2018;

e) spoločnosť Alitalia nesplatila počiatočný úver, ani vzniknutý úrok;

f) spoločnosť Alitalia mala k 30. septembru 2017 peňažné prostriedky vo výške [180 – 220] miliónov EUR okrem dostupných [300 – 400] miliónov EUR zo 600 miliónov EUR počiatočného úveru.

(341) V súlade s judikatúrou Súdneho dvora Únie ([116]) v posúdení Komisie sa neberú do úvahy výhody a povinnosti vyplývajúce z počiatočného úveru. Keďže počiatočný úver predstavuje štátnu pomoc, v súvislosti s výhodami a povinnosťami sa na štát odkazuje ako na subjekt verejného sektora a nie ako na súkromný subjekt v trhovom hospodárstve.

(342) Komisia preto uvažuje nad tým, aká by bola finančná situácia spoločnosti Alitalia bez počiatočného úveru vo výške 600 miliónov EUR. V prípade takéhoto scenára by 30. septembra 2017 spoločnosť Alitalia mala záporný stav peňažných prostriedkov vo výške [30 – 50] miliónov EUR ([117]). Stav peňažných prostriedkov spoločnosti Alitalia by 16. októbra 2017 bol pravdepodobne ešte horší, pretože spoločnosť bola stratová ([118]). Keďže spoločnosť môže fungovať, len ak sú prílevy peňažných tokov vyššie ako odlevy peňažných tokov, Komisia sa domnieva, že bez počiatočného úveru by bol konkurz spoločnosti Alitalia rozumným scenárom.

(343) Keďže by spoločnosť Alitalia bola bez počiatočného úveru v konkurze, v čase druhého úveru by už nebola subjektom s predpokladom nepretržitého pokračovania v činnosti, a preto by v tom čase žiaden veriteľ v trhovom hospodárstve neuvažoval nad poskytnutím druhého úveru. Komisia preto dospela k záveru, že kritérium MEO sa nemôže uplatniť samostatne na druhý úver. V ďalšom oddiele Komisia poskytuje posúdenie dvoch úverov ako posúdenie jedného a prepojeného opatrenia.

5.1.4.2.5. Celkové posúdenie vzájomného pôsobenia dvoch štátnych úverov poskytnutých spoločnosti Alitalia

(344) V tomto oddiele Komisia uskutočňuje celkové posúdenie vzájomného pôsobenia dvoch štátnych úverov. Z týchto skutočností vyplýva, že dva štátne úvery sú úzko prepojené, a sú teda súčasťou toho istého opatrenia:

a) identita poskytovateľa dvoch štátnych úverov (taliansky štát);

b) nedostatok proaktívneho prístupu talianskeho štátu, konkrétne absencia akéhokoľvek hospodárskeho ocenenia na účely poskytnutia dvoch štátnych úverov, nezohľadnenie žiadneho opatrenia na kreditné zabezpečenie po tom, ako spoločnosť Alitalia nesplatila dva štátne úvery v čase ich splatnosti a nevyplatila ani žiadne úroky (napr. likvidácia);

([115]) Pozri napr. rozsudok z 15. septembra 1998, BP Chemicals/Komisia, T-11/95, EU:T:1998:199 a z 15. januára 2015, Francúzsko/Komisia, T-1/12, EU:T:2015:17.

([116]) Pozri napr. rozsudok z 24. októbra 2013, Land Burgenland a i./Komisia, C-214/12 P, C-215/12 P a C-223/12 P, EU:C:2013:682.

([117]) Stav peňažných prostriedkov –[XX] miliónov EUR je výsledkom odčítania [XXX] miliónov EUR počiatočného úveru od celkových peňažných prostriedkov dostupných k 30. septembru 2017, t. j. [XXX] miliónov EUR (súčet [XXX] miliónov EUR peňažných prostriedkov a [XXX] miliónov EUR nepoužitého počiatočného úveru).

([118]) Ako referenčnú hodnotu *ex post* Komisia uvádza, že spoločnosť Alitalia v skutočnosti stratila [XX] miliónov EUR v septembri a [XX] miliónov EUR v októbri 2017.

c) časová postupnosť predmetných dvoch štátnych úverov, ktoré boli poskytnuté menej ako šesť mesiacov po sebe;

d) účel dvoch štátnych úverov, ktoré sú súčasťou stratégie na podporu a udržanie spoločnosti Alitalia na trhu, až kým sa jej aktíva nepredajú, a na zabezpečenie jej činnosti a pracovných miest prostredníctvom takmer automatického pokrývania jej potrieb peňažných prostriedkov, a to bez ohľadu na pravdepodobnosť splatenia úverov. Táto stratégia je uvedená aj v niekoľkých politických vyhláseniach (pozri oddiel 5.1.4.1);

e) finančná a riziková situácia spoločnosti Alitalia v čase, keď sa prijímali rozhodnutia týkajúce sa každého z týchto štátnych úverov ([119]).

(345) Analýza Komisie v odôvodneniach 340 až 343 ďalej podporuje tvrdenie, že druhý úver je úzko prepojený s počiatočným úverom. Záverom tejto analýzy je, že kritérium MEO sa nemôže uplatniť samostatne na druhý úver, pretože súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by nebol bez počiatočného úveru v takej pozícii ako taliansky štát. Druhý úver je teda súčasťou toho istého opatrenia ako počiatočný úver, pretože by bez neho nemohol existovať.

(346) Berúc do úvahy, že dva štátne úvery sú súčasťou toho istého opatrenia, Komisia dospela k záveru, že ak počiatočný úver predstavuje pre spoločnosť Alitalia výhodu, dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR takisto predstavuje pre spoločnosť Alitalia výhodu.

Záver týkajúci sa existencie výhody

(347) Na záver Komisia konštatuje, že v prvom rade kritérium MEO nie je v prípade dvoch štátnych úverov poskytnutých spoločnosti Alitalia uplatniteľné. A v druhom rade, keby aj bolo kritérium uplatniteľné, Komisia sa domnieva, že kritérium MEO nie je splnené, ani ak sa dva štátne úvery berú spoločne, a ani ak sa dva štátne úvery berú osobitne. Komisia preto dospela k záveru, že žiaden súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by neposkytol počiatočný úver a dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR, pretože neexistuje predpoklad ich splatenia.

(348) Komisia takisto poznamenáva, že podmienky dvoch štátnych úverov, ako dátum splatnosti istiny a úroková platba, sa neustále odkladali, pretože hlavným cieľom talianskych orgánov bolo poskytovať spoločnosti Alitalia novú likviditu za akýchkoľvek podmienok. Komisia teda dospela k záveru, že dva štátne úvery sa kvalifikujú ako granty poskytnuté talianskou vládou na podporu pokračovania činnosti spoločnosti Alitalia.

(349) Celkovo, keďže Komisia považuje kritérium MEO v prípade dvoch štátnych úverov za neuplatniteľné, a aj keby sa dalo uplatniť, nebolo by splnené, pretože žiaden súkromný subjekt v trhovom hospodárstve by tieto úvery spoločnosti Alitalia neposkytol, Komisia dospela k záveru, že taliansky štát poskytol spoločnosti Alitalia výhodu, ktorá sa rovná nominálnej sume dvoch úverov, t. j. 900 miliónov EUR.

5.1.5. *Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod medzi členskými štátmi*

(350) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, aby opatrenie predstavovalo štátnu pomoc, musí narúšať hospodársku súťaž alebo hroziť jej narušením a musí mať vplyv na obchodovanie v rámci Únie ([120]).

(351) Opatrenie poskytnuté štátom sa považuje za opatrenie, ktoré narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže, ak sa ním môže zlepšiť konkurenčné postavenie príjemcu v porovnaní s inými podnikmi, ktorým konkuruje. Stačí preto, aby pomoc umožňovala príjemcovi udržať si silnejšie konkurenčné postavenie, než aké by mal v prípade neposkytnutia pomoci.

(352) Podľa programu mimoriadnej správy je skupina Alitalia hlavnou talianskou leteckou spoločnosťou. Konkrétne, trhový podiel spoločnosti Alitalia bol 12,6 % celkového toku cestujúcich z a do Talianska (32,6 % berúc do úvahy len prepravu v rámci vnútroštátnej siete) a počas prvých 10 mesiacov v roku 2017 spoločnosť prepravila približne 18,5 milióna cestujúcich (16,3 milióna spoločnosťou Alitalia a 2,2 milióna spoločnosťou Cityliner), z ktorých bolo

([119]) Pozri napr. rozsudok Všeobecného súdu z 15. septembra 1998 vo veci T-11/95 BP Chemicals/Komisia, EU:T:1998:199, body 170 a 171; a rozsudok Súdneho dvora z 19. marca 2013, Bouygues and Bouygues Télécom/Komisia a i., spojené veci C-399/10 P a C-401/10 P, EU:C:2013:175, body 103 a 104.

([120]) Rozsudok z 30. apríla 1998, Het Vlaamse Gewest/Komisia, T-214/95, EU:T:1998:77.

55 % na vnútroštátnych trasách, 32 % na medzinárodných trasách a 13 % na medzikontinentálnych trasách. Počas prvých 10 mesiacov v roku 2017 lietali lietadlá spoločnosti Alitalia do 94 miest určenia, z ktorých bolo 26 v rámci Talianska a 68 v ostatných častiach sveta, čo predstavovalo viac ako 4 200 letov za týždeň. Podľa štvrťročnej správy mimoriadneho komisára zverejnenej v septembri 2018 ([121]) bol taliansky trh osobnej leteckej prepravy vysoko konkurencieschopný a charakterizovaný okrem iného vysokou mierou prieniku nízkonákladových dopravcov na domácom (najvyššou v Európe) a európskom trhu.

(353) Komisia sa preto domnieva, že dva štátne úvery majú vplyv na obchodovanie medzi členskými štátmi, pretože sa týkajú spoločnosti Alitalia, ktorej prepravná činnosť sa vo svojej hlbokej podstate priamo týka obchodu a, ako sa uvádza vyššie, vzťahuje sa na viaceré členské štáty. Takisto narúšajú hospodársku súťaž alebo hrozia jej narušením, keďže sa týkajú len jednej spoločnosti, ktorá konkuruje iným leteckým spoločnostiam v európskej sieti.

Závery o existencii pomoci

(354) Na základe uvedeného Komisia dospela k záveru, že dva štátne úvery zahŕňajú podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ štátnu pomoc, a bude preto posudzovať ich oprávnenosť a zlučiteľnosť s vnútorným trhom. Priamym príjemcom pomoci je spoločnosť Alitalia a časť skupiny Alitalia, ktorá tvorí hospodársku jednotku na účely uplatňovania pravidiel štátnej pomoci. Táto hospodárska jednotka sa následne považuje za dotknutý podnik, ktorý využil opatrenie pomoci. S cieľom určiť, či hospodársku jednotku tvorí viacero subjektov, súdy Únie skúmajú, či existuje kontrolný podiel alebo či existujú funkčné, hospodárske alebo organizačné prepojenia.

5.2. **Oprávnenosť štátnej pomoci**

(355) Komisia poznamenáva, že spoločnosť Alitalia získala dva štátne úvery pred notifikáciou Komisii. Tieto dva štátne úvery boli teda poskytnuté v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ a v ňom stanovenou povinnosťou zdržať sa konania.

(356) Keďže sa zistilo, že dva štátne úvery sú v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ štátnou pomocou, Komisia dospela k záveru, že predstavujú neoprávnenú štátnu pomoc.

6. **ZLUČITEĽNOSŤ POMOCI**

(357) Keďže dva štátne úvery predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, Komisia musí posúdiť, či túto pomoc možno vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

(358) Štátna pomoc sa považuje za zlučiteľnú s vnútorným trhom, ak sa na ňu vzťahuje niektorý z dôvodov uvedených v článku 107 ods. 2 zmluvy, a môže sa považovať za zlučiteľnú, ak Komisia zistí, že sa na ňu vzťahuje niektorý z dôvodov uvedených v článku 107 ods. 3 zmluvy.

(359) Dôkazné bremeno týkajúce sa zlučiteľnosti poskytnutej štátnej pomoci s vnútorným trhom však nesie členský štát poskytujúci pomoc ([122]).

6.1. **Posúdenie podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, a najmä podľa usmernení o záchrane a reštrukturalizácii**

6.1.1. *Oprávnenosť podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ a usmernení o záchrane a reštrukturalizácii*

(360) Podľa Talianska platí, že ak sa dva štátne úvery majú považovať za štátnu pomoc, mali by sa podľa usmernení o záchrane a reštrukturalizácii posudzovať ako pomoc na záchranu, keďže spoločnosť Alitalia je podnik v ťažkostiach, pričom by tieto úvery boli podľa týchto usmernení zlučiteľné s vnútorným trhom. V týchto usmerneniach sa uvádzajú pravidlá a podmienky na účely posúdenia zlučiteľnosti pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

([121]) http://www.amministrazionestraordinariaalitaliasai.com/pdf/alitalia/doc-3-relazione-az-trim–1-luglio–30-settembre-2018-omissis.pdf.

([122]) Vec T-68/03, Olympiaki Aeroporia Ypiresies/Komisia, EU:T:2007:253, bod 34.

(361) Na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ môže Komisia považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom takú štátnu pomoc, ktorá má umožniť rozvoj určitých hospodárskych činností v rámci Európskej únie, za predpokladu, že táto podpora nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom.

(362) V tomto prípade Komisia posúdila zlučiteľnosť opatrenia podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, a najmä podľa usmernení o záchrane a reštrukturalizácii.

(363) Komisia konštatuje, že spoločnosť Alitalia možno podľa bodu 20 písm. c) usmernení o záchrane a reštrukturalizácii kvalifikovať ako podnik v ťažkostiach, keďže bola v čase skutkového stavu vyhlásená za platobne neschopnú (odôvodnenie 41). V dôsledku toho je jediným dôvodom posúdenia zlučiteľnosti pomoci pomoc na záchranu a reštrukturalizáciu podľa usmernení o záchrane a reštrukturalizácii.

(364) V tomto prípade sú relevantné dva druhy pomoci vymedzené v týchto usmerneniach, konkrétne pomoc na záchranu a pomoc na reštrukturalizáciu.

(365) Podľa bodu 26 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii predstavuje pomoc na záchranu už zo svojej podstaty naliehavú a dočasnú pomoc. Jej hlavným cieľom je udržať nezdravý podnik na trhu počas krátkeho obdobia, ktoré je potrebné na vypracovanie reštrukturalizačného plánu alebo plánu likvidácie.

(366) Podľa bodu 27 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii je pomoc na reštrukturalizáciu často spojená s trvalejšou výpomocou a musí viesť k obnoveniu dlhodobej životaschopnosti príjemcu na základe uskutočniteľného, koherentného a ďalekosiahleho reštrukturalizačného plánu a zároveň umožniť vlastný príspevok a primerané rozdelenie zaťaženia, ako aj obmedziť možné narušenia hospodárskej súťaže.

(367) Hoci Taliansko skutočne tvrdilo, že dva štátne úvery môžu predstavovať štátnu pomoc (ak vôbec nejakú pomoc zahŕňajú), netvrdilo, že tieto úvery môžu predstavovať pomoc na reštrukturalizáciu. Taliansko takisto neuviedlo žiadne skutočnosti preukazujúce, že tieto úvery spĺňajú kritériá pomoci na reštrukturalizáciu stanovené v usmerneniach o záchrane a reštrukturalizácii.

(368) Aby bolo možné pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu považovať za zlučiteľnú s usmerneniami o záchrane a reštrukturalizácii, musí spĺňať súbor kumulatívnych kritérií uvedený v oddiele 3 týchto usmernení.

6.1.2. *Zlučiteľnosť pomoci na záchranu*

(369) Pokiaľ ide o pomoc na záchranu, Komisia v rozhodnutí o začatí konania dospela k predbežnému záveru, že dva štátne úvery neboli zlučiteľné z dôvodu nesplnenia troch kritérií v usmerneniach o záchrane a reštrukturalizácii: i) vhodnosť [bod 38 písm. c) a bod 55 písm. d)]; ii) primeranosť [bod 38 písm. e)]; iii) účinky na hospodársku súťaž a obchod [bod 38 písm. f)].

(370) Pokiaľ ide o vhodnosť, Komisia v rozhodnutí o začatí konania poznamenala, že počiatočný úver nebol splatený v lehote šiestich mesiacov od vyplatenia prvej splátky spoločnosti Alitalia, t. j. pred 4. novembrom 2017, že termín splatenia bol predĺžený o viac ako rok a že bol poskytnutý dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR.

(371) Komisia poznamenáva, že dva štátne úvery nesplnili kritérium primeranosti, na základe ktorého by ich bolo možné kvalifikovať ako pomoc na záchranu, keďže neboli splnené podmienky stanovené v bode 55 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii: a) dva štátne úvery neboli splatené do šiestich mesiacov od ich poskytnutia; b) neexistoval reštrukturalizačný plán v zmysle oddielu 3.1.2 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii; c) neexistoval plán likvidácie v zmysle bodu 55 písm. d) bodu iii) usmernení o záchrane a reštrukturalizácii. Konkrétnejšie:

a) v deň prijatia tohto rozhodnutia nebol splatený ani počiatočný úver poskytnutý 2. mája 2017, ani dodatočný úver vo výške 300 miliónov EUR poskytnutý 16. októbra 2017;

b) talianske orgány formálne nepredložili Komisii žiadny reštrukturalizačný plán zameraný na návrat spoločnosti Alitalia k dlhodobej životaschopnosti, ako sa vyžaduje v bode 55 písm. d) bode ii) usmernení o záchrane a reštrukturalizácii, a

c) talianske orgány formálne nepredložili Komisii žiadny plán likvidácie spoločnosti Alitalia v primeranej lehote (plán likvidácie), ako sa vyžaduje v bode 55 písm. d) bode iii) usmernení o záchrane a reštrukturalizácii. V tejto súvislosti program mimoriadnej správy nepredstavuje plán likvidácie z dôvodu jeho časového rámca a širokého rozpätia, ktoré sa ponecháva uchádzačovi pri výbere rozsahu aktív, ktoré má zakúpiť.

(372) Keďže podmienky pomoci na záchranu sú kumulatívne, Komisia dospela k záveru, že bez toho, aby bolo potrebné preskúmať iné kritériá, dva štátne úvery sa nekvalifikujú ako pomoc na záchranu v zmysle usmernení o záchrane a reštrukturalizácii. Dva štátne úvery preto nemožno podľa pravidiel pomoci na záchranu stanovených v daných usmerneniach považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom.

6.1.3. *Zlučiteľnosť pomoci na reštrukturalizáciu*

(373) Pokiaľ ide o pomoc na reštrukturalizáciu, ako sa uvádza v písmene b) odôvodnenia 371, talianske orgány Komisii nepredložili žiadny reštrukturalizačný plán zameraný na návrat spoločnosti k dlhodobej životaschopnosti, ani plán likvidácie zahŕňajúci predaj aktív spoločnosti Alitalia a následnú likvidáciu spoločnosti v primeranej lehote, ako sa vyžaduje v bode 55 písm. d) bodoch ii) a iii) usmernení o záchrane a reštrukturalizácii.

(374) Bez ohľadu na to Komisia preskúma, či by nejaký z dokumentov predložených Talianskom mohol predstavovať reštrukturalizačný plán. Jediný dokument, ktorý by sa mohol kvalifikovať ako takýto plán, je program mimoriadnej správy (pozri odôvodnenie 43).

(375) Taliansko vyhlásilo, že v právnom predpise o mimoriadnej správe sa nevyžaduje, aby mimoriadni komisári vypracovali reštrukturalizačný plán, hoci na konci procesu predaja môže nadobúdateľ spoločnosti Alitalia predložiť priemyselný plán.

(376) Komisia sa domnieva, že program mimoriadnej správy nemožno považovať za uskutočniteľný, koherentný a ďalekosiahly reštrukturalizačný plán na obnovu dlhodobej životaschopnosti spoločnosti Alitalia podľa oddielu 3.1.2 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii, ale len za program zameraný na zabezpečenia fungovania spoločnosti Alitalia do dokončenia predaja jej aktív v prevádzke. V programe sa nenačrtáva reorganizácia či racionalizácia činností v rámci spoločnosti Alitalia, ani sa nestanovuje spôsob, akým ju opäť spraviť životaschopnou a konkurencieschopnou.

(377) Samotný program sa zameriava len na zachovanie produktívnych aktív spoločnosti Alitalia prostredníctvom pokračovania v jej obchodných činnostiach s cieľom dokončiť proces predaja ([123]). Vzhľadom na to, že mimoriadne správne konanie bolo v počiatočnom štádiu, a vzhľadom na celkový makroekonomický rámec programu ([124]) program nezahŕňa ani (konečný a kvantitatívny) odhad splatenia dlhov spoločnosti Alitalia na základe očakávaných výsledkov mimoriadneho správneho konania.

(378) Pokiaľ ide o primeranosť pomoci na reštrukturalizáciu, ako sa stanovuje v bode 61 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii, rozsah a intenzita pomoci na reštrukturalizáciu sa musí obmedziť na striktné minimum potrebné na uskutočnenie reštrukturalizácie vzhľadom na existujúce finančné zdroje príjemcu, jeho akcionárov alebo podnikateľskú skupinu, do ktorej patrí. Musí sa zabezpečiť predovšetkým dostatočná úroveň vlastného príspevku na náklady na reštrukturalizáciu a na rozdelenie zaťaženia.

(379) Taliansko neposkytlo žiadne dôkazy o tom, že by akýkoľvek investor alebo skupina investorov mienili poskytnúť nové „vlastné príspevky“, ktoré by sa museli rovnať výške pomoci (minimálne vo výške istiny dvoch štátnych úverov), ako sa vyžaduje v oddiele 3.5.2.1 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii.

(380) Napokon v zmysle bodu 76 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii v prípade, ak sa poskytne pomoc na reštrukturalizáciu, musia byť prijaté opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže tak, aby sa nepriaznivé účinky na obchod minimalizovali a aby pozitívne účinky prevažovali nad akýmikoľvek negatívnymi.

([123]) Pozri stranu 6 programu mimoriadnej správy.
([124]) Pozri stranu 145 programu mimoriadnej správy.

(381) Talianske orgány nezaviedli žiadne opatrenia na obmedzenie nenáležitého narušenia hospodárskej súťaže (kompenzačné opatrenia), napr. zníženie kapacity dostupných miestokilometrov alebo zníženie prevádzkových intervalov, ako sa vyžaduje v oddiele 3.6.2 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii.

(382) Keďže podmienky pomoci na reštrukturalizáciu sú kumulatívne, Komisia dospela k záveru, že bez toho, aby bolo potrebné preskúmať akékoľvek iné kritériá pomoci na reštrukturalizáciu, dva štátne úvery sa nekvalifikujú ako pomoc na reštrukturalizáciu v zmysle usmernení o záchrane a reštrukturalizácii, keďže neexistuje dôkaz, že:

a) sa akýkoľvek dokument predložený zo strany Talianska kvalifikuje ako reštrukturalizačný plán na obnovu dlhodobej životaschopnosti spoločnosti Alitalia, ako sa vyžaduje v oddiele 3.1.2 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii;

b) investor je ochotný poskytnúť vlastný príspevok, ako sa vyžaduje v oddiele 3.5.2.1 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii, a

c) sa zavedú kompenzačné opatrenia na účely oddielu 3.6.2 usmernení o záchrane a reštrukturalizácii.

(383) Komisia dospela k záveru, že dva štátne úvery nemožno považovať za zlučiteľnú pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu. Vzhľadom na to, že Taliansko nepredložilo žiadne prvky týkajúce sa akéhokoľvek iného dôvodu zlučiteľnosti, Komisia dospela k záveru, že dva štátne úvery nie sú zlučiteľné s vnútorným trhom.

7. **ZÁVER**

(384) Komisia konštatuje, že opatrenie spočívajúce v úveroch vo výške 600 miliónov EUR a 300 miliónov EUR poskytnutých v prospech spoločnosti Alitalia predstavuje nezlučiteľnú pomoc. Taliansko neoprávnene zaviedlo opatrenie pomoci v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ.

8. **VYMÁHANIE**

(385) V súlade s ustálenou judikatúrou súdov Únie sa v článku 16 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2015/1589 stanovuje, že „ak sa prijmú záporné rozhodnutia v prípadoch neoprávnenej pomoci, Komisia rozhodne, že dotknutý členský štát prijme všetky potrebné opatrenia, aby vymohol pomoc od príjemcu“.

(386) Preto vzhľadom na to, že dva štátne úvery boli vykonané v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ a treba ich považovať za neoprávnenú a nezlučiteľnú pomoc, mali by sa vrátiť, aby sa obnovila situácia, ktorá na vnútornom trhu existovala pred ich poskytnutím. Vymáhanie by sa malo vzťahovať na obdobie odo dňa, ku ktorému bola pomoc poskytnutá príjemcovi, až do jej skutočného vrátenia. Suma, ktorá sa má vymáhať, by mala byť úročená až do skutočného vrátenia.

(387) Ako sa stanovuje v odôvodnení 349, celá suma dvoch štátnych úverov sa kvalifikuje ako výhoda poskytnutá Talianskom spoločnosti Alitalia. Preto už v tomto štádiu možno istinu pomoci vyčísliť na 900 miliónov EUR. Taliansko bude musieť vypočítať úrok z vymáhanej sumy vzniknutý od dátumov vyplatenia pomoci spoločnosti Alitalia až do úplného splatenia istiny pomoci. Úrok by sa mal vypočítať ako zložený úrok v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 ([125]).

(388) Povinnosť splatiť pomoc a uplatniteľný úrok z vymáhanej sumy, ktorý sa vypočíta podľa metodiky opísanej v odôvodnení 387, vzniká nezávisle od akéhokoľvek dodatočného úroku, ktorý by Taliansko mohlo žiadať od spoločnosti Alitalia na základe vnútroštátnych právnych predpisov alebo zmlúv medzi spoločnosťou Alitalia a Talianskom. Taliansko sa však nemôže odvolať na žiadnu doložku ani ustanovenie obsiahnuté vo vnútroštátnych právnych predpisoch alebo v zmluvách s príjemcom s cieľom odsunúť vrátenia prostriedkov o viac ako štyri mesiace odo dňa oznámenia tohto rozhodnutia alebo znížiť sumu, ktorá sa má vrátiť a ktorá musí zahŕňať istinu pomoci vo výške 900 miliónov EUR plus uplatniteľný úrok z vymáhanej sumy.

([125]) Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999, ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1).

(389) Napokon Komisia poznamenáva, že spoločnosť Alitalia (ako bolo stanovené „priamy príjemca istiny pomoci“) môže na účely uplatňovania pravidiel štátnej pomoci (pozri odôvodnenie 354) vytvoriť hospodársku jednotku s inými spoločnosťami v skupine Alitalia z dôvodu potenciálnej kontroly vykonávanej spoločnosťou Alitalia. Komisia sa domnieva, že Taliansko by najprv malo vymáhať neoprávnenú a nezlučiteľnú pomoc poskytnutú skupine Alitalia od spoločnosti Alitalia. Ak by nebolo možné vymôcť od spoločnosti Alitalia plnú sumu pomoci, Taliansko by malo vymáhať akúkoľvek nesplatenú sumu od akejkoľvek inej samostatnej právnickej osoby, ktorá je súčasťou skupiny Alitalia a tvorí so spoločnosťou Alitalia jednu hospodársku jednotku, aby sa zabezpečilo, že poskytnutá výhoda sa odstráni a cez vymáhanie sa obnoví predtým existujúca situácia na trhu,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Úver vo výške 600 miliónov EUR poskytnutý Talianskom 2. mája 2017 a úver vo výške 300 miliónov EUR poskytnutý Talianskom 16. októbra 2017 v prospech spoločnosti Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Taliansko neoprávnene uplatnilo príslušnú pomoc v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 2

Štátna pomoc vo forme úverov vo výške 600 miliónov EUR a 300 miliónov EUR poskytnutých 2. mája 2017 a 16. októbra 2017 v uvedenom poradí v prospech spoločnosti Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 3

1. Taliansko vymôže od príjemcu nezlučiteľnú pomoc uvedenú v článku 1 ods. 2

2. Sumy, ktoré sa majú vymôcť, sa úročia odo dňa, ku ktorému boli poskytnuté príjemcovi, až do ich skutočného vrátenia.

3. Úrok uvedený v odseku 2 sa vypočíta ako zložený úrok v súlade s kapitolou V nariadenia (ES) č. 794/2004.

Článok 4

1. Vrátenie pomoci uvedenej v článku 1 ods. 2 musí byť bezodkladné a účinné.

2. Taliansko zabezpečí vykonanie tohto rozhodnutia do štyroch mesiacov od dátumu jeho oznámenia.

Článok 5

1. Taliansko do dvoch mesiacov od dátumu oznámenia tohto rozhodnutia predloží tieto informácie:

a) celkovú sumu (istinu a úroky z vymáhanej sumy), ktorá sa má od príjemcu vymôcť;

b) podrobný opis opatrení, ktoré už boli prijaté alebo ktoré sa plánujú prijať na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím, a

c) dokumenty preukazujúce, že príjemcovi bolo nariadené vrátenie pomoci.

2. Taliansko bude priebežne informovať Komisiu o pokroku dosiahnutom v súvislosti s vnútroštátnymi opatreniami, ktoré sa prijali na vykonanie tohto rozhodnutia, až do úplného vrátenia pomoci uvedenej v článku 1 ods. 2 Taliansko na požiadanie bezodkladne predloží Komisii informácie o opatreniach, ktoré už boli prijaté alebo ktoré sa plánujú prijať na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím. Takisto poskytne podrobné informácie o sumách pomoci a úrokoch z vymáhaných súm, ktoré už príjemca vrátil.

Článok 6

Toto rozhodnutie je určené Talianskej republike.

V Bruseli 10. septembra 2021

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
členka Komisie