



#### Obsah

#### II Nelegislativní akty

##### NAŘÍZENÍ

- ★ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2023/1219 ze dne 17. května 2023, kterým se mění nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2016/1675, pokud jde o doplnění Nigérie a Jižní Afriky do tabulky v bodě I přílohy a odstranění Kambodže a Maroka z uvedené tabulky <sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1220 ze dne 16. června 2023 o zápisu názvu do rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení „Lesachtaler Brot“ (CHZO) ... 5
- ★ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1221 ze dne 19. června 2023 o zápisu názvu do rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení („Pitã de Pecica“ (CHZO)) ..... 6
- ★ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1222 ze dne 19. června 2023, kterým se schvaluje změna specifikace názvu zapsaného do rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení, která není menšího rozsahu („Strachitunt“ (CHOP)) ..... 7
- ★ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1223 ze dne 19. června 2023, kterým se schvaluje změna specifikace názvu zapsaného do rejstříku chráněných zeměpisných označení, která není menšího rozsahu „Carota dell’Altopiano del Fucino“ (CHZO) ..... 8
- ★ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1224 ze dne 19. června 2023, kterým se schvaluje změna specifikace názvu zapsaného do rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení, která není menšího rozsahu „Riviera Ligure“ (CHOP) ..... 10

<sup>(1)</sup> Text s významem pro EHP.

★ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2023/1225 ze dne 22. června 2023 o dočasných mimořádných opatřeních odchylovících se od některých ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1308/2013 za účelem řešení narušení trhu v odvětví vína v některých členských státech a o odchylkách od nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/1149 .... 12

★ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1226 ze dne 22. června 2023, kterým se mění přílohy V, XIV a XV prováděcího nařízení (EU) 2021/404, pokud jde o položky pro Kanadu, Chile a Spojené království v seznamech třetích zemí, z nichž je povolen vstup zásilek drůbeže, zárodečných produktů drůbeže a čerstvého masa drůbeže a pernaté zvěře do Unie <sup>(1)</sup> ..... 19

## ROZHODNUTÍ

★ Rozhodnutí Rady (EU) 2023/1227 ze dne 20. června 2023 o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v komisi zřízené Úmluvou o ochraně mořského prostředí severovýchodního Atlantiku, pokud jde o změny rozhodnutí OSPAR 2021/01 o zřízení chráněné mořské oblasti Severoatlantského proudu a Jevlanovovy mořské pánve a doporučení OSPAR 2021/01 ohledně řízení chráněné mořské oblasti Severoatlantského proudu a Jevlanovovy mořské pánve ..... 31

★ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2023/1228 ze dne 7. června 2023 o použitelnosti článku 34 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU na zadávání zakázek na činnost související se službami expresního dodávání balíků v Litvě (oznámeno pod číslem C(2023)3641) <sup>(1)</sup> ..... 33

★ Rozhodnutí Komise (EU) 2023/1229 ze dne 7. června 2022 o státní podpoře SA.58101 (2020/C ex 2020/N) a SA.62043 (2021/C ex 2021/N), kterou Portugalsko zamýšlí poskytnout na záchranu a restrukturalizaci skupiny SATA (oznámeno pod číslem C(2022) 3816) <sup>(1)</sup> ... 39

---

<sup>(1)</sup> Text s významem pro EHP.

## II

(Nelegislativní akty)

## NAŘÍZENÍ

## NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU) 2023/1219

ze dne 17. května 2023,

kterým se mění nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2016/1675, pokud jde o doplnění Nigérie a Jižní Afriky do tabulky v bodě I přílohy a odstranění Kambodže a Maroka z uvedené tabulky

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/849 ze dne 20. května 2015 o předcházení využívání finančního systému k praní peněz nebo financování terorismu, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 648/2012 a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/60/ES a směrnice Komise 2006/70/ES<sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 9 odst. 2 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Unie musí zajistit účinnou ochranu integrity a řádné fungování svého finančního systému a vnitřního trhu před praním peněz nebo financováním terorismu. Směrnice (EU) 2015/849 proto stanoví, že by Komise měla identifikovat vysoce rizikové třetí země, které mají ve svých režimech pro boj proti praní peněz a financování terorismu strategické nedostatky, které představují významnou hrozbu pro finanční systém Unie.
- (2) Vysoce rizikové třetí země se strategickými nedostatky jsou identifikovány v nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/1675<sup>(2)</sup>.
- (3) Vzhledem k vysoké úrovni integrace mezinárodního finančního systému, úzkému propojení tržních subjektů, vysokému objemu přeshraničních transakcí směrem do Unie i z Unie, jakož i stupni otevřenosti trhu je jakákoli hrozba v oblasti boje proti praní peněz a financování terorismu pro mezinárodní finanční systém hrozbou také pro finanční systém Unie.
- (4) V souladu s čl. 9 odst. 4 směrnice (EU) 2015/849 Komise zohledňuje nejnovější dostupné informace, zejména aktuální veřejná prohlášení Finančního akčního výboru (FATF), seznam FATF s názvem „Jurisdikce pod zvýšeným dohledem“ a zprávy FATF vypracované v rámci Skupiny pro přezkum mezinárodní spolupráce týkající se rizik, která představují jednotlivé třetí země.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 141, 5.6.2015, s. 73.

<sup>(2)</sup> Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/1675 ze dne 14. července 2016, kterým se směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/849 doplňuje o identifikaci vysoce rizikových třetích zemí se strategickými nedostatky (Úř. věst. L 254, 20.9.2016, s. 1).

- (5) Od posledních změn nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2016/1675 FATF svůj seznam „Jurisdikce pod zvýšeným dohledem“ aktualizoval. Na svém plenárním zasedání v únoru 2023 FATF na uvedený seznam doplnil Nigérii a Jižní Afriku a odstranil z něj Kambodžu a Maroko. Vzhledem k těmto změnám Komise provedla posouzení za účelem identifikace vysoce rizikových třetích zemí v souladu s článkem 9 směrnice (EU) 2015/849.
- (6) V únoru 2023 přijala Nigérie politický závazek na vysoké úrovni, kterým se zavázala ke spolupráci s FATF a skupinou „*Groupe Intergouvernemental d'Action contre le Blanchiment d'Argent en Afrique de l'Ouest*“ (GIABA), regionálním orgánem typu FATF, s cílem posílit účinnost svého režimu pro boj proti praní peněz a financování terorismu. Od přijetí zprávy o vzájemném hodnocení v srpnu 2021 dosáhla Nigérie u některých opatření doporučených v uvedené zprávě ke zlepšení jejího systému pokroku, mimo jiné tím, že zlepšila svůj legislativní rámec pro boj proti praní peněz a financování terorismu, aktualizovala své posouzení inherentních rizik financování praní peněz, financování terorismu a šíření zbraní a posílila provádění cílených finančních sankcí. Nigérie bude pracovat na provádění svého akčního plánu FATF tím, že: 1) dokončí své posouzení zbývajících rizik praní peněz a financování terorismu a aktualizuje svou vnitrostátní strategii pro boj proti praní peněz a financování terorismu, aby se zajistil soulad s dalšími vnitrostátními strategiemi relevantními pro vysoce rizikové predikativní trestné činy; 2) v souvislosti s riziky praní peněz a financování terorismu odpovídajícím způsobem posílí formální a neformální mezinárodní spolupráci; 3) zlepší dohled nad finančními institucemi a určenými nefinančními podniky a profesemi založený na posouzení rizik v oblasti boje proti praní peněz a financování terorismu a zintenzivní provádění preventivních opatření pro vysoce riziková odvětví; 4) zajistí, aby příslušné orgány měly v případě právnických osob včas přístup k přesným a aktuálním informacím, a bude uplatňovat sankce za porušení povinností týkajících se skutečného vlastnictví; 5) prokáže nárůst šíření finančního zpravodajství finanční zpravodajskou jednotkou a jeho zvýšené využívání donucovacími orgány; 6) prokáže, že trvale roste počet případů vyšetřování a stíhání praní peněz, a to v míře odpovídající rizikům praní peněz; 7) bude proaktivně odhalovat porušování povinností týkajících se ohlášení peněžní hotovosti, jakož i uplatňovat vhodné sankce a uchovávat komplexní údaje o zmrazeném, zajištěném, zkonfiskovaném a zcizeném majetku; 8) prokáže, že trvale rostou případy vyšetřování a stíhání různých typů činností financování terorismu, a to v míře odpovídající riziku, a posílí meziagenturní spolupráci při vyšetřování financování terorismu a 9) cíleně a na základě posouzení rizika osloví neziskové organizace, u nichž existuje riziko zneužívání financování terorismu, a bude na základě posouzení rizik dohlížet na neziskové organizace, u nichž existuje riziko zneužívání financování terorismu, aniž by byly narušeny legitimní činnosti neziskových organizací či byly tyto organizace od legitimních činností odrazeny.
- (7) Jižní Afrika přijala v únoru 2023 politický závazek na vysoké úrovni, kterým se zavázala ke spolupráci s FATF a Východoafrickou a jihoafrickou skupinou pro boj proti praní peněz (ESAAMLG), regionálním orgánem typu FATF, s cílem posílit účinnost svého režimu pro boj proti praní peněz a financování terorismu. Od přijetí zprávy o vzájemném hodnocení v červnu 2021 Jižní Afrika významně pokročila u řady opatření doporučených v této zprávě ke zlepšení svého systému, mimo jiné tím, že navrhla vnitrostátní politiky v oblasti boje proti praní peněz a financování terorismu, které mají řešit vyšší rizika, a nově změnila právní rámec pro financování terorismu a cílené finanční sankce. Jižní Afrika bude pracovat na provádění svého akčního plánu FATF tím, že: 1) prokáže, že trvale roste počet odchozích žádostí o vzájemnou právní pomoc, které pomáhají usnadnit vyšetřování praní peněz a financování terorismu, jakož i počet případů konfiskace různých druhů majetku podle jeho rizikového profilu; 2) zlepší dohled založený na posouzení rizik nad určenými nefinančními podniky a profesemi a prokáže, že všechny orgány dohledu v oblasti boje proti praní peněz a financování terorismu uplatňují přiměřené a účinné sankce za nedodržování předpisů; 3) zajistí, aby příslušné orgány měly v případě právnických osob a právních uspořádání včas přístup k přesným a aktuálním informacím a bude uplatňovat sankce za porušení povinností ze strany právnických osob týkajících se skutečného vlastnictví; 4) prokáže, že trvale roste počet žádostí donucovacích orgánů o finanční zpravodajství ze strany finančního zpravodajského střediska v souvislosti s vyšetřováním praní peněz a financování terorismu; 5) prokáže, že v míře odpovídající rizikovému profilu trvale roste počet případů vyšetřování a stíhání závažných a složitých trestných činů praní peněz a celé řady činností v oblasti financování terorismu; 6) v míře odpovídající rizikovému profilu zlepší svou identifikaci, zajištění a konfiskaci výnosů a nástrojů souvisejících se širší škálou predikativních trestných činů; 7) aktualizuje své posouzení rizik financování terorismu, aby bylo možné použít tyto informace pro provádění komplexní vnitrostátní strategie boje proti financování terorismu a 8) zajistí účinné provádění cílených finančních sankcí a prokáže, že má k dispozici účinný mechanismus pro identifikaci jednotlivců a subjektů, který splňuje kritéria pro určení na vnitrostátní úrovni.

- (8) Komise proto ve svém posouzení dospěla k závěru, že by Nigérie a Jižní Afrika měly být považovány za jurisdikce třetích zemí, které mají ve svých režimech pro boj proti praní peněz a financování terorismu strategické nedostatky, které představují pro finanční systém EU významnou hrozbu. Nigérie a Jižní Afrika by proto měly být doplněny do tabulky v bodě I přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2016/1675.
- (9) Komise přezkoumala pokrok při řešení strategických nedostatků Kambodže a Maroka. Tyto země jsou uvedené na seznamu v nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2016/1675, avšak v únoru 2023 byly odstraněny ze seznamu FATF „Jurisdikce pod zvýšeným dohledem“.
- (10) FATF uvítal významný pokrok, kterého Kambodža a Maroko dosáhly při zlepšování svých režimů pro boj proti praní peněz a financování terorismu, a konstatoval, že tyto země zavedly právní a regulační rámce, které jim umožní splnit závazky uvedené v jejich příslušných akčních plánech týkajících se strategických nedostatků zjištěných FATF. Kambodža a Maroko proto již nepodléhají dohledu FATF v rámci jeho celosvětové činnosti dohlížení nad dodržováním předpisů v oblasti boje proti praní peněz a financování terorismu a budou dále spolupracovat se svými příslušnými regionálními orgány typu FATF na dalším posílení svých režimů pro boj proti praní peněz a financování terorismu.
- (11) Vzhledem k tomu, že Kambodža a Maroko posílily účinnost svých režimů pro boj proti praní peněz a financování terorismu a řešily technické nedostatky za účelem splnění závazků uvedených v jejich akčních plánech týkajících se strategických nedostatků zjištěných FATF, Komise na základě posouzení dostupných informací dospěla k závěru, že Kambodža a Maroko již nemají ve svých režimech pro boj proti praní peněz a financování terorismu strategické nedostatky. Je proto vhodné odstranit Kambodžu a Maroko z tabulky v bodě I přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2016/1675.
- (12) Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2016/1675 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

V příloze nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2016/1675 se tabulka v bodě I nahrazuje tabulkou v příloze tohoto nařízení.

#### Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 17. května 2023.

Za Komisi  
předsedkyně  
Ursula VON DER LEYEN

## PŘÍLOHA

„Č.	Vysoce riziková třetí země <sup>(1)</sup>
1	Afghánistán
2	Barbados
3	Burkina Faso
4	Kajmanské ostrovy
5	Demokratická republika Kongo
6	Gibraltar
7	Haiti
8	Jamajka
9	Jordánsko
10	Mali
11	Mosambik
12	Myanmar
13	Nigérie
14	Panama
15	Filipíny
16	Senegal
17	Jižní Afrika
18	Jižní Súdán
19	Sýrie
20	Tanzanie
21	Trinidad a Tobago
22	Uganda
23	Spojené arabské emiráty
24	Vanuatu
25	Jemen

<sup>(1)</sup> Aniž je dotčen právní postoj Španělského království, pokud jde o svrchovanost a jurisdikci ve vztahu k území Gibraltarů.

**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1220****ze dne 16. června 2023****o zápisu názvu do rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení „Lesachtaler Brot“ (CHZO)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1151/2012 ze dne 21. listopadu 2012 o režimech jakosti zemědělských produktů a potravin <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 52 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Žádost o zápis názvu „Lesachtaler Brot“ předložená Rakouskem byla v souladu s čl. 50 odst. 2 písm. a) nařízení (EU) č. 1151/2012 zveřejněna v *Úředním věstníku Evropské unie* <sup>(2)</sup>.
- (2) Protože Komisi nebyla oznámena žádná námitka podle článku 51 nařízení (EU) č. 1151/2012, musí být název „Lesachtaler Brot“ zapsán do rejstříku,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

*Článek 1*

Název „Lesachtaler Brot“ (CHZO) se zapisuje do rejstříku.

Název uvedený v prvním pododstavci označuje produkt třídy 2.3 Chléb, pečivo, cukrářské výrobky, cukrovinky, sušenky a ostatní pekařské zboží podle přílohy XI prováděcího nařízení Komise (EU) č. 668/2014 <sup>(3)</sup>.*Článek 2*Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 16. června 2023.

Za Komisi,  
jménem předsedkyně,  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
člen Komise

---

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 1.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 78, 2.3.2023, s. 31.

<sup>(3)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 668/2014 ze dne 13. června 2014, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1151/2012 o režimech jakosti zemědělských produktů a potravin (Úř. věst. L 179, 19.6.2014, s. 36).

**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1221****ze dne 19. června 2023****o zápisu názvu do rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení („Pită de Pecica“ (CHZO))**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1151/2012 ze dne 21. listopadu 2012 o režimech jakosti zemědělských produktů a potravin <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 52 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Žádost o zápis názvu „Pită de Pecica“ předložená Rumunskem byla v souladu s čl. 50 odst. 2 písm. a) nařízení (EU) č. 1151/2012 zveřejněna v *Úředním věstníku Evropské unie* <sup>(2)</sup>.
- (2) Protože Komisi nebyla oznámena žádná odůvodněná námítka podle článku 51 nařízení (EU) č. 1151/2012, musí být název „Pită de Pecica“ zapsán do rejstříku,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

*Článek 1*

Název „Pită de Pecica“ (CHZO) se zapisuje do rejstříku.

Název uvedený v prvním pododstavci označuje produkt třídy 2.3 Chléb, pečivo, cukrářské výrobky, cukrovinky, sušenky a ostatní pekařské zboží podle přílohy XI prováděcího nařízení Komise (EU) č. 668/2014 <sup>(3)</sup>.*Článek 2*Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 19. června 2023.

Za Komisi,  
jménem předsedkyně,  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
člen Komise

---

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 1.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 80, 3.3.2023, s. 79.

<sup>(3)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 668/2014 ze dne 13. června 2014, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1151/2012 o režimech jakosti zemědělských produktů a potravin (Úř. věst. L 179, 19.6.2014, s. 36).



**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1222****ze dne 19. června 2023,****kterým se schvaluje změna specifikace názvu zapsaného do rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení, která není menšího rozsahu („Strachitunt“ (CHOP))**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1151/2012 ze dne 21. listopadu 2012 o režimech jakosti zemědělských produktů a potravin <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 52 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V souladu s čl. 53 odst. 1 prvním pododstavcem nařízení (EU) č. 1151/2012 přezkoumala Komise žádost Itálie o schválení změny specifikace chráněného označení původu „Strachitunt“ zapsaného do rejstříku podle prováděcího nařízení Komise (EU) č. 244/2014 <sup>(2)</sup>.
- (2) Protože daná změna není menšího rozsahu ve smyslu čl. 53 odst. 2 nařízení (EU) č. 1151/2012, zveřejnila Komise žádost o změnu podle čl. 50 odst. 2 písm. a) uvedeného nařízení v *Úředním věstníku Evropské unie* <sup>(3)</sup>.
- (3) Jelikož Komisi nebylo předloženo žádné prohlášení o námitce podle článku 51 nařízení (EU) č. 1151/2012, musí být změna specifikace schválena,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

**Článek 1**Změna specifikace názvu „Strachitunt“ (CHOP) zveřejněná v *Úředním věstníku Evropské unie* se schvaluje.**Článek 2**Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 19. června 2023.

Za Komisi,  
jménem předsedkyně,  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
člen Komise

---

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 1.

<sup>(2)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 244/2014 ze dne 7. března 2014 o zápisu názvu do rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení (Strachitunt (CHOP)) (Úř. věst. L 74, 14.3.2014, s. 31).

<sup>(3)</sup> Úř. věst. C 82, 6.3.2023, s. 8.

**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1223****ze dne 19. června 2023,****kterým se schvaluje změna specifikace názvu zapsaného do rejstříku chráněných zeměpisných označení, která není menšího rozsahu „Carota dell’Altopiano del Fucino“ (CHZO)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (E) č. 1151/2012 ze dne 21. listopadu 2012 o režimech jakosti zemědělských produktů a potravin <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 52 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V souladu s čl. 5 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/2117 <sup>(2)</sup> se pravidla použitelná přede dnem 7. prosincem 2021 nadále použijí na žádosti o schválení změny specifikace produktu, které Komise obdržela podle nařízení (EU) č. 1151/2012 přede dnem 8. červnem 2022.
- (2) Komise dne 15. dubna 2022 obdržela od Itálie žádost o schválení změny specifikace chráněného zeměpisného označení „Carota dell’Altopiano del Fucino“ zapsaného podle nařízení Komise (ES) č. 148/2007 <sup>(3)</sup> ve znění prováděcího nařízení (EU) č. 162/2014 <sup>(4)</sup>.
- (3) Komise přezkoumala žádost Itálie v souladu s čl. 50 odst. 1 nařízení (EU) č. 1151/2012 ve spojení s čl. 53 odst. 1 prvním pododstavcem uvedeného nařízení, ve znění použitelném do 7. prosince 2021.
- (4) Protože daná změna není menšího rozsahu ve smyslu čl. 53 odst. 2 nařízení (EU) č. 1151/2012, ve znění použitelném do 7. prosince 2021, zveřejnila Komise žádost o změnu podle čl. 50 odst. 2 písm. a) uvedeného nařízení v *Úředním věstníku Evropské unie* <sup>(5)</sup>.
- (5) Protože Komisi nebylo předloženo žádné odůvodněné prohlášení o námitce podle článku 51 nařízení (EU) č. 1151/2012, měla by být změna specifikace schválena,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

*Článek 1*Změna specifikace zveřejněná v *Úředním věstníku Evropské unie* týkající se chráněného zeměpisného označení „Carota dell’Altopiano del Fucino“ se schvaluje.<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 1.<sup>(2)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/2117 ze dne 2. prosince 2021, kterým se mění nařízení (EU) č. 1308/2013, kterým se stanoví společná organizace trhů se zemědělskými produkty, nařízení (EU) č. 1151/2012 o režimech jakosti zemědělských produktů a potravin, nařízení (EU) č. 251/2014 o definici, popisu, obchodní úpravě, označování a ochraně zeměpisných označení aromatizovaných vinných výrobků a nařízení (EU) č. 228/2013, kterým se stanoví zvláštní opatření v oblasti zemědělství ve prospěch nejvzdálenějších regionů Unie (Úř. věst. L 435, 6.12.2021, s. 262).<sup>(3)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 148/2007 ze dne 15. února 2007, kterým se zapisují některé názvy do Rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení (Úř. věst. L 46, 16.2.2007, s. 14).<sup>(4)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 162/2014 ze dne 19. února 2014, kterým se schvaluje změna specifikace názvu zapsaného do rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení, která není menšího rozsahu (Carota dell’Altopiano del Fucino (CHZO)) (Úř. věst. L 52, 21.2.2014, s. 11).<sup>(5)</sup> Úř. věst. C 80, 3.3.2023, s. 71.

*Článek 2*

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 19. června 2023.

*Za Komisi,*  
*jménem předsedkyně,*  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
*člen Komise*

---

**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/1224****ze dne 19. června 2023,****kterým se schvaluje změna specifikace názvu zapsaného do rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení, která není menšího rozsahu „Riviera Ligure“ (CHOP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1151/2012 ze dne 21. listopadu 2012 o režimech jakosti zemědělských produktů a potravin <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 52 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V souladu s čl. 53 odst. 1 prvním pododstavcem nařízení (EU) č. 1151/2012 přezkoumala Komise žádost Itálie o schválení změny specifikace chráněného označení původu „Riviera Ligure“ zapsaného podle nařízení Komise (ES) č. 123/97 <sup>(2)</sup> ve znění prováděcího nařízení Komise (EU) č. 718/2011 <sup>(3)</sup>.
- (2) Protože daná změna není menšího rozsahu ve smyslu čl. 53 odst. 2 nařízení (EU) č. 1151/2012, zveřejnila Komise žádost o změnu podle čl. 50 odst. 2 písm. a) uvedeného nařízení v *Úředním věstníku Evropské unie* <sup>(4)</sup>.
- (3) Jelikož Komisi nebylo předloženo žádné prohlášení o námitce podle článku 51 nařízení (EU) č. 1151/2012, musí být změna specifikace schválena,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

*Článek 1*Změna specifikace zveřejněná v *Úředním věstníku Evropské unie* týkající se názvu „Riviera Ligure“ (CHOP) se schvaluje.*Článek 2*Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 1.<sup>(2)</sup> Nařízení Komise (ES) č. 123/97 ze dne 23. ledna 1997, kterým se doplňuje příloha nařízení (ES) č. 1107/96 o zápisu zeměpisných označení a označení původu podle postupu stanoveného v článku 17 nařízení Rady (EHS) č. 2081/92 (Úř. věst. L 22, 24.1.1997, s. 19).<sup>(3)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 718/2011 ze dne 20. července 2011, kterým se schvaluje změna, která není menšího rozsahu, ve specifikaci názvu zapsaného do rejstříku chráněných označení původu a chráněných zeměpisných označení (Riviera Ligure (CHOP)) (Úř. věst. L 193, 23.7.2011, s. 15).<sup>(4)</sup> Úř. věst. C 78, 2.3.2023, s. 14.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 19. června 2023.

*Za Komisi,  
jménem předsedkyně,  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
člen Komise*

---

**NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU) 2023/...****ze dne 22. června 2023****o dočasných mimořádných opatřeních odchylovících se od některých ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1308/2013 za účelem řešení narušení trhu v odvětví vína v některých členských státech a o odchylkách od nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/1149**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1308/2013 ze dne 17. prosince 2013, kterým se stanoví společná organizace trhů se zemědělskými produkty a zrušují nařízení Rady (EHS) č. 922/72, (EHS) č. 234/79, (ES) č. 1037/2001 a (ES) č. 1234/2007 <sup>(1)</sup>, a zejména na článek 219 ve spojení s článkem 228 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Současná hospodářská situace se vyznačuje obecně vysokými životními náklady, které ovlivňují spotřebu a prodej vína, a zvýšenými vstupními náklady na zemědělskou produkci a zpracování vína, které ovlivňují ceny vína. Tyto okolnosti mohou výrazně narušit trh s vínem v Unii, neboť mají dopad na několik klíčových producentů členských států tím, že zvyšují dostupné zásoby vína na úroveň, při kterých s ohledem na nadcházející sklizeň a produkční sezónu hrozí, že budou neudržitelné a způsobí výrobcům vína finanční potíže a problémy s peněžními toky.
- (2) Celosvětová inflace a související snížení kupní síly spotřebitelů dále zhoršují obecný klesající trend spotřeby vína zaznamenaný v posledních letech. Zjevný pokles spotřeby v běžném hospodářském roce se odhaduje na 7 % v Itálii, 10 % ve Španělsku, 15 % ve Francii, 22 % v Německu a 34 % v Portugalsku ve srovnání se situací na trhu před pandemií COVID-19. Tento trend ovlivňuje zejména některé segmenty trhu s vínem, konkrétně trhy s červenými a růžovými víny.
- (3) Dostupné údaje ukazují pokles prodeje vína v běžném hospodářském roce v souladu se zjištěnou sníženou domácí poptávkou, např. pokles prodeje o 5,3 % ve Španělsku a Francii, přičemž v některých silně zasažených oblastech se prodej snížil o 25 % až 35 % ve srovnání se stejným obdobím předchozího hospodářského roku. Vývoz vína z Unie v období od ledna do dubna 2023 se mezitím snížil o 8,5 % ve srovnání se stejným obdobím roku 2022.
- (4) Obecné zvýšení klíčových vstupních nákladů pro zemědělskou produkci, jako jsou náklady na hnojiva, energii a lahve potřebné pro výrobu vína, které je částečně způsobeno útočnou válkou Ruska vůči Ukrajině, vedlo k výjimečnému nárůstu výrobních nákladů, které se podle odhadů v některých členských státech zvýšily v průměru o 30 % až 40 %. Tyto okolnosti vyvíjejí další tlak na výrobce vína v Unii a snižují jejich kapacitu pro marketingová opatření a investice. Navíc navzdory rostoucím nákladům v rámci celého cyklu výroby vína naznačují dostupné údaje prudký pokles cen některých vín v regionech nejvíce postižených krizí ve srovnání se situací před pandemií COVID-19, například pokles cen v rozmezí od 10 do 26 % v některých regionech ve Francii.
- (5) Dohromady tyto faktory poukazují na obecné snížení poptávky a prodeje vín z Unie v situaci, kdy výroba v Unii vzrostla ve srovnání s předchozím hospodářským rokem o 4 %, čímž se zvýšila již tak vysoká úroveň počátečních zásob (+ 2 % ve srovnání s průměrem posledních pěti let). Nebudou-li urychleně přijata opatření ke snížení rostoucí nadměrné nabídky, hrozí, že situace vážně naruší trh tím, že způsobí významnou a obecnou nerovnováhu na trhu nejpozději s příchodem nové sklizně, kdy výrobci vína nebudou mít žádnou skladovací kapacitu pro novou produkci a budou nuceni prodávat za ještě nižší ceny.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 671.

- (6) V této fázi způsobuje současná situace na trhu různá narušení trhu v odvětví vína v různých pěstitelských oblastech, a to v důsledku vysoké segmentace unijního trhu s vínem. Tato narušení jsou významná v některých regionech několika členských států a ovlivňují zejména segmenty trhu s červenými a růžovými víny. Roztříštěnost trhu dokazuje například úroveň skladových zásob v regionu Extremadura ve Španělsku, která je o 27 % vyšší než průměr posledních pěti let, úroveň skladových zásob v regionech Lisabon a Alentejo v Portugalsku, které jsou o 24 % a 14 % vyšší než v předchozím roce, a úroveň skladových zásob růžových vín na začátku běžného hospodářského roku v regionu Languedoc-Roussillon ve Francii, která je o 26 % vyšší než na začátku předchozího hospodářského roku.
- (7) Zároveň byl trh s vínem v Unii již dříve zasažen zhoršenými podmínkami, zejména v průběhu let 2019, 2020 a 2021 v důsledku dřívějších obchodních omezení, poklesu spotřeby během pandemie COVID-19 a několika extrémních povětrnostních událostí. Současná obtížná situace má další dopad na již tak křehké odvětví a vede ke značným ztrátám příjmů pro všechny subjekty podnikající v tomto odvětví. Pěstitelé révy vinné v nejpostiženějších regionech členských států čelí finančním obtížím a problémům s peněžními toky. I z tohoto ohledu je proto třeba přijmout okamžitá opatření, aby bylo možné účinně reagovat na takto různorodou situaci na trhu tím, že se členskými státy umožní přeměrovat část finančních prostředků přidělených na jejich vnitrostátní programy podpory v odvětví vína a různým aktérům v tomto odvětví se nabídne více individualizovaná podpora.
- (8) Odstranění určitého množství vína, pro které výrobci nenachází vhodná odbytiště, z trhu v nejvíce postižených regionech by mělo pomoci řešit nerovnováhu na trhu a zabránit tomu, aby se stávající narušení změnilo v závažnější nebo dlouhodobější narušení celého odvětví vína v Unii. V odůvodněných případech by měla být destilace vína dočasně uznána jako způsobilé opatření v rámci programů podpory v odvětví vína s cílem přispět ke zlepšení rovnováhy na trhu a hospodářské situace výrobců vína v nejvíce postižených pěstitelských oblastech. Aby se zabránilo narušení hospodářské soutěže, nemělo by být povoleno používání získaného alkoholu v potravinářském a nápojovém průmyslu a použití by mělo být omezeno na průmyslové účely, včetně dezinfekčních a farmaceutických, a na energetické účely. Aby se zabránilo jakémukoli zneužití nebo nadměrné kompenzaci po provedení tohoto výjimečného opatření, je vhodné požádat členské státy, aby opatření zaměřily na regiony s nerovnováhou na trhu, aby je založily na objektivních kritériích a aby omezily kompenzace, které poskytnou, do výše nedávných tržních cen.
- (9) Opatření „zelená sklizeň“ podle článku 47 nařízení (EU) č. 1308/2013 se používá jako opatření pro řízení trhu v případě, že se očekává nadměrná produkce hroznů. Aby se hospodářským subjektům pomohlo reagovat na současnou situaci na trhu a aby se snížilo riziko, že se bude tato situace v nadcházejícím hospodářském roce opakovat, je vhodné při provádění tohoto opatření během rozpočtového roku 2023 umožnit určitou flexibilitu. Jako výjimečné opatření je zejména nezbytné stanovit odchylky od čl. 47 odst. 1 a 3 nařízení (EU) č. 1308/2013, aby se umožnilo úplné zničení nebo odstranění nezralých vinných hroznů v části zemědělského podniku za předpokladu, že se tak děje na celých pozemcích, a stanovit dočasné zvýšení maximálního příspěvku Unie na toto opatření.
- (10) Doplnění opatření „nouzové destilace“ mezi způsobilá opatření, jakož i flexibilita zavedená pro „zelenou sklizeň“, představuje formu finanční podpory, která však nevyžaduje dodatečné financování z prostředků Unie, neboť rozpočtové limity pro vnitrostátní programy podpory v odvětví vína na rozpočtový rok 2023 stanovené v příloze VII nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/2115<sup>(2)</sup> zůstávají nadále v platnosti. Členské státy se tak mohou rozhodnout přidělit vyšší částky na daná opatření pouze v rámci ročního rozpočtu stanoveného v uvedené příloze. Cílem finanční podpory pro obě výše uvedená krizová opatření je tedy poskytnout podporu dotčenému odvětví za dané nestabilní situace na trhu, aniž by bylo nutné uvolnit dodatečné finanční prostředky.

(<sup>2</sup>) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/2115 ze dne 2. prosince 2021, kterým se stanoví pravidla podpory pro strategické plány, jež mají být vypracovány členskými státy v rámci společné zemědělské politiky (strategické plány SZP) a financovány Evropským zemědělským záručním fondem (EZZF) a Evropským zemědělským fondem pro rozvoj venkova (EZFRV), a kterým se zrušují nařízení (EU) č. 1305/2013 a (EU) č. 1307/2013 (Úř. věst. L 435, 6.12.2021, s. 1).

- (11) Aby se zvýšila účinnost finančních zdrojů Unie, které mohou být na tato krizová opatření přiděleny, mělo by být členskými státy umožněno doplnit finanční pomoc Unie vnitrostátními platbami pokrývajícími až 50 % podpory poskytnuté na dvě krizová opatření stanovená v tomto nařízení.
- (12) Negativní vývoj na trhu, zvýšení nákladů a z toho vyplývající problémy s peněžními toky hospodářských subjektů v odvětví vína navíc ztěžují provádění opatření vnitrostátních programů podpory v odvětví vína v době, kdy je zlepšení tržní orientace tohoto odvětví nejvíce potřebné. Aby se zajistila účinnost provádění programů v současné tržní a hospodářské situaci v odvětví vína, je vhodné dočasně zvýšit maximální příspěvek Unie na opatření na „propagaci“, „restrukturalizaci a přeměnu vinic“, „zelenou sklizeň“ a „investice“.
- (13) Kromě toho je dále důležité poskytnout příjemcům přiměřenou flexibilitu pro provádění jejich operací v rámci vnitrostátních programů podpory, aby mohli reagovat na současné nejistoty na trhu a v případě potřeby jim operace přizpůsobit. Tato flexibilita představuje další opatření na podporu trhu, která mají zabránit tomu, aby se stávající narušení hospodářství změnilo v závažnější nebo dlouhodobé narušení trhu Unie s vínem, a zajistit, aby ostatní výjimečná opatření stanovená v tomto nařízení, jakmile se tak členský stát rozhodne, mohla být účinně provedena i na úrovni příjemců. Jako další výjimečné opatření je proto nezbytné odchytil se od nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/1149 <sup>(3)</sup> a umožnit členskými státy poskytnout příjemcům určitou flexibilitu s cílem upravit plánované operace zjednodušeným postupem a umožnit v řádně odůvodněných případech jejich částečné provedení.
- (14) Za předpokladu, že důvody pro uplatnění zvýšených finančních sazeb Unie u některých opatření a umožnění určité flexibility při řízení programů souvisejí se současnou hospodářskou situací v odvětví vína a jelikož jsou opatření dočasná, je vhodné omezit jejich oblast působnosti na operace, jejichž provádění bylo zahájeno během rozpočtového roku 2023. Tato opatření by se naopak neměla vztahovat například na operace, které byly prováděny v předchozích rozpočtových letech a v rozpočtovém roce 2023 byly pouze uhrazeny.
- (15) Vzhledem k naléhavým důvodům a pokračujícímu narušení trhu, jakož i krátké době, kterou mají členské státy k dispozici na provedení opatření obsažených v tomto nařízení v rámci běžného rozpočtového roku, a rovněž aby se zabránilo dalšímu zhoršení situace na trhu, je nezbytné přijmout okamžitá opatření. Na jedné straně v nejvíce postižených regionech musí být přebytek nabídky odstraněn z trhu co nejdříve a v každém případě před zahájením nové sklizně, do konce srpna nebo začátku září 2023, jinak by se situace na trhu dále zhoršila a současná nerovnováha by se přenesla do nového hospodářského roku, což by mohlo způsobit dlouhodobou krizi na celém trhu Unie s vínem. Na druhé straně musí být všechna opatření obsažená v tomto nařízení provedena před koncem stávajících vnitrostátních programů podpory v odvětví vína, které platí pouze do 15. října 2023, jak je stanoveno v čl. 5 odst. 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/2117 <sup>(4)</sup>. Podle uvedeného ustanovení se články 39 až 54 nařízení (EU) č. 1308/2013 nadále použijí i po 31. prosinci 2022, pokud jde o výdaje vzniklé a platby provedené v souvislosti s operacemi prováděnými před 16. říjnem 2023. Proto by odložení opatření mohlo dotčeným členskými státy ztížit nebo dokonce znemožnit provádění opatření v rozpočtovém roce 2023, který je posledním rokem provádění stávajících vnitrostátních programů podpory v odvětví vína.
- (16) Vzhledem k výše uvedeným naléhavým důvodům by toto nařízení mělo být přijato v souladu s postupem pro naléhavé případy stanoveným v článku 228 nařízení (EU) č. 1308/2013.

<sup>(3)</sup> Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/1149 ze dne 15. dubna 2016, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1308/2013, pokud jde o vnitrostátní programy podpory v odvětví vína, a mění nařízení Komise (ES) č. 555/2008 (Úř. věst. L 190, 15.7.2016, s. 1).

<sup>(4)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/2117 ze dne 2. prosince 2021, kterým se mění nařízení (EU) č. 1308/2013, kterým se stanoví společná organizace trhů se zemědělskými produkty, nařízení (EU) č. 1151/2012 o režimech jakosti zemědělských produktů a potravin, nařízení (EU) č. 251/2014 o definici, popisu, obchodní úpravě, označování a ochraně zeměpisných označení aromatizovaných vinných výrobků a nařízení (EU) č. 228/2013, kterým se stanoví zvláštní opatření v oblasti zemědělství ve prospěch nejvzdálenějších regionů Unie (Úř. věst. L 435, 6.12.2021, s. 262).



- (17) Vzhledem k nutnosti přijmout okamžitá opatření by toto nařízení mělo vstoupit v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

### **Dočasné odchylky od článku 43 a čl. 44 odst. 3 nařízení (EU) č. 1308/2013**

1. Odchylně od článku 43 nařízení (EU) č. 1308/2013 mohou být opatření stanovená v článku 2 tohoto nařízení financována v rámci programů podpory v odvětví vína.
2. Odchylně od čl. 44 odst. 3 nařízení (EU) č. 1308/2013 mohou členské státy financovat z vnitrostátních plateb až 50 % podpory poskytnuté podle článku 2 tohoto nařízení a podle článku 47 nařízení (EU) č. 1308/2013.

#### Článek 2

### **Dočasná nouzová destilace vína**

1. Na destilaci vína může být poskytnuta podpora v souladu s podmínkami stanovenými v tomto článku. Tato podpora je přiměřená, řádně odůvodněná členským státem a je zaměřena na nejvíce zasažená vína a pěstitelské oblasti v souladu s druhým pododstavcem. Může být prováděna na vnitrostátní nebo regionální úrovni pro červená nebo růžová vína, samostatně nebo dohromady pro vína obou barev, kterými mohou být vína s chráněným označením původu nebo chráněným zeměpisným označením nebo vína bez chráněného označení původu nebo chráněného zeměpisného označení.

Členské státy, které se rozhodnou toto opatření provést, prokáží pro každý druh a barvu způsobilého vína, a to buď na regionální, nebo případně na vnitrostátní úrovni, že nastala jedna nebo více z těchto tržních okolností:

- a) podstatné zvýšení posledních dostupných zásob vína na úrovni produkce ve srovnání s průměrným stavem zásob za stejnou dobu v předchozích pěti hospodářských letech nebo ve srovnání s průměrným stavem zásob za stejnou dobu v pěti předchozích hospodářských letech s vyloučením nejvyšší a nejnižší hodnoty;
- b) podstatné snížení průměrné tržní ceny na úrovni produkce za běžný hospodářský rok ve srovnání s průměrnou cenou za tři předchozí hospodářské roky nebo ve srovnání s průměrnou cenou za pět předchozích hospodářských let s vyloučením nejvyšší a nejnižší hodnoty ročních průměrů;
- c) podstatné snížení kumulovaného tržního prodeje na úrovni produkce za běžný hospodářský rok ve srovnání s průměrem za stejné období za tři předchozí hospodářské roky nebo ve srovnání s průměrem za pět předchozích hospodářských let, s vyloučením nejvyšší a nejnižší hodnoty kumulovaného prodeje za stejné období, a za předpokladu, že takový pokles nevyplývá z poklesu produkce.

2. Alkohol získaný destilací, na kterou je poskytnuta podpora podle odstavce 1, se použije výhradně pro průmyslové účely, včetně dezinfekčních nebo farmaceutických, nebo pro účely energetické, aby se zabránilo narušení hospodářské soutěže.

3. Příjemci podpory uvedené v odstavci 1 jsou vinařské podniky vyrábějící nebo uvádějící na trh produkty uvedené v části II přílohy VII nařízení (EU) č. 1308/2013, organizace výrobců vína, sdružení dvou nebo více výrobců, mezioborové organizace nebo palírný výrobků z révy vinné.

4. Pro podporu jsou způsobilé pouze náklady na dodávku vína palírnám a na destilaci tohoto vína. Víno určené k destilaci v rámci tohoto opatření pochází z Unie a splňuje požadavky na uvádění na trh v Unii a příslušné specifikace produktu v případě vín s chráněným označením původu nebo chráněným zeměpisným označením.

5. Členské státy mohou ve svých vnitrostátních programech podpory stanovit prioritní kritéria pro příjemce. Tato prioritní kritéria musí být založena na zvláštní strategii a cílech stanovených v programu podpory a musí být objektivní a nediskriminující.

6. Členské státy stanoví pravidla pro postup podávání žádostí o podporu uvedenou v odstavci 1, mezi nimiž musí být pravidla ohledně:

- a) právnické nebo fyzické osoby, které mohou předkládat žádosti;
- b) podávání a výběru žádostí, která musí zahrnovat alespoň lhůty pro podávání žádostí, pro posouzení, zda jsou jednotlivé navrhované akce vhodné, a pro oznámení výsledků výběrového řízení hospodářským subjektům;
- c) ověřování souladu s ustanoveními o způsobilých opatřeních a nákladech uvedených v odstavci 4 a s prioritními kritérii, pokud se prioritní kritéria uplatňují;
- d) výběru žádostí, která musí zahrnovat alespoň váhu přidělenou jednotlivým prioritním kritériím, pokud se prioritní kritéria uplatňují;
- e) podmínek vyplácení záloh a skládání jistot.

7. Členské státy stanoví výši podpory pro příjemce na základě objektivních a nediskriminačních kritérií. Výše podpory se stanoví na regionální nebo případně vnitrostátní úrovni pro každý druh a barvu způsobilého vína, jak je uvedeno v odstavci 1. Výše podpory nesmí překročit 80 % nejnižší průměrné měsíční ceny zaznamenané na úrovni produkce v hospodářském roce 2022/2023 pro každý druh a barvu způsobilého vína, na které se opatření vztahuje, v daném regionu nebo na území členského státu. Nejsou-li zaznamenané tržní ceny k dispozici, může je příslušný orgán dotčeného členského státu odhadnout na základě nejlepších dostupných údajů.

8. Na podporu nouzové destilace vína se obdobně použijí články 1 a 2, článek 43, články 48 až 54 a článek 56 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/1149 <sup>(5)</sup> a články 1, 2 a 3, články 19 až 23, články 25 až 31, čl. 32 odst. 1 druhý pododstavec a články 33 až 40 prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/1150 <sup>(6)</sup>.

9. Do 31. srpna 2023 oznámí členské státy Komisi druhy a barvu způsobilého vína a regiony, v nichž se má opatření použít, jakož i odůvodnění v souladu s odstavcem 1, částky vyrovnávací platby, které mají být použity v souladu s odstavcem 7, a jejich odůvodnění a předpokládané objemy destilace.

### Článek 3

#### **Dočasná odchylka od čl. 47 odst. 1 nařízení (EU) č. 1308/2013 týkajícího se zelené sklizně**

Odchylně od čl. 47 odst. 1 nařízení (EU) č. 1308/2013 se v průběhu rozpočtového roku 2023 „zelenou sklizní“ rozumí úplné zničení nebo odstranění nezralých vinných hroznů v celém zemědělském podniku nebo v jeho části za předpokladu, že zelená sklizeň probíhá na celých pozemcích.

<sup>(5)</sup> Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/1149 ze dne 15. dubna 2016, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1308/2013, pokud jde o vnitrostátní programy podpory v odvětví vína, a mění nařízení Komise (ES) č. 555/2008 (Úř. věst. L 190, 15.7.2016, s. 1).

<sup>(6)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/1150 ze dne 15. dubna 2016, kterým se stanoví pravidla pro uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1308/2013, pokud jde o vnitrostátní programy podpory v odvětví vína (Úř. věst. L 190, 15.7.2016, s. 23).

## Článek 4

**Dočasné odchylky od čl. 45 odst. 3, čl. 46 odst. 6, čl. 47 odst. 3 a čl. 50 odst. 4 nařízení (EU) č. 1308/2013 týkající se finančních příspěvků**

1. Odchylně od čl. 45 odst. 3 nařízení (EU) č. 1308/2013 nepřesáhne během rozpočtového roku 2023 příspěvek Unie na informace nebo propagační opatření 60 % způsobilých výdajů.
2. Odchylně od čl. 46 odst. 6 nařízení (EU) č. 1308/2013 nepřesáhne během rozpočtového roku 2023 příspěvek Unie na skutečné náklady restrukturalizace a přeměny vinic 60 %. Příspěvek Unie na náklady spojené s restrukturalizací a přeměnou vinic v méně rozvinutých regionech nepřesáhne 80 %.
3. Odchylně od čl. 47 odst. 3 druhé věty nařízení (EU) č. 1308/2013 podpora poskytnutá na zelenou sklizeň během rozpočtového roku 2023 nepřesáhne 60 % sumy přímých nákladů na zničení nebo odstranění vinných hroznů a ztráty příjmů spojené s takovým zničením nebo odstraněním.
4. Odchylně od čl. 50 odst. 4 nařízení (EU) č. 1308/2013 se během rozpočtového roku 2023 u příspěvku Unie použijí tyto maximální míry podpory týkající se způsobilých investičních nákladů:
  - a) 60 % v méně rozvinutých regionech;
  - b) 50 % v jiných než méně rozvinutých regionech;
  - c) 80 % v nejvzdálenějších regionech uvedených v článku 349 Smlouvy o fungování EU;
  - d) 75 % na menších ostrovech v Egejském moři vymezených v čl. 1 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 229/2013 <sup>(7)</sup>.

## Článek 5

**Dočasné odchylky od nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2016/1149**

1. Odchylně od článku 22 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2016/1149 lze během rozpočtového roku 2023 uplatnit zelenou sklizeň na stejném pozemku dva roky nebo více let po sobě.
2. Odchylně od čl. 53 odst. 1 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2016/1149 během rozpočtového roku 2023:
  - a) Členské státy mohou povolit, aby změny původně schválené operace ze strany příjemců, k nimž dojde nejpozději do 15. října 2023, byly provedeny bez předchozího schválení příslušnými orgány, pokud tyto změny nemají vliv na způsobilost kterékoliv části operace ani na její celkové cíle a pokud se tím nepřesáhne celková výše podpory schválené pro danou operaci. Příjemci oznámí tyto změny příslušnému orgánu ve lhůtách stanovených členskými státy;
  - b) Členské státy mohou v řádně odůvodněných případech povolit příjemcům, aby předložili změny, ke kterým dojde nejpozději do 15. října 2023 a které mění cíl celkové operace, která již byla schválena v rámci opatření uvedených v člácích 45, 46, 50 a 51 nařízení (EU) č. 1308/2013, za předpokladu, že jsou dokončena jakákoli probíhající jednotlivá opatření, která jsou součástí celkové operace. Příjemci oznámí tyto změny příslušnému orgánu ve lhůtě stanovené členskými státy a změny vyžadují předchozí schválení příslušným orgánem.

<sup>(7)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 229/2013 ze dne 13. března 2013, kterým se stanoví zvláštní opatření v oblasti zemědělství ve prospěch menších ostrovů v Egejském moři a zrušuje nařízení Rady (ES) č. 1405/2006 (Úř. věst. L 78, 20.3.2013, s. 41).

3. Odchylně od čl. 54 odst. 1 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2016/1149 se stanoví, že pokud byla změna již schválené operace oznámena příslušnému orgánu a tímto orgánem schválena v souladu s odst. 2 písm. b) tohoto článku, podpora se vyplácí na jednotlivá opatření, která již byla v rámci této operace provedena, pokud byla tato opatření provedena v plném rozsahu a byla předmětem správních kontrol a případně kontrol na místě v souladu s kapitolou IV oddílem 1 prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/1150 <sup>(8)</sup>.

4. Odchylně od čl. 54 odst. 4 třetího, čtvrtého, pátého a šestého pododstavce nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2016/1149 v průběhu rozpočtového roku 2023 u žádostí o platbu podaných nejpozději 15. října 2023, pokud operace podporované podle článku 46 nařízení (EU) č. 1308/2013 nejsou prováděny na celé ploše, na kterou byla podpora požadována, vypočítají členské státy podporu, která má být vyplacena, na základě plochy stanovené při kontrolách na místě po provedení.

#### Článek 6

##### **Použití dočasných výjimečných tržních opatření**

Články 1, 2 a 3 se použijí na operace vybrané příslušnými orgány členských států ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost a provedené nejpozději dne 15. října 2023.

Články 4 a 5 se použijí na operace, jejichž provádění bylo zahájeno v rozpočtovém roce 2023.

#### Článek 7

##### **Vstup v platnost**

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 22. června 2023.

*Za Komisi*  
*předsedkyně*  
Ursula VON DER LEYEN

---

<sup>(8)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/1150 ze dne 15. dubna 2016, kterým se stanoví pravidla pro uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1308/2013, pokud jde o vnitrostátní programy podpory v odvětví vína (Úř. věst. L 190, 15.7.2016, s. 23).

**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/...****ze dne 22. června 2023,****kterým se mění přílohy V, XIV a XV prováděcího nařízení (EU) 2021/404, pokud jde o položky pro Kanadu, Chile a Spojené království v seznamech třetích zemí, z nichž je povolen vstup zásilek drůbeže, zárodečných produktů drůbeže a čerstvého masa drůbeže a pernaté zvěře do Unie****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/429 ze dne 9. března 2016 o nálezích zvířat a o změně a zrušení některých aktů v oblasti zdraví zvířat („právní rámec pro zdraví zvířat“) <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 230 odst. 1 a čl. 232 odst. 1 a 3 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení (EU) 2016/429 stanoví, že zásilky zvířat, zárodečných produktů a produktů živočišného původu musejí pocházet ze třetí země nebo území či jejich oblasti nebo jednotky uvedených na seznamu v souladu s čl. 230 odst. 1 zmíněného nařízení, aby mohly vstoupit do Unie.
- (2) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/692 <sup>(2)</sup> stanoví veterinární požadavky, které musí zásilky některých druhů a kategorií zvířat, zárodečných produktů a produktů živočišného původu z třetích zemí nebo území či jejich oblastí nebo (v případě živočichů pocházejících z akvakultury) jednotek splňovat, aby mohly vstoupit do Unie.
- (3) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/404 <sup>(3)</sup> stanoví seznamy třetích zemí nebo území nebo jejich oblastí či jednotek, z nichž je povolen vstup druhů a kategorií zvířat, zárodečných produktů a produktů živočišného původu, které spadají do oblasti působnosti nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/692, do Unie.
- (4) Konkrétně přílohy V a XIV prováděcího nařízení (EU) 2021/404 stanoví seznamy třetích zemí nebo území nebo jejich oblastí, z nichž je povolen vstup zásilek drůbeže, zárodečných produktů drůbeže, resp. čerstvého masa drůbeže a pernaté zvěře do Unie.
- (5) Chile navíc oznámilo Komisi jedno ohnisko vysoce patogenní influenzy ptáků (HPAI) u drůbeže v regionu Metropolitana, které bylo dne 4. června 2023 potvrzeno laboratorní analýzou (RT-PCR).
- (6) V návaznosti na toto nedávné ohnisko HPAI veterinární orgány Chile vymezily uzavřené pásmo kolem postiženého hospodářství v okruhu nejméně 10 km a zavedly politiku depopulace s cílem tlumit přítomnost HPAI a omezit šíření uvedené nákazy.
- (7) Chile předložilo Komisi informace o epizootologické situaci na svém území a o opatřeních, která přijalo s cílem zabránit dalšímu šíření HPAI.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 84, 31.3.2016, s. 1.

<sup>(2)</sup> Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/692 ze dne 30. ledna 2020, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/429, pokud jde o pravidla pro vstup zásilek některých zvířat, zárodečných produktů a produktů živočišného původu do Unie a jejich přemísťování a manipulaci s nimi po vstupu (Úř. věst. L 174, 3.6.2020, s. 379).

<sup>(3)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/404 ze dne 24. března 2021, kterým se stanoví seznamy třetích zemí, území nebo jejich oblastí, z nichž je povolen vstup zvířat, zárodečných produktů a produktů živočišného původu do Unie v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/429 (Úř. věst. L 114, 31.3.2021, s. 1).

- (8) Komise uvedené informace vyhodnotila. Komise se domnívá, že s ohledem na veterinární situaci v oblasti, na niž se vztahují omezení stanovená veterinárními orgány Chile, by měl být v zájmu ochrany nakažového statusu Unie pozastaven vstup do Unie pro zásilky drůbeže, zárodečných produktů drůbeže a čerstvého masa drůbeže a pernaté zvěře z uvedené oblasti.
- (9) Kanada a Spojené království předložily aktualizované informace týkající se situací, které vedly k pozastavení vstupu některých produktů do Unie.
- (10) Kanada navíc předložila aktualizované informace o epizootologické situaci na svém území v souvislosti se dvěma ohnisky HPAI v hospodářstvích s chovem drůbeže v provinciích Ontario a Quebec, která byla potvrzena mezi 5. dubnem 2023 a 18. dubnem 2023.
- (11) Spojené království navíc předložilo aktualizované informace o epizootologické situaci na svém území v souvislosti se čtyřmi ohnisky HPAI v hospodářstvích s chovem drůbeže v hrabství Powys ve Walesu (3) a South Yorkshire v Anglii (1) ve Spojeném království, která byla potvrzena mezi 13. dubnem 2023 a 29. dubnem 2023.
- (12) Kanada a Spojené království předložily rovněž informace o opatřeních, která přijaly s cílem zabránit dalšímu šíření HPAI. V návaznosti na uvedená ohniska zmíněné nákazy Kanada a Spojené království zejména zavedly politiku depopulace za účelem tlumení a omezení šíření uvedené nákazy a rovněž v návaznosti na provedení politiky depopulace dokončily nezbytná čistící a dezinfekční opatření v infikovaných hospodářstvích s chovem drůbeže na svých územích.
- (13) Komise vyhodnotila informace předložené Kanadou a Spojeným královstvím. Komise se domnívá, že Kanada a Spojené království poskytly odpovídající záruky, že veterinární situace, která vedla k pozastavení, již nepředstavuje hrozbu pro zdraví zvířat nebo veřejné zdraví v Unii, a že by proto měl být znovu povolen vstup drůbežích komodit do Unie z oblastí dotčených zemí, z nichž byl vstup do Unie pozastaven.
- (14) Přílohy V a XIV prováděcího nařízení (EU) 2021/404 by proto měly být změněny, aby zohledňovaly epizootologickou situaci, pokud jde o HPAI v Kanadě, Chile a Spojeném království.
- (15) Kromě toho byla prováděcím nařízením Komise (EU) 2022/215 (\*) změněna příloha V a příloha XIV prováděcího nařízení (EU) 2021/404 doplněním oblasti CA-2.1 do položek pro Kanadu v příloze V a v příloze XIV. Jelikož byla zjištěna jedna chyba, rádek pro oblast CA-2 v části 2 přílohy V by měl být odpovídajícím způsobem opraven.
- (16) Kromě toho se často mění položky v příloze XV části 1 oddíle A prováděcího nařízení Komise (EU) 2021/404. Za účelem vyjasnění by tento oddíl přílohy XV měl být nahrazen jako celek.
- (17) S ohledem na stávající epizootologickou situaci v Kanadě, Chile a Spojeném království, pokud jde o HPAI, a na vážné riziko zavlečení této nákazy do Unie by změny příloh V a XIV prováděcího nařízení (EU) 2021/404, jež mají být provedeny tímto nařízením, měly nabýt účinku co nejdříve.
- (18) Oprava položky pro Kanadu v řádku pro oblast CA-2 v části 2 přílohy V prováděcího nařízení (EU) 2021/404 by se měla použít od data použitelnosti prováděcího nařízení (EU) 2022/215.
- (19) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Stálého výboru pro rostliny, zvířata, potraviny a krmiva,

(\*) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/215 ze dne 17. února 2022, kterým se mění přílohy V a XIV prováděcího nařízení (EU) 2021/404, pokud jde o položky pro Kanadu a Spojené státy americké v seznamech třetích zemí, z nichž je povolen vstup zásilek drůbeže, zárodečných produktů drůbeže a čerstvého masa drůbeže a pernaté zvěře do Unie (Úř. věst. L 37, 18.2.2022, s. 28).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

*Článek 1*

**Změny prováděcího nařízení (EU) 2021/404**

Přílohy V, XIV a XV prováděcího nařízení (EU) 2021/404 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

*Článek 2*

**Oprava prováděcího nařízení (EU) 2021/404**

V příloze V části 2 v položce pro Kanadu se řádek pro popis oblasti CA-2 nahrazuje tímto:

„Kanada	CA-2	Territory of Canada corresponding to:“;
---------	------	---

*Článek 3*

**Vstup v platnost a použitelnost**

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*. Článek 2 se však použije ode dne 19. února 2022.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 22. června 2023.

*Za Komisi*  
*předsedkyně*  
Ursula VON DER LEYEN

## PŘÍLOHA

Přílohy V a XIV prováděcího nařízení (EU) 2021/404 se mění takto:

1) příloha V se mění takto:

a) v části 1 se oddíl B mění takto:

i) v položce pro Kanadu se řádek pro oblast CA-2.181 nahrazuje tímto:

„CA Kanada	CA-2.181	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		5.4.2023	14.6.2023“
---------------	----------	--	-------	--	----------	------------

ii) v položce pro Kanadu se řádek pro oblast CA-2.187 nahrazuje tímto:

„CA Kanada	CA-2.187	87BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU- LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		18.4.2023	14.6.2023“
---------------	----------	---	-------	--	-----------	------------

iii) v položce pro Chile se za řádek pro oblast CL-2.10 doplňuje nový řádek pro oblast CL-2.11, který zní:

„CL Chile	CL-2.11	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		4.6.2023“	
--------------	---------	--	-------	--	-----------	--

iv) v položce pro Spojené království se řádek pro oblast GB-2.298 nahrazuje tímto:

„GB Spojené království	GB-2.298	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		13.4.2023	7.6.2023“
------------------------------	----------	--	-------	--	-----------	-----------

v) v položce pro Spojené království se řádky pro oblasti GB-2.300, GB-2.301 a GB-2.302 nahrazují tímto:

„GB Spojené království	GB-2.300	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		23.4.2023	7.6.2023
	GB-2.301		N, P1		27.4.2023	7.6.2023
	GB-2.302		N, P1		29.4.2023	7.6.2023“

b) v části 2 v položce pro Chile se za popis oblasti CL-2.10 doplňuje nový popis oblasti CL-2.11, který zní:

„Chile	CL-2.11	Metropolitana Region, Province of Melipilla, Commune of San Pedro Latitude -33.9728 Longitude -71.2964 PZ: Communities: Santa Rosa de la Sierra, Lo Chacón and Las Palmas SZ: Communities: Santa Rosa de la Sierra, El Membrillo, El Ajial, San Vicente, El Peumo and Longovilo“
--------	---------	--



2) v příloze XIV části 1 se oddíl B mění takto:

i) v položce pro Kanadu se řádky pro oblast CA-2.181 nahrazují tímto:

„CA Kanada	CA-2.181	POU, RAT	N, P1		5.4.2023	14.6.2023
		GBM	P1		5.4.2023	14.6.2023“

ii) v položce pro Kanadu se řádky pro oblast CA-2.187 nahrazují tímto:

„CA Kanada	CA-2.187	POU, RAT	N, P1		18.4.2023	14.6.2023
		GBM	P1		18.4.2023	14.6.2023“

iii) v položce pro Chile se za řádky pro oblast CL-2.10 doplňují nové řádky pro oblast CL-2.11, které znějí:

„CL Chile	CL-2.11	POU, RAT	N, P1		4.6.2023	
		GBM	P1		4.6.2023“	

iv) v položce pro Spojené království se řádky pro oblast GB-2.298 nahrazují tímto:

„GB Spojené království	GB-2.298	POU, RAT	N, P1		13.4.2023	7.6.2023
		GBM	P1		13.4.2023	7.6.2023“;

v) v položce pro Spojené království se řádky pro oblasti GB-2.300, GB-2.301 a GB-2.302 nahrazují tímto:

„GB Spojené království	GB-2.300	POU, RAT	N, P1		23.4.2023	7.6.2023
		GBM	P1		23.4.2023	7.6.2023
	GB-2.301	POU, RAT	N, P1		27.4.2023	7.6.2023
		GBM	P1		27.4.2023	7.6.2023
	GB-2.302	POU, RAT	N, P1		29.4.2023	7.6.2023
		GBM	P1		29.4.2023	7.6.2023“

3) v části 1 přílohy XV se oddíl A nahrazuje tímto:

„**Oddíl A:** Seznam třetích zemí, území nebo jejich oblastí, z nichž je do Unie povolen vstup zásilek zpracovaných masných výrobků, které byly podrobeny režimu bez zvláštního ošetření ke zmírnění rizik A (\*) nebo ošetřením B, C nebo D u masných výrobků (v souladu s přílohou XXVI nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/692), jež jsou vyžadována pro každý druh původu masa

Kód ISO a název třetí země nebo území	Oblast podle části 2	Druh původu zpracovaného masa, srov. definice uvedené v článku 2											Zvláštní podmínky podle části 3
		Skot	Ovce a kozy	Prasata	Farmová zvěř – kopytníci (kromě prasat)	Farmová zvěř – prasata (kromě domácích plemen prasat)	Volně žijící zvěř – kopytníci (kromě prasat)	Volně žijící zvěř – prasata (kromě domácích plemen prasat)	Drůbež jiná než ptáci nadřádu běžci	Ptáci nadřádu běžci	Volně žijící pernatá zvěř	Veterinární osvědčení	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
AR Argentina	AR-0	C	C	C	C	C	C	C	D	D	D	MPST	
	AR-1	C	C	C	C	C	C	C	D	D	D	MPST	
	AR-2	A	A	C	A	A	C	C	D	D	D	MPNT (**) MPST	
AU Austrálie	AU-0	A	A	A	A	A	A	A	D	D	D	MPNT (**) MPST	
BA Bosna a Hercegovina	BA-0	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	A	Není povoleno	Není povoleno	MPNT (**) MPST	
BH Bahrajn	BH-0	B	B	B	B	B	C	C	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	MPST	
BR Brazílie	BR-0	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	D	D	D	MPST	
	BR-1	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	D	A	A	MPNT (**) MPST	

	BR-2	C	C	C	C	C	C	C	Není povoleno	D	D	D	<b>MPST</b>	
	BR-3	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	A	D	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	BR-4	B	Není povoleno	Není povoleno	B	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	D	D	D	<b>MPST</b>	
<b>BW</b> Botswana	BW-0	B	B	B	B	B	B	B	B	Není povoleno	D	Není povoleno	<b>MPST</b>	
<b>BY</b> Bělorusko	BY-0	C	C	C	C	C	C	C	C	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	<b>MPST</b>	
<b>CA</b> Kanada	CA-0	A	A	A	A	A	A	A	A	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	CA-1	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	CA-2	A	A	A	A	A	A	A	A	D	D	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>CH</b> Švýcarsko	CH-0	Na základě dohody uvedené v bodě 7 přílohy I												
<b>CL</b> Chile	CL-0	A	A	A	A	A	B	B	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	CL-1	A	A	A	A	A	B	B	A	A	A	A	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	CL-2	A	A	A	A	A	B	B	D	D	D	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>CN</b> Čína	CN-0	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	<b>MPST</b>	
	CN-1	B	B	B	B	B	B	B	B	D	B	B	<b>MPST</b>	

<b>CO</b> Kolumbie	CO-0	B	B	B	B	B	B	B	Není povoleno	A	Není povoleno	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>ET</b> Etiopie	ET-0	B	B	B	B	B	B	B	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	<b>MPST</b>	
<b>GB</b> Spojené království	GB-0	A	A	A	A	A	A	A	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	GB-1	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	GB-2	A	A	A	A	A	A	A	D	D	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>GG</b> Guernsey	GG-0	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno		
<b>GL</b> Grónsko	GL-0	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	A	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>HK</b> Hongkong	HK-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	Není povoleno	<b>MPST</b>	
<b>IL</b> Izrael	IL-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	D	<b>MPST</b>	
<b>IM</b> Ostrov Man	IM-0	Není povoleno	A	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>IN</b> Indie	IN-0	B	B	B	B	B	B	B	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	<b>MPST</b>	
<b>JE</b> Jersey	JE-0	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno		

<b>JP</b> Japonsko	JP-0	A	Není povoleno	B	A	B	Není povoleno	Není povoleno	D	Není povoleno	Není povoleno	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>KE</b> Keňa	KE-0	B	B	B	B	B	B	B	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	<b>MPST</b>	
<b>KR</b> Jižní Korea	KR-0	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	D	D	D	<b>MPST</b>	
<b>MA</b> Maroko	MA-0	B	B	B	B	B	B	B	D	Není povoleno	Není povoleno	<b>MPST</b>	
<b>MD</b> Moldavsko	MD-0	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	D	Není povoleno	Není povoleno	<b>MPST</b>	
<b>ME</b> Černá Hora	ME-0	A	A	D	A	D	D	D	D	D	Není povoleno	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>MG</b> Madagaskar	MG-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	D	<b>MPST</b>	
<b>MK</b> Republika Severní Makedonie	MK-0	A	A	B	A	B	B	B	A	Není povoleno	Není povoleno	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>MU</b> Mauricius	MU-0	B	B	B	B	B	B	B	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	<b>MPST</b>	
<b>MX</b> Mexiko	MX-0	A	D	D	A	D	D	D	D	D	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>MY</b> Malajsie	MY-0	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno		

MY-1	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	D	D	D	MPST	
NA Namibie	NA-0	B	B	B	B	B	B	B	B	D	A	D	MPNT (**) MPST
NC Nová Kaledonie	NC-0	A	Není povoleno	Není povoleno	A	Není povoleno	A	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	MPNT (**) MPST
NZ Nový Zéland	NZ-0	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	MPNT (**) MPST
PM Saint-Pierre a Miquelon	PM-0	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	D	Není povoleno	Není povoleno	MPST
PY Paraguay	PY-0	C	C	C	C	C	C	C	C	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	MPST
RS Srbsko	RS-0	A	A	B nebo C	A	D	D	D	D	D	D	Není povoleno	MPNT (**) MPST
RU Rusko	RU-0	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	C	C	D	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	MPST
	RU-2	C nebo D1	C nebo D1	C nebo D1	C nebo D1	C nebo D1	C	C	D	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	MPST
SG Singapur	SG-0	B	B	B	B	B	B	B	B	D	D	Není povoleno	MPST

<b>SZ</b> Svazijsko	SZ-0	B	B	B	B	B	B	B	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	<b>MPST</b>	
<b>TH</b> Thajsko	TH-0	B	B	B	B	B	B	B	A	A	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>TN</b> Tunisko	TN-0	C	C	B	C	B	B	B	A	A	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>TR</b> Turecko	TR-0	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	D	D	D	<b>MPST</b>	
<b>UA</b> Ukrajina	UA-0	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno		
	UA-1	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	A	A	A	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	UA-2	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	D	D	D	<b>MPST</b>	
<b>US</b> Spojené státy	US-0	A	A	A	A	A	A	A	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	US-1	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	US-2	A	A	A	A	A	A	A	D	D	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>UY</b> Uruguay	UY-0	C	C	B	C	B	Není povoleno	Není povoleno	D	A	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>XK</b> Kosovo	XK-0	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	Není povoleno	C nebo D	Není povoleno	Není povoleno	<b>MPST</b>	1

<b>ZA</b> Jižní Afrika	ZA-0	C	C	C	C	C	C	C	D	D	D	<b>MPST</b>	
<b>ZW</b> Zimbabwe	ZW-0	C	C	B	C	B	B	B	D	D	D	<b>MPST</b>	

(\*) „A“ znamená, že žádné z ošetření ke zmírnění rizik B, C nebo D (v souladu s přílohou XXVI nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2020/692) se nevyžaduje.

(\*\*) Pouze pro zboží, jemuž bylo přiřazeno ošetření „A“.



# ROZHODNUTÍ

## ROZHODNUTÍ RADY (EU) 2023/1227

ze dne 20. června 2023

**o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie v komisi zřízené Úmluvou o ochraně mořského prostředí severovýchodního Atlantiku, pokud jde o změny rozhodnutí OSPAR 2021/01 o zřízení chráněné mořské oblasti Severoatlantského proudu a Jevlanovovy mořské pánve a doporučení OSPAR 2021/01 ohledně řízení chráněné mořské oblasti Severoatlantského proudu a Jevlanovovy mořské pánve**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 192 odst. 1 ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Úmluva o ochraně mořského prostředí severovýchodního Atlantiku <sup>(1)</sup> (dále jen „úmluva“), jíž je Unie smluvní stranou, vstoupila v platnost dne 25. března 1998.
- (2) Podle čl. 10 odst. 3 úmluvy může komise zřízená čl. 10 odst. 1 úmluvy (dále jen „komise OSPAR“) přijímat rozhodnutí a doporučení v souladu s článkem 13 úmluvy.
- (3) Dne 1. října 2021 přijala komise OSPAR během ministerské části svého 24. výročního zasedání rozhodnutí OSPAR 2021/01 o zřízení chráněné mořské oblasti Severoatlantského proudu a Jevlanovovy mořské pánve (dále jen „rozhodnutí OSPAR 2021/01“) a doporučení OSPAR 2021/01 ohledně řízení chráněné mořské oblasti Severoatlantského proudu a Jevlanovovy mořské pánve (dále jen „doporučení OSPAR 2021/01“). Zároveň bylo rozhodnuto, že rozsah ochrany chráněné mořské oblasti Severoatlantského proudu a Jevlanovovy mořské pánve (dále jen „chráněná mořská oblast NACES“) bude třeba přezkoumat za účelem jeho rozšíření.
- (4) Přezkum rozsahu ochrany chráněné mořské oblasti NACES byl proveden a na jeho základě vznikly oba navrhované akty komise OSPAR rozhodnutí, kterým se mění rozhodnutí OSPAR 2021/01, a doporučení, kterým se mění doporučení OSPAR 2021/01. Komise OSPAR má zamýšlené rozhodnutí a zamýšlené doporučení přijmout na svém 26. řádném zasedání dne 26. června 2023.
- (5) Zamýšleným rozhodnutím komise OSPAR se rozšiřuje rozsah ochrany stávající chráněné mořské oblasti NACES a uvádějí se zeměpisné souřadnice (zeměpisná šířka/délka) jejich hranic.
- (6) Cílem zamýšleného doporučení komise OSPAR je poskytnout smluvním stranám vodítka při jejich činnostech a při přijímání opatření k dosažení revidovaných cílů ochrany, které jsou v souladu s rozšířeným rozsahem ochrany zamýšleného rozhodnutí.
- (7) Mezi oběma zamýšlenými akty komise OSPAR existuje úzká vazba, a proto je vhodné, aby se na ně vztahoval stejný postoj Unie.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 104, 3.4.1998, s. 2.

- (8) Zamýšlené akty se týkají ochrany životního prostředí, což je podle čl. 4 odst. 2 písm. e) Smlouvy oblast ve sdílené pravomoci Unie a jejích členských států. Zamýšlené akty nespádají do oblastí, na niž se z velké části vztahují pravidla Unie týkající se této ochrany. Unie nemá v úmyslu využít možnosti vykonávat svou vnější pravomoc v oblastech, na něž se vztahují tyto akty, ale ve vztahu k nimž svou pravomoc dosud nevykonávala na vnitřní úrovni.
- (9) Je vhodné stanovit postoj, který se má v komisi OSPAR jménem Unie zaujmout, pokud jde o navrhované změny rozhodnutí OSPAR 2021/01 a doporučení OSPAR 2021/01, jelikož rozhodnutí, které komise OSPAR přijme, bude pro Unii závazné,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

#### Článek 1

Postojem, který má být jménem Unie zaujat na 26. zasedání komise OSPAR, je podpořit přijetí rozhodnutí, kterým se mění rozhodnutí OSPAR 2021/01 o zřízení chráněné mořské oblasti Severoatlantského proudu a Jevlanovovy mořské pánve, pokud jde o rozšíření jejího rozsahu ochrany, a podpořit přijetí doporučení, kterým se mění doporučení OSPAR 2021/01 ohledně řízení chráněné mořské oblasti Severoatlantského proudu a Jevlanovovy mořské pánve, pokud jde o rozšíření jejích cílů ochrany.

#### Článek 2

Zástupci Unie mohou s ohledem na vývoj jednání během 26. zasedání komise OSPAR odsouhlasit drobné úpravy postoje uvedeného v článku 1 bez dalšího rozhodnutí Rady, a to v konzultaci s členskými státy během koordinačních schůzek na místě.

#### Článek 3

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Lucemburku dne 20. června 2023.

Za Radu  
předsedkyně  
R. POURMOKHTARI

**PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2023/1228****ze dne 7. června 2023****o použitelnosti článku 34 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU na zadávání zakázek na činnost související se službami expresního dodávání balíků v Litvě***(oznámeno pod číslem C(2023)3641)***(Pouze litevské znění je závazné)****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES <sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 35 odst. 3 uvedené směrnice,

po konzultaci s Poradním výborem pro veřejné zakázky,

vzhledem k těmto důvodům:

**1. ZJIŠTĚNÉ SKUTEČNOSTI**

- (1) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem Poradního výboru pro veřejné zakázky.
- (2) Dne 6. ledna 2023 předložila společnost Lietuvos paštas, AB (dále jen „žadatel“) Komisi žádost podle čl. 35 odst. 1 směrnice 2014/25/EU (dále jen „žádost“). Žádost splňuje formální požadavky stanovené v čl. 1 odst. 1 a příloze I prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2016/1804 <sup>(2)</sup>.
- (3) Žadatel je poskytovatelem poštovních služeb v Litvě a zadavatelem ve smyslu čl. 4 odst. 2 směrnice 2014/25/EU. Žadatel je jediným zadavatelem v Litvě poskytujícím poštovní služby ve smyslu čl. 13 odst. 2 písm. b) směrnice 2014/25/EU. Žádost se týká některých poštovních služeb uvedených v čl. 13 odst. 1 písm. a) směrnice 2014/25/EU, které žadatel poskytuje na území Litvy, zejména služeb expresního dodávání balíků <sup>(3)</sup>. Služby standardního dodávání balíků předmětem žádosti nejsou. Žadatel poskytuje pod značkou „LP Express“ expresní doručovací služby, které zahrnují doručení balíků z místa vyzvednutí (např. domov, místo podnikání, schránka pro vyzvednutí balíku) do místa doručení určeného zákazníkem (domov, kancelář, pobočka pošty nebo schránka pro vyzvednutí balíku) <sup>(4)</sup>.
- (4) K žádosti nebylo přiloženo odůvodněné a podložené stanovisko nezávislého vnitrostátního orgánu příslušného ve vztahu k dotčeným činnostem, které podrobně analyzuje podmínku použitelnosti čl. 34 odst. 1 směrnice 2014/25/EU na dotčené činnosti v souladu s odstavci 2 a 3 uvedeného článku. V souladu s bodem 1 písm. a) přílohy IV směrnice 2014/25/EU a vzhledem k tomu, že na základě čl. 34 odst. 3 prvního pododstavce uvedené směrnice lze předpokládat volný přístup na trh, přijme Komise na základě žádosti prováděcí rozhodnutí do 105 pracovních dnů.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243.

<sup>(2)</sup> Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2016/1804 ze dne 10. října 2016 o prováděcích pravidlech k článku 34 a 35 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (Úř. věst. L 275, 12.10.2016, s. 39).

<sup>(3)</sup> Bod 6 žádosti.

<sup>(4)</sup> Bod 6 žádosti.

- (5) Na základě žádosti Komise ze dne 13. února 2023 předložil žadatel dne 20. února 2023 doplňující informace. Dne 23. února 2023 požádala Komise žadatele o doplňující informace. Téhož dne Komise zaslala žádost o poskytnutí informací litevským orgánům. Žadatel předložil doplňující informace dne 9. března 2023 a litevské orgány odpověděly na žádost o informace dne 14. března 2023.

## 2. PRÁVNÍ RÁMEC

- (6) Pro zadávání zakázek na vykonávání činností souvisejících s poštovními službami podle čl. 13 odst. 2 písm. b) uvedené směrnice se použije směrnice 2014/25/EU.
- (7) V souladu s čl. 34 odst. 1 směrnice 2014/25/EU se zakázky, jejichž účelem je umožnit výkon činnosti, na kterou se tato směrnice vztahuje, touto směrnicí neřídí, pokud je v členském státě, kde se vykonává, tato činnost přímo vystavena hospodářské soutěži na trzích, na které není omezen přístup.
- (8) Přímé vystavení hospodářské soutěži musí být posuzováno na základě objektivních kritérií, která zohledňují specifické vlastnosti dotčeného odvětví. Toto posouzení je však omezeno krátkými platnými lhůtami a potřebou spoléhat se na informace, které má Komise k dispozici. Tyto informace pocházejí buď z již dostupných zdrojů, nebo z informací získaných v souvislosti s žádostí podle článku 35 směrnice 2014/25/EU a nelze je doplnit časově náročnějšími metodami, jako jsou zejména veřejné ankety u dotčených hospodářských subjektů.
- (9) Přímé vystavení hospodářské soutěži na konkrétním trhu by mělo být posouzeno na základě různých kritérií, z nichž žádné není samo o sobě rozhodující.
- (10) Pro účely posouzení, zda jsou příslušné činnosti vystaveny přímé hospodářské soutěži na trzích, jichž se toto rozhodnutí týká, se musí přihlížet k tržnímu podílu hlavních účastníků a počtu účastníků na trhu.

## 3. POSOUZENÍ

- (11) Cílem tohoto rozhodnutí je stanovit, zda jsou činnosti, na něž se žádost vztahuje, na trzích, na které není omezen přístup ve smyslu článku 34 směrnice 2014/25/EU, vystaveny takové míře hospodářské soutěže, která zajišťuje, že i v případě neexistence disciplíny, kterou zavádějí podrobná pravidla pro zadávání veřejných zakázek stanovená ve směrnici 2014/25/EU, bude zadávání veřejných zakázek za účelem výkonu dotčených činností probíhat transparentním a nediskriminačním způsobem založeným na kritériích, která kupujícím umožňují určit řešení, jež je z celkového hlediska ekonomicky nejvýhodnější.
- (12) Toto rozhodnutí je založeno na právní a skutkové situaci z ledna 2023, na informacích předložených žadatelem a litevskými orgány a na veřejně dostupných informacích. Pokud by v případě podstatných změn právní či skutkové situace došlo k tomu, že by podmínky pro použitelnost čl. 34 odst. 1 směrnice 2014/25/EU již nebyly splněny, může být toto rozhodnutí revidováno.

### 3.1. Neomezený přístup na trh

- (13) Přístup na trh se považuje za neomezený, pokud dotčený členský stát provedl a uplatňuje příslušné právní předpisy Unie k otevření daného odvětví nebo jeho části. Tyto právní předpisy jsou uvedeny v příloze III směrnice 2014/25/EU, která v případě poštovních služeb zahrnuje směrnici Evropského parlamentu a Rady 97/67/ES<sup>(\*)</sup>.

(\*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/67/ES ze dne 15. prosince 1997 o společných pravidlech pro rozvoj vnitřního trhu poštovních služeb Společenství a zvyšování kvality služby (Úř. věst. L 15, 21.1.1998, s. 14).

- (14) Jak potvrdily litevské orgány<sup>(6)</sup>, a na základě informací, které má Komise k dispozici, Litva směrnici 97/67/ES provedla<sup>(7)</sup> ve vnitrostátním právu a uplatňuje ji. V důsledku toho se přístup na relevantní trh považuje za neomezený v souladu s čl. 34 odst. 3 směrnice 2014/25/EU.

### 3.2. Posouzení z hlediska hospodářské soutěže

#### 3.2.1. Vymezení relevantního produktového trhu

- (15) Podle žadatele lze relevantní produktové trhy rozdělit takto: a) vnitrostátní expresní doručovací (kurýrní) služby; b) mezinárodní expresní doručovací (kurýrní) služby (mezinárodní odchozí a mezinárodní příchozí)<sup>(8)</sup>.
- (16) Komise v předchozích rozhodnutích<sup>(9)</sup> rozhodla, že trh služeb doručování poštovních zásilek lze rozdělit na expresní a běžné (označované také jako „odložené“) doručovací služby. Toto rozdělení zohledňuje, že expresní služby jsou rychlejší a spolehlivější než běžné služby, že každá z těchto služeb vyžaduje odlišnou infrastrukturu a že expresní služby mají vyšší přidanou hodnotu jako např. sledování a dohledávání zásilek a jsou zpravidla rovněž dražší.
- (17) Komise rovněž v předchozích rozhodnutích<sup>(10)</sup> rozlišovala mezi vnitrostátními a mezinárodními službami dodávání balíků. Komise měla za to, že vnitrostátní služby dodávání balíků jsou poskytovány společnostmi, které provozují vnitrostátní distribuční sítě, zatímco mezinárodní dodávání balíků spočívá ve sběru balíků k přepravě a jejich dodávání v zahraničí.
- (18) Žadatel zastává názor, že relevantní produktové trhy pro služby expresního dodávání balíků odpovídají dvěma typům poštovních služeb týkajícím se balíků, na něž se vztahuje žádost, a jsou uvedeny v písmenech a) a b) 15. bodu odůvodnění. Tento přístup je v souladu s předchozí praxí Komise.
- (19) V některých případech by mohly být stanoveny užší definice trhu (tj. vnitrostátní služby expresního dodávání balíků mezi spotřebiteli a mezi spotřebiteli a podniky (C2X) a vnitrostátní služby expresního dodávání balíků mezi podniky a mezi spotřebiteli a podniky (B2X)). Přesnou definici relevantního trhu však lze pro účely tohoto rozhodnutí ponechat otevřenou. Výsledek analýzy zůstává nezměněn, ať už je založen na úzké, nebo širší definici<sup>(11)</sup>.

<sup>(6)</sup> Odpověď litevských orgánů na žádost o informace ze dne 14. března 2023.

<sup>(7)</sup> Poštovní zákon Litevské republiky ze dne 15. dubna 1999 č. VIII-1141. Nové znění zákona od 1. ledna 2013: č. XI-2379 ze dne 8. listopadu 2012, Úřední věstník 2012, č. 135-6867 (22. listopadu 2012).

<sup>(8)</sup> Body 33 a 39 žádosti.

<sup>(9)</sup> Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2020/737 ze dne 27. května 2020 o použitelnosti článku 34 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU na zakázky zadávané na činnosti související s poskytováním některých poštovních služeb v Dánsku (Úř. věst. L 172, 3.6.2020, s. 23), prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2019/1204 ze dne 12. července 2019 o použitelnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU v případě zakázek zadávaných na určité činnosti související s poskytováním některých poštovních služeb a jiných služeb než poštovních v Chorvatsku (Úř. věst. L 189, 15.7.2019, s. 75). Prováděcí rozhodnutí Komise 2013/154/EU ze dne 22. března 2013 o vynětí některých služeb v poštovním odvětví v Maďarsku z použití směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (Úř. věst. L 86, 26.3.2013, s. 22). Viz také rozhodnutí Komise 90/456/EHS ze dne 1. srpna 1990 o poskytování mezinárodních expresních kurýrních služeb ve Španělsku (Úř. věst. L 233, 28.8.1990, s. 19) a COMP/M.5152 ze dne 21. dubna 2009 – Posten AB/Post Danmark A/S; rozhodnutí Komise ze dne 30. ledna 2013 ve věci COMP/M.6570 – UPS/TNT Express.

<sup>(10)</sup> Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2020/737 ze dne 27. května 2020 o použitelnosti článku 34 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU na zakázky zadávané na činnosti související s poskytováním některých poštovních služeb v Dánsku (Úř. věst. L 172, 3.6.2020, s. 23). Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2019/1204 ze dne 12. července 2019 o použitelnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU v případě zakázek zadávaných na určité činnosti související s poskytováním některých poštovních služeb a jiných služeb než poštovních v Chorvatsku (Úř. věst. L 189, 15.7.2019, s. 75). Viz také: Věc COMP/M.5152 – Posten AB/Post Danmark A/S ze dne 21. dubna 2009, 54. bod odůvodnění.

<sup>(11)</sup> V tomto ohledu viz příloha 16 žádosti, kde žadatel uvádí odhady svého podílu na trhu a podílů svých hlavních konkurentů, pokud jde o užší definice trhu.

### 3.2.2. Vymezení relevantního zeměpisného trhu

- (20) Podle žadatele by měl být relevantní zeměpisný trh jak pro vnitrostátní expresní doručovací služby, tak pro mezinárodní expresní doručovací služby definován jako vnitrostátní, zahrnující území Litevské republiky <sup>(12)</sup>.
- (21) Pokud jde o zeměpisný trh, Komise se ve své předchozí praxi <sup>(13)</sup> domnívala, že trhy se službami expresního dodávání balíků jsou vnitrostátního rozsahu, bez ohledu na rozdíl mezi vnitrostátními a mezinárodními expresními doručovacími službami. Stanovisko žadatele je v souladu s touto praxí Komise.
- (22) Žadatel poskytuje jak vnitrostátní, tak mezinárodní služby dodávání balíků v Litvě.
- (23) Vzhledem k tomu, že není uveden jiný rozsah zeměpisného trhu, lze mít za to, že pro účely posouzení podle tohoto rozhodnutí, a aniž jsou dotčeny právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže, zeměpisný rozsah vnitrostátních a mezinárodních expresních doručovacích služeb zahrnuje území Litvy.

### 3.2.3. Analýza trhu

#### 3.2.3.1. Vnitrostátní služby expresního dodávání balíků

- (24) V Litvě působí přibližně 60 poskytovatelů služeb expresního dodávání balíků <sup>(14)</sup>. Na základě informací předložených žadatelem existují čtyři poskytovatelé poštovních služeb, kteří drží více než 10 % podíl na trhu vnitrostátních služeb expresního dodávání balíků <sup>(15)</sup>. Podle dostupných informací činil podíl žadatele na tomto segmentu trhu v období mezi lety 2019 a 2021 [20–25] %, a to jak z hlediska hodnoty, tak z hlediska objemu <sup>(16)</sup>.
- (25) Tržní podíly konkurentů žadatele jsou větší než nebo srovnatelné s podíly žadatele. Tržní podíly největších konkurentů za období let 2019 až 2021 jak z hlediska hodnoty, tak i objemu <sup>(17)</sup> jsou následující: DPD Lietuva [30–35] %, Venipak Lietuva [15–20] % a Omniva LT [10–15] %.
- (26) I kdyby byly vymezeny alternativní produktové trhy (tj. vnitrostátní služby expresního dodávání balíků (C2X) a vnitrostátní služby expresního dodávání balíků (B2X)), situace v oblasti hospodářské soutěže zůstává nezměněna. Pokud jde o vnitrostátní služby expresního dodávání balíků (C2X), první tržní subjekt v tomto segmentu, společnost Omniva LT, měla v období od roku 2019 do roku 2021 podíl ve výši [35–40] %, a to jak z hlediska hodnoty, tak z hlediska objemu. Společnost Omniva LT zaujímá v tomto segmentu trhu vedoucí pozici. Podíl žadatele za období mezi roky 2019 a 2021 činil [30–35] %, a to jak z hlediska hodnoty, tak z hlediska objemu. Společnost DPD Lietuva měla podíl ve výši [15–20] % a společnost Venipak Lietuva měla podíl ve výši [5–10] %. Pokud jde o vnitrostátní expresní dodávání balíků (B2X), existují čtyři poskytovatelé poštovních služeb, kteří v tomto segmentu drží podíl více než 10 %. Podle dostupných informací činil podíl žadatele na tomto segmentu trhu v období mezi lety 2019 a 2021 [15–20] %, a to jak z hlediska hodnoty, tak z hlediska objemu. Tržní podíly konkurentů žadatele jsou větší než nebo srovnatelné s podíly žadatele. Tržní podíly největších konkurentů za období let 2019 až 2021 jak z hlediska hodnoty, tak i objemu jsou následující: DPD Lietuva [35–40] %, Venipak Lietuva [25–30] % a Omniva LT [10–15] % <sup>(18)</sup>.

<sup>(12)</sup> Bod 56 žádosti.

<sup>(13)</sup> Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2019/1204 ze dne 12. července 2019 o použitelnosti směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU v případě zakázek zadávaných na určité činnosti související s poskytováním některých poštovních služeb a jiných služeb než poštovních v Chorvatsku (Úř. věst. L 189, 15.7.2019, s. 75). Viz také: Věc COMP/M.5152 – Posten AB/Post Danmark A/S ze dne 21. dubna 2009, 66. a 74. bod odůvodnění.

<sup>(14)</sup> Informace založené na znalostech trhu žadatele, s přihlédnutím také k hodnocení počtu poskytovatelů poštovních služeb uvedenému ve zprávě Regulačního orgánu Litevské republiky pro komunikaci (RTT). Ve své odpovědi ze dne 14. března 2023 litevské orgány potvrdily, že v Litvě působí velký počet vnitrostátních provozovatelů služeb expresního dodávání balíků.

<sup>(15)</sup> V tomto ohledu viz příloha 16 žádosti, kde žadatel uvádí odhady svého podílu na trhu a svých hlavních konkurentů, pokud jde o užší definice trhu.

<sup>(16)</sup> Tamtéž.

<sup>(17)</sup> Tamtéž.

<sup>(18)</sup> Tamtéž.

- (27) Na základě informací předložených žadatelem<sup>(19)</sup> neexistují žádné regulační překážky vstupu na trh pro poskytování vnitrostátních služeb expresního dodávání balíků. Výkon poštovních činností nevyžaduje žádné formální povolení státních institucí. Podle informací předložených žadatelem<sup>(20)</sup> a potvrzených informacemi, které předložily litevské orgány<sup>(21)</sup>, je jedinou povinností poskytovatele oznámit Regulačnímu orgánu Litevské republiky pro komunikaci (RRT) zahájení poskytování služeb a splnit požadavky stanovené pro poskytovatele poštovních služeb<sup>(22)</sup>.
- (28) Kromě toho Komise na základě informací předložených žadatelem konstatuje, že někteří konkurenti rozšířili své služby zavedením infrastruktury schránek pro vyzvednutí balíků. Všichni hlavní konkurenti navíc plánují další investice a rozšíření infrastruktury těchto schránek<sup>(23)</sup>. Podle informací zveřejněných orgánem RRT obecně získávají schránky pro vyzvednutí balíků na popularitě a jsou nyní jedním ze dvou nejoblíbenějších typů dodacích míst. Z celkového doručování balíků v Litvě<sup>(24)</sup> představuje doručování kurýry 50–60 % a doručování do schránek pro vyzvednutí 35–46 %, zatímco doručování na poštovní pobočky představuje pouze přibližně 2 %. V tomto ohledu sice žadatel provozuje síť poštovních poboček, kterou jiní poskytovatelé kurýrních služeb nemají, nelze ji však považovat za prvek, který žadateli v tomto segmentu trhu poskytuje významnou konkurenční výhodu vůči jeho konkurentům.
- (29) Aniž jsou dotčeny právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže, měly by být pro účely tohoto rozhodnutí faktory popsané ve 24., 25., 26., 27. a 28. bodě odůvodnění brány jako projev vystavení uvedené činnosti hospodářské soutěži v Litvě. Vzhledem k tomu, že podmínky stanovené v článku 34 směrnice 2014/25/EU jsou splněny, mělo by být stanoveno, že se směrnice 2014/25/EU nepoužije na zakázky, jejichž účelem je umožnit výkon této činnosti v Litvě.

### 3.2.3.2. Mezinárodní služby expresního dodávání balíků

- (30) V současné době v oblasti mezinárodních služeb expresního dodávání balíků působí silní poskytovatelé služeb, včetně subjektů mezinárodního trhu, jako je DHL a FedEx. Podle dostupných informací činil v období mezi lety 2019 a 2021 podíl žadatele na tomto segmentu trhu [0–5] %, a to jak z hlediska hodnoty, tak z hlediska objemu<sup>(25)</sup>.
- (31) Podíl žadatele na tomto segmentu trhu je ve srovnání s jeho konkurenty velmi nízký. Podle dostupných informací měla v období od roku 2019 do roku 2021 společnost DPD Lietuva, první operátor na trhu v tomto segmentu, podíl ve výši [40–45] %, a to jak z hlediska hodnoty, tak z hlediska objemu. Podíl společnosti DHL v období mezi roky 2019 a 2021 činil [10–15] %, a to jak z hlediska hodnoty, tak z hlediska objemu. Další dva konkurenti, Omniva LT a Venipak Lietuva, měli v období mezi roky 2019 a 2021 podíly na trhu srovnatelné s podíly společnosti DHL ve výši [10–15] %, a to jak z hlediska hodnoty, tak z hlediska objemu<sup>(26)</sup>. Vzhledem k velmi nízkému podílu žadatele na trhu v tomto segmentu není třeba samostatně posuzovat podíl na trhu pro mezinárodní expresní dodávání balíků C2X a B2X. Podíly na trhu naznačují, že konkurenti jsou schopni vyvíjet na žadatele v tomto segmentu značný konkurenční tlak.

<sup>(19)</sup> Bod 111 žádosti.

<sup>(20)</sup> Bod 64 žádosti.

<sup>(21)</sup> Odpověď litevských orgánů na žádost o informace ze dne 14. března 2023.

<sup>(22)</sup> Požadavky předepsané článkem 10 poštovního zákona se týkají práv a povinností poskytovatelů poštovních služeb, tj. upřesnění způsobu doručování a vracení poštovních zásilek, požadavku zveřejnit podmínky pro poštovní služby, místa podnikání poskytovatele a další relevantní informace, odpovědět zákazníkům do 14 dnů a podat zprávu orgánu RRT. Pravidla pro poskytování poštovních služeb přijatá orgánem RRT podrobněji stanoví požadavky na poštovní služby (vyhláška ředitele Regulačního orgánu Litevské republiky pro komunikace č. 1 V-332 ze dne 28. února 2013).

<sup>(23)</sup> Bod 106 žádosti.

<sup>(24)</sup> Zpráva orgánu RRT (IV. čtvrtletí 2021), příloha č. 9 žádosti.

<sup>(25)</sup> V tomto ohledu viz příloha 16 žádosti, kde žadatel uvádí odhady svého podílu na trhu a svých hlavních konkurentů, pokud jde o užší definice trhu.

<sup>(26)</sup> Tamtéž.

- (32) Aniž jsou dotčeny právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže, měly by být pro účely tohoto rozhodnutí faktory uvedené ve 30. a 31. bodě odůvodnění brány jako projev vystavení uvedené činnosti hospodářské soutěži v Litvě. Vzhledem k tomu, že podmínky stanovené v článku 34 směrnice 2014/25/EU jsou splněny, mělo by být stanoveno, že se směrnice 2014/25/EU nepoužije na zakázky, jejichž účelem je umožnit výkon této činnosti v Litvě.

#### 4. ZÁVĚR

- (33) Vzhledem k faktorům zkoumaným v 6. až 32. bodě odůvodnění lze mít za to, že pokud jde o činnosti související se službami vnitrostátního expresního dodávání balíků a činnosti související se službami mezinárodního expresního dodávání balíků, podmínka přímého vystavení hospodářské soutěži stanovená v čl. 34 odst. 1 směrnice 2014/25/EU je v Litvě považována za splněnou
- (34) Jelikož se podmínka neomezeného přístupu na trh považuje za splněnou, směrnice 2014/25/EU by se neměla použít v případě, kdy zadavatelé zadávají zakázky, které mají umožnit výkon činností uvedených ve 33. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí na území Litvy, ani v případě soutěží o návrh organizovaných za účelem výkonu takové činnosti v uvedené zeměpisné oblasti.
- (35) Tímto rozhodnutím není dotčeno uplatňování pravidel Unie v oblasti hospodářské soutěže a ustanovení jiných oblastí práva Unie. Zejména kritéria a metodika používané k posouzení přímého vystavení hospodářské soutěži podle článku 34 směrnice 2014/25/EU nejsou nutně totožné s těmi, které jsou používány při posouzení podle článku 101 nebo 102 Smlouvy nebo podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004 <sup>(27)</sup>, jak potvrdil Tribunal <sup>(28)</sup>,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

#### Článek 1

Směrnice 2014/25/EU se nevztahuje na zakázky zadané zadavateli, které mají umožnit provádět v Litvě tyto činnosti:

- vnitrostátní služby expresního dodávání balíků,
- mezinárodní služby expresního dodávání balíků.

#### Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Litevské republice.

V Bruselu dne 7. června 2023.

Za Komisi  
Thierry BRETON  
člen Komise

<sup>(27)</sup> Nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1).

<sup>(28)</sup> Rozsudek Tribunalu ze dne 27. dubna 2016, *Österreichische Post AG v. Evropská komise*, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, bod 28. Viz také 44. bod odůvodnění směrnice 2014/25/EU.



**ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2023/1229****ze dne 7. června 2022****o státní podpoře SA.58101 (2020/C ex 2020/N) a SA.62043 (2021/C ex 2021/N), kterou Portugalsko zamýšlí poskytnout na záchranu a restrukturalizaci skupiny SATA***(oznámeno pod číslem C(2022) 3816)***(Pouze anglické znění je závazné)****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

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

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

s ohledem na rozhodnutí, kterými Komise rozhodla o zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o podpory SA.58101 (2020/C) <sup>(1)</sup> a SA.62043 (2021/C) <sup>(2)</sup>,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními, a s ohledem na připomínky předložené jednou zúčastněnou stranou a jinými třetími stranami,

vzhledem k těmto důvodům:

**1. POSTUP**

- (1) Dopisem ze dne 13. srpna 2020, pozměněným a doplněným dne 14. srpna 2020, Portugalsko oznámilo Komisi svůj záměr poskytnout společnosti SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. (dále jen „SATA“ nebo „příjemce“) podporu na záchranu v podobě veřejné záruky za bankovní půjčku ve výši 169 milionů EUR podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“).
- (2) Dne 18. srpna 2020 Komise informovala Portugalsko, že se rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU s cílem dále posoudit slučitelnost výše uvedené podpory na záchranu z pohledu Pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích (dále jen „pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci“) <sup>(3)</sup>. Komise se rozhodla zahájit toto řízení, protože měla pochybnosti o tom, zda je v tomto případě splněna zásada „jednou a dost“, konkrétně zda tři navýšení základního kapitálu společnosti SATA v celkové výši 72,6 milionu EUR upsaná autonomní oblastí Azory (dále též jako „oblast“) od roku 2017, jež jsou uvedena ve

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 294, 4.9.2020, s. 41.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 223, 11.6.2021, s. 37.

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

13. bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí (dále jen „minulá navýšení kapitálu“), představují předchozí podporu na záchranu nebo restrukturalizaci. Ve stejném rozhodnutí Komise na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) a čl. 106 odst. 2 SFEU schválila podporu likvidity ve výši 133 milionů EUR, aby mohla společnost SATA plnit své skutečné závazky veřejné služby a poskytovat základní služby obecného hospodářského zájmu na svých malých letištích a zachovat dopravní spojení nejvzdálenějšího regionu Azory.

- (3) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno dne 4. září 2020 v *Úředním věstníku Evropské unie* (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) <sup>(4)</sup>. Komise vyzvala zúčastněné strany k předložení připomínek.
- (4) Komise obdržela připomínky devatenácti stran. Dne 13. října 2020 předala tyto připomínky Portugalsku, které na ně písemně odpovědělo dopisem ze dne 16. listopadu 2020.
- (5) Dne 17. února 2021 Portugalsko předložilo plán restrukturalizace společnosti SATA. Dne 14. dubna 2021 oznámilo Portugalsko Komisi svůj záměr poskytnout podporu na restrukturalizaci na podporu plánu restrukturalizace v podobě navýšení kapitálu o 186,7 milionu EUR a veřejné záruky za půjčky ve výši 144,2 milionu EUR.
- (6) Dopisy ze dne 29. března 2021 a 16. dubna 2021 autonomní oblast Azory požádala, aby záruky za půjčky, které Komise povolila dne 18. srpna 2020, pokračovaly až do 18. listopadu 2021 a aby byly povoleny další záruky až do výše 122,5 milionu EUR na dobu sedmi měsíců, dokud nebude posouzen plán restrukturalizace.
- (7) Dopisem ze dne 30. dubna 2021 oznámila Komise Portugalsku své rozhodnutí rozšířit řízení stanovené v čl. 108 odst. 2 SFEU, pokud jde o oznamovanou podporu na restrukturalizaci, a zároveň schválila na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) a čl. 106 odst. 2 SFEU další podporu likvidity ve výši 122,5 milionu EUR, aby zajistila další provozování závazků veřejné služby a služeb obecného hospodářského zájmu, a to do konce 21. listopadu 2021 nebo do doby, než Komise přijme konečné rozhodnutí – podle toho, co nastane dříve. Toto rozhodnutí bylo rovněž zveřejněno dne 11. června 2021 v *Úředním věstníku Evropské unie* (dále jen „rozhodnutí o rozšíření řízení“) <sup>(5)</sup>.
- (8) Portugalsko předložilo své připomínky k rozhodnutí o rozšíření řízení dopisem ze dne 10. června 2021 a ve dnech 15. července a 2. prosince 2021 změnilo a dále aktualizovalo plán restrukturalizace.
- (9) Dne 1. června 2021 a 30. listopadu 2021 Portugalsko oznámilo Komisi, že příjemce uhradil autonomní oblasti Azory minulá navýšení kapitálu i s úroky v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 <sup>(6)</sup>.
- (10) Komise obdržela připomínky k rozhodnutí o rozšíření řízení od čtrnácti stran. Dne 14. července 2021 je Komise předala Portugalsku, které odeslalo své připomínky v dopise ze dne 12. srpna 2021.
- (11) Dne 5. listopadu 2021 Komise na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) a čl. 106 odst. 2 SFEU povolila úpravu a časové prodloužení schválené podpory likvidity pro společnost SATA do doby ukončení řízení <sup>(7)</sup>.
- (12) Dne 6. dubna 2022 Portugalsko stáhlo oznámení podpory na záchranu společnosti SATA a potvrdilo, že podpora na záchranu nebyla poskytnuta. Ve stejném podání ze dne 6. dubna 2022 poskytlo Portugalsko rovněž dodatečné aktualizované informace.

<sup>(4)</sup> Úř. věst. C 294, 4.9.2020, s. 41.

<sup>(5)</sup> Úř. věst. C 223, 11.6.2021, s. 37.

<sup>(6)</sup> Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).

<sup>(7)</sup> Rozhodnutí Komise ze dne 5. listopadu 2021, SA.58101 a SA.62043 – Portugalsko – Podpora na záchranu a restrukturalizaci společnosti SATA – Naléhavá podpora likvidity, zveřejněné na internetových stránkách Evropské komise ([https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case\\_details.cfm?proc\\_code=3\\_SA\\_58101](https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_58101)), v němž Komise v rámci již schválené rozpočtové částky ve výši 255,5 milionu EUR nevznesla žádné námitky proti i) prodloužení již poskytnutých záruk za úvěry nebo ii) nahrazení těchto půjček akcionářskými úvěry poskytnutými přímo společnosti SATA Azores Airlines.

- (13) Portugalsko výjimečně souhlasilo se vzdáním se svých práv podle článku 342 SFEU ve spojení s článkem 3 nařízení č. 1/1958<sup>(8)</sup> a s přijetím a oznámením tohoto rozhodnutí článku 297 SFEU v angličtině.

## 2. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ

### 2.1. Příjemce: provozní dceřiné společnosti a činnosti

- (14) SATA je provozní letecká společnost, „Sociedade Anónima“ (společnost s ručením omezeným)<sup>(9)</sup>, která vlastní podíly v dalších společnostech se sídlem v autonomní oblasti Azory. Společnost SATA byla založena v roce 1941 a je plně ve vlastnictví regionální vlády. Společnost SATA je jediným akcionářem společností SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. („Azores Airlines“), Gestão de Aeródromos, S.A. („SATA Gestão de Aeródromos“ nebo „SGA“) a cestovní kanceláře Azores Vacations America, Inc. („Azores Vacations America“), která je nečinná a v současné době je v likvidaci. Kromě toho byla společnost SATA jediným akcionářem jiné cestovní kanceláře, a to společnosti Azores Vacations Canada, Inc. („Azores Vacations Canada“), která již skončila v likvidaci (62. bod odůvodnění).
- (15) Veškeré odkazy v tomto rozhodnutí na společnost SATA nebo na podnik, který je příjemcem podpory na restrukturalizaci, zahrnují společnost SATA Air Açores a všechny její dceřiné společnosti, není-li uvedeno jinak, aby se odlišila její činnost leteckého dopravce, kterou provádí jako „SATA Air Açores“, od činností jejich dceřiných společností.
- (16) Společnost SATA zaměstnává přibližně 1 400 osob, z toho 1 150 v oblasti, což představuje přibližně 10 % všech zaměstnanců v cestovním ruchu a 1 % celkové zaměstnanosti na Azorech, a 250 zaměstnanců v Lisabonu<sup>(10)</sup>. Jak je popsáno v rozhodnutí o zahájení řízení<sup>(11)</sup> a v rozhodnutí o rozšíření řízení<sup>(12)</sup>, společnost SATA poskytuje: i) přímo a prostřednictvím své dceřiné společnosti Azores Airlines, která je v jejím výlučném vlastnictví, osobní a nákladní leteckou dopravu na trasách v rámci závazků veřejné služby a na obchodním základě a ii) služby obecného hospodářského zájmu prostřednictvím společnosti SGA v souvislosti s malými letišti a letištními plochami v oblasti. Oddíl 2.1.1 až 2.1.3 popisují tyto dva okruhy činností zvlášť.

#### 2.1.1. Závazky veřejné služby plněné společnostmi SATA a Azores Airlines

- (17) V zájmu zajištění návaznosti poskytování pravidelných leteckých služeb na trasách obsluhujících Azory se na některé pravidelné služby osobní letecké dopravy v oblasti vztahují závazky veřejné služby podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008<sup>(13)</sup>. Tyto závazky se týkají mimo jiné minimální četnosti letů, letových řádů, používané kategorie letadel a maximální kapacity vnitřního uspořádání, tarifů, návaznosti a přesnosti spojů a prodeje letů<sup>(14)</sup>. Závazky veřejné služby pomáhají kompenzovat izolaci souostroví Azory způsobenou vzdáleností od pevniny a povětrnostními podmínkami, zejména v zimě.
- (18) Společnost SATA Air Açores provozuje pouze lety mezi ostrovy v rámci závazku veřejné služby s výhradním právem a kompenzací, zatímco společnost Azores Airlines provozuje lety z Azorských ostrovů do pevninského Portugalska, na Madeiru a do mezinárodních destinací v rámci závazku veřejné služby na trasách do pevninského Portugalska a na Madeiru bez výhradního práva a bez kompenzace. V obou případech jsou tyto závazky zakotveny ve smlouvách o veřejných službách nebo v pověřovacích aktech, které ukládají minimální požadavky na návaznost,

<sup>(8)</sup> Nařízení Rady č. 1 ze dne 15. dubna 1958 o užívání jazyků v Evropském hospodářském společenství (Úř. věst. 17, 6.10.1958, s. 385/58).

<sup>(9)</sup> Sociedade Anónima je uvedena v příloze I (Formy podniků uvedené v čl. 1 odst. 1 písm. a)) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/EU ze dne 26. června 2013 o ročních účetních závěrkách, konsolidovaných účetních závěrkách a souvisejících zprávách některých forem podniků, o změně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/43/ES a o zrušení směrnice Rady 78/660/EHS a 83/349/EHS (Úř. věst. L 182, 29.6.2013, s. 19).

<sup>(10)</sup> Podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021, příloha 1 – Plán restrukturalizace a strategický plán společnosti SATA na období 2021–2025, s. 21–24.

<sup>(11)</sup> Rozhodnutí o zahájení řízení, 7. bod odůvodnění.

<sup>(12)</sup> Rozhodnutí o rozšíření řízení, 7. až 9. bod odůvodnění.

<sup>(13)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3).

<sup>(14)</sup> Například zákon č. 105/2019, kterým se mění legislativní nařízení č. 134/2015 (o poskytování příspěvku na sociální mobilitu občanům, kteří jsou příjemci v rámci letecké a námořní dopravy mezi pevninou a autonomní oblastí Madeira a mezi touto oblastí a autonomní oblastí Azory, v zájmu dosažení cílů sociální a územní soudržnosti), stanoví, že maximální poplatek za letenku činí 30,00 EUR.

pravidelnost, tarify a kapacitu, jež musí být mimo jiné za běžných okolností přiměřené pro poskytování pravidelných leteckých služeb na daných trasách. V roce 2019 společnost SATA Air Açores uskutečnila více než 15 000 letů se šesti letadly Bombardier Dash, která přepravila přibližně 766 000 cestujících.

- (19) Zejména společnost SATA Air Açores obsluhuje devět ostrovů v oblasti prostřednictvím letecké dopravy mezi ostrovy, a to celkem na čtrnácti trasách v rámci Azorských ostrovů, což odpovídá 100 % letecké dopravy<sup>(15)</sup>, která je v oblasti poskytovaná v rámci závazků veřejné služby od roku 1996. SATA Air Açores je jedinou leteckou společností, která kdy předložila nabídky na tyto trasy v rámci závazku veřejné služby<sup>(16)</sup>. Naposledy byly závazky veřejné služby svěřeny výhradně společnosti SATA Air Açores na základě smlouvy o veřejné službě, včetně kompenzací podle nařízení (ES) č. 1008/2008, přičemž nová smlouva byla podepsána dne 28. září 2021<sup>(17)</sup> na nové pětileté období počínaje dnem 1. listopadu 2021<sup>(18)</sup>.
- (20) Společnost Azores Airlines byla založena v roce 1990 pod názvem „OceanAir“ a v prosinci 1994 byla začleněna do společnosti SATA. Má administrativní středisko ve městě Ponta Delgada a jednu provozní základnu v Lisabonu. Společnost Azores Airlines provozuje: i) tři trasy v rámci závazku veřejné služby (otevřené závazky veřejné služby bez výhradního práva a bez kompenzace) spojující s pevninským Portugalskem tři vstupní brány Azorských ostrovů (ostrovy Santa Maria, Horta a Pico) a ii) trasu v rámci závazku veřejné služby (otevřený závazek veřejné služby bez výhradního práva a bez kompenzace) spojující města Ponta Delgada a Funchal (ostrov Madeira). Na těchto trasách nepůsobí žádný jiný letecký dopravce, který by společnosti Azores Airlines konkuroval, ačkoli ve smlouvě o veřejných službách neexistuje žádné výhradní právo, jak je vysvětleno výše (18. bod odůvodnění).
- (21) Jak zdůraznilo Portugalsko, závazky veřejné služby na těchto čtyřech trasách nejsou založeny na ekonomické výnosnosti, ale spíše na zájmu oblasti zajistit návaznost těchto tras z důvodu veřejného zájmu<sup>(19)</sup>. Ačkoli jsou tyto čtyři trasy v rámci závazku veřejné služby dostupné všem provozovatelům, společnost Azores Airlines je jediným provozovatelem, který projevil zájem o plnění závazku veřejné služby bez kompenzace. Dne 27. března 2021 byl uložen mimořádný závazek veřejné služby v souvislosti s onemocněním COVID-19<sup>(20)</sup> na dvou trasách (Lisabon – Horta – Lisabon a Lisabon – Santa Maria – Lisabon) pro období letního letového řádu sdružení IATA (Mezinárodní sdružení leteckých dopravců) v roce 2021 a dne 28. října 2021 byl prodloužen pro období zimního letového řádu sdružení IATA na přelomu let 2021–2022. Portugalsko společně s autonomní oblastí Azory v současné době posuzuje situaci těchto čtyř tras a jejich možné úpravy v budoucnu<sup>(21)</sup> (57. až 59. bod odůvodnění a 106. bod odůvodnění).

<sup>(15)</sup> Podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021, příloha 1 – Plán restrukturalizace a strategický plán společnosti SATA na období 2021–2025, s. 24.

<sup>(16)</sup> Mezi trasy definované jako závazky veřejné služby mezi ostrovy a zveřejněné v Úředním věstníku (viz oznámení v Úř. věst. C 29, 28.1.2020, s. 8 a 9) patří následujících patnáct tras, které jsou v zásadě uspořádány do tří skupin hlavních městských center, jež představuje Ponta Delgada, Terceira a Horta: a) Ponta Delgada – Santa Maria – Ponta Delgada (PDL–SMA–PDL), b) Ponta Delgada – Terceira – Ponta Delgada (PDL–TER–PDL), c) Ponta Delgada – Graciosa – Ponta Delgada (PDL–GRW–PDL), d) Ponta Delgada – Horta – Ponta Delgada (PDL–HOR–PDL), e) Ponta Delgada – Pico – Ponta Delgada (PDL–PIX–PDL), f) Ponta Delgada – São Jorge – Ponta Delgada (PDL–SJZ–PDL), g) Ponta Delgada – Flores – Ponta Delgada (PDL–FLW–PDL), h) Ponta Delgada – Corvo – Ponta Delgada (PDL–CVU–PDL), i) Terceira – Graciosa – Terceira (TER–GRW–TER), j) Terceira – São Jorge – Terceira (TER–SJZ–TER), k) Terceira – Pico – Terceira (TER–PIX–TER), l) Terceira – Horta – Terceira (TER–HOR–TER), m) Terceira – Flores – Terceira (TER–FLW–TER), n) Horta – Flores – Horta (HOR–FLW–HOR) a o) Horta – Corvo – Horta (HOR–CVU–HOR). Vzhledem k tomu, že některé trasy lze slučovat (zejména trasy PDL–FLW–PDL lze spojit s trasami TER–FLW–TER nebo HOR–FLW–HOR a HOR–CVU–HOR s trasami HOR–FLW–HOR), je skutečný počet tras v rámci závazku veřejné služby provozovaných společnostmi SATA Air Açores v současné době čtrnáct.

<sup>(17)</sup> Oficiální internetové stránky vlády Azorských ostrovů, publikace s názvem „Novas Obrigações de Serviço Público do Transporte Aéreo nos Açores“ ze dne 29. října 2021: <https://portal.azores.gov.pt/en/web/comunicacao/news-detail?id=4797175>

<sup>(18)</sup> Regionální vláda Azorských ostrovů dne 2. června 2021 konkrétně přijala usnesení č. 141/2021, v němž oficiálně schválila zahájení mezinárodního veřejného nabídkového řízení na závazek veřejné služby mezi ostrovy za účelem zadání zakázky na pět let v souladu s postupem stanoveným v nařízení (ES) č. 1008/2008.

<sup>(19)</sup> Podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021, příloha 1 – Plán restrukturalizace a strategický plán společnosti SATA na období 2021–2025, s. 24.

<sup>(20)</sup> Viz *Přehled pravidel pro státní podpory a závazky veřejné služby platných pro odvětví letecké dopravy v době pandemie COVID-19, k dispozici na adrese* [https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/what\\_is\\_new/air\\_transport\\_overview\\_sa\\_rules\\_during\\_coronavirus.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/air_transport_overview_sa_rules_during_coronavirus.pdf)

<sup>(21)</sup> Příslušným orgánem pro uzavírání smluv o veřejné službě je podle vnitrostátního práva Portugalská republika, nikoliv autonomní oblast Azory (legislativní nařízení č. 138/99 ze dne 23. dubna 1999).

### 2.1.2. Služby obecného hospodářského zájmu poskytované společností SGA

- (22) Společnost SGA, která byla v roce 2005 začleněna do společnosti SATA, spravuje letiště Pico, Graciosa, Corvo a São Jorge a terminál na ostrově Flores v rámci služby obecného hospodářského zájmu až do vypršení pověření v červenci 2025<sup>(22)</sup>. Letový provoz na každém z těchto letišť a na tomto terminálu byl v předchozích třech letech nižší než 200 000 cestujících ročně<sup>(23)</sup>. Portugalsko proto v letech 2016–2017 podalo Komisi zprávy o službách obecného hospodářského zájmu týkající se těchto pěti letišť<sup>(24)</sup>. Portugalsko se domnívá, že tuto službu obecného hospodářského zájmu odůvodňuje potřeba zajistit dopravní spojení izolované oblasti Unie s ohledem na nedostatek dostupných alternativních způsobů dopravy a na kritéria stanovená v Pokynech ke státní podpoře letišť a leteckých společností<sup>(25)</sup> (dále jen „pokyny pro leteckou dopravu“).
- (23) Portugalsko se domnívá, že vzhledem k omezenému, převážně sezónnímu provozu a odlehlosti těchto letišť není jejich správa pro soukromé subjekty hospodářsky lákavá, na rozdíl od letišť São Miguel a Terceira. Koncese udělená společnosti SGA v souvislosti se službami spočívajícími v provozování a správě letišť Graciosa, Pico, São Jorge a Corvo stanoví, že společnosti SGA bude za každý rok trvání smlouvy vyplacena kompenzace za její služby obecného hospodářského zájmu. Kompenzace za období 2020 až 2025 byla stanovena na 17 milionů EUR.

### 2.1.3. Služby nabízené společností SATA na obchodním základě

- (24) Kromě služeb v rámci závazku veřejné služby a služeb obecného hospodářského zájmu poskytuje společnost SATA také služby letecké dopravy na obchodním základě, jako je nákladní letecká doprava, a prostřednictvím společnosti Azores Airlines služby přepravy cestujících na liberalizovaných trasách, včetně letů pro usnadnění cestování významné portugalské diaspory ve Spojených státech amerických (USA) a v Kanadě, jakož i pro zajištění lepších podmínek přístupu pro cestující na Azory. Pokud však jde o spojení s Unií, má společnost SATA kromě pevninského Portugalska pouze dva přímé lety do dalších evropských destinací, a to do Londýna a Frankfurtu, jak je podrobněji uvedeno níže (28. bod odůvodnění)<sup>(26)</sup>.
- (25) Konkrétně společnost SATA Air Açores zajišťuje 100 % regionální nákladní letecké dopravy na devíti ostrovech souostroví, což odpovídá přibližně 2 900 tunám zboží ročně, zatímco společnost Azores Airlines přepravuje více než [60–70] % leteckého nákladu na Azorské ostrovy a mimo ně, což odpovídá více než 1 300 tunám nákladu, včetně ryb, pošty a zdravotnického materiálu<sup>(27)</sup>. Pokud jde o provoz nákladní dopravy na Azorské ostrovy a z nich, konkuruje společnosti Azores Airlines pouze společnost TAP, jejíž podíl na trhu se v roce 2019 pohyboval kolem [30–40] %<sup>(28)</sup>.
- (26) Co se týče mezinárodních letů, které hrají důležitou roli v ekonomice této oblasti, zejména prostřednictvím investic a soukromých výdajů, společnost Azores Airlines provozuje pravidelné linky v severním Atlantiku do Bostonu, Oaklandu, Toronta a Montrealu. Společnost Azores Airlines provozuje také specializované turistické a charterové služby. V roce 2019 společnost Azores Airlines celkem uskutečnila přibližně 7 000 letů (včetně letů na trasách v rámci závazku veřejné služby), a to šesti letadly Airbus 320 střední třídy, která obsloužila přibližně 946 000 cestujících, což odpovídá 40 % cestujících přepravených na Azory ze zahraničí.
- (27) Kromě toho společnost SATA od roku 1985 řídí dvě cestovní kanceláře v Severní Americe – Azores Vacations America a Azores Vacations Canada – s cílem propojovat Severní Ameriku, pevninské Portugalsko a oblast v průběhu celého roku.

<sup>(22)</sup> Koncese týkající se letištních veřejných služeb na podporu civilního letectví na ostrovech Graciosa, Pico, São Jorge a Corvo byla udělena společnosti SGA smlouvou ze dne 1. července 2005 uzavřenou na základě usnesení regionální vlády č. 102/2005 ze dne 16. června 2005 na dobu deseti let s možností prodloužení o pět let až na maximální dobu 20 let.

<sup>(23)</sup> Počet cestujících (odlétajících i přilétajících) mezi lety 2017 a 2019 byl na všech pěti letištích nejvyšší v roce 2019, kdy šlo o tato čísla: Pico (144 787), Graciosa (57 013), Corvo (8 825) São Jorge (80 629) a Flores (63 568).

<sup>(24)</sup> Zpráva se nachází na adrese [https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/public\\_services/2016\\_2017/portugal\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/public_services/2016_2017/portugal_en.pdf)

<sup>(25)</sup> Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností, body 72 a 75 písm. a) (Úř. věst. C 99, 4.4.2014, s. 3). V bodě 72 se Komise domnívá, že celkový provoz letiště lze považovat za službu obecného hospodářského zájmu, zejména v případě nejvzdálenějších regionů – ostrovů – Unie, a v bodě 75 písm. a) Komise připomíná, že rozhodnutí 2012/21/EU se vztahuje na vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytnuté letištím, jejichž průměrný roční objem přepravy cestujících po dobu, po kterou jsou plněním této služby pověřena, nepřesahuje 200 000 osob.

<sup>(26)</sup> Odpověď Portugalska ze dne 6. srpna 2020 na žádost Komise o informace.

<sup>(27)</sup> Údaje za rok 2019 v podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021, příloha 1 – Plán restrukturalizace a strategický plán společnosti SATA na období 2021–2025, s. 24.

<sup>(28)</sup> Zdroj: *Informační služby – podíly na trhu*, ve výše citované odpovědi Portugalska ze dne 6. srpna 2020.

- (28) Konkurentem společnosti SATA v provozu komerčních linek mezi souostrovím Azory a zbytkem území Unie jsou v pořadí podle velikosti společnosti TAP – Transportes Aéreos Portugueses S.A., Ryanair, Arkefly a Jetairfly, přestože některé z dotyčných tras byly po vypuknutí epidemie COVID-19 zrušeny. Pokud jde o přímé trasy, společnost Ryanair v roce 2019 propojovala Azory s Lisabonem a Portem (v Portugalsku) a s Londýnem, Manchesterem a Frankfurtem (mimo Portugalsko). Na trasách do Londýna a Frankfurtu měla v roce 2019 společnost Azores Airlines podíl na trhu ve výši 70 %, resp. 23,6 %, zatímco společnost Ryanair měla podíl na trhu ve výši 30 %, resp. 76,4 % <sup>(29)</sup>. Společnost Jetairfly provozovala trasu spojující Azory s Bruselem. Společnost Arkefly propojovala Azory s Amsterdamem a Tenerife na Kanárských ostrovech (Španělsko) <sup>(30)</sup>.
- (29) Pokud jde o alternativní způsoby dopravy, trajekty zajišťují spojení pouze mezi dvěma nejbližšími ostrovy (Faial a Pico) a z nich na ostrov São Jorge, a to jednou denně v letním období, ale pouze jednou za týden v zimním období. Vzhledem k zeměpisné vzdálenosti a povětrnostním podmínkám, jak dokládá Portugalsko <sup>(31)</sup>, je tedy obyvatelstvo Azor závislé na letecké dopravě v průběhu celého roku, pokud jde o mobilitu mezi ostrovy i cestování mimo souostroví <sup>(32)</sup>.

## 2.2. Popis finanční situace příjemce a původ finančních potíží

### 2.2.1. Finanční situace s ohledem na vlastní kapitál, ztráty a upsaný základní kapitál

- (30) Jak je popsáno v rozhodnutí o zahájení řízení a o rozšíření řízení <sup>(33)</sup>, společnost SATA se minimálně od roku 2014 potýká s finančními potížemi, přičemž v roce 2014 vykazovala trvalé a značné provozní ztráty a záporný vlastní kapitál ve výši –55,8 milionu EUR. V následujících letech zaznamenala společnost SATA v důsledku soustavného narůstání ztrát zvýšený záporný vlastní kapitál (–94,6 milionu EUR v roce 2016, –135,6 milionu EUR v roce 2017 <sup>(34)</sup> a –156,3 milionu EUR v roce 2018 <sup>(35)</sup>). V roce 2019 vykázala společnost SATA výrazně zvýšenou celkovou zápornou hodnotu vlastního kapitálu ve výši –230,3 milionu EUR. Z toho vyplynulo, že více než polovina – vlastně celá výše – upsaného základního kapitálu byla vyčerpána. Kromě toho bylo v roce 2019 přibližně 70 % celkového dluhu vůči dodavatelům po splatnosti a závazky ve výši 464 milionů EUR výrazně převyšovaly aktiva v hodnotě 234 milionů EUR. Společnost SATA proto také podle vnitrostátního práva splnila kritéria pro zařazení do kolektivního insolvenčního řízení na žádost jeho věřitelů.
- (31) Kapitálové postavení a finanční situace společnosti SATA se od rozhodnutí o zahájení řízení a o rozšíření řízení dále zhoršily. Čistý výsledek společnosti SATA byl v roce 2020 záporný (–87,1 milionu EUR) a podle odhadů takový bude i v letech 2021 (–32,7 milionu EUR) a 2022 ([...] milionů EUR). V důsledku toho byl vlastní kapitál záporný v roce 2020 (–369,3 milionu EUR) i v roce 2021 (–319,5 milionu EUR) a očekává se, že takový zůstane i v roce 2022 ([...] milionů EUR) <sup>(36)</sup>.

### 2.2.2. Strukturální příčiny a zdroje finančních a provozních problémů

- (32) Portugalsko vysvětluje, že kromě nedostatečného financování činnosti v rámci závazků veřejné služby a služeb obecného hospodářského zájmu (17. až 23. bod odůvodnění, 57. a 129. bod odůvodnění) byla a nadále je celková obtížná situace společnosti SATA způsobena především špatnými výsledky společnosti Azores Airlines. Pro ilustraci lze uvést, že v roce 2019 zaznamenala společnost SATA Air Açores příjmy ve výši 84 milionů EUR a kladný zisk před úroky a zdaněním (EBIT) ve výši 2 miliony EUR a stejně tak kladný čistý příjem ve výši 2 miliony EUR. Společnost SGA dosáhla příjmů ve výši 3 miliony EUR, EBIT se blížil nule, ale stále byl kladný, a čistý příjem činil 0,1 milionu EUR. Společnost Azores Airlines však vykázala tržby ve výši 157 milionů EUR, ale záporný EBIT ve výši –33 milionů EUR a čisté ztráty ve výši 56 milionů EUR, které vymazaly čisté zisky ostatních provozních dceřiných společností.

<sup>(29)</sup> Zdroj: Průzkum trhu agentury Amadeus, citováno v odpovědi Portugalska ze dne 6. srpna 2020. Údaje se týkají pouze přímých spojů, protože existují i další nepřímé nabídky, a to od společnosti TAP Air Portugal přes Lisabon.

<sup>(30)</sup> Podání Portugalska ze dne 20. července 2020, příloha 6 – Konkurenční prostředí v oblasti letecké dopravy na trhu Azorských ostrovů.

<sup>(31)</sup> Podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021, příloha 1 – Plán restrukturalizace a strategický plán společnosti SATA na období 2021–2025, s. 18.

<sup>(32)</sup> Podání Portugalska ze dne 20. července 2020, bod 42 a následující body.

<sup>(33)</sup> Rozhodnutí o zahájení řízení, 11. až 22. bod odůvodnění, a rozhodnutí o rozšíření řízení, 13. a 14. bod odůvodnění.

<sup>(34)</sup> Oznámení Portugalska ze dne 13. srpna 2020, Konsolidovaná roční účetní závěrka a příloha 2.2 oznámení.

<sup>(35)</sup> Oznámení Portugalska ze dne 13. srpna, příloha 1.1. – Konsolidovaná rozvaha skupiny SATA za roky 2018 a 2019.

<sup>(36)</sup> Podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021, příloha 4 – Požadavky na financování společnosti SATA, s. 10.

- (33) Na základě informací poskytnutých Portugalskem přispělo ke vzniku potíží společnosti Azores Airlines šest klíčových faktorů <sup>(37)</sup>: i) pokles využití kapacity (40–50 % pod referenčním počtem hodin doby letu na letadlo, přičemž plán sítě je historicky vysoce závislý na sezónním provozu a nedostatku nočních letů), ii) nárůst nákladů na kompenzace v důsledku nepravidelností v letovém řádu: z 1,5 milionu EUR v roce 2015 na 4,5 milionu EUR v roce 2019, zatímco jen v roce 2018 činily náklady na pronajatá letadla k vyřešení poruch více než 15 milionů EUR, iii) vysoké náklady na údržbu spojené se stávajícím letadlovým parkem, který v roce 2019 vyžadoval náročnou nápravnou údržbu, a vysoké rezervy potřebné v roce 2019, iv) dodatečné náklady spojené s obměnou letadlového parku (pozdní dodání jednoho letadla A321 v roce 2019 vedlo k nutnosti mimořádného pronájmu, zpoždění ve výcviku posádek nového letadlového parku, což vedlo ke zrušení letů během vrcholu sezóny v roce 2017), v) podprůměrné výnosy a výkonnost vzhledem k požadavkům závazku veřejné služby (omezení letového řádu pro čtyři trasy v rámci závazku veřejné služby, jež omezila optimalizaci sítě, letadlového parku a posádek, regulované tarify závazku veřejné služby omezující potenciál výnosů, přičemž čtyři trasy v rámci závazku veřejné služby měly v roce 2019 negativní dopad na rozpětí EBIT ve výši 13 milionů EUR), vi) zvýšený tlak v důsledku liberalizace trasy Ponta Delgada – Lisabon ze strany nízkonákladových dopravců po roce 2015, kdy na tuto trasu vstoupila společnost Ryanair, zatímco společnost TAP stále častěji létá ze střediska společnosti SATA v Ponta Delgada například do severoamerických destinací.

### 2.2.3. Dopady pandemie COVID-19 na činnost a výsledky příjme

- (34) Dopady pandemie COVID-19 na odvětví letecké dopravy a cestovního ruchu potíže společnosti SATA prohloubily. Pandemie vyvolala značný a dlouhotrvající šok na straně poptávky způsobený zejména omezeními v oblasti cestování a obchodu, jež byla zavedena v Portugalsku, dalších členských státech a Severní Americe s cílem omezit šíření nákazy od března 2020 a jež mají viditelný dopad na reálnou ekonomiku Azorských ostrovů (a také v autonomní oblasti Madeira <sup>(38)</sup>).
- (35) Zatímco v období dvou let před vypuknutím pandemie COVID-19 od března 2018 do února 2020 společnost SATA uskutečnila 44 000 letů, v období od března 2020 do února 2022 uskutečnila 34 821 letů, čímž se její nabídka snížila o 21 %. Pokud jde o stejné období a dopad na provoz společnosti SATA, počet přepravených cestujících klesl o 43,5 % z 3,36 milionu na 1,9 milionu, počet nabízených sedadlokilometrů se snížil o 43,2 % z 5 843 milionů na 3 326 milionů a výnosy na jeden osobokilometr klesly o 58 % z 4 582 milionů na 1 928 milionů. Stejně tak počet odlétajících a přilétajících cestujících na letištích provozovaných společnostmi SGA klesl o 33 % z 0,56 milionu na 0,38 milionu a provozní příjmy poklesly o 46 % <sup>(39)</sup>.
- (36) Pokud jde o ztrátu příjmů od vypuknutí pandemie COVID-19, i za konzervativního předpokladu, že by příjmy společnosti SATA rostly tempem 5 %, což je méně než tempo růstu 7,8 % u společnosti SATA Air Açores a 5,1 % u společnosti Azores Airlines v období 2015–2019, srovnání ukazuje ztrátu příjmů ve výši 35,3 milionu EUR u společnosti SATA Air Açores, resp. 180,3 milionu EUR u společnosti Azores Airlines. Navzdory opatřením přijatým ke snížení jiných než fixních nebo částečně fixních nákladů lze dopad na EBITDA společnosti SATA odhadnout přibližně na 80 milionů EUR, přičemž ztráta čistého příjmu v období od března 2020 do února 2022 činí 54,5 milionu EUR ve srovnání s obdobím od března 2018 do února 2020.
- (37) Dne 30. dubna 2021 Komise schválila podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU kompenzaci ve výši 12 milionů EUR společností SATA Air Açores a Azores Airlines za přímé škody vzniklé v důsledku cestovních omezení, která autonomní oblast Azory, Portugalsko a orgány dalších cílových zemí zavedly v období od 19. března 2020 do 30. června 2020 s cílem omezit šíření pandemie COVID-19 <sup>(40)</sup>. Prudký pokles poptávky způsobený pandemií COVID-19 však přetrvává i po červnu 2020 a dopad na příjmy a ztráty společnosti SATA je dosud pětikrát až šestkrát vyšší než ztráty, na které se vztahuje podpora v podobě odškodnění.

<sup>(37)</sup> Podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021, příloha 1 – Plán restrukturalizace a strategický plán společnosti SATA na období 2021–2025, s. 9.

<sup>(38)</sup> Rozhodnutí Komise ze dne 30. dubna 2021 ve věci SA.62505 (2021/N) – COVID-19: Změna SA.56873 – Režim přímých dotací a režim záruk za půjčky (Úř. věst. C 195, 21.5.2021, s. 22).

<sup>(39)</sup> Odpověď Portugalska na žádost Komise o informace předložená dne 6. dubna 2022, s. 8–10.

<sup>(40)</sup> Rozhodnutí Komise ze dne 30. dubna 2021 ve věci SA.61771 (2021/N) – COVID-19 – SATA – Náhrada škod způsobených mimořádnými událostmi (Úř. věst. C 285, 16.7.2021, s. 7).

### 2.3. Popis plánu restrukturalizace a restrukturalizačních opatření

#### 2.3.1. Restrukturalizace činností

- (38) Podpora na restrukturalizaci napomáhá provádění plánu restrukturalizace, který se realizuje již od konce roku 2020 <sup>(41)</sup> a bude završen na konci roku 2025. Plán restrukturalizace předpokládá obnovení činnosti společnosti SATA na základě reorganizace správy a řízení společnosti SATA jako skupiny a zaměření na leteckou dopravu s cílem zajistit základní dopravní spojení oblasti s následným omezením nepodstatných tras a zavedením opatření ke zvýšení účinnosti provozu letecké dopravy.
- (39) Následující oddíly popisují restrukturalizační opatření odděleně, protože každé z nich představuje podle Portugalska samostatný prvek celkové strategie, která má zajistit návrat k dlouhodobé životaschopnosti příjemce na konci plánu. Dále popis obsahuje oddíl, který popisuje navrhovaná opatření k omezení narušení hospodářské soutěže způsobené podporou na restrukturalizaci, a oddíl o potřebě státního zásahu, jak tvrdí Portugalsko.

#### 2.3.1.1. Reorganizace podnikové struktury

- (40) Portugalsko plánuje zjednodušit podnikovou strukturu společnosti SATA, aby byla v budoucnu přitažlivější pro potenciální soukromé investory. Reorganizace byla zahájena na konci roku 2021 a bude zahrnovat vytvoření nové holdingové společnosti („SATA SGPS“), kterou založí daná oblast a která se stane holdingovou společností skupiny SATA. Společnost SATA Air Açores a její stávající dceřiné společnosti, konkrétně Azores Airlines a SGA, jakož i nový subjekt vzniklý vyčleněním činností pozemního odbavování, se tudíž stanou dceřinými společnostmi, které budou ve výlučném vlastnictví oblasti prostřednictvím nově vytvořené společnosti SATA SGPS <sup>(42)</sup>.
- (41) Reorganizace podniku zahrnuje následující kroky: i) založení nové společnosti SATA SGPS oblastí; ii) převod společnosti SATA a jejích dceřiných společností na společnost SATA SGPS; iii) prodej [...].
- (42) Reorganizace podniku je nezbytná ke zjednodušení a optimalizaci struktury skupiny SATA, aby byla připravena na odprodej aktiv, jak se předpokládá v plánu (62. až 63. bod odůvodnění), a také k jasnému oddělení různých úkolů jednotlivých dceřiných společností.

#### 2.3.1.2. Zvýšení efektivity a snížení nákladů

- (43) Plán restrukturalizace vychází z předpokladu, že tržní postavení společnosti SATA se do roku 2023 vrátí na úroveň před pandemií COVID-19 (v rámci západní Evropy, regionálně i mezinárodně), pokud jde o objem dopravy a příjmy <sup>(43)</sup>, a že Azory budou stále atraktivnější turistickou destinací, přičemž se zvýší poptávka portugalské diaspory v Severní Americe. Portugalské orgány však také zdůrazňují, že kapacita společnosti SATA se zaměří na základní provoz, zejména na závazky veřejné služby a služby obecného hospodářského zájmu, které má společnost SATA vzhledem k typu služby a povaze provozu menší možnost snížit, zatímco zbývající nepodstatné trasy budou omezeny na nezbytné minimum, aby se zlepšila míra využití a optimalizovala síť. Podle nejnovějších informací poskytnutých Portugalskem však společnost SATA již nyní dosahuje lepších výsledků, než předpokládal obchodní plán, a její výkonnost, pokud jde o počet přepravených cestujících, výrazně převyšuje evropské i celosvětové hodnoty. Přesněji řečeno, zatímco poptávka cestujících podle sdružení IATA byla v roce 2021 o 75,5 % nižší než v roce 2019, v případě společnosti SATA Azores Airlines byla jen o 31 % nižší než v roce 2019 (o 25 % nižší včetně dopravy mezi ostrovy zajišťované společností Air Açores), zatímco ve druhé polovině roku 2021 byl objem

<sup>(41)</sup> Podání Portugalska ze dne 10. června 2021, s. 8, s výčtem již sjednaných smluv s dodavateli, odbory, bankami atd.

<sup>(42)</sup> Podání Portugalska ze dne 22. října 2021, s. 7.

<sup>(43)</sup> Podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021, příloha 3, Výsledky a výkonnost skupiny SATA od počátku roku 2021, listopad 2021, s. 11, a podání ze dne 6. dubna 2022, s. 12–13. Portugalsko vysvětluje, že pro účely historických údajů využívá obchodní plán společnosti SATA tržní údaje získané prostřednictvím řešení Market Intelligence Global Demand Data společnosti Sabre AirVision a od společnosti OAG; pokud jde o odhady vývoje a růstu trhu, plán restrukturalizace vychází z prognózy poptávky po letecké dopravě pro období 2019–2025 od IATA/Oxford Economics (z listopadu 2020); kromě toho Portugalsko využívá Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO – Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis (Účinky nového koronaviru (COVID-19) na civilní letectví: analýza hospodářského dopadu), Montréal, Kanada, 12. ledna 2022).



cestujících ve srovnání se stejným obdobím roku 2019 nižší jen o 10 %. Portugalsko dále ukazuje, že výkonnost společnosti SATA z hlediska přepravených cestujících v uplynulém roce výrazně převyšuje evropské i světové hodnoty, když v porovnání s rokem 2019 (obě letecké společnosti dohromady) činí pouze –25 % cestujících, což je mnohem lepší než odhad Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) v případě Evropy (–56 %) nebo celého světa (–49 %).

- (44) Jak Portugalsko vysvětlilo, plán restrukturalizace se opírá o dvě hlavní strategie: i) zlepšení provozu a letových řádů a ii) snížení provozních nákladů.
- (45) Zlepšení kapacity a využití letadlového parku je založeno na postupném vyřazování starších letadel na konci životního cyklu a snížení počtu letadel z patnácti na třináct a po dokončení plánu restrukturalizace a odprodeji společnosti Azores Airlines pouze na šest letadel. Do roku 2025 by společnost Azores Airlines provozovala sedm letadel (A-320 a A-320/21 NEO) do sedmnácti destinací, kromě možných dalších letadel na základě dohody o „výkonu za hodinu“<sup>(44)</sup>, a společnost SATA Air Açores by provozovala šest letadel (Q400 a Q200) do devíti destinací. Počet hodin doby letu na letadlo a den by se zvýšil z [...] v roce 2019 a [...] v současnosti na [...] do roku 2025, takže menší kapacita letadel a sedadel by se využívala intenzivněji. Společnost Azores Airlines by do roku 2025 zvýšila kapacitu o [...] %, a tak by zlepšila propojení v rámci sítě oblasti v reakci na trvale rostoucí poptávku.
- (46) Pokud jde o snížení provozních nákladů, plán se zakládá na čtyřech pilířích: i) restrukturalizace letadlového parku zařazením nových letadel, která mají nižší nároky na údržbu a nižší spotřebu paliva, čímž se sníží náklady; ii) zvýšení provozní efektivity prostřednictvím iniciativ týkajících se paliva, stravování, posádky a distribuce; iii) nové sjednání hlavních smluv s dodavateli za účelem získání lepších podmínek; iv) opatření na zvýšení produktivity, aby se pracovní síla přizpůsobila aktuálním potřebám společnosti SATA. Souhrnný účinek restrukturalizačních opatření by snížil stávající náklady společnosti Azores Airlines na nabízený sedadlokilometr přibližně o 36 % do roku 2025, z [...] centů EUR na [...] centů EUR. Celkové snížení nákladů plynoucí z těchto opatření ke zvýšení účinnosti a z úspor nákladů se odhaduje přibližně na [...] milionů EUR do roku 2025 (49. bod odůvodnění).

### 2.3.1.3. Náklady na restrukturalizaci a zdroje financování

- (47) Ve svém podání ze dne 2. prosince 2021 Portugalsko odhadlo náklady na restrukturalizaci ve výši [...] milionů EUR, přičemž dne 6. dubna 2022 tento odhad upravilo na [...] milionů EUR<sup>(45)</sup>. Zahrnují [...] milionů EUR [...] a různé další provozní náklady, u nichž se nepředpokládá, že budou hrazeny z běžných provozních příjmů, státní podpory nebo vlastního příspěvku ve výši [...] milionů EUR. Podle Portugalska musela být celková částka nákladů na restrukturalizaci oproti původním odhadům zvýšena zejména z důvodu i) neočekávaných dopadů pandemie COVID-19 v první polovině roku 2021 (s následnou revizí finančních výhledů), ii) zahrnutí částek na amortizaci dřívějších dluhů na straně nákladů na restrukturalizaci a iii) úprav v důsledku prodloužení používání poukázek, aktualizace udržení nabyvatele, rezerv a důchodů, jakož i úprav provozního kapitálu v důsledku smluv o dluzích vůči dodavatelům<sup>(46)</sup>.
- (48) S ohledem na formu a výši restrukturalizačních opatření stanovených v plánu restrukturalizace, která mají vést k obnovení životaschopnosti příjemce a mimo jiné umožnit společnosti SATA dosáhnout poměru čistého finančního dluhu k EBITDA<sup>(47)</sup> ve výši alespoň [...] x do [...], Portugalsko dne 2. prosince 2021 rovněž upravilo celkovou výši podpory na restrukturalizaci z původních 330,09 milionu EUR na 453,25 milionu EUR. Podpora na restrukturalizaci byla upravena zejména z důvodu: i) potřeb likvidity společnosti SATA před schválením plánu restrukturalizace a následného prodloužení půjček spojených s podporou likvidity, jakož i ii) rozpočtových omezení autonomní oblasti Azory, která rozhodla o změnách nástrojů státní podpory stanovených v plánu restrukturalizace<sup>(48)</sup>. Podpora na restrukturalizaci se proto v současné době skládá z následujících opatření (společně: „opatření“ nebo „podpora na restrukturalizaci“):
- a) postupný kapitálový vklad ve výši 144,5 milionu EUR, který bude poskytnut ve dvou splátkách:
- i) 82,5 milionu EUR, což odpovídá přeměně přímé půjčky jediného akcionáře společnosti SATA (autonomní oblast Azory) na kapitál<sup>(49)</sup> ve výši až 82,5 milionu EUR, jakmile bude schválena podpora na restrukturalizaci,
  - a ii) 62 milionů EUR v roce 2022;

<sup>(44)</sup> Podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021, s. 1.

<sup>(45)</sup> Podání Portugalska ze dne 6. dubna 2022, s. 18.

<sup>(46)</sup> Podání Portugalska ze dne 18. února 2022, s. 5.

<sup>(47)</sup> Poměr čistého finančního dluhu k EBITDA měří schopnost společnosti splácet své (krátkodobé i dlouhodobé) závazky tím, že ukazuje, kolik let potřebuje společnost na splacení všech svých dluhů, pokud bude působit při stávající úrovni dluhu a EBITDA.

<sup>(48)</sup> Podání Portugalska ze dne 18. února 2022, s. 5.

<sup>(49)</sup> Tato půjčka byla poskytnuta jako náhrada za půjčku, za kterou se dříve zaručila autonomní oblast Azory, v souladu s 13. a 18. bodem odůvodnění rozhodnutí Komise ze dne 5. listopadu 2021 uvedeným v 11. bodě odůvodnění.

- b) převzetí dluhu autonomní oblastí Azory a následná přeměna tohoto dluhu na kapitál v celkové výši 173,75 milionu EUR, z čehož [...] milionů EUR se vztahuje na [...] a [...] milionů EUR se vztahuje na [...];
- c) veřejná záruka poskytnutá autonomní oblastí Azory za půjčky od bank a/nebo jiných finančních subjektů ve výši 135 milionů EUR. Mezi podmínky půjčky spadá [...].
- (49) Podle Portugalska by společnost SATA přispěla k plánu restrukturalizace snížením nákladů, které vyplývá z opatření ke zvýšení účinnosti a opatření na úsporu nákladů a do roku 2025 se odhaduje přibližně na [...] milionů EUR <sup>(50)</sup>, a to následovně:
- a) zvýšení provozní účinnosti o [...] milionů EUR, jež spočívá v úsporách spotřeby paliva (přibližně [...] milionů EUR), ve snížení nákladů na distribuci (přibližně [...] milionů EUR) a v [...] ([...] milionů EUR) <sup>(51)</sup>;
- b) snížení provozních nákladů ([...] milionů EUR) prostřednictvím:
- 1) restrukturalizace letadlového parku v roce 2021 ([...]) ve výši [...] milionů EUR;
  - 2) jednání s dodavateli ve výši [...] milionů EUR, včetně: i) optimalizovaných úspor při zadávání veřejných zakázek, jako je snížení nákladů na ubytování a nové sjednání smluv o odbavování ([...] milionů EUR), ii) snížení nákladů na údržbu [...], ([...] milionů EUR), iii) nového sjednání pronájmu, a to prostřednictvím dohod o „výkonu za hodinu“ u motorů a nižších poplatků ([...] milionů EUR), iv) dalšího jednání s dodavateli ([...] milionů EUR, z toho [...] milionů EUR [...]) a v) jednání o nárocích cestujících ([...] milionů EUR);
  - 3) zefektivnění práce ve výši přibližně [...] milionů EUR, včetně:
    - ekonomických opatření, jako je snížení platů zaměstnanců přibližně o [...] % v letech 2021 a 2022 ([...] milionů EUR), nového sjednání pracovních dohod s odbory s cílem zvýšit produktivitu posádek ([...] milionů EUR) a také
    - opatření ke snížení počtu zaměstnanců ([...] milionů EUR), jež spočívají v [...] <sup>(52)</sup>, jakož i [...] <sup>(53)</sup>, a
  - 4) dalších opatření na úsporu nákladů (v celkové výši [...] milionů EUR), včetně [...] ([...] milionů EUR).
- (50) Plán restrukturalizace by byl dále pokryt z následujících vlastních zdrojů poskytnutých společností SATA, které Portugalsko předložilo dne 2. prosince 2021:
- 1) amortizace [...] již provedená z vlastních příjmů získaných provozem společnosti SATA ([...] milionů EUR);
  - 2) příjmy z provozu, které společnost Azores Airlines již získala ([...] milionů EUR);
  - 3) úspory na „[...]“ u bankovních institucí, jež zahrnují nové sjednání dluhu (snížení rozpětí a prodloužení doby trvání úvěru) a tato opatření na úsporu nákladů ([...] milionů EUR): [...] <sup>(54)</sup>, a
  - 4) financování z nového kapitálu, které není zaručeno oblastí a které bude poskytováno od roku 2022 [...] <sup>(55)</sup>, nebo [...] <sup>(56)</sup>.

<sup>(50)</sup> Podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021 – příloha 3 – Prezentace výsledků a výkonnosti skupiny SATA od počátku roku 2021 z listopadu 2021 ve znění aktualizovaném odpovědí Portugalska na žádost Komise o informace předloženou dne 6. dubna 2022, s. 18 a příloha 8.

<sup>(51)</sup> Odpověď Portugalska na žádost Komise o informace předložená dne 6. dubna 2022, s. 18 a příloha 8.

<sup>(52)</sup> Odpověď Portugalska na žádost Komise o informace předložená dne 6. dubna 2022, s. 18 a příloha 8.

<sup>(53)</sup> Odpověď Portugalska na žádost Komise o informace předložená dne 6. dubna 2022, s. 18 a přílohy 12–13.

<sup>(54)</sup> Podání Portugalska ze dne 28. října 2021, s. 6.

<sup>(55)</sup> Přístrojová kvalifikace [...] plus marže ve výši [...] s výhradou [...].

<sup>(56)</sup> Splatnost v [...] a úroková sazba [...] plus marže ve výši [...] podle [...].

- (51) Kromě výše uvedených opatření Portugalsko plánuje odprodej kontrolního podílu ve společnosti Azores Airlines a vyčlenění a prodej celé divize pozemního odbavování, aby přispělo k restrukturalizaci. Prodej těchto aktiv se má uskutečnit do konce roku 2025 <sup>(57)</sup> a v souvislosti se společností Azores Airlines zahrnuje závazek oblasti předat kontrolu řízení novým investorům prostřednictvím podílu ve výši 51 %. Odhadovaný vlastní příspěvek společnosti SATA na náklady na restrukturalizaci – včetně očekávaných příjmů z privatizace společnosti Azores Airlines (přibližně [...] milionů EUR) a z privatizace nové divize pozemního odbavování (přibližně [...] milionů EUR) – by tedy podle Portugalska činil [...] milionů EUR, což by představovalo přibližně [...] % nákladů na restrukturalizaci ([...] milionů EUR).

#### 2.3.1.4 Finanční výhledy plánu restrukturalizace: základní a nepříznivý scénář

- (52) Portugalsko předložilo aktualizovaný základní scénář plánu restrukturalizace ve dnech 15. července 2021 a 2. prosince 2021. Ve svém podání ze dne 15. července 2021 Portugalsko revidovalo své prognózy a upravilo je tak, aby zohlednily nižší úroveň provozu společnosti Azores Airlines v prvním čtvrtletí roku 2021 v důsledku závažnosti dopadu pandemie COVID-19. Nejnovější aktualizované údaje uvedené ve zprávě za první tři čtvrtletí roku 2021 <sup>(58)</sup> však odrážejí lepší výsledky, než byla konzervativní očekávání uvedená v podání ze dne 15. července 2021. Bez ohledu na tyto úpravy Portugalsko také v poslední revizi výhledů obchodního plánu odhaduje, že zisk společnosti SATA před úroky a zdaněním (EBIT) bude kladný [...].
- (53) Po období restrukturalizace v roce 2025 [...].
- (54) Očekává se, že nová obchodní jednotka pro pozemní odbavování dosáhne [...] a bude odprodána do konce roku 2025. V každém případě se předpokládá, že na konci období restrukturalizace budou příjmy a náklady společnosti SATA Air Açores [...], zatímco v případě společnosti SGA se očekává [...] (z [...] milionů EUR v roce 2020 na [...] milionů EUR v roce 2025).
- (55) Pro základní scénář Portugalsko stejně vypočítalo finanční ukazatele návratnosti vloženého kapitálu (ROCE) <sup>(59)</sup> (tabulka 1.A) a odhadlo vážené průměrné náklady kapitálu (WACC) na [...] %. ROCE by na konci období restrukturalizace (rok 2025) dosáhla [...] %.

Tabulka 1.A

#### Finanční výhledy plánu restrukturalizace (základní scénář).

Finanční ukazatele	Období restrukturalizace						
	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
Základní scénář							
<b>SATA Air Açores</b>							
Příjmy (v mil. EUR)	83,6	66,2	74,2	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (v mil. EUR)	15,2	10,8	22,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Rozpětí EBITDA (v %)	18	16	30	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (v mil. EUR)	2,3	- 14,1	11,3	[...]	[...]	[...]	[...]
Rozpětí EBIT (v %)	3	- 21	15	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>(57)</sup> Podání Portugalska ze dne 18. února 2022, s. 3.

<sup>(58)</sup> Podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021 – příloha 3 – Prezentace výsledků a výkonnosti skupiny SATA od počátku roku 2021 z listopadu 2021.

<sup>(59)</sup> ROCE v roce t je definována jako podíl EBIT po zdanění v roce t a průměrného vloženého kapitálu v roce t a t-1.

Finanční ukazatele	Období restrukturalizace						
	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
Základní scénář							
<b>SGA</b>							
Příjmy (v mil. EUR)	3,2	3,3	5,3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (v mil. EUR)	-0,4	-0,6	0,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Rozpětí EBITDA (v %)	-14 %	-17	3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (v mil. EUR)	-0,4	-1,3	0,1	[...]	[...]	[...]	[...]
Rozpětí EBIT (v %)	-13 %	-39	2	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Azores Airlines</b>							
Příjmy (v mil. EUR)	157,2	57,0	78,8	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (v mil. EUR)	-4,6	-36,3	-37,8	[...]	[...]	[...]	[...]
Rozpětí EBITDA (v %)	-3	-64	-48 %	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (v mil. EUR)	-44,1	-63,3	-50,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Rozpětí EBIT (v %)	-28 %	-111 %	-64 %	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Nová obchodní jednotka pro pozemní odbavování</b>							
Příjmy (v mil. EUR)	10,8	5,9	18,3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (v mil. EUR)	-8,6	-11,8	-2,5	[...]	[...]	[...]	[...]
Rozpětí EBITDA (v %)	-80 %	-199 %	-13 %	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (v mil. EUR)	-9,0	-12,1	-2,8	[...]	[...]	[...]	[...]
Rozpětí EBIT (v %)	-83 %	-205 %	-15 %	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Konsolidované společnosti SATA Air Açores a SGA</b>	<b>2019</b>	<b>2020e</b>	<b>2021e</b>	<b>2022e</b>	<b>2023e</b>	<b>2024e</b>	<b>2025e</b>
Příjmy (v mil. EUR)	86,8	69,5	79,5	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (v mil. EUR)	14,8	10,2	22,4	[...]	[...]	[...]	[...]
Rozpětí EBITDA (v %) (*)	17	15 %	28	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (v mil. EUR)	1,9	-15,4	11,4	[...]	[...]	[...]	[...]
Rozpětí EBIT (v %) (*)	2,2	-22 %	14	[...]	[...]	[...]	[...]

(\*) výpočty Komise

Zdroj: Podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021, příloha 1 – Obchodní plán společnosti SATA na období 2021–2025;

Tabulka 1.B:

**Finanční výhledy plánu restrukturalizace (základní scénář) – skupina**

Skupina SATA (*)	Období restrukturalizace					
	2020	2021 (**)	2022	2023	2024	2025
Příjmy (v mil. EUR)	118	177	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (v mil. EUR)	-78,7	-39	[...]	[...]	[...]	[...]
Rozpětí EBIT (skupina) (v %)	-67	-22	[...]	[...]	[...]	[...]
Čistý příjem (v mil. EUR)	-87,1	-32,7	[...]	[...]	[...]	[...]

Skupina SATA (*)		Období restrukturalizace				
Čistý finanční dluh (v mil. EUR)	279	415,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Poměr čistého finančního dluhu k EBITDA	neuvedeno	39,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Návratnost vloženého kapitálu (ROCE) (v %)	-155,7	-11,8	[...]	[...]	[...]	[...]

(\*) Předpokládá odprodej většinového podílu ve společnosti Azores Airlines a jednotky pro pozemní odbavování.

(\*\*) Od roku 2021 nezahrnuje dotace na odbavování nebo mimořádné dotace související s onemocněním COVID-19, ale opakující se provozní dotace, jako jsou regionální kompenzace za závazek veřejné služby.

Zdroj: Podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021, příloha 4: Požadavky na financování společnosti SATA.

- (56) Portugalsko rovněž poskytlo pro srovnání ukazatele ROCE skupiny leteckých společností za rok 2019, které ukazují průměrnou hodnotu ROCE ve výši 6,9 % a medián ROCE ve výši 11,8 % (tabulka 2).

Tabulka 2

#### Ukazatel ROCE u skupiny podobných subjektů za rok 2019

Letecké společnosti (k 31. prosinci 2019)	ROCE
Lufthansa	8,9 %
Norwegian	2,3 %
Eurowings	14,6 %
Ryanair	11,0 %
IAG	12,6 %
Easyjet	13,6 %
Wizz	12,7 %
Brussels Airlines	-20,3 %
Průměr	6,9 %
Medián	11,8 %

Zdroj: Podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021; zdroj údajů: databáze Orbis Business Intelligence.

- (57) Jedním z hlavních problémů společnosti SATA je neproplácená část činností týkajících se závazků veřejné služby, které vykonává společnost Azores Airlines, jak je popsáno v oddíle 2.2. V období od roku 2009 do roku 2019 dosáhl celkový provozní deficit na trasách v rámci závazku veřejné služby provozovaných společností Azores Airlines, s výjimkou komerčních linek, podle údajů Portugalska výše [...] milionů EUR <sup>(60)</sup>. Podle Portugalska by však společnost Azores Airlines mohla v budoucnu obdržet kompenzaci za trasy v rámci závazku veřejné služby, které spojují Lisabon s městy Horta, Pico a Santa Maria <sup>(61)</sup>, pokud vyhraje veřejné nabídkové řízení na provozování těchto tras v rámci závazku veřejné služby. Odhaduje se, že kompenzace potřebná k pokrytí nákladů na provozování závazků veřejné služby na výše uvedených trasách bude činit [...] milionů EUR ročně. Společnost Azores Airlines disponuje nezbytným letadlovým parkem ([...]) a personálem potřebným k provozování těchto vnitrostátních závazků veřejné služby <sup>(62)</sup>, ačkoli příslušné nabídkové řízení dosud nebylo vyhlášeno. Společnost Azores Airlines by v žádném případě nepředložila nabídku na závazky veřejné služby pod očekávanými náklady vynaloženými při jejich plnění <sup>(63)</sup>.

<sup>(60)</sup> Podání Portugalska ze dne 19. října 2020, body 150–151 a příloha 4.

<sup>(61)</sup> Podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021, příloha 1 – Plán restrukturalizace a strategický plán společnosti SATA na období 2021–2025, s. 39.

<sup>(62)</sup> Zdroj: Analýza výnosnosti leteckých tras, údaje společnosti, analýza BCG, v podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021, příloha 1 – Plán restrukturalizace a strategický plán společnosti SATA na období 2021–2025, s. 41.

<sup>(63)</sup> Podání Portugalska ze dne 10. června 2021, bod 23, s. 6.

- (58) Portugalsko rovněž poskytlo výhledy v nepříznivém scénáři restrukturalizace, podle kterého by příjmy společnosti Azores Airlines byly o 15 % nižší než v základním scénáři <sup>(64)</sup>. Portugalsko tvrdí, že pokud by výše uvedené závazky veřejné služby nebyly svěřeny společnosti Azores Airlines, mohla by být dostupná kapacita se ziskem využita v následujících činnostech <sup>(65)</sup>:
- [...],
  - [...],
  - [...],
  - [...].
- (59) Portugalské orgány uvádějí, že pokud jde o [...]. Podle Portugalska mohou být výše uvedené možnosti v každém případě alternativní nebo kombinované a mohou být prováděny současně v závislosti na budoucím vývoji trhu a na konečném výsledku veřejných nabídkových řízení na přidělení dotčených tras v rámci závazku veřejné služby.
- (60) Podle nepříznivého scénáře by společnost SATA od roku 2025 stále vytvářela kladný EBIT ve výši [...] milionů EUR, který by byl posléze kladný systematicky (tabulka 3). Podle nepříznivého scénáře by očekávané výnosy z prodeje podílu ve společnosti Azores Airlines rovněž stále obnovovaly kapitálové postavení společnosti SATA, finanční dluh by byl stabilní a čistý finanční dluh k EBITA by v roce 2025 dosáhl [...]. Od roku 2026 bude skupina SATA [...].

Tabulka 3

**Finanční výhledy plánu restrukturalizace (nepříznivý scénář)**

(v milionech EUR)

Skupina SATA	Období restrukturalizace					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Příjmy	117,5	170,8	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT	- 78,7	- 42,6	[...]	[...]	[...]	[...]
Čistý příjem	- 87,1	- 58,4	[...]	[...]	[...]	[...]
Finanční dluh (kromě pronájmu)	279,4	274,5	[...]	[...]	[...]	[...]

- (61) Portugalsko tvrdí, že jiné kombinace nástrojů nebo částek podpory by ohrožovaly cíle nebo by znamenaly neúnosnou finanční zátěž, což by bránilo dlouhodobé životaschopnosti společnosti SATA.

## 2.3.1.5 Opatření omezující narušení hospodářské soutěže

- (62) Portugalské orgány se zavazují, že po dobu trvání období restrukturalizace přijmou následující opatření k omezení narušení hospodářské soutěže:
- a) pokud jde o odprodej, společnost SATA prodá většinový a kontrolní podíl (51 %) v dceřiné společnosti Azores Airlines a rovněž vyčlení a odprodá celou divizi pozemního odbavování, která zahrnuje přibližně [...] <sup>(66)</sup>; kromě toho společnost SATA již provedla likvidaci společnosti Azores Vacations Canada a do konce roku 2022 by měla dokončit proces likvidace společnosti Azores Vacations America, která se v průběhu roku zaměřovala na spojení mezi Severní Amerikou a pevninským Portugalskem a Azorskými ostrovy <sup>(67)</sup>;

<sup>(64)</sup> Podání Portugalska ze dne 15. července 2021, příloha 4 – Požadavky na financování společnosti SATA (IMAP z července 2021), v následně revidovaném znění ze dne 2. prosince 2021.

<sup>(65)</sup> Dopis Portugalska ze dne 22. října 2021 [...].

<sup>(66)</sup> Podání Portugalska ze dne 10. června 2021, s. 9, 11 a 16.

<sup>(67)</sup> Podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021 – příloha 3 – Presentace výsledků a výkonnosti skupiny SATA od počátku roku 2021 z listopadu 2021, snímek 4.

- b) pokud jde o letadlový park, společnost SATA se zavazuje stanovit pro něj limit, a to na šest letadel pro společnost SATA Air Açores – s možností výjimečného zvýšení s ohledem na plnění závazků veřejné služby mezi ostrovy – a osm letadel pro společnost Azores Airlines <sup>(68)</sup>;
  - c) společnost SATA se během období restrukturalizace zdrží získávání akcií v jakékoli jiné společnosti, s výjimkou případů, kdy je to nezbytné k zaručení dlouhodobé životaschopnosti společnosti SATA;
  - d) společnost SATA se zdrží propagace státní podpory jako konkurenční výhody při uvádění výrobků a služeb na trh.
- (63) Portugalsko plánuje odprodej aktiv do 31. prosince 2025, protože se domnívá, že pozitivní provozní a finanční výsledky restrukturalizace by mohly uklidnit potenciální investory do většinového podílu ve společnosti Azores Airlines. Stejně tak v případě divize pozemního odbavování, která má být vyčleněna a odprodána, by tento časový rámec umožnil příjemci dosáhnout normalizovaného/opakovaného zisku před úroky, zdaněním, odpisy a amortizací (EBITDA) ve výši přibližně [...] milionů EUR ročně.

### 2.3.2. Situace bez podpory na restrukturalizaci

- (64) Portugalsko tvrdí, že v případě neexistence podpory na restrukturalizaci by společnosti SATA došla likvidita, mimo jiné vzhledem k blížícím se datům splatnosti finančních prostředků od hlavních bank, včetně půjčky ve výši 155 milionů EUR od Deutsche Bank dne 6. března 2022, pro něž společnost SATA nemá dostatečný peněžní zůstatek a má potíže s vyjednáváním o dalším prodloužení <sup>(69)</sup>. Následovalo by pozastavení a následné odebrání provozní licence, což by připravilo společnost SATA o hlavní zdroj příjmů a vedlo by k její likvidaci. To by rovněž vedlo k přerušení stávajících tras v rámci závazku veřejné služby, které obsluhuje společnost SATA mezi jednotlivými ostrovy a mezi souostrovím a pevninským Portugalskem a Madeirou, přinejmenším do doby, než bude jiný dopravce ochoten podepsat smlouvu o veřejné službě. Stejně tak by společnost SATA nemohla dále poskytovat služby obecného hospodářského zájmu, které v současnosti nabízí pěti malým letištím provozovaným společností SGA.
- (65) Kromě toho by selhání společnosti SATA znamenalo ztrátu více než 1 000 pracovních míst v této již nyní podporované oblasti <sup>(70)</sup> a negativní dopad na celkové hospodářství Azorských ostrovů, zejména na odvětví cestovního ruchu a rybolovu, neboť tento nejvzdálenější region Unie je silně závislý na leteckém spojení, a to zejména v zimním období. Konkrétně v roce 2019 představoval cestovní ruch přibližně 12 000 – 15 000 přímých a nepřímých pracovních míst, což odpovídá přibližně 13 % hrubého domácího produktu („HDP“) celých Azorských ostrovů. Navíc se odhaduje, že těchto 13 % v budoucnu vzroste (o 70–80 %), což podpoří a zvýší prodej výrobků a služeb pocházejících z Azorských ostrovů <sup>(71)</sup>. Portugalsko rovněž zdůrazňuje, že Azory stále zvyšují svou úroveň příjmů, přičemž HDP na obyvatele dosahuje 68 % průměru Unie, zatímco místní ekonomika přechází na služby s vyšší přidanou hodnotou a vývoz (který představuje 10 % celkové zaměstnanosti v primárním sektoru) <sup>(72)</sup>.
- (66) Portugalsko podotýká, že jiní letečtí dopravci v posledních letech neprojevili zájem o rozvoj dopravního spojení s Azorskými ostrovy. Konkrétně společnost TAP od dubna 2015 nepodala nabídku na trasy v rámci závazku veřejné služby, které by spojovaly portugalskou pevninu s Azorskými ostrovy; společnost EasyJet opustila trh v roce 2017, údajně proto, že nedokázala zajistit kvalitní nabídku (tj. četnost letů) a upřednostnila jiné trhy; společnost Delta zrušila svou trasu New York – Ponta Delgada rok po jejím zahájení v roce 2018, zatímco společnost Ryanair snižuje svou kapacitu v oblasti v důsledku vypuknutí pandemie COVID-19. O omezeném přímém spojení svědčí i velmi nízký počet přímých letů plánovaných na Azory (deset přímých destinací v roce 2019) ve srovnání s jinými oblastmi, které jsou Azorám podobné, pokud jde o vzdálenost od vnitrostátní pevniny (např. 116 přímých letů plánovaných na Kanárské ostrovy nebo 130 na Baleárské ostrovy) <sup>(73)</sup>.

<sup>(68)</sup> Podání Portugalska ze dne 28. října 2021, s. 9.

<sup>(69)</sup> Podání Portugalska ze dne 18. února 2022, s. 4.

<sup>(70)</sup> Nejvzdálenější region úrovně NUTS 2 PT20 Região Autónoma dos Açores byl Portugalskem označen za podporovanou oblast podle čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU, jak bylo schváleno rozhodnutím Komise ze dne 8. února 2022 ve věci SA.100752 (2021/N), Mapa regionální podpory pro Portugalsko (2022–2027) (Úř. věst. C 82, 18.2.2022, s. 1).

<sup>(71)</sup> Zdroj: SREA, vyhledávání v tisku.

<sup>(72)</sup> Zdroj: INE, SREA (údaje za období 2018/2019).

<sup>(73)</sup> Zdroj: OAG, Harmonogram provozovaných letů zveřejněných dopravců od 1. ledna 2019 do 31. prosince 2019. Údaje zahrnují všechny operace s 50 a více lety ročně z každé oblasti do jiné destinace.

- (67) Jak tedy Portugalsko zdůrazňuje, bez zásahu oblasti Azory by společnost SATA v krátké době téměř jistě zkrachovala, protože se zdá, že žádný soukromý investor není ochoten vložit kapitál a žádná finanční instituce nechce nabídnout nové finanční prostředky, a to i s ohledem na zeměpisnou polohu Azorských ostrovů a jejich hospodářský status podporované oblasti. Žádné alternativní scénáře se nezdají být důvěryhodné, a to nejen pro udržení společnosti SATA nad vodou, ale také pro zachování leteckého spojení s oblastí a v rámci ní (122. až 124. bod odůvodnění), s přihlédnutím k širším dopadům pandemie COVID-19 na odvětví letecké dopravy a na hospodářství oblasti Azory, které je silně závislé na cestovním ruchu (128. až 133. bod odůvodnění).

#### 2.4 Podmínky slučitelnosti, které nebyly v rozhodnutí o zahájení řízení a o rozšíření řízení zpochybněny

- (68) V rozhodnutí o zahájení řízení a o rozšíření řízení <sup>(74)</sup> Komise předběžně zjistila, že v případě neexistence zásahu státu by žádný jiný soukromý podnik pravděpodobně nepřevzal činnosti společnosti SATA, včetně závazků veřejné služby a služeb obecného hospodářského zájmu vykonávaných v současné době, takže by hrozilo, že bude narušeno dopravní spojení s jedním z nejvzdálenějších regionů Unie. Kromě toho by měl odchod společnosti SATA z trhu potenciální negativní důsledky vzhledem k její významné systémové úloze na Azorech a vedl by k závažným sociálním a hospodářským potížím v oblasti a k významným nepříznivým vedlejším účinkům na důležité segmenty hospodářství týkající se činností souvisejících s cestovním ruchem.
- (69) Komise mimoto nezpochybnila motivační účinek podpory ani její vhodnost. Komise se zejména domnívala, že restrukturalizační opatření souběžně řeší situaci extrémního zhoršení vlastního kapitálu společnosti SATA, který je výrazně záporný, a zároveň obsluhuje stávající dluh a uspokojuje potřeby peněžních toků pro běžný provoz <sup>(75)</sup>.
- (70) Komise se v neposlední řadě domnívala, že opatření k omezení narušení hospodářské soutěže jsou přiměřená vzhledem k velikosti společnosti, neboť se zdá, že úplný odprodej divize pozemního odbavování a prodej kontrolního podílu ve společnosti Azores Airlines umožní alternativním poskytovatelům služeb vstoupit na relevantní trhy <sup>(76)</sup>. Plán restrukturalizace by také výrazně zmenšil rozsah vlastnictví a kontroly společnosti SATA a zaměřil by její činnost na úkoly v oblasti veřejného zájmu, konkrétně na provoz pěti letišť na nejmenších a nejvzdálenějších ostrovech tohoto souostroví a na poskytování služeb letecké dopravy na Azorech <sup>(77)</sup>.

#### 2.5 Důvody pro zahájení řízení

- (71) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise zjistila, že ani minulá navýšení kapitálu, ani zaručená půjčka na záchranu zřejmě nesplňují podmínky slučitelnosti s vnitřním trhem <sup>(78)</sup>. Zejména v souvislosti s minulými navýšeními kapitálu ve výši 72,6 milionu EUR Komise vyjádřila pochybnosti o jejich údajném souladu s tržními podmínkami a v případě, že by takový soulad neexistoval, o jejich údajné slučitelnosti s vnitřním trhem, zejména jako podpory na záchranu či restrukturalizaci. Komise nebyla schopna posoudit, zda je v souvislosti s takovým navýšením kapitálu odůvodněná výjimka ze zásady „jednou a dost“ za mimořádných a nepředvídatelných okolností, za které příjemce neodpovídá (bod 72 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci) <sup>(79)</sup>.
- (72) Rozhodnutí o rozšíření řízení vyvolalo další pochybnosti o přiměřenosti podpory na restrukturalizaci vzhledem k těmto skutečnostem: i) neexistence sdílení nákladů, ii) nedostatečný skutečný vlastní příspěvek společnosti SATA, který by měl podle bodu 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci činit alespoň 50 % nákladů na restrukturalizaci, a iii) dlouhé trvání plánu restrukturalizace, včetně aktiv, která mají být odprodána až do roku 2026, za neupřesněných podmínek správy.

<sup>(74)</sup> Rozhodnutí o zahájení řízení, 68. až 77. bod odůvodnění, a rozhodnutí o rozšíření řízení, 55. až 61. bod odůvodnění.

<sup>(75)</sup> Rozhodnutí o rozšíření řízení, 64. až 65. bod odůvodnění.

<sup>(76)</sup> Rozhodnutí o rozšíření řízení, 86. až 87. bod odůvodnění.

<sup>(77)</sup> Rozhodnutí o rozšíření řízení, 83. až 86. bod odůvodnění.

<sup>(78)</sup> Rozhodnutí o zahájení řízení, 58. až 60. bod odůvodnění.

<sup>(79)</sup> Rozhodnutí o zahájení řízení, 97. až 98. bod odůvodnění.



- (73) Zejména neexistence sdílení nákladů ze strany stávajících věřitelů má za následek značnou výši státní podpory ve vztahu k nákladům plánu restrukturalizace. V tomto ohledu Portugalsko nedoložilo údajnou nemožnost částečného snížení dluhu, který nesou současní věřitelé <sup>(80)</sup>, a to ani s ohledem na vysokou úroveň zadlužení společnosti SATA (finanční dluh ve výši [...] milionů EUR před restrukturalizací). Kromě toho opatření, která Portugalsko zamýšlelo, nezahrnovala nové financování za tržních podmínek, ale pouze uvolnění zdrojů snížením provozních nákladů příjemce <sup>(81)</sup>.
- (74) Pokud jde o vlastní příspěvek příjemce, jediné zdroje, které lze považovat za skutečné, činily [...] % nákladů plánu restrukturalizace, což je výrazně méně než podíl 50 %, který Komise obvykle považuje za přiměřený <sup>(82)</sup>. Portugalsko zároveň nepředložilo důkazy o tom, že by zamýšlená opatření ohledně vlastního příspěvku byla účinná, trvalá a nevratná. Stejně tak se Portugalsko v nejbližším výhledu do roku 2026 nezavázalo zachovat tato opatření a neodvolat je, pokud by se provozní výsledky příjemce zlepšily rychleji nebo více, než se předpokládalo ve výhledech uvedených v obchodním plánu <sup>(83)</sup>.
- (75) V neposlední řadě měla Komise pochybnosti o délce procesu a jistotě podnikových opatření pro odprodej podílu ve společnosti Azores Airlines a v divizi pozemního odbavování společnosti SATA, k němuž mělo dojít až po období restrukturalizace v roce 2026 <sup>(84)</sup>. V tomto smyslu i) bez ohledu na přiměřenost násobků použitých k posouzení jejich hodnoty ([...] ) se odhadované částky ([...] milionů EUR) zdály být založeny na hypotetické výkonnosti jednotlivých společností; ii) Portugalsko nepředložilo žádné pevné kupní smlouvy ani vymahatelné závazky ze strany konkrétních kupujících <sup>(85)</sup> a iii) lze rovněž pochybovat o tom, že by do roku 2026 byly zavedeny dostatečně jasné podmínky a dohody o správě, které by takový odprodej doprovázely <sup>(86)</sup>.

### 3. PŘIPOMÍNKY TŘETÍCH STRAN

- (76) Celkem devatenáct třetích stran předložilo připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení, z nichž osmnáct bylo předloženo ve lhůtě stanovené v rozhodnutí <sup>(87)</sup>, zatímco k rozhodnutí o rozšíření řízení předložilo své připomínky čtrnáct třetích stran, z nichž dvanáct je předložilo v této lhůtě <sup>(88)</sup>.
- (77) Mezi tyto zúčastněné strany patří i společnost Ryanair, která je konkurentem spadajícím do definice uvedené v čl. 1 písm. h) nařízení Rady (EU) 2015/1589 <sup>(89)</sup>.

<sup>(80)</sup> Rozhodnutí o rozšíření řízení, 69. bod odůvodnění.

<sup>(81)</sup> Rozhodnutí o rozšíření řízení, 71. bod odůvodnění.

<sup>(82)</sup> Rozhodnutí o rozšíření řízení, 74. bod odůvodnění.

<sup>(83)</sup> Rozhodnutí o rozšíření řízení, 72. až 73. bod odůvodnění.

<sup>(84)</sup> Rozhodnutí o rozšíření řízení, 89. bod odůvodnění.

<sup>(85)</sup> Rozhodnutí o rozšíření řízení, 73. až 74. bod odůvodnění.

<sup>(86)</sup> Rozhodnutí o rozšíření řízení, 88. bod odůvodnění.

<sup>(87)</sup> Připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení předložily tyto třetí strany: Partido Popular Monárquico (PPM), Ryanair, A.J.F. Accounting (AJFA), Casa dos Açores do Quebeque (CAQ), SDA Building Services (SDABS), Casa dos Açores do Ontário (CAO), Montreal TEM (MTEM), Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores (AMRAA), Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria (CCIPD), Hotelaria de Portugal (AHP), Casas dos Açores do Norte (CAN), Federação Agrícola dos Açores (FAA), California Portuguese-American Coalition (CPAC), Casas dos Açores de Winnipeg Canada (CAWC), Portugalské sdružení cestovních kanceláří a agentur (APAVT), Visitazores Travel (ATA), *Comissão da Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres a Amigos da Ribeira Quente*, Federação das Pescas dos Açores (FPA), Brampton Travel Agency (BTA) a Conselho Económico e Social dos Açores (CESA).

<sup>(88)</sup> Připomínky k rozhodnutí o rozšíření řízení předložily tyto třetí strany: Brampton Travel Agency (BTA), Casas dos Açores do Quebeque, J.F. Accounting & Services, SDA Building Services, Comissão da Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres a Amigos da Ribeira Quente, Federação Agrícola dos Açores (FAA), Ryanair, Associação Açoriana de Formação Turística e Hoteliária (AAFTH), Portugalské sdružení cestovních kanceláří a agentur (APAVT), Hotelaria de Portugal (AHP), Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC), Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil (SPAC), Comissão de Trabalhadores da Sata Internacional-Azores Airlines, Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria (CCIPD) a Associação Turismo dos Açores (ATA).

<sup>(89)</sup> Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

- (78) Mezi třetí strany patří tradiční zákazníci a příjemci služeb poskytovaných společnostmi SATA (zámořské společnosti, cestovní kanceláře atd.), různá sdružení, včetně organizací azorské diaspory<sup>(90)</sup>, azorské obce, jakož i další zúčastněné strany, jako je Partido Popular Monarquico („PPM“) (portugalská politická strana) a Hospodářská a sociální rada Azor (Conselho Económico e Social dos Açores) (CESA).
- (79) Jejich připomínky k zahájení řízení a k jeho rozšíření jsou uvedeny níže.

### 3.1. Připomínky zúčastněné strany – Ryanair

- (80) Společnost Ryanair se domnívá, že rozhodnutí o zahájení řízení signalizuje záměr Komise schválit minulá navýšení kapitálu jako protiplnění za nedostatečnou kompenzaci za služby obecného hospodářského zájmu společnosti SATA. Vzhledem k tomu, že rozhodnutí o zahájení řízení neobsahuje žádné informace o výši kompenzace společnosti SATA Air Açores za provozování tras v rámci závazku veřejné služby a za další služby obecného zájmu poskytované společností SATA, společnost Ryanair tvrdí, že jí bylo znemožněno vyjádřit se k tomuto bodu. Společnost Ryanair si rovněž stěžuje, že jí byla upřena možnost vyjádřit se k rozhodnutí o rozšíření řízení, přičemž tvrdí, že jí byl odepřen přístup k důvěrným informacím, které jsou v něm obsaženy a které se týkají plánu restrukturalizace, provozních aspektů (čítajících 115 případů důvěrného zacházení) a opatření k omezení narušení hospodářské soutěže.
- (81) Na druhou stranu se společnost Ryanair domnívá, že rozhodnutí o zahájení řízení signalizuje záměr Komise schválit podporu na záchranu ve prospěch společnosti SATA jako výjimku ze zásady „jednou a dost“ z důvodu mimořádných a nepředvídaných okolností. Podle názoru společnosti Ryanair by krize COVID-19 neměla být považována za výjimku ze zásady „jednou a dost“ podle bodu 72 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci ve prospěch společnosti SATA. Společnosti Ryanair má za to, že pokud by závazky veřejné služby společnosti SATA způsobovaly společnosti ztráty, pokles dopravy v důsledku krize COVID-19 by měl ztráty společnosti SATA snížit, a nikoli její potíže prohloubit. Společnost Ryanair dále tvrdí, že obrovský nadbytek kapacit způsobený krizí COVID-19 umožňuje konkurentům vstoupit na trh a kopírovat úlohu společností SATA Air Açores a Azores Airlines s vyšší efektivitou.
- (82) Společnost Ryanair uvádí, že 27 letadel, která byla v době podání připomínek společností Ryanair dne 5. října 2020 odstavena z provozu, představovalo více než dvojnásobek celého letadlového parku společností SATA Air Açores a Azores Airlines<sup>(91)</sup>. V Portugalsku bylo v té době odstaveno z provozu celkem 60 letadel, zatímco v zóně EUROcontrol to bylo 3 242 letadel<sup>(92)</sup>. Letadla jsou vysoce movitým majetkem a po stažení kapacity společností SATA Air Açores a Azores Airlines z trhu bude pravděpodobně následovat umístění v současnosti nečinných letadel jiných leteckých společností na trasy společností SATA Air Açores a Azores Airlines.
- (83) Společnost Ryanair se rovněž domnívá, že tvrzení Komise obsažené v rozhodnutí o zahájení řízení<sup>(93)</sup>, podle něhož „za současných okolností vyvolaných pandemií COVID-19 není možné, aby jakýkoli konkurent, včetně těch, kteří již na portugalském trhu působí, vstoupil na trh a plně nebo významně kopíroval úlohu společnosti SATA Air Açores“, je nepodložené a že odchod společnosti SATA z trhu by naopak umožnil výkonnějším konkurentům vstoupit na trh a poskytovat cestujícím širší nabídku služeb a lepší kvalitu za nižší cenu.
- (84) Na podporu svých tvrzení se společnost Ryanair odvolává na precedenty bankrotů společností Malév a Spanair, které ukázaly, že takový kladný výsledek je předvídatelný, a to tím spíše, že rok 2020 se vyznačoval nesrovnatelně vyšší dostupnou kapacitou než rok 2013 a kladným růstem provozu s odletem z letišť v Budapešti a Barceloně, a odkazuje v této souvislosti na údaje EURostatu.

<sup>(90)</sup> Sdružení diaspory CAQ a CAO jsou rovněž součástí stejné zastřešující organizace CAN. Dalšími komunitami žijícími v diaspoře v Kanadě a USA jsou CPAC a CAWC.

<sup>(91)</sup> Ryanair uvádí, že společnost SATA Air Açores provozuje dvě letadla Bombardier Dash 8-Q200 (s kapacitou 37 cestujících) a čtyři letadla Bombardier Dash 8-Q400 (s kapacitou 80 cestujících) a společnost Azores Airlines provozuje šest letadel Airbus A320 a A321 (zdroj [https://en.wikipedia.org/wiki/SATA\\_Air\\_A%C3%A7ores](https://en.wikipedia.org/wiki/SATA_Air_A%C3%A7ores)).

<sup>(92)</sup> Údaje letecké zpravodajské jednotky organizace EUROCONTROL o letadlových parcích odstavených z provozu, zdroj: [https://ansperformance.eu/covid/acft\\_ground/](https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/) (součást letecké zpravodajské jednotky organizace EUROCONTROL, zobrazeno dne 2. října 2020).

<sup>(93)</sup> Rozhodnutí o zahájení řízení, 70. bod odůvodnění.

- (85) Společnost Ryanair dále uvádí, že by byla schopna během několika dní převzít všechny linky společností SATA Air Açores a Azores Airlines na pevninu. Společnost Ryanair rovněž upozorňuje, že v rozhodnutí o zahájení řízení <sup>(94)</sup> se chybně uvádí, že „Ryanair spojuje Azory s Londýnem, Manchesterem a Frankfurtem“, přičemž se opomíjí celoroční provozování tras společnosti Ryanair mezi Ponta Delgada a Terceira Lajes (obě na Azorech) a Lisabonem a Portem.
- (86) Společnost Ryanair tvrdí, že Komise by v návaznosti na své šetření v této věci měla být schopna dospět k závěru, že krize COVID-19 by neměla být považována za okolnost, která odůvodňuje výjimku ze zásady „jednou a dost“. Naopak, nadměrná kapacita vyvolaná touto krizí usnadňuje vstup konkurentů na trh a snižuje oprávněnost umělého udržování společnosti SATA, které se ukázalo jako neúčinné. Společnost Ryanair připomíná, že společnost SATA byla na pokraji krachu již před krizí COVID-19, přičemž ji zachránily opakované kapitálové injekce poskytnuté Portugalskem. Společnost Ryanair rovněž uvádí, že krize COVID-19 není pádným důvodem pro to, aby Portugalsko společnosti SATA nadále poskytovalo finanční prostředky.
- (87) Pokud jde o rozhodnutí o rozšíření řízení, společnost Ryanair zejména tvrdí, že jí bylo odepřeno právo předložit připomínky z důvodu nadměrné důvěrnosti při zacházení s částmi tohoto rozhodnutí týkajícími se restrukturalizačních opatření, vlastního příspěvku a opatření k omezení narušení hospodářské soutěže. Společnost Ryanair rovněž opakuje, že v rozhodnutí o zahájení řízení a o rozšíření řízení nejsou mezi trasami mezi Azorskými ostrovy a portugalskou pevninou provozovanými společnostmi Ryanair uvedeny tyto trasy: i) Ponta Delgada a Porto po celý rok a ii) Terceira a Lisabon a Porto po celý rok. Kromě toho společnost Ryanair navrhuje, aby byla společnost SATA zbavena činností, které nespádají do oblasti závazků veřejné služby a služeb obecného hospodářského zájmu, neboť toto nejasné vymezení úkolů společnosti SATA jakožto poskytovatele veřejných služeb a komerčního leteckého dopravního prostředku pravděpodobně vysvětluje většinu jejích potíží. Společnost Ryanair dodává, že nárůst jejího letového provozu mezi Azorskými ostrovy a portugalskou pevninou navzdory krizi COVID-19 potvrzuje, že by byla schopna v krátké době převzít všechny komerční linky společnosti SATA na pevninu.
- (88) S ohledem na nadměrnou kapacitu způsobenou krizí COVID-19 v odvětví letecké dopravy navíc společnost Ryanair vyzývá Komisi, aby u tras, které v současné době provozují společnosti SATA Air Açores a Azores Airlines, nepředpokládala, že je automaticky splněna podmínka stanovená v čl. 16 odst. 1 nařízení (ES) č. 1008/2008 (a sice že závazky veřejné služby by měly být uloženy, pokud by dopravci nepřevzali určitou úroveň služeb a zvažovali by výhradně vlastní obchodní zájmy). Společnost Ryanair rovněž prosazuje omezení výše podpory na částku nezbytnou k plnění úkolů společnosti SATA v rámci závazků veřejné služby a služeb obecného hospodářského zájmu.

### 3.2. Připomínky třetích stran

#### 3.2.1. *Partido Popular Monarquico*

- (89) Pokud jde o opatření, která jsou předmětem řízení, politická strana PPM vyjádřila nesouhlas s podporou na záchranu a plánem restrukturalizace. PPM se domnívá, že některé informace poskytnuté Portugalskem jsou nesprávné. Konkrétně zdůrazňuje, že činnosti společností SATA Air Açores a Azores Airlines by se neměly směřovat: zatímco první z nich provozuje pouze lety mezi ostrovy v rámci závazků veřejné služby s významnou finanční kompenzací (více než 135 milionů EUR na období 2015–2020), druhá konkuruje jiným leteckým společnostem (např. TAP, Ryanair, EasyJet, EURoatlantic, Cabo Verde Airlines, Binter). PPM rovněž zdůrazňuje, že společnosti TAP, Ryanair a Azores Airlines soutěží na stejném trhu na dvou liberalizovaných trasách <sup>(95)</sup> a že trasy v rámci závazků veřejné služby nemají vysokou úroveň poptávky. Na závěr PPM uvádí, že před vypuknutím pandemie COVID-19 byla společnost TAP konkurentem, který rovněž propojoval USA a Kanadu <sup>(96)</sup>.
- (90) Kromě toho PPM uvádí, že společnost Azores Airlines dobrovolně provozuje několik tras v rámci závazku veřejné služby <sup>(97)</sup> (dříve provozovaných společnostmi TAP) a že Portugalsko tyto trasy nikdy nepředložilo v rámci veřejného nabídkového řízení. Portugalsko proto není oprávněno odůvodnit podporu poskytnutou společnosti Azores Airlines na tyto trasy v rámci závazku veřejné služby. PPM dále zdůrazňuje, že prohlášení Komise týkající se ukončení činnosti společnosti EasyJet <sup>(98)</sup> na trase v rámci závazku veřejné služby <sup>(99)</sup> v roce 2017 je nesprávné, neboť uvedená trasa ve skutečnosti nebyla trasou v rámci závazku veřejné služby, ale liberalizovanou trasou.

<sup>(94)</sup> Rozhodnutí o zahájení řízení, 10. bod odůvodnění.

<sup>(95)</sup> Trasy ze São Miguel (PDL) a Terceiry (TER) do Lisabonu (LIS) a Porta (OPO).

<sup>(96)</sup> Trasy ze São Miguel (PDL) do Bostonu (BOS) a zpět.

<sup>(97)</sup> Trasy mezi Lisabonem (LIS) a Pico (PIX), Faial (HOR) a Santa Maria (SMA) a také mezi Madeirou (FNC) a São Miguel (PDL).

<sup>(98)</sup> Rozhodnutí o zahájení řízení, 16. bod odůvodnění.

<sup>(99)</sup> Ze São Miguel (PDL) do Lisabonu (LIS).

- (91) Pokud jde o trasy mezi ostrovy v rámci závazku veřejné služby, které provozuje společnost SATA Air Açores, PPM uvedla tyto důvody, proč veřejné nabídkové řízení nebylo atraktivní: 1) složitost, kterou vláda vložila do závazků veřejné služby a pravidel nabídkového řízení, a 2) skutečnost, že nabídkové řízení pro trasy mezi ostrovy se týká všech tras jako skupiny. V tomto ohledu by spravedlivé, přiměřené a transparentnější podmínky umožnily snížit výši finančních kompenzací, které mají být vyplaceny. PPM se dále domnívá, že finanční kompenzace vyplacené společnosti SATA Air Açores za závazky veřejné služby představují rovněž protiprávní subvencování společnosti Azores Airlines a že tato společnost by měla být řízena odděleně od společnosti SATA Air Açores.
- (92) PPM také tvrdí, že v případě pádu společnosti SATA by nebyla narušena územní kontinuita mezi portugalskou pevninou a Azorskými ostrovy: společnosti TAP a Ryanair totiž provozují trasy ze São Miguel (PDL) a Terceiry (TER) do Lisabonu (LIS).

### 3.2.2. Zákazníci a jiné organizace

- (93) Jiné třetí strany předložily připomínky na podporu plánu na záchranu a restrukturalizaci společnosti SATA z důvodu jejího významu a možného dopadu jejího odchodu z trhu na hospodářství a propojení regionu Azory a komunit azorské diaspory.
- (94) Převážná většina třetích stran, které předložily připomínky, a to k rozhodnutí o zahájení řízení i k rozhodnutí o rozšíření řízení, se zabývá potřebou zajistit zásadu územní kontinuity. Podporují tak zachování leteckých služeb poskytovaných společností SATA pro azorskou diasporu, regionální hospodářství, zdravotnictví a vzdělávání v regionu, a to s ohledem na charakteristiku autonomní oblasti Azory coby nejuvzdálenějšího regionu Unie, jak je to uvedeno v článku 349 SFEU. V případě nepřítomnosti společnosti SATA na trhu by podle jejich názoru tyto trasy nemohla převzít žádná jiná letecká společnost na stejné úrovni, a to vzhledem k sezonní povaze spojů jiných dopravců a skutečnosti, že ostatní dopravci neprojeví trvalý zájem o zajištění těchto spojů.
- (95) Sdružení v rámci diaspor bez výjimky zdůrazňují význam společnosti SATA pro udržení kořenů a propojení azorské komunity v Severní Americe, azorské komunity v Torontu, Montrealu, Ontariu, Winnipegu, Kalifornii a na východním pobřeží USA <sup>(100)</sup>.
- (96) V této souvislosti množství třetích stran zdůrazňuje význam společnosti SATA pro odvětví cestovního ruchu, které je považováno za zásadní odvětví pro rozvoj Azorských ostrovů a klíčový zdroj zaměstnanosti a bohatství oblasti. Společnost SATA zastávala a stále zastává vedoucí úlohu, pokud jde o růst Azorských ostrovů jako turistické destinace, a tedy i o zaměstnanost a bohatství této oblasti, neboť zajišťuje vnitřní mobilitu v rámci souostroví Azory a jeho spojení s pevninou, Evropou a Severní Amerikou. Kromě toho společnost SATA zajišťuje přístup k základním i jiným výrobkům ze zemí mimo Azory, které jsou nezbytné pro rozvoj všech činností souvisejících s cestovním ruchem.
- (97) Portugalské sdružení cestovních kanceláří a agentur („APAVT“) a Azorské sdružení cestovního ruchu („ATA“) se domnívají, že ekonomický dopad společnosti SATA na celý hodnotový řetězec cestovního ruchu je jedinečný. Podle jejich názoru toky cestujících, které vznikají v důsledku letového provozu společnosti SATA, vedou nejen k přímému vytvoření četných pracovních míst, ale také k vytvoření mnoha navazujících podniků, konkrétně hotelů a krátkodobých pronájmů, restaurací, půjčoven automobilů, cestovních kanceláří a zábavních podniků pro turisty.
- (98) Kromě toho sdružení, jako je Azorský zemědělský svaz („FAA“) a Azorský rybářský svaz („FPA“), zdůrazňují specifickou oblast Azory a nápomocnou úlohu společnosti SATA při zpřístupňování jiných oblastí a zajišťují distribuci a vývoz produktů ze souostroví Azory do jiných zemí, pevninského Portugalska a dalších území v rámci Unie (i mimo ni), čímž zlepšují přístup k rovným příležitostem pro výrobce z Azor, zejména pokud jde o dopravu v rámci distribuce ryb. Svazy FAA a FPA tvrdí, že společnost SATA zajišťuje socioekonomický rozvoj odvětví rybolovu a zemědělství tím, že přepravuje tyto produkty v rámci souostroví Azory a z něj do jiných regionů.

<sup>(100)</sup> Podání sdružení California Portuguese-American Coalition (CPAC) ze dne 2. října 2020 a Casas dos Açores de Winnipeg Canada ze dne 3. října 2020.

- (99) Ostatní strany, jako jsou přímí zákazníci a cestovní kanceláře (A.J.F. Accounting („AJFA“) a SDA Building Services („SDABS“), které na Azorech investují, stejně jako agentura pro cestovní ruch „BTA“) se vyslovují pro podporu společnosti SATA, zatímco sdružení Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores („AMRAA“) připomíná, že společnost SATA dává záruku, že obyvatelstvo Azorských ostrovů nebude izolováno od okolního světa, a je nástrojem pro realizaci územní, hospodářské a sociální soudržnosti; kromě toho zdůrazňují, že společnost SATA hraje zásadní roli v krizových situacích, jako jsou přírodní katastrofy, a během pandemie COVID-19, a zdůrazňují klíčovou úlohu služeb společnosti SATA při přepravě zdravotnického vybavení, léků a osobních ochranných prostředků.
- (100) Obchodní sdružení Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria („CCIPD“) uznává, že společnost SATA je klíčovým nástrojem pro zajištění vnitřní mobility a propojení s vnějším prostředím, nicméně vyjadřuje znepokojení nad řízením společnosti SATA během období podpory a navrhuje zlepšení výkonnosti prostřednictvím akčního plánu. Sdružení CCIPD uznává nouzový stav společnosti a navrhuje změnu závazku veřejné služby pro lety mezi ostrovy a spojení v případech neliberalizovaných bran.
- (101) Obecně všechny ostatní třetí strany uznávají, že společnost SATA hraje klíčovou roli v procesu zabezpečení dopravního spojení pro oblast Azorských ostrovů uplatňováním hospodářských, sociálních a územních zásad zakotvených v článcích 174 až 178 SFEU. Tyto třetí strany nespátřují možné negativní účinky na hospodářskou soutěž způsobené minulými navýšeními kapitálu a/nebo jinými podpůrnými opatřeními ve prospěch společnosti SATA<sup>(101)</sup>, nebo se domnívají, že případný negativní dopad by byl vyvážen pozitivním dopadem zachování provozu společnosti SATA vzhledem k malé velikosti oblasti Azory a jejímu omezenému počtu obyvatel (243 000 obyvatel).

#### 4. VYJÁDŘENÍ PORTUGALSKA

##### 4.1. Připomínky k zahájení a rozšíření formálního řízení

- (102) Portugalsko se domnívá, že minulá navýšení kapitálu společnosti SATA (v roce 2017<sup>(102)</sup>, v roce 2018<sup>(103)</sup> a v roce 2020<sup>(104)</sup>) představovala kompenzace závazků veřejné služby v oblasti letecké dopravy mezi ostrovy i na Azorské ostrovy a z nich, konkrétně s cílem kompenzovat provozní deficity vyplývající z uložení uvedených závazků veřejné služby a služeb obecného hospodářského zájmu, které jsou považovány za nezbytné z hlediska veřejného zájmu autonomní oblasti Azory<sup>(105)</sup>. Aby Portugalsko prokázalo, že tyto závazky veřejné služby a služby obecného hospodářského zájmu nebyly přiměřeně a zcela kompenzovány, mimo jiné uvádí, že auditovaný deficit společnosti SATA, pokud jde o kompenzaci za závazky veřejné služby v období 2009–2019, činil nejméně 65,5 milionu EUR<sup>(106)</sup>, což zahrnuje: i) dodatečné náklady ve výši 19,2 milionu EUR vzniklé společnosti SATA Air Açores, které nebyly kompenzovány v rámci smluv o veřejných službách ani prostřednictvím vyrovnávacích příspěvků nebo mechanismů finančního obnovení, a ii) náklady ve výši 46,3 milionu EUR vykázané společností Azores Airlines na čtyřech trasách v rámci závazku veřejné služby (tj. s výjimkou komerčních, liberalizovaných tras)<sup>(107)</sup>.
- (103) Podle Portugalska auditované částky neodrážejí skutečný provozní deficit při provozování tras v rámci závazku veřejné služby společnosti SATA (tj. čtrnáct tras v rámci závazku veřejné služby provozovaných společností SATA Air Açores a čtyři trasy provozované společností Azores Airlines), který by se rovnal přibližně 98 milionům EUR, neboť tento deficit by kromě výše uvedené částky 65,5 milionu EUR zahrnoval také dodatečnou částku ve výši 33 milionů EUR, kterou tvoří rozdíl mezi požadavky společnosti SATA na obnovení finanční rovnováhy a částkou skutečně vyplacenou autonomní oblastí Azory v období 2009–2019. Portugalsko tedy vysvětluje, že tato situace

<sup>(101)</sup> Rozsudek Tribunálu ze dne 12. května 2011, Région Nord-Pas-de-Calais a Communauté d'agglomération du Douaisis proti Evropské komisi, spojené věci T-267/08 a T-279/08, EU:T:2011:209, bod 110.

<sup>(102)</sup> Schváleno usnesením Rady vlády autonomní oblasti Azory č. 13/2017.

<sup>(103)</sup> Schváleno usnesením Rady vlády autonomní oblasti Azory č. 85/2018, ve znění usnesení Rady vlády č. 112/2018.

<sup>(104)</sup> Schváleno usnesením Rady vlády autonomní oblasti Azory č. 66/2020.

<sup>(105)</sup> Podání Portugalska ze dne 19. října 2020, body 142 až 155 a 167 až 189.

<sup>(106)</sup> Tato částka zohledňuje pouze rozdíl mezi částkami splatnými autonomní oblastí Azory, jak je potvrzují příslušné veřejné audity, a částkami, které autonomní oblast Azory skutečně zaplatila, viz podání Portugalska ze dne 19. října 2020, body 143 až 155 a přílohy 2–4 a příloha 7.

<sup>(107)</sup> Podání Portugalska ze dne 19. října 2020, bod 151.

finanční tísně rozhodla, že je nutné, aby se Rada vlády autonomní oblasti Azory řídila doporučením Účetního dvora <sup>(108)</sup>, jakož i vnitrostátními ustanoveními práva obchodních společností, jež se týkají ztráty poloviny splaceného základního kapitálu v důsledku kumulace ztrát <sup>(109)</sup>.

- (104) Zejména pokud jde o dopravu mezi ostrovy, Portugalsko vysvětluje, že čtrnáct tras obsluhovaných společností SATA, které jsou uspořádány do tří skupin (Ponta Delgada, Terceira a Horta), je od roku 2002 předmětem nabídkového řízení nejprve na základě nařízení (EHS) č. 2408/92 <sup>(110)</sup> a poté na základě nařízení (ES) č. 1008/2008. Stávající smlouva o veřejných službách, která byla společnosti SATA přidělena na základě veřejného nabídkového řízení, byla uzavřena na pět let, a to od 1. listopadu 2021 do 31. října 2026 (19. bod odůvodnění).
- (105) Všechny smlouvy o veřejných službách obsahovaly metodu pro výpočet kompenzace *ex ante*, roční příspěvek a mechanismus pro úpravu kompenzací, aby se zajistilo, že společnost SATA nedostane za poskytování veřejné služby nadměrnou kompenzaci. Jak však bylo uvedeno (32. a 102. bod odůvodnění), Portugalsko tvrdí, že společnosti SATA Air Açores vznikly při poskytování služeb v rámci závazku veřejné služby dodatečné náklady, za které nebyla poskytnuta kompenzace prostřednictvím ročního příspěvku ani mechanismu pro následné opravy, a že auditovaná částka ztrát činila 19,2 milionu EUR (ačkoli společnost SATA požadovala 50,9 milionu EUR na pokrytí skutečného schodku).
- (106) Pokud jde o trasy, které společnost Azores Airlines obsluhuje v rámci závazků veřejné služby bez kompenzace (20. bod odůvodnění), Portugalsko vysvětluje, že tři spoje s pevninským Portugalskem (trasy Lisabon – Santa Maria – Lisabon, Lisabon – Pico – Lisabon a Lisabon – Horta – Lisabon) a trasa Ponta Delgada – Funchal, na nichž je společnost Azores Airlines jediným leteckým dopravcem, jsou nově přezkoumávány, aby se zajistilo, že tyto trasy získají odpovídající kompenzaci stanovenou předem. To by znamenalo zrušení tras v rámci závazku veřejné služby (jež jsou nyní dostupné pro všechny letecké společnosti, které je chtějí provozovat v rámci závazků veřejné služby bez kompenzace) a uzavření smlouvy o veřejných službách s kompenzací prostřednictvím nabídkového řízení v souladu s nařízením (ES) č. 1008/2008. Portugalsko uvádí, že:
- a) v souvislosti s restrukturalizací nemůže společnost SATA pokračovat v provozování těchto tras, pokud představují ztrátovou činnost, a proto bude tento provoz zajišťovat pouze společnost Azores Airlines s kompenzací, pokud vyhraje veřejné nabídkové řízení na provozování těchto tras v rámci závazku veřejné služby <sup>(111)</sup>;
  - b) je nezbytné co nejdříve zahájit mezinárodní nabídkové řízení, které poskytne přiměřenou kompenzaci nepřevyšující částku potřebnou na uhrazení čistých nákladů vzniklých při plnění závazku veřejné služby, přičemž se zohlední související příjmy leteckého dopravce a přiměřený zisk.
- (107) Portugalsko potvrzuje, že společnost Azores Airlines pravidelně (každé dvě sezóny) předkládala Úřadu pro civilní leteckví operační plán, v němž vyjadřovala svůj zájem provozovat tyto trasy v souladu s podmínkami závazků veřejné služby a bez kompenzace. Portugalsko nicméně tvrdí, že by společnosti SATA měla být poskytnuta kompenzace za tyto služby v rámci závazku veřejné služby, které v letech 2009 až 2019 vytvořily provozní deficit ve výši 46,3 milionu EUR, jak je popsáno výše (57. a 102. bod odůvodnění). Jak je uvedeno (102. bod odůvodnění), Portugalsko uvádí, že minulá navýšení kapitálu společnosti SATA (2. bod odůvodnění) představovala následnou kompenzaci deficitů ze závazků veřejné služby, které byly celkově potvrzeny ve výši nejméně 65,5 milionu EUR do roku 2019. Společnost SATA však odpovídající částku uhradila (116. bod odůvodnění).
- (108) Portugalsko vysvětluje, že společnost Azores Airlines utrpěla ztráty také na trasách mezi Azorami a Severní Amerikou, které obsluhovala, a že tyto ztráty by měly být rovněž kompenzovány. Konkrétně se odhaduje, že provozní deficit na trasách mezi Azorami a Severní Amerikou v letech 2009 až 2019 činí 47,2 milionu EUR. Portugalsko tvrdí, že tyto trasy ve skutečnosti představují služby obecného hospodářského zájmu, neboť jsou provozovány ve veřejném zájmu, a že v důsledku toho by kompenzace tohoto deficitu měla být považována za slučitelnou podle rozhodnutí Komise 2012/21/EU <sup>(112)</sup>, neboť roční objem přepravy cestujících nepřesahuje 300 000 osob.

<sup>(108)</sup> Zpráva Účetního dvora č. 01/2016 z ledna 2016, s. 14.

<sup>(109)</sup> Článek 35 portugalského zákona o obchodních společnostech stanoví, že v případě ztráty více než poloviny splaceného základního kapitálu v důsledku kumulace ztrát by akcionáři měli projednat možnosti nápravy situace, mezi něž patří i možnost kapitálové injekce.

<sup>(110)</sup> Nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8).

<sup>(111)</sup> Podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021, příloha 1 – Plán restrukturalizace a strategický plán společnosti SATA na období 2021–2025, s. 40.

<sup>(112)</sup> Rozhodnutí Komise 2012/21/EU ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3).

- (109) Dne 10. června 2021 předložilo Portugalsko další připomínky k těmto bodům: i) pověření společností SATA a Azores Airlines závazky veřejné služby a společnosti SGA službami obecného hospodářského zájmu; ii) přiměřenost podpory a její omezení na minimum; iii) opatření k omezení narušení hospodářské soutěže a iv) dodržování zásady „jednou a dost“.
- (110) Argumenty týkající se nezbytnosti závazků veřejné služby a služeb obecného hospodářského zájmu svěřených společnosti SATA s ohledem na specifické socioekonomické potřeby nejbližšího regionu Azory do značné míry odpovídají tomu, co již bylo uvedeno v předchozích sděleních Portugalska (64. až 66. bod odůvodnění). Pokud jde o přiměřenost podpory, Portugalsko opakuje, že jakékoli sdílení nákladů ze strany podřízených věřitelů, jako jsou držitelé dluhopisů, by poškodilo důvěru trhu a ztížilo budoucí vyhlídky společnosti SATA na financování. Podle Portugalska by to navíc znamenalo potenciální vedlejší účinky na regionální správu a další společnosti regionálního veřejného sektoru, protože většina finančního dluhu společnosti SATA je zaručena autonomní oblastí Azory.
- (111) Bez ohledu na výše uvedené skutečnosti Portugalsko během období restrukturalizace postupně splatilo [...] ve výši [...] milionů EUR [...]), přičemž se zavázalo k nejvyšší možné míře odpisu dluhu (49. a 50. bod odůvodnění). Portugalsko rovněž opakuje své argumenty týkající se negativních důsledků jakéhokoli rozdělení nákladů mezi podřízené věřitele, jako jsou držitelé dluhopisů, neboť by to poškodilo důvěru trhu a ztížilo budoucí vyhlídky společnosti SATA na financování, a zmiňuje potenciální vedlejší účinky na regionální správu a další společnosti regionálního veřejného sektoru, jelikož většina finančního dluhu společnosti SATA je zaručena oblastí.
- (112) Vzhledem k tomu, že společnost SATA je regionálním veřejným podnikem ve výlučném vlastnictví, trvá Portugalsko na tom, že jedině zdroje, které může poskytnout jako vlastní příspěvek, jsou snížení nákladů nebo dluhu a prodej aktiv. Aby Portugalsko prokázalo, že příspěvky společnosti SATA jsou skutečné a správné, předkládá ve svém sdělení ze dne 2. prosince 2021 důkazy o dohodách a jednáních týkajících se snížení nákladů v rámci plánu restrukturalizace přibližně ve výši [...] milionů EUR (49. bod odůvodnění).
- (113) Pokud jde o plánovaný prodej 51 % společnosti Azores Airlines a divize pozemního odbavování, Portugalsko se zavazuje provést odprodej do konce roku 2025 <sup>(113)</sup> a předložit komplexní plán jednotlivých fází privatizace, v němž bude podrobně popsán závazek autonomní oblasti Azory.
- (114) Podle Portugalska (51. bod odůvodnění) [...] by celkový vlastní příspěvek činil přibližně [...] %, což by představovalo významný podíl vzhledem k velikosti a charakteristice společnosti SATA a socioekonomickým podmínkám Azorských ostrovů coby nejbližšího regionu Unie a zároveň podporované oblasti podle čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU <sup>(114)</sup>.
- (115) Pokud jde o opatření k omezení narušení hospodářské soutěže, Portugalsko ve svém podání ze dne 10. června 2021 objasňuje, že prodej podílu ve výši nejméně 51 % akcií společnosti Azores Airlines povede ke ztrátě kontroly nad dceřinou společností SATA Air Açores a v konečném důsledku nad oblastí Azory. Portugalské orgány navíc souhlasí s tím, že zavedou nezbytné podmínky správy a řízení společností, které zajistí, že [...] <sup>(115)</sup>.
- (116) Pokud jde o dodržení zásady „jednou a dost“, Portugalsko dne 1. června 2021 předložilo důkaz, že společnost SATA uhradila navýšení kapitálu upsané autonomní oblastí Azory od roku 2017 ve třech splátkách v celkové výši 72,6 milionu EUR: 24 000 000 EUR dne 16. března 2021, 27 000 000 EUR dne 17. března 2021 a 21 580 735 EUR dne 26. května 2021. Společnost SATA rovněž přistoupila k odpovídajícímu snížení svého základního kapitálu, které bylo provedeno a zapsáno do portugalského obchodního rejstříku. Dne 30. listopadu 2021 Portugalsko potvrdilo, že v souladu s kapitolou V nařízení (ES) č. 794/2004 inkasovalo úroky ve výši 815 233,24 EUR.

<sup>(113)</sup> Podání Portugalska ze dne 18. února 2022, s. 3.

<sup>(114)</sup> Viz pozn. pod čarou č. 69.

<sup>(115)</sup> Podání Portugalska ze dne 10. června 2021, bod 76.

## 4.2. Komentář k připomínkám zúčastněných stran

### 4.2.1. Komentář Portugalska k připomínkám společnosti Ryanair

- (117) Úvodem portugalské orgány zdůrazňují význam zachování důvěrnosti informací týkajících se veřejných regionálních společností a neberou zřetel na stížnosti společnosti Ryanair týkající se nedostatečné transparentnosti. Portugalsko tvrdí, že informace týkající se společnosti SATA, které musí být zpřístupněny veřejnosti (finanční výkazy a výroční zprávy), jsou snadno dostupné. Odkazuje také na dokumentaci a zprávy, jako je například zpráva portugalského Účetního dvora<sup>(116)</sup> nebo zpráva vypracovaná regionálním parlamentem Azorských ostrovů<sup>(117)</sup>, které jsou veřejné a lze je snadno nalézt. Naproti tomu informace, o kterých společnost Ryanair tvrdí, že k nim nemá přístup, jsou přesně ty informace, o jejichž podání Komise žádá Portugalsko v rámci vyšetřovacího řízení zahájeného za účelem posouzení minulých navýšení kapitálu.
- (118) Pokud jde o údajnou nedostupnost informací v rozhodnutí týkajícím se kompenzace závazků veřejné služby, Portugalsko vysvětluje, že vzhledem k tomu, že Komise zahájila vyšetřovací řízení týkající se minulých navýšení kapitálu, nepříslušelo jí, aby poskytla informace dokládající možnost, že tato navýšení byla zaměřena na nápravu nedostatečné kompenzace za plnění závazků veřejné služby. Portugalsko naopak zdůrazňuje, že je na portugalských orgánech, aby se odvolaly na možné důvody slučitelnosti minulých navýšení kapitálu a prokázaly, že jsou splněny podmínky této slučitelnosti, jak potvrzuje judikatura Soudního dvora Evropské unie<sup>(118)</sup>.
- (119) Stejně tak pokud jde o údajnou přílišnou důvěrnost rozhodnutí o rozšíření řízení, Portugalsko odpovídá, že právo nezveřejňovat obchodní tajemství a důvěrné informace a povinnost Komise podle článku 287 SFEU by neměly být ohroženy procesními právy zúčastněných stran, jako je společnost Ryanair, na předkládání připomínek k řízením podle čl. 108 odst. 2 SFEU. Portugalsko každopádně poukazuje na jednoznačnost rozhodnutí o rozšíření řízení, pokud jde o podrobný popis zdrojů vlastního příspěvku společnosti SATA, které jsou kromě 23. bodu odůvodnění, zmíněného společností Ryanair, vysvětleny v 21. bodě odůvodnění a následně posouzeny v 71. a 74. bodě odůvodnění, zatímco opatření k omezení narušení hospodářské soutěže jsou analyzována v 83. až 89. bodě odůvodnění uvedeného rozhodnutí<sup>(119)</sup>.
- (120) Pokud jde o minulé navýšení kapitálu, portugalské orgány v reakci na stížnost společnosti Ryanair, že tato navýšení nebyla v souladu s kritériem „investora v tržním hospodářství“, uvádějí, že společnost Ryanair nevysvětluje, proč by se toto kritérium mělo v daném případě použít nebo proč by jeho použití vedlo ke zjištění existence státní podpory. Portugalsko tvrdí, že podle ustálené judikatury by se kritérium „investora v tržním hospodářství“ nemělo použít a není dostatečné pro posouzení existence státní podpory s ohledem na činnost společnosti SATA. Společnost SATA totiž nefunguje za běžných tržních podmínek, neboť je pověřena poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu a závazků veřejné služby, které uskutečňují politiku oblasti zaměřenou na zajišťování odpovídající územní kontinuity mezi Azorskými ostrovy a pevninským Portugalskem a azorskou diasporou v Severní Americe.
- (121) Portugalsko rovněž odmítá tvrzení společnosti Ryanair týkající se možnosti odvolávat se na pandemii COVID-19 jako na okolnost ospravedlňující odklon od zásady „jednou a dost“. Portugalsko tvrdí, že činnost společnosti SATA se během omezení cestování nikdy zcela nezastavila, neboť SATA plnila zásadní úlohu. Po obnovení této činnosti měla pandemie COVID-19 na společnost SATA i nadále jiný dopad než na běžné letecké společnosti, protože společnost SATA obsluhuje trasy v rámci závazku veřejné služby, aby zajistila územní propojení, které nemůže přerušit nebo omezit, aniž by tyto závazky veřejné služby ohrozila, ať už jsou ziskové nebo ne.

<sup>(116)</sup> Zpráva a stanovisko portugalského Účetního dvora týkající se účetní závěrky autonomní oblasti Azory za rok 2020 <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/PareceresTribunalContas/pareceres-craa/Documents/2020/sratic-cra-2020.pdf>

<sup>(117)</sup> Zpráva o řízení společnosti SATA za rok 2020, <https://portal.azores.gov.pt/documents/36626/729805/SATA+GA+RC+2020.pdf/98844e5b-93c0-709c-3a13-e9cadaf5e6d4?t=1627401511597>

<sup>(118)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 28. dubna 1993, Itálie v. Komise, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, bod 20.

<sup>(119)</sup> Poznámky Portugalska k připomínkám zúčastněných stran ze dne 12. srpna 2021, body 14 až 19.



- (122) Portugalsko zdůrazňuje, že příchod nového konkurenta by nezaručil četnost ani návaznost spojů a nebyl by v souladu s příslušnými požadavky závazku veřejné služby a potřebami regionu Azory v oblasti dopravního spojení. Konkrétně pokud jde o výpočet tržního podílu jednotlivých společností na jednotlivých mezinárodních přímých trasách na Azory a z nich v roce 2019, společnost Ryanair představuje celkem 9,8 %, zatímco společnost Azores Airlines 75 %: vzhledem k příslušnému rozdílu v jejich přítomnosti by bylo nepravděpodobné, že by společnost Ryanair v krátkodobém až střednědobém horizontu mohla na azorských trasách nahradit společnost Azores Airlines. V tomto ohledu by měl odchod společnosti SATA z trhu na tento nejvzdálenější region velmi negativní dopad. Pokud jde o spoje v rámci souostroví, skutečnost, že společnost SATA Air Açores byla vždy jedinou leteckou společností, která se účastnila veřejných nabídkových řízení vyhlášených od roku 2002, včetně posledního nabídkového řízení vyhlášeného dne 4. června 2021 na přidělení tras mezi ostrovy v rámci závazku veřejné služby, podle Portugalska dokládá nezáměr ostatních leteckých společností o působení na tomto trhu. Společnost SATA je rovněž jediným leteckým dopravcem, který předložil Úřadu pro civilní letectví operační plány na provozování tras v rámci závazku veřejné služby, jež spojují Azory s pevninským Portugalskem a Madeírou, i když Portugalsko v souvislosti s těmito trasami v rámci závazku veřejné služby objasnilo, že nepodléhají veřejnému nabídkovému řízení, ale méně přísnému postupu. Portugalsko zdůrazňuje, že tento nezáměr o trasy v rámci závazku veřejné služby přetrvává navzdory nadměrné kapacitě, kterou podle společnosti Ryanair způsobila pandemie. Portugalsko navíc poznamenává, že letecké společnosti, které začaly provozovat liberalizované trasy, na nichž působila společnost SATA, na nich velmi krátce poté ukončily činnost, a to zejména z důvodu zvláštních a netypických provozních podmínek <sup>(120)</sup>.
- (123) Aby Portugalsko vyjádřilo specifičnost trhu Azorských ostrovů, tvrdí, že situaci společnosti SATA nelze na rozdíl od společnosti Ryanair srovnávat se situací společností Spanair a Malév. Tyto zkrachovalé společnosti totiž působily na atraktivních komerčních trzích, které se z geografického, sociálního a ekonomického hlediska lišily od tras spojujících Azorské ostrovy. Odchod společnosti SATA z trhu by podle názoru Portugalska nepodpořil hospodářskou soutěž, a to ze dvou důvodů: i) snížení úrovně poptávky v důsledku pandemie COVID-19 a nezbytné územní kontinuity v oblasti, ve které není možné zrušit lety, a ii) v případě společností Spanair a Malév mohly za nárůst poptávky po odchodu těchto společností z trhu vnější faktory, nikoli výkonnější letecké společnosti.
- (124) V souvislosti s navrhovaným přerušením tras, které nejsou součástí závazku veřejné služby nebo služby obecného hospodářského zájmu, Portugalsko tvrdí, že v rozporu s tvrzením společnosti Ryanair, že by byla schopna nahradit společnost Azores Airlines na jejích komerčních trasách na pevninu, společnost Ryanair po liberalizaci spojení mezi ostrovy São Miguel a Terceira a Lisabonem a Portem v roce 2015 zachovala na svých trasách omezenou četnost letů a nezvýšila tuto četnost, když se četnost letů společnosti SATA snížily, např. v únoru a březnu 2021 <sup>(121)</sup>. Kromě toho společnost Ryanair neposkytuje služby letecké dopravy do Severní Ameriky, aby zajistila spojení s azorskou diasporou, ani nákladní leteckou dopravu za účelem vývozu a dodávek zboží do autonomní oblasti Azory. Obě služby mají pro Azory zásadní význam, přičemž první ze zmíněných činností láká zahraniční investice a cestovní ruch a druhá podporuje místní ekonomiku: v roce 2019 téměř [55–65] % leteckého nákladu (přibližně [...] tisíc tun) přepravovala na Azory a z nich společnost Azores Airlines, včetně čerstvých ryb (přibližně [55–65] % celkového nákladu přepraveného společností Azores Airlines), pošty (přibližně [5–15] %) a zdravotnického materiálu (přibližně [0–5] %).
- (125) Podobně Portugalsko odmítá výklad společnosti Ryanair, že pandemii COVID-19 nelze považovat za mimořádnou a nepředvídanou okolnost, a odkazuje na dočasný rámec pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření onemocnění COVID-19 <sup>(122)</sup>, který přijala Komise.
- (126) Portugalsko závěrem tvrdí, že přidělení tras v rámci závazku veřejné služby společnosti SATA bylo provedeno v souladu s pravidly a postupy stanovenými v nařízení (ES) č. 1008/2008, a potvrzuje rozhodnutí Komise, pokud jde o popis tras společností Ryanair mezi Azorskými ostrovy a zbytkem Unie, jakož i přímých tras na Azory a z nich, které provozuje společnost TAP.

<sup>(120)</sup> Podání Portugalska ze dne 13. srpna 2020, příloha 6 – Konkurenční prostředí v oblasti letecké dopravy na trhu Azorských ostrovů, v němž se uvádí, že společnosti Air Berlin, Air Europa\*, Delta, Easy Jet, Flyl\*, Germania\*, JetTime\*, Niki\*, Norwegian\*, Primera\*, Travel Service\* a TUI NL\* (všichni dopravci označení \* zajišťovali charterové lety) od roku 2016 přerušily trasy na Azory.

<sup>(121)</sup> Příloha 1 k podání Portugalska ze dne 12. srpna 2021.

<sup>(122)</sup> Sdělení Komise – Dočasný rámec pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19 (Úř. věst. C 91 I, 20.3.2020, s. 1), ve znění sdělení Komise C(2020) 2215 (Úř. věst. C 122 I, 4.4.2020, s. 1), C(2020) 3156 (Úř. věst. C 164, 13.5.2020, s. 3), C(2020) 4509 (Úř. věst. C 218, 2.7.2020, s. 3), C(2020) 7127 (Úř. věst. C 340 I, 13.10.2020, s. 1), C(2021) 564 (Úř. věst. C 34, 1.2.2021, s. 6) a C(2021) 8442 (Úř. věst. C 473, 24.11.2021, s. 1) („dočasný rámec“).

#### 4.2.2. Komentář Portugalska k připomínkám politické strany PPM

- (127) Pokud jde o tvrzení PPM týkající se nepřesnosti některých informací poskytnutých portugalskými orgány, které by mohly vést k pokusu o kombinaci činnosti společností SATA Air Açores a Azores Airlines, Portugalsko se domnívá, že s ohledem na rozhodnutí o zahájení řízení a další vysvětlení předložená Komisi není možné tyto společnosti zaměnit.
- (128) Portugalsko zastává názor, že připomínky PPM obsahují několik nepodložených a/nebo nepravdivých tvrzení. Za prvé, seznam konkurentů společnosti Azores Airlines, který poskytla PPM, je nepřesný, protože na stejných trzích konkurují společnosti SATA pouze společnosti TAP a Ryanair, zatímco pravidelné lety provozované společností Azores Airlines se liší od letů provozovaných společnostmi White, EUROatlantic, Cabo Verde Airlines a Binter. Tyto letecké společnosti totiž neprovozují pravidelné trasy z Azorských ostrovů. Pokud jde o leteckou společnost Binter, provozuje trasu v rámci souostroví Madeira, kterou dříve provozovala společnost SATA Air Azores na základě veřejné zakázky v letech 2011 až 2013. Pokud jde o společnost EasyJet, konkurovala společnosti Azores Airlines pouze na liberalizovaných trasách mezi Azorskými ostrovy a portugalskou pevninou, dokud na těchto trasách neukončila činnost v roce 2017. Celkem se na trhu Azorských ostrovů pokoušelo působit dvanáct leteckých dopravců, ale od roku 2016 jej museli opustit kvůli nízké ziskovosti<sup>(123)</sup>. Také spojení s USA a Kanadou, které má pro oblast zásadní význam, obvykle zajišťuje společnost Azores Airlines. Konkrétně podle podání Portugalska provozovala trasu z Ponta Delgady do New Yorku od května 2018 do září 2019 pouze společnost Delta, zatímco přímá trasa z Ponta Delgady do Bostonu provozovaná společností TAP, která byla zahájena v červenci 2020, byla zrušena.
- (129) Navzdory tvrzením PPM, že trasy v rámci závazku veřejné služby byly dobrovolně posouzeny pouze společností Azores Airlines a že ztráty je možné vysvětlit porušením nařízení (ES) č. 1008/2008 ze strany Portugalska, Portugalsko odpovídá, že trasy mezi Azorskými ostrovy a pevninským Portugalskem jsou považovány za trasy v rámci závazku veřejné služby od roku 1998 a že oznámení a další změny byly vždy zveřejňovány v *Úředním věstníku Evropské unie* od roku 1998 do roku 2015. V letech 2005 až 2015 však nebylo nutné vypisovat veřejné nabídkové řízení, protože trasy byly provozovány bez koncesní smlouvy a bez odpovídající kompenzace: konkrétně společnosti TAP a Azores Airlines provozovaly lety na trase Lisabon – Horta, společnost TAP byla jediným dopravcem provozujícím lety na trase Lisabon – Pico a společnost Azores Airlines jako jediná provozovala lety na trase Lisabon – Santa Maria. Od března 2015 se tyto trasy vyvíjely v důsledku liberalizace části z nich a zároveň došlo ke změně hlavních podmínek spojených s poskytováním služeb. Portugalsko dochází k závěru, že zřízení tras v rámci závazku veřejné služby a jejich přidělování bylo vždy v souladu s postupem stanoveným v nařízení (ES) č. 1008/2008 a že, jak je popsáno v jeho podáních, od března 2015 byla společnost Azores Airlines jediným leteckým dopravcem, který projevil zájem o provozování tras v rámci (otevřeného) závazku veřejné služby a který předložil Úřadu pro civilní letectví operační plány. Portugalsko proto zdůrazňuje, že provozování těchto tras nevycházelo z jejich ziskovosti. Portugalsko rovněž uvádí, že tvrzení o nadměrném množství a složitosti pravidel týkajících se závazků veřejné služby a nabídkových řízení nejsou opodstatněná, neboť i) se řídila podle obecného vzorce pro tento typ nabídkových řízení, ii) byla sdělena Komisi a schválena postupem stanoveným v nařízení (ES) č. 1008/2008. Portugalsko rovněž vyvrací tvrzení PPM, že nabídkové řízení na trasy mezi ostrovy se týká všech tras jako skupiny, a připomíná, že taková možnost je výslovně stanovena v nařízení (ES) č. 1008/2008, neboť znění čl. 16 odst. 10 uvedeného nařízení se podle Portugalska jasně vztahuje na konkrétní situaci Azorských ostrovů. A na závěr, pokud jde o argument PPM, že finanční kompenzace vyplacené společnosti SATA Air Açores za závazky veřejné služby představují rovněž protiprávní subvencování společnosti Azores Airlines, Portugalsko vysvětluje, že vyplacené částky nejenže neumožňují žádný převod ve prospěch společnosti Azores Airlines, ale ve skutečnosti nepokrývají deficity vzniklé provozováním těchto tras<sup>(124)</sup>.

#### 4.2.3. Komentář Portugalska k připomínkám ostatních stran

- (130) Portugalsko na jedné straně vyzdvihuje kladná vyjádření týkající se zásadního významu společnosti SATA pro socioekonomický rozvoj Azorských ostrovů a pro zajištění vnitrostátní a mezinárodní územní kontinuity mezi Azorskými ostrovy a Unii. Portugalsko rovněž poznamenává, že tyto připomínky zdůrazňují slučitelnost minulých navýšení kapitálu s pravidly Unie, přičemž tato navýšení měla zanedbatelný dopad na hospodářskou soutěž a na vnitřní trh, vzhledem k nutnosti zajistit propojení azorské diaspory. Kromě toho některé připomínky poukazují na zvláštní charakter společnosti SATA v rámci tras, které provozují společnosti SATA Air Açores a Azores Airlines, vzhledem k tomu, že by model společnosti SATA nekopírovali její konkurenti, což by mohlo být v konečném důsledku velmi škodlivé pro komunitu azorských přistěhovalců.

<sup>(123)</sup> Viz pozn. pod čarou č. 117.

<sup>(124)</sup> Podání Portugalska ze dne 13. listopadu 2020, s. 9.

- (131) Na druhou stranu Portugalsko – s cílem ještě více vyzdvihnout zásadní úlohu společnosti SATA – poznamenává, že některé připomínky zdůrazňují odlehlost oblasti Azorských ostrovů a její nedostatečné napojení na vnitřní trh, což by mohlo odrazovat od obchodu a být překážkou volného pohybu zboží. Portugalsko rovněž uvádí, že třetí strany, jako jsou AJFA, SDABS a Brampton Travel AG (BTA), upozorňují na význam severoamerických tras pro obchodní a investiční účely. Z hospodářského hlediska Portugalsko poukazuje na to, že třetí strany zdůrazňují význam společnosti SATA pro odvětví cestovního ruchu, které je pro rozvoj oblasti klíčové. Společnost SATA zajišťuje přístup k základním i jiným výrobkům ze zemí mimo Azory, které jsou nezbytné pro rozvoj odvětví cestovního ruchu. Sdružení APAVT (a sdružení ATA) hovoří o „nezměrné“ úloze společnosti SATA v celém hodnotovém řetězci cestovního ruchu.
- (132) Portugalské orgány rovněž uvádějí, že připomínky, zejména připomínky Azorského zemědělského svazu a Azorského rybářského svazu týkající se odvětví rybolovu a zemědělství, zdůraznily velký význam společnosti SATA pro výrobce v oblasti, pokud jde o zajišťování přístupu k rovným příležitostem (zabezpečení distribuce a vývozu produktů mezi ostrovy, portugalskou pevninou a jinými územími).
- (133) Na závěr Portugalsko zdůrazňuje, že kromě podpory, kterou letecké služby společnosti SATA poskytují pro sociální a hospodářský rozvoj místní komunity, bez níž by bylo oživení oblasti po stávající pandemii prakticky nemožné, některé třetí strany, které předložily připomínky v rámci vyšetřovacího řízení Komise, jako například Sdružení obcí oblasti Azory, poukázaly na zásadní roli společnosti SATA za specifických a mimořádných okolností vyvolaných pandemií COVID-19, mimo jiné při přepravě zdravotnického vybavení do oblasti.

## 5. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

- (134) Komise nejprve posoudí, zda podpora na restrukturalizaci, konkrétně přímá půjčka regionální vlády ve výši 144,5 milionu EUR a převzetí dluhu ve výši 173,75 milionu EUR v celkové výši 318,25 milionu EUR, které mají být přeměněny na vlastní kapitál, jakož i státní záruka ve výši 135 milionů EUR, která má být poskytnuta do roku 2028 na půjčky od bank a/nebo jiných finančních institucí, představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a pokud ano, zda je tato podpora zákonná a slučitelná s vnitřním trhem.
- (135) Stejně posouzení bude provedeno i s ohledem na minulé navýšení kapitálu, neboť formální vyšetřovací řízení zahájené rozhodnutím o zahájení řízení se týká i těchto opatření<sup>(125)</sup>. Toto posouzení je provedeno v 242. až 248. bodě odůvodnění.
- (136) Naproti tomu takové posouzení nebude provedeno v případě podpory na záchranu společnosti SATA oznámené dne 13. srpna 2020 (1. bod odůvodnění) vzhledem k tomu, že dané oznámení bylo později dne 6. dubna 2022 staženo a že podpora na záchranu nebyla poskytnuta (12. bod odůvodnění). Ačkoli podpora na záchranu jako taková nebyla společnosti SATA poskytnuta, Komise konstatuje, že v reakci na oznámení Portugalska o podpoře na záchranu byla v rozhodnutí o zahájení řízení schválena podpora likvidity pro společnost SATA podle bodu 103 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci s cílem zajistit návaznost služeb obecného hospodářského zájmu v oblasti letecké dopravy a služeb řízení letiště poskytovaných společnostmi SATA během formálního šetření týkajícího se podpory na záchranu. Tato podpora byla následně rozšířena na 255,5 milionu EUR a prodloužena, jak bylo schváleno v rozhodnutí o rozšíření řízení (7. bod odůvodnění) a v rozhodnutí Komise ze dne 5. listopadu 2021 (11. bod odůvodnění). Zatímco původně byla podpora poskytnuta ve formě záruk za půjčky, Komise v posledním rozhodnutí schválila nahrazení veřejných záruk ze strany Portugalska přímými akcionářskými půjčkami společnosti SATA, zejména pokud jde o částku 82,5 milionu EUR, kterou autonomní oblast Azory nemohla převést do rozpočtu na rok 2022. Nicméně slučitelnost této podpory již byla posouzena v rozhodnutích uvedených v 2., 7. a 11. bodě odůvodnění v souladu s bodem 103 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci a je nezávislá na slučitelnosti podpory na záchranu jako takové. Podpora na záchranu jako taková tedy nebyla zavedena a v důsledku stažení oznámení týkajícího se této podpory již není třeba, aby Komise přezkoumala slučitelnost této podpory na záchranu.

<sup>(125)</sup> Rozhodnutí o zahájení řízení, 52., 55., 58., 59., 91. a 112. bod odůvodnění.

### 5.1. Existence státní podpory

- (137) V čl. 107 odst. 1 SFEU je stanoveno: „Podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem, nestanoví-li Smlouvy jinak.“
- (138) K tomu, aby bylo určité opatření klasifikováno jako státní podpora ve smyslu tohoto ustanovení, tedy musí být kumulativně splněny tyto podmínky: i) opatření musí být přičitatelné státu a financováno ze státních prostředků; ii) musí příjemci poskytovat výhodu; iii) tato výhoda musí být selektivní a iv) opatření musí narušovat nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivňovat obchod mezi členskými státy. Je proto třeba zvláště posoudit, zda se opatření považují za státní podporu.

#### 5.1.1. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (139) Opatření zahrnují správní akty a veřejná rozhodnutí.
- (140) Podpora na restrukturalizaci je financována z veřejných zdrojů z rozpočtu oblasti Azory. Oblast Azory, jako jediný akcionář společnosti SATA, zejména poskytne prostředky ze svého rozpočtu: i) potřebné kapitálové injekce ve výši 144,5 milionu EUR na zvýšení vyčerpaného vlastního kapitálu společnosti SATA; ii) prostředky na financování převzetí dluhu ve výši 173,75 milionu EUR, které budou rovněž přeměněny na kapitál, a iii) záruku do roku 2028 ve výši 135 milionů EUR za půjčky od bank a/nebo jiných finančních subjektů. Pokud jde o minulá navýšení kapitálu, jak Komise konstatovala v 39. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, oblast Azory se zavázala k těmto navýšením (nyní vráceným včetně úroků) ze zdrojů svého rozpočtu a na základě rozhodnutí přijatých Radou vlády autonomní oblasti Azory (102. až 103. bod odůvodnění).
- (141) Podle čl. 107 odst. 1 SFEU jsou zdroje místních orgánů – jako jsou regionální orgány – státními zdroji a rozhodnutí přijatá těmito orgány se považují za přičitatelná státu. Výše uvedená opatření jsou tedy přičitatelná státu a jsou financována ze státních prostředků.
- (142) Komise proto dospěla k závěru, že výše popsaná opatření zahrnují státní prostředky a rozhodnutí o jejich udělení je přičitatelné státu.

#### 5.1.2. Výhoda

- (143) Výhodou ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU je jakákoli hospodářská výhoda, kterou by podnik nemohl získat za běžných tržních podmínek, tj. bez zásahu státu <sup>(126)</sup>.
- (144) Pokud jde o podporu na restrukturalizaci společnosti SATA, jak akcionářské půjčky a převzetí dluhu, které mají být přeměněny na kapitál, tak záruka za půjčky poskytnutá oblastí Azory poskytují příjemci hospodářskou výhodu, vzhledem k tomu, že v dané situaci a za stávajících okolností nemůže společnost SATA získat kapitál nebo dluhové financování za tržních podmínek bez veřejné záruky (jak uznalo Portugalsko, 67. bod odůvodnění). Bez zásahu státu totiž společnost SATA v krátké době téměř jistě zkrachuje, protože se zdá, že žádný soukromý investor není ochoten vložit kapitál a žádná finanční instituce nechce nabídnout nové finanční prostředky. Podpora na restrukturalizaci není nutná k zachování nebo zvýšení hodnoty podílu autonomní oblasti Azory. Naopak se zdá, že toto financování nemůže pro akcionáře zajistit návratnost úměrnou podstupovanému riziku. Portugalsko netvrdí, že by takové návratnosti bylo skutečně dosaženo. Z dostupných důkazů totiž vyplývá, že by sice bylo možné na konci plánu restrukturalizace zajistit přiměřenou návratnost a protiplnění pro stát (tabulka 1.A a 206. bod odůvodnění a následující), avšak ztráty v prvních čtyřech letech restrukturalizace by byly mnohem vyšší než kladný zisk na konci restrukturalizace. Během pětiletého období restrukturalizace proto zůstanou očekávané souhrnné příjmy výrazně pod úrovní nákladů alternativních příležitostí daného kapitálu (16 % podle 206. bodu odůvodnění).

<sup>(126)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 11. července 1996, SFEI a další, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60; rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 1999, Španělsko v. Komise, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41.

- (145) Pokud jde o minulá navýšení kapitálu, Komise trvá na svém stanovisku vyjádřeném v rozhodnutí o zahájení řízení<sup>(127)</sup>. Portugalsko vysvětluje, že tato opatření byla částečně přijata s cílem zajistit soulad s ustanovením vnitrostátního práva, které vyžaduje, aby akcionáři zvážili kapitálovou injekci v případě ztráty splaceného základního kapitálu v důsledku kumulace ztrát (102. bod odůvodnění), což však nevysvětluje, proč se oblast rozhodla poskytnout společnosti SATA další kapitál, a nikoli například zahájit její likvidaci nebo insolvenční řízení. Portugalsko netvrdí, že se tato opatření opírají o jakékoli prognózy, které by přesvědčily akcionáře v tržním hospodářství, aby zvýšili své investice do společnosti s cílem dosáhnout tržní návratnosti investice. Portugalsko ani účastníci řízení nepředložili žádná tvrzení ani důkazy o tom, že by rekapitalizace společnosti SATA od roku 2017 vycházela z provozního a finančního obchodního plánu zaměřeného na zlepšení účinnosti provozu a případně ziskovosti podílu oblasti ve společnosti SATA nebo že by tento plán podporovala. Portugalsko naopak tvrdí, že tato navýšení kapitálu představovala kompenzaci provozních deficitů vyplývajících z plnění závazků veřejné služby a z provozování *de facto* služeb obecného hospodářského zájmu týkajících se letů společnosti SATA do Severní Ameriky (102. až 108. bod odůvodnění). Komise proto tvrdí, že při provádění těchto opatření oblast nejednala jako akcionář (nebo investor), ale jako orgán veřejné správy.
- (146) Komise v každém případě konstatuje, že Portugalsko neuvedlo, že výše uvedená rozhodnutí byla přijata na základě ekonomických posouzení srovnatelných s těmi, která by za podobných okolností nechal provést racionální tržní subjekt s podobnými vlastnostmi jako portugalské orgány, aby určil ziskovost nebo hospodářskou výhodnost opatření před rozhodnutím o údajné investici.
- (147) Komise proto dospěla k závěru, že opatření poskytují společnosti SATA finanční prostředky, které příjemce nemůže a nemohl získat na trhu, a tím jí poskytují hospodářskou výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

#### 5.1.3. *Selektivita*

- (148) Z těchto opatření má prospěch pouze společnost SATA, a to na základě uplatnění rozhodovací pravomoci, pokud jde o částku *ad hoc* stanovenou podle konkrétních potřeb příjemce podpory (43. až 51. bod odůvodnění). Jak uvedl Soudní dvůr<sup>(128)</sup>, pokud jde o jednotlivou podporu, identifikace hospodářské výhody v zásadě umožňuje předpokládat selektivitu opatření. To platí bez ohledu na to, zda na relevantních trzích existují hospodářské subjekty, které jsou ve srovnatelné skutkové či právní situaci.
- (149) Portugalsko sice poskytlo nebo stále může poskytnout státní podporu jiným leteckým společnostem konkurujícím společnosti SATA, ale kapitálová injekce a záruky za půjčky v žádném případě nejsou součástí širšího opatření obecné hospodářské politiky, které by poskytovalo stejný druh podpory *ad hoc* podnikům působícím v odvětví letecké dopravy nebo v jiných hospodářských odvětvích, které se s ohledem na cíl opatření nacházejí ve srovnatelné právní a skutkové situaci, avšak tato podpora je k dispozici pouze pro společnost SATA.
- (150) Komise proto dospěla k závěru, že opatření jsou selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

#### 5.1.4 *Narušení hospodářské soutěže a dopad na obchod*

- (151) Pokud podpora poskytnutá členskými státy posiluje postavení určitého podniku vůči ostatním podnikům, které soutěží v rámci obchodu uvnitř Unie, je nutno mít za to, že tento podnik je dotyčnou podporou ovlivněn. Postačuje, že příjemce podpory soutěží s ostatními podniky na trzích otevřených hospodářské soutěži. V tomto ohledu je prvkem, který může sloužit ke stanovení toho, zda má podpora skutečný nebo potenciální vliv na hospodářskou soutěž nebo obchod mezi členskými státy, skutečnost, že hospodářské odvětví bylo liberalizováno na úrovni Unie.

<sup>(127)</sup> Rozhodnutí o zahájení řízení, 44. až 48. bod odůvodnění.

<sup>(128)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. června 2015, Komise v. MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, bod 60.

- (152) SATA je regionální letecká společnost, která zajišťuje leteckou dopravu na trasách spojujících jednotlivé ostrovy souostroví Azory a také spojení těchto ostrovů s pevninou, Madeirou a řadou severoamerických destinací (Boston, Oakland, Toronto a Montreal), kde žije místní portugalská diaspora. I když příjemce podpory není přímo zapojen do přeshraničního obchodu v rámci Unie, vzhledem k tomu, že odvětví letectví je v Unii otevřené hospodářské soutěži a jiní dopravci by mohli poskytováním těchto tras konkurovat společnosti SATA, oznámená opatření mohou zlepšit postavení příjemce ve vztahu ke skutečným nebo potenciálním konkurenčním podnikům, které k podobné státní podpoře ze strany Portugalska nemají přístup nebo které musí financovat svou činnost za tržních podmínek.
- (153) Opatření jsou proto náchylná k narušení nebo možnosti narušení hospodářské soutěže a k ovlivňování obchodu mezi členskými státy.

## 5.2. Závěr ohledně existence státní podpory

- (154) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že podpora na restrukturalizaci a minulá navýšení kapitálu ve prospěch společnosti SATA představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

## 5.3. Zákonnost opatření

- (155) Podle Komise Portugalsko tím, že oznámilo a neposkytlo podporu na restrukturalizaci před jejím schválením Komisí, splnilo své povinnosti podle čl. 108 odst. 3 SFEU.
- (156) Podpora na záchranu oznámená dne 13. srpna 2020 nebyla poskytnuta před stažením tohoto oznámení (12. bod odůvodnění). Naproti tomu minulá navýšení kapitálu byla provedena bez předchozího oznámení a byla vrácena spolu s úroky až po zahájení formálního vyšetřovacího řízení.

## 5.4 Slučitelnost s vnitřním trhem

- (157) Ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU stanoví, že podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo oblastí, mohou být považovány za slučitelné s vnitřním trhem, pokud tyto podpory nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.
- (158) Aby tedy mohla být podpora prohlášena za slučitelnou, musí být na jedné straně zaměřena na usnadnění rozvoje určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí a na druhé straně nesmí nepříznivě ovlivňovat podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem. V rámci druhé podmínky Komise zejména posuzuje pozitivní účinky navrhované podpory na rozvoj činností, které má podpora podpořit, oproti negativním účinkům, které může mít podpora na vnitřní trh<sup>(129)</sup>.
- (159) Portugalsko se domnívá, že podporu na restrukturalizaci lze prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (160) S ohledem na charakter a cíle dané státní podpory a na tvrzení portugalských orgánů Komise posoudí, zda je podpora na restrukturalizaci v souladu s příslušnými ustanoveními stanovenými v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. V pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci Komise stanovila kritéria, která zkoumá při posuzování slučitelnosti podpory na restrukturalizaci podniku s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU<sup>(130)</sup>.
- (161) V rámci zkoumání toho, zda má podpora na restrukturalizaci nepříznivé účinky na obchodní podmínky v míře, která je v rozporu se společným zájmem, Komise provádí ověření vyváženosti v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU a s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. V rámci tohoto ověření Komise za předpokladu, že příjemce je způsobilý pro získání podpory na restrukturalizaci, poměřuje kladné účinky podpory na rozvoj činností, které má podpora podpořit, s nepříznivými účinky způsobenými dopadem státní podpory na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy, přičemž posuzuje zejména to, jak opatření podpory minimalizuje narušení hospodářské soutěže a obchodu (potřeba státního zásahu, vhodnost, přiměřenost, transparentnost podpory, zásada „jednou a dost“ a opatření k omezení narušení hospodářské soutěže).

<sup>(129)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 22. září 2020, Rakousko v. Komise, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, bod 19.

<sup>(130)</sup> Pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, bod 38.

- (162) Tímto není dotčena skutečnost, že rozhodnutí přijatá Komisí na tomto základě musí zajistit soulad s právem Unie <sup>(131)</sup>.
- (163) Z oznámení a informací shromážděných v průběhu formálního šetření týkajícího se podpory na restrukturalizaci nevyplývá, že by podpora na restrukturalizaci nebo podmínky s ní spojené či hospodářské činnosti usnadněné podporou mohly vést k porušení příslušného ustanovení práva Unie. Jak dokládá Portugalsko, zejména čtrnáct tras spojujících devět ostrovů oblasti prostřednictvím letecké dopravy mezi jednotlivými ostrovy souostroví Azory bylo svěřeno výhradně společnosti SATA Air Açores, aby je provozovala v rámci závazků veřejné služby v souladu s nařízením (ES) č. 1008/2008 (oddíl 2.1.1, 18. a 19. bod odůvodnění). Rovněž čtyři trasy mezi Azorskými ostrovy a pevninským Portugalskem a Madeirou, které jsou od roku 1998 považovány za trasy v rámci závazku veřejné služby, provozovala společnost Azores Airlines jako otevřené závazky veřejné služby na základě oznámení zveřejněných v *Úředním věstníku Evropské unie* od roku 1998 do roku 2015 v souladu s týmiž příslušnými pravidly Unie (20. bod odůvodnění). Od března 2015 se trasy v rámci závazků veřejné služby změnil v důsledku liberalizace některých z nich, přičemž společnost Azores Airlines byla opět jediným leteckým dopravcem, který projevil zájem o provozování těchto tras v rámci závazku veřejné služby bez výhradního práva a bez kompenzace a který předložil Úřadu pro civilní letectví operační plány (107. bod odůvodnění). Komise mimoto nezaslala Portugalsku odůvodněné stanovisko ohledně možného porušení práva Unie, které by mělo souvislost s tímto případem, ani neobdržela žádné stížnosti, jež by mohly naznačovat, že by státní podpora, podmínky s ní spojené nebo hospodářské činnosti usnadněné podporou mohly být v rozporu s jinými příslušnými ustanoveními práva Unie kromě článků 107 a 108 SFEU.
- (164) V souvislosti s činnostmi v rámci závazků veřejné služby a služeb obecného hospodářského zájmu Komise rovněž konstatuje, že pochybnosti o tom, zda tato činnost bude po dobu provádění plánu restrukturalizace stanovována, ukládána a svěřována v souladu s příslušnými právními předpisy Unie <sup>(132)</sup>, byly rozptýleny díky informacím, které poskytlo Portugalsko o obnovení pětileté smlouvy o veřejných službách na trasách v rámci souostroví, jakož i o budoucím nabídkovém řízení pro trasy na pevninu a Madeiru, které by mělo být organizováno v časovém rámci plánu restrukturalizace, zatímco služby obecného hospodářského zájmu jsou svěřeny prostřednictvím koncese udělené společnosti SGA do konce období restrukturalizace v roce 2025 (19. až 23. bod odůvodnění).

#### 5.4.1. Způsobilost: podnik v obtížích

- (165) Aby byl příjemce způsobilý pro podporu na restrukturalizaci, musí být považován za podnik v obtížích ve smyslu oddílu 2.2 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Konkrétně bod 20 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci objasňuje, že podnik je považován za podnik v obtížích, pokud bude v krátkodobém či střednědobém výhledu bez zásahu státu téměř s jistotou odsouzen k ukončení činnosti. Tak by tomu bylo v případě, pokud nastane alespoň jedna z okolností popsanych v bodě 20 písm. a) až d) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (166) Jak je popsáno ve 14., 30. a 31. bodě odůvodnění, společnost SATA je společností s ručením omezeným, která ke konci roku 2020 vykazovala záporný vlastní kapitál v celkové výši –369,3 milionu EUR, což ukazuje, že došlo ke ztrátě veškerého jejího upsaného základního kapitálu. Poslední dostupné auditované zprávy a prognózy [...], takže [...] se i nadále jedná o podnik v obtížích ve smyslu bodu 20 písm. a) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (167) Podle bodu 21 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci není nově vytvořený podnik, který je v provozu méně než tři roky, způsobilý pro podporu na záchranu nebo restrukturalizaci. Příjemce není nově vytvořeným podnikem, neboť byl založen v roce 1941, tj. před více než třemi lety (14. bod odůvodnění).
- (168) Podle bodu 22 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci není společnost, která patří k větší obchodní skupině nebo byla touto skupinou převzata, za normálních okolností způsobilá pro poskytnutí podpory na restrukturalizaci. Příjemce je v plném a výlučném vlastnictví autonomní oblasti Azory, a není tedy součástí větší obchodní skupiny (14. bod odůvodnění).
- (169) Na základě výše uvedeného Komise dospěla k závěru, že společnost SATA je podnikem v obtížích a je způsobilá pro podporu na restrukturalizaci.

<sup>(131)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 22. září 2020, *Rakousko v. Komise*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, body 18 až 20.

<sup>(132)</sup> Rozhodnutí o rozšíření řízení, 59. bod odůvodnění.

#### 5.4.2. Podpora usnadňuje rozvoj hospodářské činnosti nebo zeměpisné oblasti

- (170) Podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU musí státní podpora usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, aby byla považována za slučitelnou s vnitřním trhem.
- (171) V tomto ohledu platí, že aby členské státy poskytující takovou podporu ukázaly, že podpora na restrukturalizaci je určena k usnadnění rozvoje takovýchto činností nebo oblastí, musí prokázat, že cílem podpory je zabránit sociálním potížím nebo řešit tržní selhání. Ve zvláštním kontextu podpory na restrukturalizaci Komise podotýká, že jak bylo uznáno v bodě 43 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, odchod z trhu má ve skutečnosti význam pro širší proces růstu produktivity, a proto pouhé zabránění podniku v odchodu z trhu státní podporou dostatečně neodůvodňuje. Naopak podpora na záchranu a restrukturalizaci patří mezi druhy státní podpory, které nejvíce narušují hospodářskou soutěž, neboť zasahují do procesu odchodu z trhu. V určitých situacích však může restrukturalizace podniku v obtížích přispět k rozvoji hospodářských činností nebo oblastí, a to i nad rámec činností vykonávaných příjemcem. Tak je tomu tehdy, kdy by v případě neposkytnutí takové podpory vedl neúspěch příjemce k selhání trhu nebo k sociálním potížím, což by bránilo rozvoji hospodářských činností a/nebo oblastí, které by byly těmito situacemi dotčeny. Demonstrativní výčet takových situací je uveden v bodě 44 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (172) K takovým situacím dochází mimo jiné tehdy, pokud podpora předejde riziku narušení kontinuity poskytování služby obecného hospodářského zájmu nebo důležité služby, kterou je obtížné opakovat a u níž by pro každého konkurenta bylo obtížné na ni jednoduše navázat, nebo kdy příjemce hraje důležitou systémovou úlohu v určitém regionu nebo odvětví a jeho odchod by mohl mít potenciální negativní důsledky<sup>(133)</sup>. Podpora tím, že příjemci umožňuje pokračovat v činnosti, brání takovému selhání trhu nebo sociálním potížím. V případě podpory na restrukturalizaci však toto platí pouze tehdy, pokud podpora příjemci umožňuje konkurovat na trhu vlastními silami, což může být zajištěno pouze tehdy, je-li tato podpora založena na provádění plánu restrukturalizace, který obnoví dlouhodobou životaschopnost příjemce.
- (173) Komise proto nejprve posoudí, zda má podpora zabránit selhání trhu nebo sociálním potížím (oddíl 5.4.2.1) a zda je doprovázena plánem restrukturalizace, který obnoví dlouhodobou životaschopnost příjemce (oddíl 5.4.2.2).

##### 5.4.2.1. Přispívání k rozvoji hospodářské činnosti zabráněním vzniku sociálních potíží nebo selhání trhu

- (174) Mezi situacemi, kdy záchranu nebo restrukturalizace podniku v obtížích může přispět k rozvoji hospodářských činností nebo oblastí, jsou v bodě 44 písm. b), c) a d) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci zmíněny případy, kdy má podpora zabránit riziku, že hospodářský růst znemožní narušení důležité služby v důsledku odchodu příjemce z trhu (bod 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci) nebo pád podniku s důležitou systémovou úlohou v dotčeném odvětví nebo oblasti (bod 44 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci), nebo riziku narušení kontinuity služby obecného hospodářského zájmu (bod 44 písm. d) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).

##### *Podpora zabráňuje narušení důležité služby*

- (175) V rozhodnutí o rozšíření řízení<sup>(134)</sup> Komise shledala, že podpora na restrukturalizaci společnosti SATA zabránila narušení důležité služby, kterou je obtížné opakovat a u níž by pro konkurenty bylo obtížné na ni jednoduše navázat (v souladu s bodem 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).
- (176) Komise zejména uvedla, že cílem opatření v oblasti likvidity a restrukturalizace je zabránit situaci, kdy by společnost SATA ukončila činnost kvůli obtížím, s nimiž se potýkala v uplynulých letech a které se výrazně zhoršily v důsledku pandemie COVID-19, a že podle dostupných informací žádný jiný dopravce neprojevil obchodní zájem o alternativní nebo doplňující trasy, a tudíž je nutná podpora k odvrácení vážného a bezprostředního rizika narušení služeb poskytovaných společnostmi SATA<sup>(135)</sup>. Jelikož letecká společnost musí mít dostatečnou likviditu, aby si zachovala svou provozní licenci, je s ohledem na dostupné důkazy a nedávné a očekávané provozní ztráty jednotlivých leteckých společností skupiny SATA (tabulka 1.A) zřejmé, že bez podpory na restrukturalizaci by společnost SATA nebyla schopna dostát svým platebním závazkům a povinnostem, a proto by musela podat návrh

<sup>(133)</sup> Bod 44 písm. b), c) a d) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

<sup>(134)</sup> Rozhodnutí o rozšíření řízení, 57. až 58. bod odůvodnění, s odkazem na posouzení uvedené v 69. až 71. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

<sup>(135)</sup> Rozhodnutí o rozšíření řízení, 58. bod odůvodnění.



na zahájení insolvenčního řízení a ukončit činnost (64. bod odůvodnění). Vzhledem k tomu, že příjemce poskytuje služby osobní a nákladní letecké dopravy a spravuje malá letiště (17. až 23. bod odůvodnění), hrozí bez zásahu státu vážné riziko narušení základních služeb, bez nichž by došlo k omezení propojenosti a územní kontinuity souostroví Azory a Unie. Toto dopravní spojení je o to důležitější, že oblast Azory je nejvzdálenějším regionem Unie a jako taková má trvalé nevýhody, včetně výše zmíněné vzdálenosti od evropského kontinentu, jak je uznáno článkem 349 SFEU, což poškozuje jeho hospodářský a sociální rozvoj.

- (177) Předběžná zjištění Komise uvedená v rozhodnutí o zahájení řízení a o rozšíření řízení společnost Ryanair zpochybňuje. Společnost Ryanair dále uvádí, že nadměrná kapacita způsobená pandemií COVID-19 umožňuje výkonnějším konkurentům vstoupit na trh a kopírovat úlohu společností SATA Air Açores a Azores Airlines. Konkrétně společnost Ryanair tvrdí, že by byla schopna během několika dní převzít všechny trasy společností SATA Air Açores a Azores Airlines na pevninu.
- (178) Komise se domnívá, že tvrzení společnosti Ryanair jsou neopodstatněná vzhledem k podáním třetích stran a k informacím, které předložilo Portugalsko, a závazkům, které Portugalsko přijalo. V rozporu s tím, co společnost Ryanair uvádí ve svých připomínkách, neexistují žádné důkazy – ani jako podpůrné informace, ani jako studie trhu – o možném nahrazení úlohy společnosti SATA na souostroví Azory z důvodu přetrvávající nadměrné kapacity způsobené pandemií COVID-19. Společnost Ryanair zejména nevyšla počet spojů s Azorskými ostrovy, když společnost SATA omezila lety, ani se nezúčastnila veřejného nabídkového řízení na trasy v rámci závazku veřejné služby, které bylo vyhlášeno dne 4. června 2021. Obecněji řečeno, společnost Ryanair si od liberalizace spojů mezi ostrovy São Miguel a Terceira a Lisabonem a Portem v roce 2015 zachovala omezenou pravidelnost svých linek a od snížení četnosti spojů společnosti SATA četnost svých spojů nevyšla (124. bod odůvodnění).
- (179) Na základě informací, které má k dispozici, Komise rovněž podotýká, že ačkoli některé trasy společnosti SATA mohou být samostatně a/nebo sezónně pro konkurenta přitažlivé, nic nenasvědčuje tomu, že by některý konkurent mohl převzít veškeré trasy společnosti SATA, včetně činností v rámci závazku veřejné služby, služeb obecného hospodářského zájmu a nákladní dopravy, které mají zvláštní význam nejen pro odvětví rybolovu, ale také pro doručování pošty a zdravotnického materiálu na souostroví Azory, a představují tak velmi důležitou službu pro místní komunitu (17. až 28. bod odůvodnění). V tomto smyslu, v rozporu s proklamovanou možností nahrazení společnosti SATA, žádný z přímých konkurentů, včetně společnosti Ryanair, neprojevil v posledních letech zájem o vytvoření přímého spojení se souostrovím Azory a žádný z nich by neposkytoval služby nákladní letecké dopravy (25. a 124. bod odůvodnění). Zejména s ohledem na výsledky nedávného nabídkového řízení na přidělení tras v rámci závazku veřejné služby zajišťujících spojení se souostrovím Azory, kde společnost SATA byla opět jediným dopravcem, který předložil nabídku (19. a 122. bod odůvodnění), by bylo nejen obtížné, ale i nereálné očekávat, že ji v krátké době nějaký konkurent plně nahradí.
- (180) Jak uvedlo Portugalsko, společnost SATA poskytuje jedinečné spojení tím, že nabízí lety na pravidelných linkách v rámci souostroví Azory a z těchto ostrovů do pevninského Portugalska a hlavních oblastí pobytu portugalské diaspory (17. až 26. bod odůvodnění). Vzhledem k tomu, že obyvatelé Azorských ostrovů se nemohou spoléhat na alternativní způsoby dopravy, je tato síť spojů obzvláště důležitá, a to jak pro mobilitu mezi ostrovy, tak pro cestování mimo souostroví (29. bod odůvodnění). Kromě těchto základních služeb letecké dopravy a tras v rámci závazku veřejné služby společnost SATA významně a odhodlaně podporuje jeden z nejdůležitějších prvků růstu hospodářství Azorských ostrovů, a sice cestovní ruch. Konkrétně bez podpory ze strany činnosti společnosti SATA, která přivádí na souostroví Azory cestující, by měl významný segment místních společností – totiž hotely, restaurace, podniky pořádající společenské a kulturní akce, maloobchodní prodejny a jiné podniky činné v oblasti cestovního ruchu – další potíže při překonávání pandemie COVID-19 (oddíl 3.2.2).
- (181) Třetí strany zdůrazňují, že jejich podnikání a činnosti jsou z velké části závislé na službách společnosti SATA a že by bez činnosti této společnosti zaznamenaly značné ztráty obrátu. Jak Portugalsko rovněž upozorňuje, většina místních podniků, které jsou již silně zasaženy pandemií COVID-19, by bez cestovního ruchu tuto krizi nepřekonala. V této souvislosti velká většina třetích stran, které předložily své připomínky (zejména obchodní partneři, jako jsou cestovní kanceláře, poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu, hotelové asociace, prodejci letenek a dodavatelé, kromě subjektů zastupujících diaspory a podnikatelskou obec v Severní Americe), skutečně potvrdila zjištění Komise (68. a 175. bod odůvodnění), pokud jde o jedinečnou úlohu, kterou společnost SATA sehrává při rozvoji hospodářství Azorských ostrovů, a – jak prokázalo Portugalsko – malou pravděpodobnost, že by jiní dálkoví nebo nízkonákladní letečtí dopravci v krátkodobém až střednědobém horizontu zkopírovali její přítomnost a činnost na Azorech (122. až 124. bod odůvodnění).

- (182) Komise se proto domnívá, že úpadek příjemce by znamenal riziko narušení důležité dopravní služby, která zajišťuje regionální a v menší míře i mezinárodní spojení, a sítě propojující nejvzdálenější region Azory vnitřně a s pevninou a Madeirou, jakož i s portugalsky mluvící komunitou v Severní Americe, což by bylo pro jiné dodavatele obtížné plně opakovat, jak je uvedeno v bodě 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

*Podpora podporuje podnik se systémovou úlohou v oblasti*

- (183) Jak je vysvětleno v rozhodnutí o rozšíření řízení <sup>(136)</sup>, cílem podpory na restrukturalizaci je rovněž odvrátit riziko odchodu podniku s důležitou systémovou úlohou v oblasti ve smyslu bodu 44 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (184) Komise zejména konstatuje, že společnost SATA hraje klíčovou úlohu v hospodářství Azorských ostrovů, a to nejen z hlediska dopravního spojení a cestovního ruchu, nýbrž také z hlediska úrovně zaměstnanosti (14. až 27. bod odůvodnění). V tomto ohledu by odchod společnosti SATA z trhu pravděpodobně vyvolal závažné sociální potíže, a to: i) přímo, neboť společnost SATA coby jeden z hlavních zaměstnavatelů tohoto nejvzdálenějšího území Unie poskytuje 1 150 pracovních míst, která by byla zrušena na místní úrovni; ii) nepřímo, neboť společnost SATA poskytuje nezbytnou podporu pro regionální hospodářství, a tedy i místní zaměstnavatele, prostřednictvím služeb osobní a nákladní letecké dopravy. Zejména společnost SATA přepravuje téměř polovinu cestujících z jiných zemí na Azory a 100 % cestujících v rámci souostroví Azory, čímž významně podporuje místní cestovní ruch, který představuje přibližně 13 % HDP autonomní oblasti Azory (21., 26. a 65. bod odůvodnění).
- (185) Pád společnosti SATA by rovněž vyvolal nepříznivé vedlejší účinky s dopadem na její zákazníky a přímé i nepřímé dodavatele, jelikož společnost SATA Air Açores zajišťuje 100 % nákladní letecké dopravy v rámci devíti ostrovů souostroví a prostřednictvím společnosti Azores Airlines více než [60–70] % nákladní letecké dopravy (včetně ryb, pošty a zdravotnického materiálu) na Azorské ostrovy a mimo ně (25. bod odůvodnění). Vzhledem k tomu, že společnost SATA zastává takto klíčovou úlohu v územním rozvoji Azorských ostrovů, vedl by její odchod z trhu k závažným sociálním a hospodářským potížím tohoto nejvzdálenějšího regionu, který již nyní čelí významným problémům kvůli zeměpisné vzdálenosti a socioekonomickému rozdílu oproti pevninskému Portugalsku a zbytku Unie (65. až 67. bod odůvodnění).
- (186) Bezprecedentní dopad pandemie COVID-19 tyto socioekonomické podmínky ještě zhoršil, a to i s ohledem na nepříznivé účinky na cestovní ruch, který, jak již bylo zmíněno, představuje jeden z hlavních zdrojů bohatství oblasti Azory a v roce 2019 činil přibližně 13 % HDP Azorských ostrovů. Proto, jak uvedlo Portugalsko, by pád společnosti SATA výrazně bránil hospodářskému oživení této již znevýhodněné oblasti (65. bod odůvodnění).
- (187) Jak navíc vyplývá z připomínek mnoha třetích stran, společnost SATA vykonává zásadní činnost v rámci posilování územní a sociální soudržnosti Azor, mimo jiné tím, že zajišťuje trvalé spojení mezi rozptýlenými devíti ostrovy celého souostroví a z hlediska přepravy osob a majetku z Azorských ostrovů zvyšuje dostupnost pevninského Portugalska a Unie, jakož i USA a Kanady, kde žije velká část azorské diaspory (93. až 101. bod odůvodnění). V tomto smyslu by měl pád společnosti SATA negativní důsledky i pro portugalskou diasporu, která by se vzhledem k neexistenci alternativních leteckých dopravců do tohoto nejvzdálenějšího regionu Unie dostala pouze nepřímo a po dlouhé cestě.
- (188) Komise se proto domnívá, že příjemce jakožto zaměstnavatel i jako ústřední prvek hospodářského řetězce pro mnoho dalších podniků na Azorech, a rovněž jako prostředek k zajištění územní a sociální soudržnosti této oblasti, může být považován za podnik s významnou systémovou úlohou v oblasti podle bodu 44 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

<sup>(136)</sup> Rozhodnutí o rozšíření řízení, 60. bod odůvodnění, s odkazem na posouzení uvedené v 75. až 76. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

*Riziko narušení služby obecného hospodářského zájmu*

- (189) Jak bylo vysvětleno v rozhodnutí o rozšíření řízení, odchod společnosti SATA z trhu by mohl narušit poskytování služeb obecného hospodářského zájmu v oblasti Azory a Portugalsku, na něž odkazuje bod 44 písm. d) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. V tomto ohledu Komise v rozhodnutí o zahájení řízení rovněž uznala, že lety v rámci závazku veřejné služby poskytované společnostmi SATA Air Açores a Azores Airlines představují služby obecného hospodářského zájmu poskytované v oblasti a Portugalsku <sup>(137)</sup>. Jedná se o důležitou a převažující část činnosti společnosti SATA. Proto bylo potvrzeno, že případný pád společnosti SATA by vedl k narušení kontinuity poskytování služeb obecného hospodářského zájmu v oblasti a Portugalsku.
- (190) Pokud jde o tvrzení společnosti Ryanair týkající se možnosti nahradit společnost SATA i v krátké době, předběžná zjištění Komise uvedená v rozhodnutí o zahájení řízení a o rozšíření řízení, jež se týkají významu společnosti SATA pro zajištění územní kontinuity mezi nejbližším regionem Azory a Unii, silně podpořilo sedmáct z devatenácti třetích stran, které předložily připomínky. V tomto ohledu Komise rovněž poznamenává, že nabídkové řízení vypsáné v roce 2021 na trasy v rámci souostroví umožnilo společnosti Ryanair nahradit společnost SATA na těchto trasách v rámci závazku veřejné služby, pokud by měla zájem rozšířit svou činnost o tuto aktivitu, zatímco nabídkové řízení, které bude vyhlášeno na dopravní spojení Azorských ostrovů s pevninským Portugalskem a Madeirou, poskytne všem konkurentům společnosti SATA další příležitosti nahradit ji na trasách v rámci závazku veřejné služby na Azorské ostrovy a z nich. Závazky, které Portugalsko přijalo v souvislosti s odprodejem společnosti Azores Airlines (62. až 63. bod odůvodnění), dávají společnosti Ryanair i dalším konkurentům možnost převzít všechny komerční trasy společnosti SATA, a tím ji také v této činnosti zcela nebo částečně nahradit.
- (191) Některá letiště navíc hrají důležitou roli, pokud jde o regionální propojení izolovaných, vzdálených nebo okrajových regionů, zejména v nejbližších regionech Unie, takže řízení takového letiště lze považovat za službu obecného hospodářského zájmu, pokud by část oblasti, kterou letiště potenciálně obsluhuje, byla bez letiště izolována od zbytku Unie v míře, která by poškodila její sociální a hospodářský rozvoj. S ohledem na informace poskytnuté Portugalskem proto Komise potvrzuje závěr rozhodnutí o zahájení řízení <sup>(138)</sup>, že letiště provozovaná společností SGA poskytují v oblasti službu obecného hospodářského zájmu, bez níž by byla omezena propojenost a územní kontinuita Portugalska a Unie.
- (192) Z informací shromážděných v průběhu šetření tedy vyplývá, že v krátkodobém až střednědobém horizontu, při nejisté situaci a vyhlídkách způsobených pandemií COVID-19, je podpora na restrukturalizaci rovněž nezbytná k odvrácení závažného a bezprostředního rizika narušení kontinuity závazků veřejné služby a služeb obecného hospodářského zájmu poskytovaných společnostmi SATA, jak je uvedeno v bodě 44 písm. d) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (193) S ohledem na výše uvedené skutečnosti proto Komise dospěla k závěru, že podpora přispívá k rozvoji hospodářské činnosti spočívající v poskytování služeb letecké dopravy spojujících autonomní oblast Azory, neboť umožňuje zachovat důležité služby, včetně závazků veřejné služby a služeb obecného hospodářského zájmu, u nichž by vzhledem k přetrvávajícím účinkům krize způsobené pandemií COVID-19 hrozilo, že nebudou v krátkodobém až střednědobém horizontu opakovány ze strany konkurentů v celém rozsahu nebo v podobném rozsahu a bez sociálních potíží, což by mohlo mít nepříznivé důsledky pro širší ekonomiku oblasti (bod 44 písm. b), c) a d) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).

**5.4.2.2. Plán restrukturalizace a návrat k dlouhodobé životaschopnosti**

- (194) Podle bodu 46 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být poskytnutí podpory na restrukturalizaci podmíněno prováděním plánu restrukturalizace, který by obnovil životaschopnost příjemce. Náprava příčin, které vedly k obtížím příjemce, a to prostřednictvím usnadnění návratu k jeho dlouhodobé životaschopnosti, představuje nezbytnou podmínku pro to, aby podpora na restrukturalizaci sloužila rozvoji hospodářských činností a oblastí, v nichž příjemce působí. Podpora na restrukturalizaci podporuje rozsáhlý plán restrukturalizace zahrnující celý rozsah činností společnosti SATA.

<sup>(137)</sup> Rozhodnutí o rozšíření řízení, 57. až 59. bod odůvodnění, s odkazem na posouzení uvedené v 71. až 74. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

<sup>(138)</sup> Rozhodnutí o zahájení řízení, 73. bod odůvodnění.

- (195) Podpora na restrukturalizaci by měla být poskytnuta pouze na podporu realistického, soudržného a rozsáhlého plánu restrukturalizace, jehož opatření musí být navržena tak, aby v přiměřené lhůtě obnovila dlouhodobou životaschopnost, s vyloučením jakékoli další podpory nad rámec podpory plánu restrukturalizace společnosti SATA. Plán restrukturalizace musí určit příčiny vlastních obtíží příjemce a slabé stránky příjemce a musí nastínit, jak navrhovaná restrukturalizační opatření problémy příjemce napraví <sup>(139)</sup>.
- (196) Výsledky restrukturalizace musí být prokázány v různých scénářích, zejména určením parametrů ovlivňujících výsledky a hlavních předvídatelných rizikových faktorů. Návrat příjemce k životaschopnosti musí vést k přiměřené návratnosti investovaného kapitálu po uhrazení nákladů, aniž by závisel na optimistických předpokladech ohledně faktorů, jako jsou změny ceny nebo poptávky. Dlouhodobé životaschopnosti je dosaženo, pokud je podnik schopen zajistit odpovídající předpokládanou návratnost kapitálu poté, co pokryl veškeré náklady včetně nákladů spojených s opotřebením a finančními poplatky, a je rovněž schopen konkurovat na trhu vlastními silami <sup>(140)</sup>.

*Posouzení předpokladů, z nichž vycházejí finanční výhledy*

- (197) Komise konstatuje, že prognózy příjemce týkající se obnovení leteckého provozu vycházejí ze spolehlivých zdrojů z daného odvětví (43. bod odůvodnění) a že návrat výkonnosti leteckých společností skupiny SATA na úroveň roku 2019 je podložen nejnovějším vývojem. Komise provedla křížovou kontrolu předpokladů, z nichž plán restrukturalizace vychází. V této souvislosti nejnovější výhled sdružení IATA z března 2022 <sup>(141)</sup> uvádí, že z hlediska celkového počtu cestujících se letecký průmysl v letech 2023 až 2024 vrátí na úroveň roku 2019, přičemž dojde ke zlepšení na hlavních severoatlantických a vnitroeurospeských trzích (a je optimističtější ve srovnání s výhledem sdružení IATA z listopadu 2021). Na základě údajů poskytnutých Portugalskem [...] <sup>(142)</sup>. Tuto skutečnost podpořila solidní účetní závěrka z konce roku 2021 s nárůstem příjmů o [...] % a ukazatele EBITDA o [...] % (zatím neověřeno auditem) oproti plánu restrukturalizace, zatímco rok 2022 se vyznačoval silným začátkem, kdy se předpokládalo, že rezervace provedené cestujícími v první polovině roku dosáhnou [...] % růstu oproti stejnému období roku 2019. Komise rovněž poznamenává, že na základě výhledu sdružení IATA lze očekávat ještě rychlejší obnovu vnitrostátních letů (předpokládá se, že do roku 2023 dosáhnou úrovně roku 2019) a turistických letů, a proto Komise považuje růst příjmů předpokládaný společností SATA za věrohodný. Prognózy příjmů příjemce opodstatněně líčí lepší využití kapacity letadlového parku a optimalizaci letů v souladu s průměry v daném odvětví, jakož i prostor pro pokrok v oblasti dopravního spojení Azorských ostrovů ve srovnání s ostatními ostrovy v Unii (65. a 66. bod odůvodnění). Pokud jde o odhady nákladů, obnovení ziskovosti příjemce závisí na obnově letadlového parku, která sníží provozní náklady, včetně nákladů na palivo, na snížení nákladů práce a na novém sjednání smluv o dodávkách, jak je popsáno ve 44. až 46. bodě odůvodnění. Tato opatření rovněž předpokládají patřičné protiplnění za závazky veřejné služby (u nichž se kompenzace již nevypočítává na základě provozních nákladů jako před restrukturalizací), případně odstoupení od závazků veřejné služby, které jsou v současné době plněné v rámci spojení Azorských ostrovů s pevninským Portugalskem a/nebo Madeirou.
- (198) Pokud jde o prognózy nákladů práce, Komise uvádí, že příjemce již podepsal dohody se svými odbory (47. až 50. bod odůvodnění). Tyto dohody zajišťují [...]. Kromě toho příjemce již dosáhl snížení o [...] zaměstnanců [...] (49. bod odůvodnění písm. b) bod 3)). Vzhledem k tomu, že příjemce již dosáhl jednání ohledně většiny předpokladů, z nichž vycházejí prognózy nákladů práce, považuje Komise tyto prognózy za věrohodné <sup>(143)</sup>.
- (199) Komise se domnívá, že k důvěryhodnosti finančních výhledů přispívají rovněž tyto prvky: i) příjemce již určil a začal provádět řadu opatření, jejichž cílem je snížit jiné náklady než náklady práce a náklady na palivo (45. a 46. bod odůvodnění); ii) plán restrukturalizace se zaměřuje na činnost v oblasti letecké dopravy a předpokládá prodej většinového podílu ve společnosti Azores Airlines (51. bod odůvodnění), což přispělo k obtížím příjemce (oddíl 2.2) a k potížím v divizi pozemního odbavování (54. bod odůvodnění), a iii) alternativní citlivá varianta zahrnutá do nepříznivého scénáře, která se týká možného alternativního využití letadel v případě, že by společnost Azores Airlines v budoucnu neplnila závazky veřejné služby (58. až 60. bod odůvodnění), je rovněž věrohodná, neboť je podložena žádostmi o nabídky charterových letů a platnými alternativními způsoby využití letadel a zdrojů, které jsou nyní zapojeny do provozu tras v rámci závazku veřejné služby.

<sup>(139)</sup> Body 45, 47 a 48 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

<sup>(140)</sup> Body 50 až 52 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

<sup>(141)</sup> Viz tisková zpráva sdružení IATA ze dne 1. března 2022 na adrese <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-01-01/>

<sup>(142)</sup> Podání Portugalska ze dne 18. února 2022, strana 1.

<sup>(143)</sup> Podání Portugalska z dubna 2021, *Shrnutí potenciálních úspor v plánu restrukturalizace společnosti SATA*.

- (200) Za účelem posouzení finančních výhledů porovnála Komise očekávané rozpětí EBIT (tj. EBIT vydělený příjmy) příjemce v roce 2025 s rozpětím vzorku leteckých společností, pro něž byly ve formálním šetření<sup>(144)</sup> uvedeny prognózy analytiků akciových trhů pro tentýž rok. Průměrné rozpětí EBIT v širším vzorku činí 8–12 %, zatímco rozpětí EBIT příjemce se očekává ve výši [...] % – [...] % v případě činnosti letecké společnosti SATA a [...] % v případě činnosti společnosti SGA v oblasti správy letišť, včetně očekávaného přítohu peněžních prostředků z kompenzací. Komise považuje předpoklady, z nichž vychází plán restrukturalizace, za věrohodné rovněž s ohledem na skutečnost, že činnost příjemce zahrnuje převážně plnění závazků veřejné služby a služeb obecného hospodářského zájmu, zatímco cíle příjemce týkající se nákladů a příjmů se dostatečně blíží cílům ostatních leteckých společností.

*Posouzení obnovy životaschopnosti příjemce*

- (201) Komise ani v rozhodnutí o rozšíření řízení nevznesla pochybnosti o tom, zda příjemce obnoví svou životaschopnost. Komise nicméně s ohledem na aktualizované údaje předložené Portugalskem posoudí, zda příjemce očekává, že na konci období restrukturalizace v roce 2025 dosáhne u své činnosti dostatečné míry návratnosti a bude schopen konkurovat vlastními silami.

*Životaschopnost subjektů ovládaných společnostmi SATA po restrukturalizaci*

- (202) Po plánovaném odprodeji nové jednotky pro pozemní odbavování a kontrolního podílu ve výši 51 % ve společnosti Azores Airlines do roku 2026 zůstanou pod kontrolou společnosti SATA pouze společnosti SATA Air Açores a SGA, které obě plní závazky veřejné služby a služby obecného hospodářského zájmu. Komise se proto domnívá, že posouzení obnovy životaschopnosti by mělo tento aspekt zohlednit, a tudíž by se mělo omezit na prognózy týkající se těchto dvou subjektů.
- (203) Společnost SATA Air Açores bude provozovat činnost na základě zakázky týkající se závazků veřejné služby, kterou jí zadala oblast Azory na dobu pěti let, a za své služby obdrží smluvní kompenzaci za závazek veřejné služby. Stejně tak bude společnost SGA nadále poskytovat služby obecného hospodářského zájmu pěti malým letištím, která provozuje. Jinými slovy, zbývající rozsah činností, jež vykonává společnost SATA, se omezí na její plnění závazků veřejné služby jakožto výhradního poskytovatele služeb na trasách v rámci souostrovní a na řízení související obchodní činnosti na místních letištích v rámci služeb obecného hospodářského zájmu. Pro názornost je vhodné odkázat na pokyny uvedené v rámci Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (dále jen „rámec pro služby obecného hospodářského zájmu“)<sup>(145)</sup> pro posouzení, zda by společnosti SATA Air Açores a SGA byly schopny zajistit přiměřenou návratnost kapitálu po uhrazení všech svých nákladů. Rámec pro služby obecného hospodářského zájmu v bodě 36 stanoví, že za přiměřenou se v každém případě považuje míra návratnosti kapitálu, která nepřesahuje příslušnou swapovou sazbu odpovídající době trvání pověření navýšené o přírážku 100 bazických bodů.
- (204) Podle příslušných pověřovacích aktů je doba trvání závazků veřejné služby přidělených společnosti SATA Air Açores pět let (viz 19. bod odůvodnění), stejně jako doba trvání služeb obecného hospodářského zájmu poskytovaných pěti letištím, která se vždy po pěti letech prodlužuje (viz 22. bod odůvodnění), a měnou smluv je EURO. Komise se proto domnívá, že relevantní swapovou sazbou pro srovnání je šestiměsíční swapová sazba EURIBOR (mezibankovní úroková sazba nabízená v eurech) se splatností pět let, která se rovná 0,527 %<sup>(146)</sup>. Referenční základ pro srovnání by tedy činil 1,527 %. Od roku 2023 až do konce období restrukturalizace by EBIT ve výši [...] milionů EUR z omezeného rozsahu společnosti (tabulka 1.A) poskytoval [...], pokud jej považujeme za minimum pro poskytovatele služeb obecného hospodářského zájmu a závazků veřejné služby. Kromě toho bude rozpětí EBIT společností SATA Air Açores a SGA dohromady na konci období restrukturalizace činit [...] %, což je rovněž v souladu s referenčním rozpětím 8–12 % pro dané odvětví v letech 2018/2019<sup>(147)</sup>. Na základě toho se očekávaná návratnost na konci období restrukturalizace jeví jako přiměřená.

<sup>(144)</sup> Vzorek zahrnuje tyto společnosti: Lufthansa, Norwegian, EUROWINGS, Ryanair, IAG, Easyjet, Wizz Air a Brussels Airlines (viz 55. bod odůvodnění).

<sup>(145)</sup> Sdělení Komise – Rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (2011) (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 15).

<sup>(146)</sup> <https://www.chathamfinancial.com/technology/european-market-rates>

<sup>(147)</sup> Referenční hodnota použitá společnostmi SATA pro srovnání společnosti Azores Airlines s referenční hodnotou pro dané odvětví (viz příloha 1, Obchodní plán společnosti SATA na období 2021–2025, snímek 69).

*Životaschopnost všech součástí skupiny SATA po odprodeji*

- (205) Komise rovněž posoudí celkové výnosy skupiny SATA na konci období restrukturalizace, tj. zohlední i zbývající podíl ve společnosti Azores Airlines ve výši 49 %. Pokud jde o celkovou schopnost příjemce dosáhnout v roce 2025 u své činnosti dostatečné návratnosti, obvyklým přístupem je srovnání ukazatele ROCE pro rok 2025 s hodnotou WACC. Je-li prvně uvedená hodnota vyšší než druhá, je činnost společnosti schopna vytvářet dostatečný zisk k pokrytí svých kapitálových nákladů, což svědčí o životaschopnosti této společnosti.
- (206) Hodnota ROCE příjemce, jejíž výpočet závisí na finančních výhledech, které Komise v 197. až 200. bodě odůvodnění vyhodnotila jako věrohodné, se v roce 2025 očekává ve výši [...] % (tabulka 1.A). Hodnota ROCE ve výši [...] %, která se očekává u společnosti SATA, je vyšší než hodnota WACC ve výši [...] % (55. bod odůvodnění). Složky WACC jsou náležitě odůvodněny na základě tržních údajů a finančních informací o subjektech podobných příjemci, které byly získány z databází Orbis a Bloomberg <sup>(148)</sup>. Komise se proto domnívá, že se příjemce bude schopen v roce 2025 navrátit k životaschopnosti, [...].
- (207) Kromě toho je očekávaná hodnota ROCE příjemce v roce 2025, včetně letištní činnosti, [...] než medián ROCE za rok 2019 (11,8 %) u leteckých společností uvedených v 56. bodě odůvodnění. To je dalším ukazatelem obnovy životaschopnosti příjemce, jelikož tyto letecké společnosti byly v roce 2019 schopny konkurovat na trhu vlastními silami.
- (208) Pokud jde o schopnost příjemce konkurovat na konci období restrukturalizace vlastními silami, skupina SATA bude mít velmi malou velikost a omezený rozsah činností spočívajících v plnění závazků veřejné služby a poskytování skutečných služeb obecného hospodářského zájmu na základě zakázek zadaných oblastí Azory, což snižuje obchodní rizika. Takové závazky veřejné služby zajišťují stabilní provoz a plán restrukturalizace nepředpokládá diverzifikaci vedoucí k novým rizikovějším činnostem, takže úvěruschopnost společnosti SATA za normálních okolností umožní přístup na trhy soukromého financování bez jakékoli pomoci ze strany oblastí Azory po restrukturalizaci.
- (209) Kromě základního scénáře poskytlo Portugalsko také nepříznivý scénář pro dobu trvání plánu restrukturalizace do konce roku 2025 (60. bod odůvodnění). Vzhledem k pozitivnímu vývoji hlavních ukazatelů zaznamenanému v prvních třech čtvrtletích roku 2021 (52. bod odůvodnění) je nepříznivý scénář konzervativní. Ve scénáři s příjmy nižšími o 15 % a bez závazků veřejné služby by příjemce dosáhl kladného EBIT od [...] (tabulka 3). Schopnost příjemce vstoupit v roce 2025 na kapitálové trhy a konkurovat vlastními silami by téměř odpovídala základnímu scénáři, neboť kapitálové postavení by se neustále zlepšovalo a od roku 2026 by bylo kladné ([...] milionů EUR), zatímco společnosti Azores Airlines by v žádném případě nevznikly neproplácené náklady na závazky veřejné služby. Ačkoliv z nepříznivého scénáře vyplývá negativní dopad na ziskovost a úvěruschopnost příjemce, není tím ohrožen návrat společnosti SATA k životaschopnosti do roku 2025.
- (210) Z výše uvedených důvodů se Komise domnívá, že provádění plánu restrukturalizace by mělo příjemci umožnit, aby byl po skončení období restrukturalizace na konci roku 2025 schopen konkurovat vlastními silami bez další podpory na záchranu nebo restrukturalizaci.

*Závěr ohledně rozvoje hospodářských činností a oblastí*

- (211) Komise závěrem uvádí, že považuje plán restrukturalizace příjemce za realistický, soudržný a důvěryhodný. Jako takový je vhodný k obnově dlouhodobé životaschopnosti příjemce v přiměřené lhůtě, aniž by se musel spoléhat na další státní podporu. Podpora na restrukturalizaci proto splňuje požadavky stanovené v bodě 44 písm. b), c) a d) a bodě 46 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a přispívá tak k rozvoji hospodářského výkonu služeb letecké dopravy, které zajišťují spojení pro oblast Azory, v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU.

<sup>(148)</sup> Hodnota WACC se v souladu se standardní metodikou vypočítá jako vážený průměr nákladů příjemce na vlastní kapitál (16 %) a nákladů dluhu po zdanění (9,1 %), přičemž váhy odpovídají cílovému poměru dluhu k dluhu a vlastnímu kapitálu příjemce (473,8 %). Bezriziková sazba tvořená středním výnosem azorských dluhopisů do splatnosti v roce 2030 (Bloomberg), tržní riziková prémie z konsenzu v rámci odvětví – „Riziková prémie kapitálového trhu – shrnutí výzkumu – 2020 – KPMG“, prémie s malou tržní kapitalizací a prémie pro nejvzdálenější regiony podle předpokladu IMAP. Rozpětí podnikového dluhu, TAP 4 3/8 2023, cílový poměr dluhu společnosti k vlastnímu kapitálu z databáze Bloomberg (vybrané srovnatelné podniky).

5.4.3. *Pozitivní účinky podpory na rozvoj hospodářských činností převažují nad negativními účinky, a to z hlediska narušení hospodářské soutěže a nepříznivých účinků na obchod*

- (212) Aby bylo možné posoudit, zda podpora nepatříčně neovlivňuje hospodářskou soutěž a obchodní podmínky, je nezbytné přezkoumat nezbytnost, motivační účinek, vhodnost a přiměřenost podpory a zajistit transparentnost. Je rovněž nutné posoudit účinky podpory na hospodářskou soutěž a obchod a zvážit pozitivní účinky podpory na rozvoj hospodářských činností a oblastí, které má podpora přinést, jak je popsáno v oddíle 5.4.2, oproti jejím negativním dopadům na vnitřní trh.

5.4.3.1. *Nezbytnost a motivační účinek*

- (213) Podle bodu 53 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí členské státy, které hodlají poskytnout podporu na restrukturalizaci, předložit srovnání s důvěryhodným alternativním scénářem, který nezahrnuje státní podporu, a prokázat, že rozvoje hospodářských činností nebo oblastí, o něž podpora usiluje, podle oddílu 3.1.1 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nebude dosaženo, nebo by ho bylo dosaženo v menší míře. Členské státy musí rovněž prokázat, že bez podpory by došlo k restrukturalizaci, prodeji nebo likvidaci příjemce, a to způsobem, který by nevedl k rozvoji dotyčných hospodářských činností nebo oblastí (bod 59 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).
- (214) Cílem podpory na restrukturalizaci je zamezit tomu, aby společnost SATA ukončila činnost, a tím zabránit selhání trhu a sociálním potížím, které by bránily rozvoji služeb letecké dopravy spojujících oblast Azory s pevninou. Tohoto cíle je dosaženo prováděním plánu restrukturalizace, částečně financovaného podporou na restrukturalizaci. Z plánu restrukturalizace vyplývá, že bez podpory likvidity by společnost SATA v krátkodobém horizontu nebyla schopna nadále poskytovat nezbytnou leteckou dopravu, plnit finanční závazky ani získat přístup na finanční trhy (64. a 176. bod odůvodnění). Rovněž z dlouhodobého hlediska [...] vzhledem k zápornému vlastnímu kapitálu (ve výši –319,5 milionu EUR v roce 2021), přičemž tato situace potrvá delší dobu, [...]. Podpora na restrukturalizaci je proto nezbytná pro úspěšné dokončení plánu restrukturalizace, jehož provedení má usnadnit rozvoj služeb letecké dopravy spojujících oblast Azory.
- (215) Na základě výše uvedeného posouzení potřeby státního zásahu Komise rovněž dospěla k závěru, že podpora má motivační účinek, neboť bez podpory na restrukturalizaci by společnost SATA téměř jistě zkrachovala, což by místní komunitu připravilo o základní nástroj hospodářského a sociálního rozvoje, takže jsou splněny požadavky stanovené v bodě 38 písm. d) a bodě 59 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

5.4.3.2. *Vhodnost*

- (216) Podle bodu 38 písm. c) a bodu 54 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nebude podpora na restrukturalizaci považována za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud dosažení téhož cíle umožňují jiná opatření, která méně narušují hospodářskou soutěž. Jak stanoví bod 58 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, zvolené nástroje podpory musí být vhodné pro řešení otázky likvidity nebo solventnosti, kterou se mají zabývat.
- (217) Společnost SATA čelí problémům v oblasti solventnosti a likvidity, které je třeba v rámci podpory na restrukturalizaci odpovídajícím způsobem řešit. Kombinování nového kapitálu a zajišťovaného úvěru poskytnutého jako podpora na restrukturalizaci souběžně řeší situaci extrémního zhoršení vlastního kapitálu společnosti SATA, který je výrazně záporný, a zároveň obsluhuje stávající dluh a uspokojuje potřeby peněžních toků pro běžný provoz.
- (218) V tomto ohledu Komise považuje podporu na restrukturalizaci ve výši 453,25 milionu EUR pro společnost SATA za přiměřenou, pokud jde o formu, a to ze dvou hlavních důvodů: i) vzhledem k tomu, že společnost SATA byla v letech 2020 a 2021 podnikem v obtížích se záporným vlastním kapitálem (31. bod odůvodnění), bez podpory na restrukturalizaci, která by zlepšila jeho solventnost, by příjemce nebyl schopen vytvořit dostatečný vlastní kapitál, aby vyrovnal minulé ztráty a byl schopen získat významné dlouhodobé financování na kapitálových trzích, a ii) z prognóz likvidity vyplývá, že bez podpory na restrukturalizaci by příjemce měl až do roku 2023 zápornou hotovostní pozici, která by se ještě zhoršila bez kapitálových injekcí, přeměny dluhu na vlastní kapitál nebo veřejných záruk za částku likvidity, ke které společnost SATA nemá za tržních podmínek přístup. Z těchto dvou důvodů dospěla Komise k závěru, že k řešení problémů společnosti SATA v oblasti solventnosti a likvidity je nejvhodnější forma podpory na restrukturalizaci, která byla poskytnuta především prostřednictvím opatření týkajících se vlastního kapitálu.

- (219) Komise proto dospěla k závěru, že podpora na restrukturalizaci je vhodná, neboť přiměřeně řeší problémy solventnosti a likvidity společnosti SATA.

#### 5.4.3.3. Přiměřenost, vlastní příspěvek a sdílení nákladů

- (220) Podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nesmí podpora překročit minimum nezbytné k dosažení jejího cíle <sup>(149)</sup>. Částka a intenzita podpory na restrukturalizaci se musí omezit na úplné minimum nutné k provedení restrukturalizace s ohledem na stávající finanční zdroje příjemce, jeho akcionářů nebo obchodní skupiny, ke které náleží <sup>(150)</sup>. Zejména je třeba zaručit dostačující úroveň vlastního přispění na náklady na restrukturalizaci, a pokud je státní podpora poskytnuta ve formě, která posiluje kapitálové postavení příjemce, potom i sdílení nákladů. Při posuzování těchto požadavků se zohlední jakákoli dříve poskytnutá podpora na záchranu.

#### Vlastní příspěvek

- (221) Vlastní příspěvek příjemce k plánu restrukturalizace musí být skutečný a správný a zpravidla by měl být srovnatelný s poskytnutou podporou, pokud jde o dopad na solventnost nebo likviditu příjemce. Podle bodu 63 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí Komise posoudit, zda jsou různé zdroje vlastního příspěvku správné a neobsahují podporu. Podle bodu 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci Komise obvykle považuje vlastní příspěvek za přiměřený, pokud jeho výše bude představovat více než 50 % nákladů na restrukturalizaci, s výjimkou mimořádných okolností nebo zvlášť závažných problémů, kdy může Komise schválit nižší vlastní příspěvek, je-li výše tohoto příspěvku i nadále významná. Kromě toho v případech, kdy to vyžadují zvláštní okolnosti v podporovaných oblastech, například pokud příjemce čelí obzvláštním obtížím při získávání nového financování prostřednictvím trhu kvůli své poloze v podporované oblasti, může Komise přijmout příspěvek, který je nižší než 50 % nákladů na restrukturalizaci pro účely bodu 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci <sup>(151)</sup>.
- (222) Komise musí ověřit, zda různé zdroje financování plánu popsané v 49. a 50. bodě odůvodnění neobsahují podporu a zda jsou skutečné, a zda je tedy dostatečně jisté, že budou během provádění plánu restrukturalizace realizovány, přičemž jsou vyloučeny očekávané budoucí zisky. Příspěvky státu, jako jsou v tomto případě příspěvky autonomní oblasti Azory v jejím postavení jediného akcionáře společnosti SATA, obsahují podporu a nemohou být při posouzení zohledněny.
- (223) Ze zdrojů vlastního financování předložených Portugalskem (49. a 50. bod odůvodnění) se jako dostatečně skutečné jeví pouze příspěvky ve výši přibližně [...] milionů EUR, mezi něž lze počítat:
- opatření na zefektivnění práce ([...] milionů EUR) (49. bod odůvodnění písm. b) bod 3));
  - úspory vytvořené zvýšením provozní účinnosti (49. bod odůvodnění písm. a) ve výši [...] milionů EUR a příspěvky ostatních třetích stran ve výši [...] milionů EUR nad rámec restrukturalizace letadlového parku ve výši [...] mil. EUR (49. bod odůvodnění písm. b) bod 1 a písm. b) bod 2) v celkové výši [...] milionů EUR;
  - snížené poplatky sjednané s věřiteli ve výši [...] milionů EUR (50. bod odůvodnění odst. 3);
  - prodej aktiv ([...]) a další úspory v celkové výši [...] milionů EUR (49. bod odůvodnění písm. b) bod 4);
  - příspěvky z vlastních příjmů na amortizaci [...] ([...] milionů EUR) a na náklady na restrukturalizaci ([...] milionů EUR) (50. bod odůvodnění odst. 1 a 2) a
  - neveřejné zaručené financování ve výši [...] milionů EUR od komerční banky ([...]) (50. bod odůvodnění odst. 4).
- (224) Zprvč, z opatření na zefektivnění práce ve výši [...] milionů EUR (49. bod odůvodnění písm. b) bod 3) navržených Portugalskem lze za skutečné považovat pouze vyplacení náhrad za restrukturalizaci pracovních sil (druhá odrážka) ve výši [...] milionů EUR, neboť společnost SATA již tuto částku vyplatila, přičemž se to týká nákladů na restrukturalizaci, které vznikly jako předpoklad pro snížení počtu zaměstnanců, jak je stanoveno v plánu restrukturalizace. Tyto náklady jsou bezprostřední, jelikož společnost SATA již ukončila pracovní smlouvy a snížila počet zaměstnanců v rámci restrukturalizace prováděné od roku 2021, a lze mít za to, že jejich zdroj financování neobsahuje podporu, neboť je společnost SATA uhradila z provozního peněžního toku a nejsou financovány ze

<sup>(149)</sup> Bod 38 písm. e) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

<sup>(150)</sup> Bod 61 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

<sup>(151)</sup> Bod 98 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.



státní podpory, a to ani z vlastního kapitálu, ani ze státem zaručených půjček. Proto lze vyplacení náhrad považovat za součást vlastního příspěvku příjemce na náklady na restrukturalizaci a lze ho považovat za skutečné ve smyslu bodu 63 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Naopak v souladu se zavedenou praxí Komise nelze jako vlastní příspěvek příjemce přijmout platy zaměstnanců [...] v letech 2021 a 2022 ([...] milionů EUR) a nově sjednané pracovní dohody s odbory s cílem zvýšit produktivitu posádek ([...] milionů EUR). Úspory z hlediska nákladů na platy zahrnují snížení vlastních, čistě interních nákladů podniku, které je nezbytné s ohledem na jeho restrukturalizaci <sup>(152)</sup>.

(225) Zadruhé, v tomto ohledu mohou příspěvky třetích stran nebo opatření na zvýšení efektivity nákladů představovat skutečné zdroje vlastního příspěvku, pokud se jedná o trvalé snížení nákladů hrazené nebo umožněné externími dodavateli nebo zákazníky příjemce, které vyplývá ze závazných dohod a je účinné a nevratné <sup>(153)</sup>. Komise již usoudila, že snížení smluvních závazků v nově sjednaných dohodách s dodavateli a pronajímateli představuje skutečné zdroje vlastního příspěvku: ve srovnání s podmínkami původních dohod uvolňuje zdroje, které jsou k dispozici pro financování nákladů na restrukturalizaci, jež by jinak musely být vynaloženy na splacení souvisejících pohledávek <sup>(154)</sup>. Totéž platí pro dodavatele a kupující, kteří se pevně zavazují nebo mění podmínky svých smluv, což uvolní zdroje příjemce <sup>(155)</sup>.

(226) Snížení nákladů společnosti SATA vyplývající ze zvýšení provozní účinnosti a z jednání s dodavateli (49. bod odůvodnění písm. a) a písm. b) bod 2) v celkové výši [...] milionů EUR, jakož i opatření k restrukturalizaci letadlového parku (přibližně [...] milionů EUR, viz 49. bod odůvodnění písm. b) bod 1), lze považovat za skutečné zdroje vlastního příspěvku, neboť tyto úspory vyplývají z již uzavřených závazných dohod, a jsou tedy dostatečně jisté, aby mohly být považovány za opravdové <sup>(156)</sup>. Taková opatření totiž mají stejný finanční účinek jako odpis dluhu v insolvenčním řízení, s tím rozdílem, že jejich účinek je rozložen do více let a není jednorázový. Proto lze tyto částky ([...] milionů EUR) připočítat ke snížení dluhu sjednanému společností SATA ve výši [...] milionů EUR (50. bod odůvodnění odst. 3), takže celková částka příspěvků třetích stran, které lze považovat za skutečné, činí přibližně [...] milionů EUR. Tuto částku lze rovněž považovat za částku bez podpory, protože příslušná opatření vedou ke sdílení finanční zátěže společnosti SATA spojené s náklady na restrukturalizaci s dodavateli a pronajímateli, kteří by jinak na základě kladných provozních výsledků společnosti SATA měli nárok na vyšší splatné částky. Stejně tak v případě odpisu dluhu, který se týká jak veřejných, tak soukromých subjektů, nic nenasvědčuje tomu, že by tento odpis mohl představovat státní podporu.

(227) Za třetí, výnosy z [...] aktiv a činností souvisejících s cestovními kanceláři SATA v Severní Americe a další úspory ve výši [...] milionů EUR (49. bod odůvodnění písm. b) bod 4) lze považovat za skutečný příspěvek k nákladům na restrukturalizaci příjemce. Tyto příjmy již vznikly (s výjimkou výnosů z likvidace společnosti Azores Vacations America, které již byly vyčísleny a budou převedeny na společnost SATA po dokončení likvidace dané společnosti). Rovněž zvýšené provozní příjmy ve srovnání s původními odhady v plánu restrukturalizace umožnily společnosti SATA pokrýt náklady na amortizaci dřívějších dluhů ([...] milionů EUR, 50. bod odůvodnění odst. 1) a ostatní náklady na restrukturalizaci ([...] milionů EUR, 50. bod odůvodnění odst. 2). Tyto vlastní příspěvky lze rovněž považovat za skutečné, protože příslušné částky již byly příjemcem zaplacený.

<sup>(152)</sup> Rozhodnutí Komise ze dne 9. listopadu 2011 ve věci SA.31250 (N/2011) – Restrukturalizace BDZ – Bulharsko (Úř. věst. C 10, 12.1.2012, s. 9), 79. bod odůvodnění: „[...] Snižování výše mezd i budoucí úspora nákladů na sociální zabezpečení se jeví spíše jako nezbytné restrukturalizační opatření než jako vlastní příspěvek [...]“

<sup>(153)</sup> Rozhodnutí Komise ze dne 30. dubna 2021 ve věci SA.58101 (2020/C) a SA.62043 (2021/N) – Portugalsko – Podpora na záchranu a restrukturalizaci skupiny SATA (Úř. věst. C 223, 11.6.2021, s. 37), 72. bod odůvodnění; rozhodnutí Komise ze dne 26. července 2021 ve věci SA.63203 (2021/N) – Německo – Podpora na restrukturalizaci podniku Condor (dosud nezveřejněno), 132. bod odůvodnění písm. c); rozhodnutí Komise ze dne 12. května 2016 ve věci SA.40419 (2015/NN) – Podpora na restrukturalizaci podniku Polzela (Úř. věst. C 258, 15.7.2016, s. 3), 119. bod odůvodnění.

<sup>(154)</sup> Rozhodnutí Komise ze dne 8. června 2015 o státní podpoře, kterou Slovinsko plánuje poskytnout skupině Cimos (SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N)) (Úř. věst. L 59, 4.3.2016, s. 168), 80. bod odůvodnění.

<sup>(155)</sup> Rozhodnutí Komise ze dne 20. srpna 2018 ve věci SA.51408 (2018/N) – Podpora společnosti Terramass B.V. (Úř. věst. C 406, 19.11.2018, s. 10), 22. a 71. bod odůvodnění.

<sup>(156)</sup> Viz podání Portugalska ze dne 2. prosince 2021.

- (228) Nové financování soukromou finanční institucí ([...]) ve výši [...] milionů EUR (50. bod odůvodnění odst. 4), které není zaručeno oblastí, lze považovat za skutečné, neboť již bylo s finanční institucí sjednáno a může být realizováno v roce 2022. Vzhledem k tomu, že společnost SATA má navíc příležitost vybrat si mezi [...] alternativními vhodnými věřiteli, možnost financování soukromými investory rovněž značí její schopnost obnovit plný přístup na kapitálové trhy a představuje signál důvěry trhu v její návrat k životaschopnosti.
- (229) V rozporu s názorem portugalských orgánů nelze výnosy z prodeje většinového podílu (51 %) společnosti Azores Airlines a celé divize pozemního odbavování (51. bod odůvodnění) považovat za skutečné, i když se měly uskutečnit před skončením plánu restrukturalizace. Odpovídající částky (přibližně [...] milionů EUR) se skládají zejména z očekávaných finančních zdrojů souvisejících s prodejem aktiv, který se dosud neuskutečnil, a přestože portugalské orgány předložily svůj pevný závazek k odprodeji, proces privatizace dosud nezačal a neexistují žádné určení nebo dokonce potenciální kupující pro akvizici.
- (230) Komise tedy odhaduje, že celkový vlastní příspěvek, který lze považovat za skutečný, činí nejvýše [...] milionů EUR, což představuje přibližně 30 % způsobilých nákladů na restrukturalizaci společnosti SATA, které na rozdíl od výpočtu Portugalska (47. bod odůvodnění) činí [...] milionů EUR, neboť zahrnují podporu na restrukturalizaci, ze které jsou financovány, ve výši 453,25 milionu EUR nad rámec uvedené maximální výše vlastního příspěvku. Zbývající náklady, jako je provozní kapitál, bude třeba uhradit z běžných provozních příjmů společnosti SATA nebo za pomoci dosud nestanovených lepších platebních podmínek. Odhadovaný podíl 30 % vlastního příspěvku a 70 % podpory na restrukturalizaci je zjevně konzervativní, protože při neexistenci závazku jednoho nebo více určených kupujících nezohledňuje jako dostatečně skutečný příspěvek žádné výnosy z budoucích odprodejů, k nimž se Portugalsko zaváže před plánem restrukturalizace. Tento přístup nebere v úvahu budoucí hodnotu akcií společnosti Azores Airlines a divize pozemního odbavování. Díky kladným provozním výsledkům očekávaným u těchto dvou podniků na konci plánu restrukturalizace je pravděpodobné, že se autonomní oblast Azory zotaví a sníží částku podpory o několik desítek milionů EUR. V každém případě lze v souladu s body 64 a 98 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci schválit celkový vlastní příspěvek příjemce na náklady na restrukturalizaci, i když je nižší než běžně požadovaných 50 %.
- (231) Zejména za současné situace po vypuknutí pandemie COVID-19 se Komise domnívá, že v závislosti na konkrétním případě může být odůvodněné, aby byl vlastní příspěvek nižší než prahová hodnota ve výši 50 % nákladů na restrukturalizaci, pokud zůstane významný, jak požaduje bod 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Jako ukazatel úrovně, kterou by Komise považovala za vhodnou, měla Komise ve své rozhodovací praxi za to, že vlastní příspěvek ve výši 24–35 % nákladů na restrukturalizaci může být významný, a že tudíž podpora na restrukturalizaci ve výši přibližně 65–76 % nákladů na restrukturalizaci může být přiměřená <sup>(157)</sup>.
- (232) V případě společnosti SATA se Komise domnívá, že Portugalsko prokázalo existenci mimořádných okolností souvisejících zejména se skutečností, že pandemie COVID-19 a opatření přijatá k jejímu omezení znamenaly pro tuto malou regionální leteckou společnost výjimečné okolnosti v souvislosti s vážnou poruchou v hospodářství ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU s bezprostředním dopadem na odvětví letecké dopravy a cestovního ruchu a na schopnost této společnosti získat tržní financování (34. až 37. bod odůvodnění), ačkoli Komise bere na vědomí skutečnost, že i přes tyto nepříznivé okolnosti se společnost SATA podařilo získat určité množství nových tržních finančních prostředků, jak je uvedeno v 228. bodě odůvodnění. Zejména s ohledem na nižší hodnoty provozu spojené s prudkým poklesem poptávky po dopravě na Azory od března 2020 pandemie COVID-19 ovlivnila zvláště společnost SATA, a to nad rámec přímých ztrát způsobených zákazy a omezeními cestování, jež přijaly orgány veřejné správy v Unii, neboť tato společnost provozuje na Azorech zejména trasy v rámci závazku veřejné

<sup>(157)</sup> V rozhodnutí ze dne 26. ledna 2022, SA.59974 (2021/C) – Rumunsko – Restrukturalizace podniku CE Oltenia (dosud nezveřejněno), 214. až 219. bod odůvodnění, Komise považovala za přijatelnou výši vlastního příspěvku 32 % nákladů na restrukturalizaci. Podobně v rozhodnutí ze dne 21. prosince 2021, SA.60165 – Portugalsko – Podpora na restrukturalizaci společnosti TAP SGPS (dosud nezveřejněno), 263. bod odůvodnění, Komise schválila vlastní příspěvek ve výši 35 % nákladů na restrukturalizaci. Podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 1999, které vyžadovaly, aby byl vlastní příspěvek významný, aniž by byla upřesněna použitelná minimální prahová hodnota, která byla v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 stanovena na 50 %, Komise v rozhodnutí ze dne 24. dubna 2007 o podpůrném opatření, jež uplatnila Belgie ve prospěch společnosti InterFerryBoats (C 46/05 (ex NN 9/04 a ex N 55/05)) (Úř. věst. L 225, 27.8.2009, s. 1), 348. až 350. bod odůvodnění, rovněž schválila vlastní příspěvek ve výši 24 %.

služby a poskytuje služby obecného hospodářského zájmu, takže má velmi omezenou možnost rozšířit své služby na další činnosti nebo destinace. Pokud jde o vlastní příspěvek, přítomnost nového financování za tržních podmínek, které představuje téměř jednu třetinu zdrojů financování předložených Portugalskem, je rovněž v souladu s bodem 14a dočasného rámce, kde Komise s ohledem na jedinečnou situaci vzniklou v důsledku onemocnění COVID-19 objasňuje, že v konkrétních případech může být odůvodněné, aby vlastní příspěvky ve smyslu bodů 62 až 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci byly nižší než 50 %.

- (233) Komise dále bere v úvahu zejména i) jedinečnou funkci a postavení příjemce v nejbližším regionu Unie, který je zároveň podporovanou oblastí (bod 98 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci), jakož i ii) prvořadou úlohu, kterou společnost SATA zastává při zajišťování územní kontinuity – prostřednictvím závazků veřejné služby a služeb obecného hospodářského zájmu – mezi jednotlivými ostrovy souostroví Azory, jakož i mezi Azorami a pevninským Portugalskem a Madeirou. Pokud jde o první aspekt, podle Komise informace poskytnuté Portugalskem prokazují, že společnost SATA má potíže se získáváním nového financování prostřednictvím trhu vzhledem ke své poloze v podporované oblasti nejbližšího regionu Unie a že tyto potíže přesahují rámec toho, jak obtížný je pro společnost SATA přístup k financím pouze z důvodu její finanční situace (67. bod odůvodnění). V souvislosti s druhým bodem Komise rovněž konstatuje, že příjemce plní závazky veřejného zájmu a služby obecného hospodářského zájmu s ohledem na odlišné a specifické socioekonomické potřeby podporované oblasti v nejbližším regionu, jak je uvedeno v článku 349 SFEU. Převážná většina třetích stran podpořila tento názor ve svých vyjádřeních k rozhodnutí o zahájení řízení a o rozšíření řízení, přičemž zdůraznila jedinečnou úlohu společnosti SATA, která je jediným leteckým dopravcem propojujícím jednotlivé Azorské ostrovy a zajišťujícím nákladní leteckou dopravu na Azory a lety z tohoto nejbližšího regionu Unie do Severní Ameriky (93. až 101. bod odůvodnění). V neposlední řadě Komise bere v úvahu omezenou velikost a obchodní činnost společnosti SATA, která má v současné době pouze třináct letadel (snížený počet z patnácti) a po prodeji kontrolního podílu ve společnosti Azores Airlines na konci období restrukturalizace bude mít pouze šest letadel. Komise tedy v tomto případě uplatňuje výjimku stanovenou v bodě 98 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci a schvaluje vlastní příspěvek posouzený v 223. až 230. bodě odůvodnění, který je rozhodně stále významný.

#### *Sdílení nákladů*

- (234) Podle bodů 65 až 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci může mít státní podpora poskytnutá způsobem, který posiluje kapitálové postavení příjemce, za následek ochranu akcionářů a podřízených věřitelů před důsledky jejich volby investovat do podniku, který je příjemcem podpory, což vytváří morální hazard a oslabuje tržní disciplínu. Podpora na restrukturalizaci nemotivuje k morálnímu hazardu nebo k nadměrně riskantním pobídkám, z nichž by měli akcionáři nebo věřitelé prospěch. Autonomní oblast Azory, která je nyní poskytovatelem podpory, jakožto jediný akcionář dohlížela na veškerá strategická a obchodní rozhodnutí společnosti SATA a provoz společnosti nebyl financován podřízeným dluhem nebo hybridním (ztráty absorbujícím) financováním, u nichž je pravděpodobné, že budou částečně odepsány v souladu s požadavky na sdílení nákladů stanovenými v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (235) Vzhledem k tomu, že společnost SATA je ve výhradním vlastnictví autonomní oblasti Azory, posílení kapitálového postavení příjemce a případné výhody plynoucí z úspěšné restrukturalizace posílené podporou poskytnutou autonomní oblastí Azory, včetně výnosů z předpokládaného odprodeje aktiv, za současných okolností případnou plně poskytovateli podpory jako jedinému akcionáři. Sdílení nákladů ze strany stávajících akcionářů lze proto v tomto případě považovat za nepodstatné. Společnost SATA a autonomní oblast Azory již dlouhou dobu jednají s bankami a dalšími finančními institucemi o nesplacených částkách dluhu společnosti SATA. Přednostní věřitelé již souhlasili se snížením rozpětí a delší dobou splatnosti, jakož i se snížením úroků a provizí (50. bod odůvodnění), čímž se sníží budoucí peněžní odtoky společnosti SATA, která je zcela ve veřejném vlastnictví a jejíž finanční potíže lze přičíst pouze jejímu jedinému akcionáři – autonomní oblasti Azory. Kromě toho, jak vysvětlilo Portugalsko (111. až 112. bod odůvodnění), je autonomní oblast Azory dlužníkem na světových finančních trzích a ručitelem finančního dluhu společnosti SATA, takže odpisy dluhů by mohly poškodit důvěru trhu v samotnou autonomní oblast Azory, což by se mohlo přenést i na další společnosti regionálního veřejného sektoru.
- (236) Na základě výše uvedených skutečností se Komise domnívá, že podpora na restrukturalizaci splňuje podmínky pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, pokud jde o přiměřenost, vlastní příspěvek a sdílení nákladů.

## 5.4.3.4 Zásada „jednou a dost“

- (237) Aby se zajistily omezené negativní účinky podpory, aby se zabránilo nežádoucímu dopadu na hospodářskou soutěž a obchod a aby celková rovnováha byla pozitivní <sup>(158)</sup>, musí být podpora poskytnuta podnikům v obtížích v souladu se zásadou „jednou a dost“. S ohledem na tuto zásadu je nezbytné omezit danou podporu na dobu deseti let.
- (238) Komise umožňuje podporu na restrukturalizaci pouze v případě podpory jedné restrukturalizační operace a za předpokladu, že uplynulo více než deset let od předchozího poskytnutí podpory na restrukturalizaci nebo od skončení období restrukturalizace nebo od zastavení provádění plánu restrukturalizace <sup>(159)</sup>. Pokud byla tato podpora poskytnuta, Komise připouští výjimky z tohoto pravidla, zejména pokud podpora na restrukturalizaci následuje po podpoře na záchranu v rámci jediné restrukturalizační operace nebo za mimořádných a nepředvídatelných okolností, za které příjemce neodpovídá <sup>(160)</sup>.
- (239) Podpora na restrukturalizaci společnosti SATA podporuje jedinou restrukturalizační operaci, která již probíhá od konce roku 2020 a potrvá do konce roku 2025. Komise konstatuje, že v rámci této operace Portugalsko oznámilo podporu na záchranu a Komise schválila poskytnutí podpory likvidity společnosti SATA podle bodu 103 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Komise schválila poskytnutí této podpory jak při zahájení formálního šetření týkajícího se podpory na záchranu, tak při rozšíření tohoto šetření na podporu na restrukturalizaci, aby byly zachovány základní činnosti společnosti SATA související s plněním závazků veřejné služby v oblasti letecké dopravy v oblasti Azory a poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu na letištích a správou těchto letišť v dané oblasti. Poskytnutí této podpory tedy neznemožnilo společnosti SATA získat dotyčnou podporu na restrukturalizaci.
- (240) Pokud jde o jiné případy státní podpory poskytnuté společnosti SATA v minulosti, které jsou potenciálně relevantní pro uplatnění zásady „jednou a dost“, Komise uvádí, že schválila vyrovnávací platbu pro společnost SATA ve výši 12 milionů EUR podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU za okolností mimořádného vypuknutí pandemie COVID-19 <sup>(161)</sup>. Tato pomoc však nepředstavuje minulou pomoc na záchranu nebo restrukturalizaci: kompenzuje škody přímo způsobené pandemií COVID-19 v období od 19. března 2020 do 30. června 2020 a pokrývá náklady, které by společnosti SATA nevznikly, kdyby nedošlo k omezení letecké dopravy z důvodu ochrany veřejného zdraví, které tato mimořádná událost způsobila. Z kompenzace byly vyloučeny zejména další náklady, které společnosti SATA vznikly v období od 19. března 2020 do 30. června 2020 v důsledku vládních omezení, jež nepředstavují zákaz cestování nebo omezení letecké dopravy, jakož i snížené poptávky vyplývající z vážné poruchy v portugalském hospodářství v letech 2020–2021.
- (241) Pokud jde o kompenzace za závazky veřejné služby a služby obecného hospodářského zájmu, společnost SATA Air Açores poskytuje od roku 1996 služby na čtrnácti trasách mezi ostrovy uvedených v 19. bodě odůvodnění v rámci závazků veřejné služby uložených původně podle nařízení (EHS) č. 2408/92 a později podle nařízení (ES) č. 1008/2008. Tyto závazky veřejné služby byly zahrnuty do smluv, jež stanovovaly kompenzaci za poskytovanou službu na základě metody pro výpočet kompenzace *ex ante*, roční příspěvek a mechanismus pro úpravu kompenzací, který zajišťoval, aby nedošlo k nadměrné kompenzaci. Stejně tak jsou služby obecného hospodářského zájmu poskytované společností SGA uvedeny v koncesní smlouvě, která zahrnuje kompenzaci stanovenou *ex ante* na dobu tohoto pověření. Cílem a důsledkem poskytnutí této kompenzace společnosti SATA bylo pokrytí nákladů na plnění příslušných závazků veřejné služby a služeb obecného hospodářského zájmu, a nikoli záchranu nebo restrukturalizace společnosti SATA.
- (242) Pokud jde o minulá navýšení kapitálu společnosti SATA upsaná v letech 2017–2020 danou oblastí, představují podle Portugalska kompenzaci za náklady na závazky veřejné služby a služby obecného hospodářského zájmu, které vznikly společnosti SATA, a zejména byla poskytnuta k částečnému pokrytí provozního deficitu společnosti Azores Airlines v letech 2009 až 2019 vzniklého v důsledku poskytování služeb v rámci plnění závazků veřejné služby či služeb obecného hospodářského zájmu na trasách na pevninu a Madeiru (106. a 107. bod odůvodnění), jakož i na trasách mezi Azorskými ostrovy a Severní Amerikou (108. bod odůvodnění). Společnost Ryanair se domnívá, že z důvodu navýšení kapitálu by Komise neměla povolit žádnou podporu na záchranu společnosti SATA, neboť krize COVID-19 by neměla být považována za výjimku ze zásady „jednou a dost“.

<sup>(158)</sup> Bod 38 písm. f) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

<sup>(159)</sup> Body 70 a 71 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

<sup>(160)</sup> Bod 72 písm. a) a c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

<sup>(161)</sup> Rozhodnutí Komise ve věci SA.61771 (2021/N) – COVID-19 – SATA – Náhrada škod způsobených mimořádnými událostmi (Úř. věst. C 285, 16.7.2021, s. 7).

- (243) Komise připomíná, že pokud jde o trasy v rámci Unie, případné kompenzace požadované za minulost by nebyly v souladu s nařízením (ES) č. 1008/2008. Ve skutečnosti byly trasy předmětem otevřeného závazku veřejné služby. Jak připomnělo Portugalsko (107. bod odůvodnění), společnost Azores Airlines opakovaně vyjádřila svůj zájem provozovat tyto trasy v souladu s podmínkami závazků veřejné služby a bez kompenzace. Jakákoli kompenzace poskytnutá společnosti Azores Airlines za poskytování služeb na těchto trasách v rámci otevřených závazků veřejné služby by proto byla v rozporu s čl. 17 odst. 8 nařízení (ES) č. 1008/2008 a byla by považována za protiprávní a neslučitelnou státní podporu. A to bez ohledu na skutečnost, že touto činností vznikly společnosti Azores Airlines ztráty, kterým mohla zabránit nebo je snížit, kdyby provozovala pouze trasy, letové řády a služby, které jsou z obchodního hlediska přitažlivé.
- (244) Stejně tak by jakákoli údajná kompenzace ztrát vzniklých při plnění závazků veřejné služby nebo poskytování služeb obecného hospodářského zájmu na trasách mezi Azorskými ostrovy a Severní Amerikou byla rovněž považována za protiprávní a neslučitelnou státní podporu. Společnost Azores Airlines ve skutečnosti provozuje tyto trasy mimo EU na obchodním základě, nikoli na základě pověřovacího aktu. Portugalsko proto nemůže právoplatně tvrdit, že kompenzace za tyto trasy je slučitelná s rozhodnutím 2012/21/EU o službách obecného hospodářského zájmu, neboť článek 4 tohoto rozhodnutí vyžaduje, aby byl dotčený podnik pověřen poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu prostřednictvím jednoho nebo více aktů. Stejně tak v případě neexistence pověřovacího aktu nelze žádnou takovou kompenzaci považovat za slučitelnou podle rámce pro služby obecného hospodářského zájmu <sup>(162)</sup>.
- (245) Z toho vyplývá, že navýšení kapitálu poskytnutá jako kompenzace nákladů na závazky veřejné služby nebo služby obecného hospodářského zájmu představují protiprávní a neslučitelnou státní podporu podle pravidel stanovených v nařízením (ES) č. 1008/2008, v rozhodnutí 2012/21/EU o službách obecného hospodářského zájmu nebo v rámci pro služby obecného hospodářského zájmu.
- (246) Po zahájení formálního šetření portugalské orgány požádaly společnost SATA, aby uhradila minulé navýšení kapitálu společnosti SATA Air Açores upsaná regionální vládou od roku 2017 v celkové výši 72,6 milionu EUR, která byla poskytnuta a téměř v plné míře vyplacena společnosti před zahájením řízení (71. bod odůvodnění) <sup>(163)</sup>. Dne 1. června 2021 předložilo Portugalsko Komisi důkazy o převodu celkové výše kapitálu poskytnutého společnosti SATA zpět do oblasti ve třech splátkách (9. a 116. bod odůvodnění).
- (247) V důsledku této úhrady společnost SATA přistoupila ke snížení svého základního kapitálu a toto snížení zapsala do portugalského obchodního rejstříku. Portugalsko rovněž předložilo doklady o úhradě úroků pro navrácení ve výši 815 233,24 EUR, které byly převedeny do oblasti dne 30. listopadu 2021. Částka odpovídá úrokům pro navrácení podle článku 11 nařízení (ES) č. 794/2004 vypočteným z každého z minulých navýšení kapitálu od data, kdy společnost SATA příslušné navýšení kapitálu obdržela, do data jeho splacení.
- (248) Soudy Unie v souvislosti s protiprávní a neslučitelnou státní podporou opakovaně rozhodly, že cílem navrácení takové podpory má být odstranění narušení hospodářské soutěže způsobeného konkurenční výhodou, ze které měl na trhu prospěch příjemce této podpory na úkor svých konkurentů, a nastolení situace, která předcházela poskytnutí uvedené podpory <sup>(164)</sup>. Vracením podpory její příjemce ztrácí tuto konkurenční výhodu <sup>(165)</sup>, zatímco zaplacením úroků z této podpory ztrácí výhodu vyplývající z bezplatné dostupnosti podpory ode dne, kdy byla příjemci poskytnuta, až do dne jejího vrácení <sup>(166)</sup>. Komise je tedy přesvědčena, že splacení s úroky vypočtenými v souladu s článkem 11 nařízení (ES) č. 794/2004 a snížení základního kapitálu připravilo společnost SATA o konkurenční výhodu, kterou pro ni představovalo navyšování kapitálu.

<sup>(162)</sup> Sdělení Komise – Rámcový Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (2011), body 15 až 17.

<sup>(163)</sup> 13. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

<sup>(164)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 11. prosince 2012, Komise v. Španělsko („Magesfa II“), C-610/10, ECLI:EU:C:2012:781, bod 105; rozsudek Soudního dvora ze dne 17. listopadu 2011, Komise v. Itálie, C-496/09, ECLI:EU:C:2011:740, bod 61.

<sup>(165)</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. dubna 1995, Komise v. Itálie („Alfa Romeo“), C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, bod 27.

<sup>(166)</sup> Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 8. června 1995, Siemens v. Komise, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, body 97 až 101.

- (249) Bez ohledu na vrácení částky navýšení kapitálu a odstranění jakékoli konkurenční výhody poskytnuté společnosti SATA Komise rovněž posoudí, zda by oznámená podpora na restrukturalizaci společnosti SATA s ohledem na navýšení kapitálu neporušila zásadu „jednou a dost“ stanovenou v bodech 70 a 71 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (250) Důkazy předložené v řízení umožňují dospět k závěru, že o navýšení kapitálu ve prospěch společnosti SATA rozhodoval od roku 2017 její jediný akcionář s cílem kompenzovat společnosti SATA její závazky veřejné služby a služby obecného hospodářského zájmu, a to v situaci, kdy náklady a provozní deficity spojené se závazky veřejné služby plněnými přinejmenším od roku 2009 nebyly kompenzovány v souladu se zákonem (102. až 108. bod odůvodnění). Taková kompenzace, která není stanovena *ex ante* v příslušných smlouvách o veřejných službách nebo pověřovacích aktech, tedy dodatečně, však není povolena podle čl. 17 odst. 8 nařízení (ES) č. 1008/2008, podle rozhodnutí 2012/21/EU o službách obecného hospodářského zájmu ani podle rámce pro služby obecného hospodářského zájmu. Komise konstatuje, že na rozdíl od společností SATA Air Açores a SGA, které měly kladný čistý zisk, společnost Azores Airlines utrpěla poměrně značné provozní ztráty a vznikl jí záporný čistý zisk (32. bod odůvodnění). Pokud jde o údajnou výši kompenzací, Portugalsko v žádném případě neprokázalo, že společnosti SATA v důsledku plnění dotčených závazků veřejné služby skutečně vznikly náklady a ztráty, které by odpovídaly výši údajné kompenzace v podobě navýšení kapitálu. Navíc i kdyby bylo možné konstatovat, že je částka kompenzací *ex post* za auditované činnosti v rámci závazků veřejné služby a služeb obecného hospodářského zájmu (65,5 milionu EUR) odůvodněná, další deficit, který společnost SATA uvedla (33 milionů EUR) v souvislosti se svými závazky veřejné služby (102. bod odůvodnění), by nebylo možné považovat za řádně prokázány, protože pro tuto částku neexistují dostatečné důkazy (zejména vzhledem k tomu, že ji nepotvrdily veřejné audity, na rozdíl od částky 65,5 milionu EUR, která byla přisouzena výlučně činností letecké společnosti SATA v rámci závazků veřejné služby). Komise rovněž poznamenává, že výše uvedená částka 33 milionů EUR zahrnuje bez rozlišení náklady obou leteckých společností, což neumožňuje určit, jak velkou část deficitu lze přičíst každé z těchto společností. Z toho vyplývá, že minulá navýšení kapitálu nelze považovat za slučitelná s vnitřním trhem jakožto kompenzaci provozních deficitů společnosti SATA, které vznikly v souvislosti s jejími závazky veřejné služby a službami obecného hospodářského zájmu, neboť žádná taková kompenzace nebyla stanovena *ex ante* a Portugalsko v žádném případě neprokázalo výši těchto provozních deficitů a neuvvedlo tuto částku do souladu s částkami minulých navýšení kapitálu. Na základě těchto důvodů a vzhledem k absenci jakýchkoli alternativních důvodů slučitelnosti, které by Portugalsko uvedlo a prokázalo, dospěla Komise k závěru, že minulá navýšení kapitálu představují neslučitelnou státní podporu.
- (251) Cílem a účinkem navýšení kapitálu, jak je popsáno ve 102. bodě odůvodnění, však nebyla záchranu ani restrukturalizace společnosti SATA. Portugalsko vysvětluje, že zásah autonomní oblasti Azory, bez ohledu na slučitelnost s nařízením (ES) č. 1008/2008, měl společnosti SATA poskytnout kompenzaci za její závazky veřejné služby. Z informací předložených Portugalskem<sup>(167)</sup> skutečně vyplývá, že navýšení kapitálu v roce 2017 (21,5 milionu EUR) bylo v konečném důsledku zaměřeno na řešení nedostatku kapitálu společnosti SATA, aby mohla i nadále provozovat lety a zajišťovat spojení s Azorskými ostrovy. Stejně tak z důkazů shromážděných v řízení vyplývá, že autonomní oblast Azory přijala následná rozhodnutí o navýšení kapitálu v letech 2018 (27 milionů EUR) a 2020 (24 milionů EUR) s cílem splnit svou povinnost (jediného) akcionáře, podle níž má projednat kapitálové ztráty společnosti<sup>(168)</sup>, jakož i umožnit společnosti SATA zachovat „*pravidelné dodržování svého předmětu podnikání, kterým je pravidelná letecká doprava mezi ostrovy*“<sup>(169)</sup> a zajistit jí „*finanční podmínky nezbytné pro plnění jejich cílů*“<sup>(170)</sup>. Ačkoli nelze připustit, že by minulá navýšení kapitálu představovala slučitelnou kompenzaci za plnění závazků veřejné služby a poskytování služeb obecného hospodářského zájmu ze strany společnosti SATA, jejich cílem a účinkem bylo řešit provozní deficity společnosti SATA vyplývající z plnění těchto závazků veřejné služby a služeb obecného hospodářského zájmu, a jednalo se tedy o stejný druh podpory na restrukturalizaci, jako je současná podpora plánu restrukturalizace<sup>(171)</sup>.
- (252) I kdyby navýšení kapitálu představovalo podporu na záchranu nebo restrukturalizaci, což však není pravda, bylo by přesto možné konstatovat porušení zásady „jednou a dost“, pokud by se mělo za to, že nová podpora na restrukturalizaci upozorňuje na opakující se obtíže nebo obtíže, které se v minulosti v odpovídající míře neřešily, jak je uvedeno v bodě 70 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. I za tohoto předpokladu Komise neuplatňuje zásadu mechanicky, ale musí vzít v úvahu okolnosti, za nichž je oznámená podpora na restrukturalizaci společnosti SATA poskytnuta odchýlně od zásady „jednou a dost“ (bod 72 písm. c) a poznámka pod čarou č. 40 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci). Komise může povolit další podporu na restrukturalizaci na

<sup>(167)</sup> Podání Portugalska ze dne 19. října 2020, bod 167 a následující body, a stanovisko portugalského Účetního dvora týkající se účetní závěrky autonomní oblasti Azory za rok 2017 – <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/PareceresTribunalContas/pareceres-craa/Documents/2017/sratc-cra-2017.pdf>

<sup>(168)</sup> Viz poznámka pod čarou č. 109.

<sup>(169)</sup> Usnesení Rady vlády č. 85 ze dne 18. července 2018.

<sup>(170)</sup> Usnesení Rady vlády č. 66/2020.

<sup>(171)</sup> Bod 71 a poznámka pod čarou č. 38 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

základě výjimky stanovené v bodě 72 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, pokud jsou zjištěny mimořádné a nepředvídatelné okolnosti, za které společnost SATA neodpovídá, jak připomíná rozhodnutí o zahájení řízení a o rozšíření řízení <sup>(172)</sup>.

- (253) Vypuknutí, šíření a ekonomické dopady pandemie COVID-19 jsou mimořádné a nepředvídatelné okolnosti podle bodu 72 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci: byly bezprecedentní (od doby vzniku Unie a jejího vnitřního trhu), stejně jako byly nepředvídatelné a nepředvídané jen několik měsíců předtím, než nastaly. Vedení podporovaného podniku je nemohlo předvídat v době poskytnutí navýšení kapitálu ani několik měsíců před vznikem potřeby naléhavé záchrany a následné restrukturalizace, ani nebyly způsobeny nedbalostí či chybami vedení nebo rozhodnutím skupiny SATA v souladu s kritérii připomenutými v poznámce pod čarou č. 40 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. V různých rozhodnutích Komise uznala výjimečný charakter a dopad onemocnění COVID-19 v Portugalsku, a to zejména na hospodářství Azorských ostrovů, takže jej lze kvalifikovat jako vážnou poruchu v hospodářství podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, a rovněž uznala to, že tento účinek je stále citelný z důvodu narušení dodavatelských řetězců, snížení poptávky a následného dopadu na likviditu mnoha podniků <sup>(173)</sup>. Příjemci nelze přičítat odpovědnost za mimořádné a nepředvídané okolnosti pandemie COVID-19 a vážnou poruchu v hospodářství, kdy je třeba uplatnit mnohostranný a rozsáhlý plán na restrukturalizaci a zvýšení účinnosti provozu společnosti SATA.
- (254) Je zřejmé, že dopad těchto mimořádných okolností výrazně zhoršil provoz společnosti SATA, neboť od vypuknutí epidemie COVID-19 až do současnosti došlo k bezprecedentnímu poklesu poptávky o více než 40 %, takže dopad na příjemce je zjevný a významný. Navzdory tak dramatickému poklesu počtu cestujících, který nepředpokládaly žádné prognózy ani odhady odvětví (IATA, EUROcontrol atd.), ať už v roce 2017 nebo krátce před vypuknutím pandemie, nemohl příjemce v souladu se svými smluvními závazky s oblastí omezit své služby pouze na základě svých obchodních nebo finančních zájmů. Společnost SATA nadále plnila své závazky veřejné služby a zajišťovala dopravní spojení při absenci alternativních způsobů dopravy po celé období, kdy opatření proti šíření nákazy a snížení poptávky po letecké dopravě v Portugalsku nebo v zahraničí v souvislosti s pandemií COVID-19 měla a nadále mají významné dopady. Zachování osobní dopravy mezi ostrovy oblasti a z jiných oblastí a do nich (Madeira a pevninské Portugalsko) s dostatečnou četností letů hraje zásadní úlohu při zajištění nepřetržitého základního dopravního spojení s Azorskými ostrovy, i když výrazně zhoršilo finanční situaci společnosti SATA v posledních dvou letech 2020 a 2021 (34. až 36. bod odůvodnění) <sup>(174)</sup>, a to výrazně nad rámec přímých ztrát vyplývajících ze zákazů cestování uložených portugalskými orgány veřejného zdraví.
- (255) Patřičnost výjimky podle bodu 72 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je třeba zvážit a posoudit ve stávajícím hospodářském kontextu potřeby restrukturalizace, kterou pandemie COVID-19 významně zhoršuje: v tomto smyslu za mimořádné a nepředvídatelné okolnosti neodpovídá společnost SATA a její vlastníci. Pandemie COVID-19 coby mimořádná okolnost a její dopady na poptávku po letecké dopravě, ať už obecně nebo v souvislosti se společností SATA, nebyly předvídané a nebylo možné je předvídat ani v době, kdy bylo provedeno jedno z minulých navýšení kapitálu, ani krátce před vypuknutím pandemie, což přimělo Portugalsko oznámit potřebu naléhavé podpory na záchranu a nyní podpory na restrukturalizaci, která je nezbytná k financování plánu

<sup>(172)</sup> 90. a 91. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení a 79. a 80. bod odůvodnění rozhodnutí o rozšíření řízení.

<sup>(173)</sup> Rozhodnutí Komise ze dne 16. dubna 2021 ve věci SA.62505 (2021/N) – COVID-19: změna SA.56873 – Režim přímých dotací a režim záruk za půjčky (Úř. věst. C 177, 7.5.2021, s. 21), ze dne 7. března 2022 ve věci SA.100205 (2022/N) – Portugalsko – COVID-19: Přímé dotace mikropodnikům, malým a středním podnikům ve specifických odvětvích se sídlem v nejvzdálenějším regionu Azory („APOIAR.PT Açores“) – listopad 2021 až leden 2022, dosud nezveřejněno, ze dne 4. června 2021 ve věci SA.63010 (2021/N) – „COVID-19: Podpora pro odvětví osobní dopravy na Azorských ostrovech“ (Úř. věst. C 233, 11.6.2021, s. 33), ze dne 13. září 2021 ve věci SA.64599 (2021/N) – „COVID-19: Podpora pro odvětví osobní dopravy na Azorských ostrovech na rok 2021“ (Úř. věst. C 389, 24.9.2021, s. 16), ze dne 6. dubna 2022 ve věci SA.102334 (2022/N) – Portugalsko – COVID-19: Podpora pro odvětví osobní dopravy na Azorských ostrovech na rok 2022, dosud nezveřejněno (zejména 4., 36. a 37. bod odůvodnění).

<sup>(174)</sup> Podobnou analýzu provedla Komise, mimo jiné ve svém rozhodnutí ze dne 7. srpna 2020 ve věci SA.57675 (2020/N) – Německo – COVID-19 – režim pro regionální a místní veřejnou osobní dopravu (Úř. věst. C 277, 21.8.2020), 18. až 20., 54. až 55. a 65. až 66. bod odůvodnění, kde Komise konstatovala, že narušení způsobené pandemií COVID-19 se zjevně vymyká běžnému fungování trhu a postihlo zejména poskytovatele veřejných služeb v odvětví dopravy, neboť „tito poskytovatelé neměli možnost omezit svou kapacitu, a tím snížit své fixní náklady, jako společnosti v jiných odvětvích. Proto museli i nadále nabízet téměř plnou kapacitu, přestože počet cestujících byl stále velmi nízký“ (66. bod odůvodnění). Viz také rozhodnutí Komise ze dne 3. listopadu 2020 ve věci SA.58738 (2020/N) – Nizozemsko – COVID-19 – Podpora pro regionální a dálkovou veřejnou osobní dopravu (Úř. věst. C 397, 20.11.2020), 57. až 62. bod odůvodnění, jakož i rozhodnutí Komise ze dne 7. ledna 2021 ve věci SA.59747 (2020/N) – COVID-19: Odškodnění pro provozovatele osobní železniční dopravy, kteří uzavřeli smlouvy o veřejných službách s čistými náklady (Úř. věst. C 50, 12.2.2021), 58. až 62. a 67. až 68. bod odůvodnění.

restrukturalizace zajišťujícího obnovení životaschopnosti příjemce. Komise dále konstatuje, že společnost SATA provozuje neproplácené závazky veřejné služby, pokud jde o četnost letů, letové řády, ceny a trasy, založené na cílech veřejné politiky jejího jediného akcionáře, mezi něž patří dopravní spojení nejbližšího regionu Unie, jež převažuje nad finančními a obchodními zájmy příjemce, přičemž konkurenční dopravci neprojevili žádný zájem o plnění podobných závazků v této oblasti (21. bod odůvodnění) nebo o provozování dotčených tras (28. bod odůvodnění). Komise neshledává, že by navýšení kapitálu podpořilo jakékoli rizikové obchodní chování společnosti SATA nebo jakékoli rozšíření jejích činností v oblasti letecké dopravy nebo správy letišť tím, že by vedlo k zahájení provozu na nových trasách nebo k rozšíření letištních zařízení na vnitřním trhu na úkor hospodářské soutěže v příslušném uplynulém období (2017–2020) nebo během plánovaného období restrukturalizace.

- (256) Vrácení celé částky kapitálu i s úroky, kterou autonomní oblast Azory neoprávněně poskytla, zároveň snižuje případný morální hazard, který zmiňují pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, aby podpořily odůvodněnou zásadu „jednou a dost“. Vrácení celé částky znamená, že opakované operace restrukturalizace podporované údajně opakovanou a neúčinnou podporou na restrukturalizaci nejsou v tomto ani v jiných případech stimulovány. Kromě toho toto vrácení snižuje narušení hospodářské soutěže, které je uvedeno v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci a které je již omezeno na trzích, na nichž společnost SATA a její ovládané dceřiné společnosti působí a budou působit i po skončení plánu restrukturalizace, a to v letecké dopravě mezi jednotlivými ostrovy souostroví Azory a na malých ostrovních letištích.
- (257) Z těchto důvodů se Komise domnívá, že společnost SATA v minulosti neobdržela podporu, na kterou by se vztahovala zásada „jednou a dost“, a i kdyby nyní vrácená minulá navýšení kapitálu v minulosti představovala podporu na záchranu nebo restrukturalizaci, podpora na restrukturalizaci splňuje výjimku stanovenou v bodě 72 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a proto nemá nežádoucí negativní účinky na hospodářskou soutěž a obchod na vnitřním trhu.

#### 5.4.3.5 Opatření k omezení narušení hospodářské soutěže

- (258) Jak je vysvětleno v bodech 87 až 93 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, opatření k omezení narušení hospodářské soutěže by měla být stanovena v poměru k účinkům podpory narušujícím hospodářskou soutěž, a to zejména k: i) výši a povaze podpory a podmínkám a okolnostem, za nichž byla udělena; ii) velikosti a poměrnému významu příjemce na trhu a vlastnostem dotčeného trhu a iii) míře, v níž po uplatnění vlastního příspěvku a opatření ke sdílení nákladů přetrvávají obavy ohledně morálního hazardu. Opatření k omezení narušení hospodářské soutěže by neměla ohrozit vyhlídky na obnovení životaschopnosti ani by neměla jít na úkor spotřebitelů a hospodářské soutěže <sup>(175)</sup>.
- (259) Strukturální opatření mohou zahrnovat odprodej aktiv, snížení kapacity nebo omezení přítomnosti na trhu. Měla by vytvářet příznivé podmínky pro vstup nových konkurentů na trh, jakož i rozrůstání stávajících malých konkurentů nebo přeshraniční činnost s přihlédnutím k trhu nebo trhům, na nichž bude mít příjemce po restrukturalizaci významné tržní postavení, zejména trhům s nadměrnou kapacitou. Opatření upravující chování by měla zaručit, že podpora bude použita pouze k financování obnovy dlouhodobé životaschopnosti.
- (260) Jak je uvedeno výše v 62. bodě odůvodnění, Portugalsko potvrzuje, že společnost SATA přijme následující opatření k omezení narušení hospodářské soutěže, která budou platit do skončení plánu restrukturalizace, tj. do 31. prosince 2025:
- prodej většinového a kontrolního podílu ve společnosti SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., který se rovná nejméně 51 % základního kapitálu této společnosti;
  - vyčlenění a prodej obchodní jednotky, která v současné době poskytuje služby pozemního odbavování na všech letištích a letištních plochách v oblasti;
  - omezení velikosti letadlového parku na nejvýše čtrnáct letadel a po prodeji společnosti Azores Airlines na šest letadel pro zbývající rozsah činností vykonávaných společnostmi SATA;

<sup>(175)</sup> Body 87 až 90 a 92 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.



- d) zákaz reklamy na obdrženou státní podporu a
- e) zákaz akvizic.

#### *Strukturální opatření*

- (261) Podle bodu 80 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci by opatření k omezení narušení hospodářské soutěže neměla vést ke zhoršení struktury trhu. Strukturální opatření by tudíž zpravidla měla mít formu odprodeje životaschopného samostatného podniku na základě předpokladu trvání podniku, který by si za předpokladu, že bude provozován vhodným kupujícím, udržel dlouhodobou účinnou konkurenceschopnost.
- (262) Komise proto posoudila navrhovaná opatření týkající se odprodeje, aby zajistila, že povedou ke vzniku životaschopného, samostatného podniku, který bude schopný účinně konkurovat na relevantních trzích na konci období restrukturalizace i po něm (260. bod odůvodnění).

#### *Odprodej kontrolního podílu ve společnosti Azores Airlines*

- (263) Pokud jde o první strukturální opatření, které se Portugalsko zavázalo zavést (260. bod odůvodnění písm. a) ve spojení s 260. bodem odůvodnění písm. c)), Komise úvodem konstatuje, že společnost SATA Air Açores je poměrně malá regionální letecká společnost, jejíž činnost se v zásadě soustředí na provozování tras v rámci závazku veřejné služby do oblasti Azory a z ní. Podobně i Azores Airlines je malá letecká společnost s omezeným počtem letů do USA a Kanady, s omezeným počtem závazků veřejné služby (na čtyřech trasách podle základního scénáře nebo na žádné podle alternativního scénáře v případě, že by jí zakázky týkající se závazků veřejné služby nebyly uděleny) a s omezeným počtem charterových letů a služeb nákladní letecké dopravy. Odprodej společnosti Azores Airlines by proto pro společnost SATA představoval významný odprodej aktiv.
- (264) Komise rovněž konstatuje, že: i) společnost Azores Airlines sice byla po řadu let ztrátová, avšak to bylo do značné míry způsobeno starým letadlovým parkem a nedostatečnou kompenzací služeb v rámci závazků veřejné služby, které provozovala mezi pevninou a destinacemi na Azorech, a ii) jak vyplývá z plánu restrukturalizace, většina restrukturalizačních opatření je přijata právě proto, aby společnost Azores Airlines dosáhla dlouhodobé ziskovosti. Jak je podrobně posouzeno v oddíle 2.3.1, tato opatření jsou vhodná pro řešení příčin obtíží a jsou důvěryhodná a přiměřená tomu, aby zajistila dlouhodobou životaschopnost.
- (265) Kromě toho v souladu s bodem 78 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci odprodá autonomní oblast Azory kontrolní podíl ve společnosti Azores Airlines nejpozději do konce roku 2025, kdy by společnost Azores Airlines dosáhla normalizovaného/opakovaného EBITDA ve výši přibližně [...] milionů EUR, což by postačovalo k tomu, aby byl podnik považován za ziskový. V rámci plánu restrukturalizace se očekává, že společnost Azores Airlines dosáhne [...] a stane se ziskovým [...] s příjmy, které by měly do roku 2025 dosáhnout přibližně [...] milionů EUR, s letadlovým parkem čítajícím osm letadel ([...]) a EBIT ve výši [...] milionů EUR do roku 2025, což by znamenalo rozpětí EBIT ve výši přibližně [...] %, které by odpovídalo referenčním hodnotám daného odvětví (v průměru mezi 8–12 % u skupiny podobných subjektů). Kromě toho [...].
- (266) Komise se domnívá, že alternativní řešení předložená Portugalskem, podle nichž by závazky veřejné služby nemusely být společnosti Azores Airlines v budoucnu uděleny, jsou důvěryhodná a že případná nemožnost získat takové zakázky po vypršení platnosti stávajících dohod by neohrozilo životaschopnost letecké společnosti po jejím odprodeji.
- (267) Jak bylo popsáno (24. až 26. bod odůvodnění), společnost Azores Airlines již provozuje kromě čtyř tras v rámci závazku veřejné služby několik komerčních letů, zejména do Severní Ameriky (Boston, Oakland, Toronto a Montreal), a také charterové lety a lety v rámci nákladní dopravy. I když je tedy společnost SATA na celkovém portugalském trhu letecké dopravy daleko za největším poskytovatelem služeb (skupinou TAP), má z hlediska přítomnosti na trhu nejsilnější postavení na trasách z Azorských ostrovů a na ně<sup>(176)</sup>. V roce 2020 činil podíl společnosti Azores Airlines na počtu cestujících přilétajících na Azory [35–45] %, zatímco její podíl nákladu přepravovaného nákladní leteckou dopravou ze zemí mimo Azory nebo do těchto zemí představoval více než [60–70] %<sup>(177)</sup>. Konkurenti by proto mohli využít příležitosti a nahradit společnost SATA v pozici relativní důležitosti, pokud jde o tyto regionální trasy.

<sup>(176)</sup> Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) – Čtvrtletní statistický věstník č. 49, LEDEN–BŘEZEN 21.

<sup>(177)</sup> Zdroj: SREA a údaje společnosti.

- (268) I kdyby [...], Komise se domnívá, že plánovaná opatření umožňují konkurentům vstoupit na trh, na němž bude společnost SATA po restrukturalizaci stále přítomna, i když bude vykonávat převážně činnosti v rámci závazku veřejné služby a v rámci služeb obecného hospodářského zájmu a s velmi omezeným letadlovým parkem čítajícím šest letadel, jak jí zaručuje opatření uvedené ve 260. bodu odůvodnění písm. c). Získáním kontroly nad dceřinou společností by se proto konkurenti společnosti SATA mohli rozhodnout částečně nahradit nebo doplnit trasy společnosti Azores Airlines v rámci závazku veřejné služby tím, že nabídnou komerční spojení s pevninským Portugalskem a Madeirou a že začnou provozovat další mezinárodní lety nebo specializované turistické trasy a charterové služby.
- (269) A v neposlední řadě s ohledem na i) reorganizaci společnosti SATA, v rámci které budou její provozní společnosti jasně odděleny a převedeny pod kontrolu holdingové společnosti, ii) účinnější restrukturalizaci činností společnosti Azores Airlines, včetně možného protiplnění za činnost v rámci závazků veřejné služby nebo ukončení ztrátových závazků veřejné služby, a případně diverzifikaci vedoucí k novým a životaschopným činnostem, jakož i iii) revidovaný harmonogram odprodeje, který má být proveden během období restrukturalizace, Komise již nemá pochybnosti o účinnosti odprodeje při řešení obtíží způsobených možnými protichůdnými zájmy akcionářů společnosti Azores Airlines (75. bod odůvodnění).

#### *Odprodej nové jednotky pro pozemní odbavování*

- (270) Za druhé, pokud jde o opatření uvedené ve 260. bodě odůvodnění písm. b), týká se druhého, menšího odprodeje, a to nové jednotky pro pozemní odbavování, která je vertikálně propojená s hlavními činnostmi leteckých společností skupiny SATA. Tento odprodej by proběhl v [...], a doplnil by tak balíček strukturálních opatření, v době, která by příjemci umožnila dosáhnout u této divize pozemního odbavování opakovaného EBITDA ve výši přibližně [...] milionů EUR ročně. Kromě toho výhledy týkající se nové jednotky pro pozemní odbavování vykazují kladný EBIT od [...] (viz tabulka 1.A). Proto se očekává, že po restrukturalizaci bude tato nová divize pozemního odbavování rovněž sestávat z životaschopných a samostatných podniků.

#### *Závěry ohledně strukturálních opatření*

- (271) Komise konstatuje, že podpora na restrukturalizaci společnosti SATA podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU má být poskytnuta za okolností vážné poruchy v hospodářství členských států Unie podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. Ekonomické dopady pandemie COVID-19 se od března 2020 projevují zejména na nabídce a poptávce v oblasti služeb letecké dopravy a cestovního ruchu<sup>(178)</sup>. Podpora na restrukturalizaci je navíc poskytována provozovateli, který se nachází v podporované oblasti, s cílem zajistit, aby společnost SATA, která je v současné době pověřena plněním závazků veřejné služby a poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu ve prospěch azorské komunity, nadále zajišťovala územní kontinuitu oblasti Azory jak v rámci souostroví, tak s pevninou a Madeirou a s ostatními členskými státy.
- (272) V tomto ohledu je společnost SATA malou regionální leteckou společností, jejíž provozní výsledky byly negativní již před pandemií COVID-19 a která je v důsledku pandemie ještě zranitelnější (oddíl 2.3.1.4). Odprodávaný podnik, který je předmětem prodeje, totiž společnost Azores Airlines včetně činností v oblasti pozemního odbavování, v současné době představuje [50–60] % příjmů příjemce. Na konci období restrukturalizace, kdy musí být odprodej dokončený, se předpokládá, že podíl příjmů bude činit [...] % (nebo [...]). Komise se domnívá, že společnost SATA vzhledem ke své současné finanční situaci nemůže odolat dalšímu odprodeji nebo dalšímu stahování kapacit, aniž by to narušilo obnovení životaschopnosti.
- (273) Kromě toho se zdá, že plánovaný odprodej je vhodný k tomu, aby vyvážil omezený vlastní příspěvek společnosti SATA vůči nákladům na restrukturalizaci, což je v tomto případě přijatelná výjimka, jak vysvětluje 231. až 236. bod odůvodnění, a to z těchto důvodů:
- relativně malá velikost a specifická situace příjemce, který je zcela ve vlastnictví oblasti Azory,
  - socioekonomické obtíže – zejména pokud jde o získávání nového financování prostřednictvím trhu – tohoto nejbližšího regionu, který je rovněž podporovanou oblastí Unie, a
  - skutečnost, že tyto obtíže se ještě prohloubily v důsledku krize COVID-19, jelikož hospodářství Azorských ostrovů je silně závislé na cestovním ruchu.

<sup>(178)</sup> Body 1 až 4 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

*Opatření upravující chování*

- (274) Vzhledem k limitu velikosti letadlového parku (260. bod odůvodnění písm. c)) společnost SATA významně sníží velikost svého letadlového parku o 7 % oproti situaci v roce 2019, tedy před obdobím restrukturalizace. Toto omezení snižuje možnou nadměrnou nabídku na portugalském trhu letecké dopravy, kde bude společnost SATA i nadále aktivní, a to v míře, která je přiměřená jejímu relativně omezenému postavení na tomto trhu. S omezeným letadlovým parkem by společnost SATA byla schopna obsluhovat zákazníky a odolávat konkurenci ze strany leteckých společností, které nepodléhají podobným omezením, pouze v případě, že by mohla využívat letadla účinněji, s větší vytížeností a s vyšší četností letů.
- (275) Společnost SATA bude dále omezena, pokud jde o růst prostřednictvím externích akvizic konkurentů nebo dodavatelů výrobků či služeb, které doplňují její vlastní výrobky či služby, a to až do skončení plánu restrukturalizace, pokud to nebude nezbytné pro zajištění její dlouhodobé životaschopnosti (260. bod odůvodnění písm. e)). V takovém případě bude muset Portugalsko oznámit plánovanou akvizici Komisi, doložit její údajnou nezbytnost a zdržet se jejího provedení, dokud Komise nepotvrdí, že je akvizice nutná pro podporu dlouhodobé životaschopnosti společnosti SATA.
- (276) Kromě toho se společnost SATA rovněž zdrží propagace státní podpory jako konkurenční výhody při uvádění výrobků a služeb na trh (260. bod odůvodnění písm. d)).

*Závěr ohledně opatření k omezení narušení hospodářské soutěže*

- (277) V souladu s bodem 83 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci tato opatření zaručí, že podpora bude použita pouze k financování obnovy dlouhodobé životaschopnosti a nebude zneužívána k prodlužování závažných a přetrvávajících narušení tržní struktury nebo k ochraně příjemce před zdravou konkurencí.
- (278) Komise se proto domnívá, že opatření k omezení narušení hospodářské soutěže přiměřeně snižují nepříznivé účinky podpory na restrukturalizaci.

## 5.4.3.6 Transparentnost

- (279) Podle bodu 38 písm. g) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí mít členské státy, Komise, hospodářské subjekty a veřejnost snadný přístup ke všem relevantním aktům a příslušným informacím o udělené podpoře. Portugalské orgány se proto v souladu s bodem 96 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci zavazují splnit požadavky na transparentnost a zpřístupnit příslušné informace na těchto internetových stránkách:

<https://www.portaldiplomatico.mne.gov.pt/sobre-nos/gestao-e-transparencia/documentos-legais>

**6. ZÁVĚR OHLEDNĚ SLUČITELNOSTI**

- (280) V souladu s čl. 9 odst. 6 nařízení (EU) 2015/1589 musí být rozhodnutí, jimiž se uzavírá formální vyšetřovací řízení, učiněna ihned po odstranění pochybností, které byly vzneseny ohledně slučitelnosti oznámeného opatření s vnitřním trhem.
- (281) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že pochybnosti, které vyslovila v rozhodnutí o zahájení řízení, byly odstraněny a nepříznivé účinky podpory na restrukturalizaci na odvětví letecké dopravy jsou omezené vzhledem k malé velikosti společnosti SATA a rovněž vzhledem k opatřením omezujícím narušení hospodářské soutěže, jejichž provedení by Portugalsko mělo zajistit. Proto za předpokladu, že Portugalsko zajistí provedení plánu restrukturalizace, převáží kladné účinky podpory na restrukturalizaci na rozvoj hospodářské činnosti – v oblasti letecké dopravy zajišťující dopravní spojení oblasti Azory, jakož i souvisejících činností, které z ní mají prospěch – nad možnými nepříznivými účinky na hospodářskou soutěž a obchod, které tudíž nejsou nepříznivě ovlivněny v míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem. Závazky poskytnuté Portugalskem by proto měly být stanoveny jako podmínky slučitelnosti podpory.
- (282) Ve svém celkovém posouzení došla tedy Komise k závěru, že podpora na restrukturalizaci je v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, neboť usnadňuje rozvoj regionální letecké dopravy a souvisejících činností na Azorských ostrovech, a to zejména v odvětví cestovního ruchu, a nenarušuje hospodářskou soutěž v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem.

- (283) Závěrem Komise připomíná povinnost Portugalska zajistit, aby příjemce plně provedl plán restrukturalizace <sup>(179)</sup> a aby každých šest měsíců až do konce období restrukturalizace předkládal pravidelné zprávy o provádění plánu restrukturalizace. V těchto zprávách je třeba uvést zejména data vyplacení finančních prostředků přislíbených Portugalskem a vlastní příspěvek příjemce, údaje o vývoji počtu letadel a kapacity letadlového parku společnosti SATA, případné odchylky od finanční nebo provozní trajektorie plánu restrukturalizace z hlediska příjmů, omezení nákladů a snížení nákladů v důsledku restrukturalizačních opatření a výnosů a nápravná opatření, která naplánovalo nebo přijalo Portugalsko, případně příjemce,
- (284) Pokud jde o podporu na záchranu, Komise konstatuje, že Portugalsko stáhlo své oznámení této podpory a že podpora na záchranu nebyla poskytnuta. V důsledku toho se formální vyšetřovací řízení týkající se podpory na záchranu stalo bezpředmětným (136. bod odůvodnění).
- (285) Pokud jde o minulá navýšení kapitálu, Komise se domnívá, že představují protiprávní podporu a že tato podpora není slučitelná s vnitřním trhem (245. bod odůvodnění). Jelikož však Portugalsko získalo odpovídající částku zpět i s úrokem, Komise dospěla k závěru, že může ukončit šetření týkající se minulých navýšení kapitálu, aniž by nařídila jejich navrácení,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

#### Článek 1

Podpora na restrukturalizaci, kterou Portugalsko hodlá poskytnout ve prospěch společnosti SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. a všech jejích ovládaných dceřiných společností v podobě opatření týkajících se vlastního kapitálu ve výši 318,25 milionu EUR a záruky za půjčky ve výši 135 milionů EUR, je slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) za podmínek stanovených v článku 2 tohoto rozhodnutí.

#### Článek 2

- 1) Portugalsko zajistí, že společnost SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., případně její dceřiné společnosti, v příslušných lhůtách v plném rozsahu provedou opatření obsažená v plánu restrukturalizace stanoveném v tomto rozhodnutí.
- 2) Portugalsko zajistí, že společnost SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., případně její dceřiné společnosti, v příslušných lhůtách a nejpozději do konce období restrukturalizace dne 31. prosince 2025 v plném rozsahu provedou opatření k omezení narušení hospodářské soutěže popsaná v tomto rozhodnutí, konkrétně:
  - a) úplný odprodej alespoň 51 % základního kapitálu společnosti SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.;
  - b) úplný odprodej obchodní jednotky, která v současné době poskytuje služby pozemního odbavování na letištích a letištních plochách v oblasti Azory pod výlučnou kontrolou společnosti SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A.;
  - c) dodržení omezení letadlového parku, který patří společnosti SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., na nejvýše čtrnáct letadel a po prodeji akcií společnosti SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., uvedeném v písmenu a), na šest letadel;
  - d) zdržení se získávání akcií jakékoli společnosti s výjimkou případů, kdy je to nezbytné k zaručení dlouhodobé životaschopnosti společnosti SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., případně jejích dceřiných společností, a v takovém případě s výhradou předchozího schválení Komisí, a

<sup>(179)</sup> Bod 122 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

- e) zdržení se propagace státní podpory jako konkurenční výhody při uvádění výrobků a služeb společnosti SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. a/nebo jejich dceřiných společností na trh.
- 3) Portugalsko bude Komisi zasílat pravidelné zprávy o provádění plánu restrukturalizace, a to každých šest měsíců od data přijetí tohoto rozhodnutí až do konce období restrukturalizace dne 31. prosince 2025. V těchto zprávách se uvedou zejména: data skutečného vyplacení finančních prostředků přislíbených Portugalskem a vlastní příspěvek příjemce; údaje o vývoji sítě, tržního postavení, počtu letadel a kapacitě letadlového parku společnosti SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A.; případné odchylky od finanční nebo provozní trajektorie plánu restrukturalizace z hlediska příjmů, omezení nákladů a snížení nákladů a výnosů dosažených v důsledku restrukturalizačních opatření a případná nápravná opatření, která naplánovalo nebo přijalo Portugalsko, případně příjemce.

#### Článek 3

Formální vyšetřovací řízení týkající se státní podpory v podobě veřejné záruky za bankovní půjčku ve výši 169 milionů EUR na záchranu společnosti SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. se zastavuje z důvodu, že se řízení stalo bezpředmětným, neboť Portugalsko stáhlo oznámení této státní podpory, aniž by podpora nabyla účinku.

#### Článek 4

1. Tři navýšení kapitálu společnosti SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. upsaná Portugalskem od roku 2017 v celkové výši 72,6 milionu EUR představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.
2. Portugalsko provedlo tuto státní podporu protiprávně porušením čl. 108 odst. 3 SFEU a tato podpora je neslučitelná s vnitřním trhem.
3. Vzhledem k tomu, že Portugalsko již získalo neslučitelnou státní podporu zpět od příjemce i s úroky od data, kdy byla tato tři navýšení kapitálu poskytnuta příjemci, až do data jejich úplného splacení, nemá Komise důvod požadovat navrácení podpory.

#### Článek 5

Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí předloží Portugalsko Komisi informace o opatřeních, která přijalo a která hodlá přijmout, aby bylo dosaženo souladu s tímto rozhodnutím.

#### Článek 6

Toto rozhodnutí je určeno Portugalské republice.

V Bruselu dne 7. června 2022.

Za Komisi  
Margrethe VESTAGER  
členka Komise

---



ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)

ISSN 1725-5074 (papírové vydání)



Úřad pro publikace  
Evropské unie  
L-2985 Lucemburk  
LUCSEMBURSKO

CS