2024/2549

1.10.2024

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2024/2549

ze dne 29. listopadu 2023

o státní podpoře SA.57543 a SA.58342 (2020/NN) (ex 2020/N), kterou poskytlo Dánské království a Švédské království společnosti Scandinavian Airlines System AB

(oznámeno pod číslem (C(2023) 8356)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

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

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

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

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Elektronickými oznámeními ze dne 11. srpna 2020, která následovala po kontaktech ve fázi před oznámením ([2]), Dánské království (dále jen „Dánsko“) a Švédské království (dále jen „Švédsko“) oznámily Komisi svůj záměr účastnit se rekapitalizace (dále jen „opatření“) společnosti Scandinavian Airlines System AB (dále jen „SAS“).

(2) Dánsko a Švédsko oznámily opatření podle čl. 107 odst. 3 písm. b) Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“), jak je vykládán v oddíle 3.11 dočasného rámce pro opatření státní podpory na podporu hospodářství v souvislosti s pandemií COVID-19 (dále jen „dočasný rámec“) ([3]).

(3) Opatření zahrnovalo dva nástroje rekapitalizace:

— upsání státních hybridních dluhopisů (dále jen „hybridní kapitálový nástroj“) Dánskem a Švédskem a

— upsání nových kmenových akcií těmito dvěma členskými státy (dále jen „kapitálový nástroj“).

(4) Celková maximální částka opatření, kterou Dánsko a Švédsko oznámily dne 11. srpna 2020, činila přibližně 11 miliard SEK (1,069 miliardy EUR) ([4]), z čehož přibližně 6 miliard SEK mělo poskytnout Dánsko a 5 miliard SEK Švédsko.

([1]) Úř. věst. C 250, 14.7.2023, s. 11.

([2]) Dánsko a Švédsko předložily návrh formuláře oznámení dne 12. června 2020. V návaznosti na neformální výměnu informací s Komisí poskytly Dánsko a Švédsko dne 16. června 2020 doplňující informace. Komise zaslala Dánsku a Švédsku žádosti o informace ve dnech 19., 19., 23. a 30. června 2020, na něž Dánsko a Švédsko odpověděly ve dnech 18., 22., 23. června 2020 a 2. července 2020. Komise zaslala další žádosti o informace ve dnech 2., 6. a 10. července 2020, na něž Dánsko a Švédsko odpověděly ve dnech 3., 8., 13. a 23. července 2020. Dánsko a Švédsko předložily další informace ve dnech 24., 27., 30. a 31. července 2020 a 1. a 2. srpna 2020.

([3]) Sdělení Komise – Dočasný rámec pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19 (Úř. věst. C 91I, 20.3.2020, s. 1), ve znění sdělení Komise C(2020) 2215 (Úř. věst. C 112I , 4.4.2020, s. 1), C(2020) 3156 (Úř. věst. C 164, 13.5.2020, s. 35) a C(2020) 4509 (Úř. věst. C 218, 2.7.2020, s. 3). Po přijetí původního rozhodnutí byl dočasný rámec změněn sděleními Komise C(2020) 7127 (Úř. věst. C 340I, 13.10.2020, s. 1), C(2021) 564 (Úř. věst. C 34, 1.2.2021, s. 6), C(2021) 8442 (Úř. věst. C 473, 24.11.2021, s. 1) a C(2022) 7902 (Úř. věst. C 423, 7.11.2022, s. 9).

([4]) Při přepočtu částky podpory v SEK na EUR se při odkazu na opatření oznámené dne 11. srpna 2020 použije směnný kurz ze dne 14. srpna 2020.

(5) Plán rekapitalizace dále počítal s účastí soukromých investorů ve výši 3,75 miliardy SEK. Za tímto účelem společnost SAS mimo jiné uzavřela dohody s majiteli některých stávajících hybridních dluhopisů a majiteli některých dluhopisů o přeměně těchto hybridních dluhopisů na nové kmenové akcie a dluhopisů na nové komerční hybridní dluhopisy nebo nové kmenové akcie.

(6) Dne 17. srpna 2020 přijala Komise rozhodnutí, kterým se rozhodla nevznést proti opatření námitky, neboť je považovala za slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU (dále jen „původní rozhodnutí“) ([5]).

(7) Dánsko a Švédsko poskytly podporu společnosti SAS dne 26. října 2020. Dánsko a Švédsko nakonec vyplatily podporu ve výši přibližně 9,54 miliardy SEK (907 milionů EUR), což bylo méně než 11 miliard SEK předpokládaných v oznámení a schválených Komisí v původním rozhodnutí (viz 4. bod odůvodnění).

(8) Dne 4. května 2021 podala společnost Ryanair DAC (dále jen „Ryanair“) žalobu na zrušení původního rozhodnutí. V rozsudku ze dne 10. května 2023 ve věci T-238/21 (dále jen „rozsudek ve věci SAS II“) Tribunál původní rozhodnutí zrušil kvůli porušení bodů 61 a 62 dočasného rámce ([6]). Tribunál měl za to, že Komise v rozporu s požadavky uvedenými v těchto ustanoveních dočasného rámce nepožadovala zahrnutí mechanismu navýšení protiplnění nebo alternativního mechanismu týkajícího se kapitálového nástroje.

(9) Po zrušení původního rozhodnutí si Komise ve dnech 8., 13. a 15. června 2023 vyžádala od Dánska a Švédska doplňující informace. Dánsko a Švédsko odpověděly dne 12., 15. a 16. června 2023.

(10) Dopisem ze dne 4. července 2023 Komise Švédsko a Dánsko informovala, že se s ohledem na tuto podporu rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“).

(11) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([7]). Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek.

(12) Dánsko a Švédsko předložily své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení společně dne 19. července 2023.

(13) Komise obdržela rovněž připomínky dvou zúčastněných stran, a to společnosti SAS dne 10. srpna 2023 a společnosti Ryanair dne 14. srpna 2023. Dne 23. srpna 2023 předala Komise tyto připomínky Dánsku a Švédsku. Dopisy ze dne 25. září 2023 předložily Dánsko a Švédsko Komisi společnou odpověď na připomínky společnosti Ryanair.

(14) Dne 2. října 2023 zaslala Komise Dánsku a Švédsku žádost o informace. Oba členské státy na tuto žádost odpověděly v několika fázích ve dnech 6., 11., 12., 13., 16., 19. a 23. října 2023. Komise zaslala žádost o informace rovněž dne: 16. října 2023, na niž Dánsko a Švédsko odpověděly ve dnech 24., 26. a 31. října 2023; 9. listopadu 2023, na kterou Dánsko a Švédsko odpověděly dne 14. listopadu 2023, a 14. listopadu 2023, na niž Dánsko a Švédsko odpověděly ve dnech 20. a 21. listopadu 2023.

(15) Dopisy ze dne 24. resp. 17. října 2023 Švédsko a Dánsko výjimečně souhlasily s tím, že se vzdávají práv plynoucích z článku 342 SFEU ve spojení s článkem 3 nařízení č. 1/1958 ([8]) a že toto rozhodnutí bude přijato a oznámeno v angličtině.

([5]) Rozhodnutí Komise C(2020) 5750 final ze dne 17. srpna 2020 o státní podpoře SA.57543 (2020/N) – Dánsko a SA.58342 (2020/N) – Švédsko – COVID-19 – rekapitalizace společnosti SAS AB (Úř. věst. C 50, 12.2.2021, s. 1). Dne 23. srpna 2020 přijala Komise opravné rozhodnutí, kterým se původní rozhodnutí mění.

([6]) Rozsudek ze dne 10. května 2023 ve věci Ryanair v. Komise (SAS II; COVID-19), T-238/21, EU:T:2023:247.

([7]) Viz poznámka pod čarou č. 1.

([8]) Nařízení č. 1 o užívání jazyků v Evropském hospodářském společenství (Úř. věst. 17, 6.10.1958, s. 385, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj).

2. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ

(16) V následujících oddílech je popsáno opatření a jeho souvislosti v době jeho provedení, tj. 26. října 2020. Posouzení opatření po zrušení původního rozhodnutí Tribunálem (viz 8. bod odůvodnění) musí vycházet ze skutečností a prvků existujících v době poskytnutí podpory.

2.1 Cíl opatření

(17) Opatření bylo zaměřeno na obnovení vlastního kapitálu a likvidity společnosti SAS v mimořádné situaci způsobené pandemií COVID-19.

(18) Opatření bylo součástí celkového souboru opatření přijatých Dánskem a Švédskem, jejichž cílem bylo zajistit, aby na trhu zůstal k dispozici dostatek likvidity, a čelit nedostatku likvidity, s nímž se podniky potýkaly v důsledku vypuknutí pandemie. Tento soubor opatření měl rovněž zajistit, aby narušení způsobené pandemií neohrozilo životaschopnost podniků a aby byla zachována kontinuita hospodářské činnosti během pandemie i posléze.

2.1.1 *Opatření k omezení šíření nákazy přijatá Dánskem a Švédskem v reakci na pandemii COVID-19*

(19) Dne 11. března 2020 Světová zdravotnická organizace označila onemocnění COVID-19 za pandemii. Výjimečnost těchto okolností určilo riziko pro veřejné zdraví plynoucí z neexistence léčiv nebo vakcín proti novému viru COVID-19. Rychlost šíření způsobila obrovské následky jak z hlediska počtu úmrtí u vysoce rizikových skupin, tak z hlediska hospodářského a společenského rozvratu.

(20) Členské státy, včetně Dánska a Švédska, přijaly rozsáhlá opatření k omezení šíření COVID-19, jako je požadavek na práci na dálku z domova a vyhýbání se veřejným shromážděním, uzavření podniků, které nejsou důležité, a zavedení nočního zákazu vycházení. Dánsko a Švédsko, stejně jako ostatní členské státy, mimoto výrazně omezily pohyb a cestování na svém území a do/ze zahraničí přijetím cestovních omezení a obecných hygienických opatření (např. zákaz letů, karanténa nebo požadavky na negativní testy COVID-19).

(21) Pokud jde o Dánsko, dánské ministerstvo zahraničních věcí dne 13. března 2020 svým občanům a rezidentům doporučilo, aby necestovali do žádných zemí, není-li to nezbytné. Téhož dne dánské úřady uzavřely hranice a vydaly dočasný zákaz vstupu do Dánska. Tato omezení platila pro většinu cizích zemí až do dne 26. června 2020 ([9]), kdy Dánsko zrušilo omezení cestování do členských států a zemí Schengenu, s některými výjimkami ([10]). I přes zrušení těchto omezení Dánsko nadále sledovalo týdenní vývoj epidemiologického rizika ve všech cizích zemích, včetně ostatních členských států, a podle toho aktualizovalo svá doporučení týkající se cest mimo Dánsko. Částečné zrušení omezení dne 26. června 2020 bylo nicméně doprovázeno šestidenním pravidlem, podle něhož cizinci cestující za účelem rekreace mohou do Dánska vstoupit pouze v případě, mají-li rezervovaný pobyt na nejméně šest nocí. Toto pravidlo ovlivnilo zahraniční cestovní ruch v Dánsku, neboť v létě 2019 se 70 % zahraničních turistů, kteří přijeli do země, zdrželo méně než šest dní.

([9]) Dne 29. května 2020 začalo Dánsko s účinností ode dne 15. června 2020 rušit omezení cestování do Německa, na Island a do Norska.

([10]) Výjimky se týkaly Spojeného království, Švédska, Portugalska, Rumunska, Malty a Irska. Viz: https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/ny-model-for-rejsevejledningerne-for-europa-traeder-i-kraft?publisherId=2012662&releaseId=13596062 (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

(22) Dánsko později zaznamenalo nárůst epidemiologického rizika v celé Unii, a to od září 2020. Dne 31. srpna 2020 vydalo Dánsko omezení cestování do Francie a Chorvatska kvůli nárůstu počtu případů nákazy COVID-19 v těchto zemích ([11]). Podobná omezení cestování do Česka vydalo dne 11. září 2020 ([12]) a o týden později do Rakouska, Maďarska, Nizozemska, Portugalska a Švýcarska ([13]). Dánsko na základě týdenního monitorování epidemiologické situace ve světě pokračovalo v doplňování členských států na seznam vysoce rizikových zemí a dne 25. září 2020 vydalo omezení pro Island, Irsko, Spojené království a Slovinsko ([14]); dne 3. října 2020 pro Slovensko a San Marino ([15]); 9. října 2020 pro několik regionů ve Švédsku ([16]); dne 16. října 2020 pro Bulharsko, Itálii, Litvu a Polsko ([17]) a dne 23. října 2020 pro Kypr, Lotyšsko a Německo ([18]). V důsledku toho Dánsko do 26. října 2020 zavedlo cestovní omezení pro 24 členských států, jakož i pro všechny třetí země, a to s ohledem na vypuknutí druhé vlny pandemie COVID-19 ([19]).

(23) Švédsko vydalo podobná cestovní omezení. Dne 14. března 2020 švédské úřady svým občanům a rezidentům doporučily, aby necestovali do žádných zemí, není-li to nezbytné. Toto doporučení platilo do dne 17. června 2020, než bylo postupně zrušeno, pokud jde o cesty do/z jiných členských států ([20]). V období od 19. března 2020 do 31. srpna 2020 uplatňovalo Švédsko rovněž dočasný zákaz vstupu všech cizinců do Unie přes Švédsko. Po 17. červnu 2020 pokračovalo Švédsko, stejně jako Dánsko, v pravidelném sledování vývoje epidemiologické situace ve všech cizích zemích a vydávalo nová doporučení necestovat do zemí s vysokým rizikem nákazy COVID-19. Po postupném zrušení cestovních omezení pro některé členské státy v období od července do září 2020 obnovilo ode dne 22. října 2020 cestovní omezení také Švédsko, a to s ohledem na vypuknutí druhé vlny pandemie COVID-19 ([21]).

(24) Koronavirová pandemie představovala pro světovou ekonomiku a ekonomiky Unie, včetně Dánska a Švédska, celkově silný otřes s vážnými hospodářskými a sociálními důsledky. Hospodářská činnost v Unii zaznamenala v první polovině roku výrazný pokles a v létě 2020 došlo s postupným rušením omezujících opatření pouze k částečnému oživení. Opětovné vypuknutí pandemie v září 2020 však vedlo k dalším poruchám, neboť vnitrostátní orgány zaváděly nová opatření v oblasti veřejného zdraví s cílem omezit její šíření. Komise ve své hospodářské prognóze z podzimu 2020 odhadovala, že ekonomika eurozóny v roce 2020 poklesne o 7,8 %. Komise upozornila, že ačkoli pro roky 2021 a 2022 předpokládá hospodářský růst ve výši 4,2 %, resp. 3 %, tyto odhady jsou vzhledem ke kontextu pandemie COVID-19 zatíženy mimořádně vysokou mírou nejistoty a rizik ([22]).

(25) Dánsko a Švédsko se proto domnívaly, že pandemie COVID-19 a související opatření proti šíření nákazy, která přijaly spolu s mnoha dalšími zeměmi, vážně ovlivnila reálnou ekonomiku, a zejména podniky, jako je společnost SAS.

([11]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).
([12]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).
([13]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-arrivals-from-another-five-european-countries/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).
([14]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-nationals-of-another-four-countries-from-sept-26/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).
([15]) Https://www.schengenvisainfo.com/news/arrivals-from-slovakia-san-marino-to-be-quarantined-in-denmark-from-october-3/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).
([16]) https://www.schengenvisainfo.com/news/covid-19-denmark-advises-citizens-to-avoid-travel-to-eight-swedish-regions/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).
([17]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-discourages-its-citizens-from-travelling-to-bulgaria-italy-lithuania-poland/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).
([18]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).
([19]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).
([20]) Ode dne 17. června 2020 zrušilo Švédsko doporučení necestovat do Belgie, Chorvatska, Francie, Řecka, Maďarska, na Island, do Itálie, Lucemburska, Monaka, Portugalska, San Marina, Španělska, Švýcarska a Vatikánu; ode dne 15. července 2020 zrušilo omezení pro cesty do Andorry, Německa a Polska a ode dne 29. července 2020 pro cesty do Dánska, Norska a Česka.
([21]) https://www.schengenvisainfo.com/news/sweden-extends-its-temporary-entry-ban-until-december-22/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).
([22]) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/ip_20_2021 (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023). Tyto prognózy vycházejí z informací získaných do dne 22. října 2020.

2.1.2 *Dopad pandemie COVID-19 a souvisejících opatření proti šíření nákazy na činnost společnosti SAS*

(26) Pandemie COVID-19 a s ní spojená opatření proti šíření nákazy přijatá po celém světě, včetně Dánska a Švédska, vedla k zastavení většiny činností leteckých společností, jako je SAS, v oblasti letecké dopravy.

(27) V roce 2019 přepravila společnost SAS celkem téměř 30 milionů cestujících ([23]) s průměrným koeficientem vytížení 75,2 % ([24]). To bylo jen o něco méně než v roce 2018 (-1,1 %). Podobně mírný pokles v roce 2019 oproti roku 2018 zaznamenala společnost SAS také u některých klíčových ukazatelů výkonnosti, jako je například „dostupný sedadlokilometr" neboli „ASK" ([25]) (-0,8 %) a „výnosy na jeden osobokilometr" neboli „RPK" ([26]) (-1,4 %).

(28) V období od prosince 2019 do února 2020, tj. krátce předtím, než Světová zdravotnická organizace vyhlásila pandemii COVID-19, společnost SAS tyto klíčové ukazatele výkonnosti zlepšovala ([27]). V porovnání s obdobím od prosince 2018 do února 2019 vykázala společnost výrazný nárůst počtu přepravených cestujících ([28]), ASK ([29]) i RPK ([30]).

(29) V březnu 2020, po přijetí prvních omezujících opatření (21. a 23. bod odůvodnění), však společnost SAS přišla přibližně o 60 % cestujících oproti březnu 2019 a výnosy na jeden osobokilometr (RPK) klesly o 62 % ([31]). Do června 2020 zrušila společnost SAS téměř všechny své mezinárodní lety a omezila svou činnost na několik vnitrostátních linek ve Švédsku a Norsku, přičemž počet cestujících klesl o více než 95 % (duben 2020) a 93 % (květen 2020) ve srovnání se stejnými obdobími v roce 2019. Společnost SAS musela uzemnit většinu své flotily, která čítala více než 150 letadel, a v činnosti jich udržovala pouze patnáct ([32]).

([23]) Viz výroční zpráva a zpráva o udržitelnosti společnosti SAS za účetní rok 2019 (s. 44), k dispozici na adrese https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023). V této zprávě odpovídá rok 2019 účetnímu roku společnosti SAS, tj. období od listopadu 2018 do října 2019.

([24]) Koeficient vytížení je ukazatel v odvětví letecké dopravy, který měří, nakolik je využita kapacita letecké společnosti pro přepravu cestujících. Jedná se o důležitý ukazatel pro odhad schopnosti letecké společnosti naplnit kapacitu letadel, která používá, ačkoli tento ukazatel nemusí zohledňovat ceny, za něž je tato kapacita prodávána, a ziskovost.

([25]) Dostupný sedadlokilometr (ASK) je ukazatel, který měří přepravní kapacitu letadla, jež je k dispozici pro vytváření příjmů. Odkazuje na to, kolik sedadlokilometrů je možné u letecké společnosti zakoupit. Počet sedadlokilometrů se vypočítá vynásobením počtu kilometrů, které dané letadlo na trase uletí, počtem sedadel, jež jsou v tomto letadle k dispozici. Ukazatel ASK lze použít k posouzení toho, jak efektivní je letecká společnost při vytváření příjmů z dostupnosti míst pro zákazníky. Nejsou-li tudíž prodána všechna místa v letadle, letecká společnost nevyužívá plně svou kapacitu.

([26]) Výnosy na jeden osobokilometr (RPK) se vypočítají vynásobením počtu platících cestujících ujetou vzdáleností. Například letadlo se 100 cestujícími, které uletí 250 kilometrů, vygeneruje výnosy ve výši 25 000 RPK.

([27]) Od února 2020 se onemocnění COVID-19 začalo významně šířit po celém světě. Společnost SAS již v tomto měsíci zaznamenala určitý pokles poptávky na některých linkách, které provozovala, zejména na mezikontinentálních linkách (mimo Unii) a na linkách do/z Itálie. Navzdory těmto prvním jasným příznakům pandemie zaznamenala společnost SAS v únoru 2020 vyšší počet přepravených cestujících než v témže měsíci roce 2019.

([28]) Společnost SAS konkrétně zaznamenala v prosinci 2019 celkový nárůst počtu přepravených cestujících o 2,1 % ve srovnání se stejným měsícem roku 2018 (viz https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/nearly-2-million-passengers-traveled-with-sas-in-december/); o 3,2 % v lednu 2020 v porovnání se stejným měsícem roku 2019 (viz https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/1-9-million-passengers-traveled-with-sas-in-january/) a v únoru 2020 téměř o 4 % oproti stejnému měsíci v roce 2019 (https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---february-2020/) (vše naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([29]) V prosinci 2019 zvýšila společnost SAS svou nabídku z hlediska ASK o 0,9 %, v lednu 2020 o 1,9 % a v únoru 2020 o 1,5 % ve srovnání s prosincem 2018, lednem 2019, resp. únorem 2019.

([30]) V prosinci 2019 zvýšila společnost SAS RPK o 2,6 %, v lednu 2020 o 2,8 % a v únoru 2020 o 0,5 % v porovnání se stejným obdobím předchozího roku.

([31]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---march-2020/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([32]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---may-2020/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

(30) Navzdory relativnímu a postupnému rušení cestovních omezení v rámci Unie v létě 2020 se údaje společnosti SAS ohledně přepravy v období od června do září 2020 téměř nezlepšily. V porovnání s předchozím rokem došlo u společnosti SAS ke snížení kapacity o 73 % (září 2020) až 91 % (červen 2020) a k poklesu celkového počtu přepravených cestujících o 74 % (srpen 2020) až 86 % (červen 2020) ([33]). V říjnu 2020, po vypuknutí druhé vlny pandemie COVID-19, pokračovala společnost SAS v provozu v situaci značně omezené poptávky, přičemž přepravila přibližně 20 % počtu cestujících přepravených v říjnu 2019 ([34]).

(31) V době provedení opatření Eurocontrol podle optimistického scénáře odhadoval, že na základě údajů shromážděných mezi lednem a říjnem 2020 nedojde v odvětví letecké dopravy k obnovení úrovně z roku 2019 dříve než v roce 2024 ([35]). Mezinárodní rada letišť pro Evropu (Airports Council International Europe) vydala dne 6. října 2020 podobnou prognózu, podle níž je obnovení úrovně evropské letecké dopravy z roku 2019 pravděpodobné nejdříve v roce 2024 či 2025, přičemž v roce 2021 je vývoj této dopravy velmi nejistý ([36]).

(32) Výrazný pokles poptávky, jenž společnost SAS zaznamenala v důsledku pandemie COVID-19, opatření k jejímu omezení a značná nejistota, pokud jde o krátkodobé a střednědobé vyhlídky odvětví letecké dopravy, měly závažný dopad na její finanční situaci.

2.1.3 *Potřeby společnosti SAS v oblasti vlastního kapitálu a likvidity v souvislosti s pandemií COVID-19*

(33) Podle Dánska a Švédska vykázala společnost SAS od vypuknutí pandemie COVID-19 a přijetí omezujících opatření popsaných v oddíle 2.1.1 značné ztráty. V době provedení opatření očekávala společnost SAS další ztráty. Společnost proto potřebovala k vyřešení svých finančních potíží podporu vlastního kapitálu a likvidity ve formě rekapitalizace.

(34) Podle Dánska a Švédska společnost SAS tuto podporu potřebovala navzdory řadě úsporných opatření, která přijala s cílem zmírnit své ztráty, a navzdory státní podpoře, kterou v souvislosti s pandemií COVID-19 obdržela již dříve.

2.1.3.1 Iniciativy k úspoře nákladů, o nichž společnost SAS rozhodla s cílem zmírnit dopad pandemie COVID-19

(35) Dne 3. března 2020, krátce poté, co v Evropě propukla pandemie COVID-19, společnost SAS oznámila, že okamžitě zahájí několik iniciativ k úspoře nákladů s cílem čelit důsledkům pandemie a snížené poptávce po službách letecké dopravy ([37]). Ode dne 5. března 2020 pozastavila společnost SAS lety do Hongkongu a dále oznámila, že v nadcházejících měsících omezí lety na krátké vzdálenosti, aby ztrátu příjmů co nejvíce kompenzovala snížením nákladů souvisejících s lety (palivo, personál, daně a poplatky za letadla atd.).

(36) Dne 12. března 2020 informovala společnost SAS na zasedání představenstva společnosti SAS členy představenstva o tom, že je nutné zaměřit se na dvě oblasti, aby bylo možné čelit důsledkům pandemie COVID-19 a zhoršení finanční situace společnosti SAS.

(37) Společnost SAS *za prvé* uvedla, že si potřebuje zajistit hotovost tím, že urychleně sníží náklady. V této souvislosti souhlasilo vedení společnosti SAS s dobrovolným snížením svých platů o 20 % na dobu tří měsíců, a to s okamžitou platností. Společnost SAS současně představenstvu sdělila, že zahájila dialog s odborovými organizacemi, aby se dohodla na dočasném zkrácení pracovní doby všech zaměstnanců společnosti SAS až o 20 % (a odpovídajícím snížení mezd) po dobu tří měsíců. Ze zápisu ze zasedání představenstva dne 12. března 2020 mimoto vyplývá, že společnost SAS již s pronajímateli zahájila jednání o dočasném zrušení nebo odložení leasingu letadel a jiných aktiv. Vzhledem k nízkému počtu rezervací společnost SAS v březnu a dubnu 2020 rovněž omezí své letecké služby o 15–20 %, přičemž do 3. dubna 2020 pozastaví lety do Číny a Itálie a sníží četnost letů do

([33]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---june-2020/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).
([34]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---october-2020/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).
([35]) https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-11/eurocontrol-five-year-forecast-europe-2020-2024.pdf (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).
([36]) www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI EUROPE_updated estimates of COVID19 traffic revenue impacts_06.10.2020.pdf (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).
([37]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/update-on-covid-19/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

většiny destinací společnosti SAS. Společnost SAS *za druhé* představenstvo informovala o tom, že pracuje na novém obchodním plánu, který zohledňuje dopady pandemie COVID-19 a její důsledky pro krátkodobou a dlouhodobou obchodní strategii.

(38) Dne 15. března 2020 společnost SAS oznámila, že kvůli vývoji pandemie COVID-19 a opatřením proti šíření nákazy přijatých Dánskem a Švédskem dočasně ode dne 16. března 2020 pozastavuje většinu své dopravy (viz 21. a 23. bod odůvodnění). Společnost SAS dále oznámila, že zavede dočasné snížení počtu pracovních míst, které se bude týkat až 10 000 zaměstnanců, což odpovídá 90 % její celkové pracovní síly, a to ihned poté, co Dánsko (15. března 2020) a Švédsko (16. března 2020) přijmou právní předpisy umožňující dočasné propouštění ([38]).

(39) Na zasedání představenstva dne 1. dubna 2020 společnost SAS uvedla, že v té době provozuje ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku pouze 10 % svých leteckých služeb. Společnost SAS rovněž sdělila, že do konce roku 2020 stanovila řadu iniciativ ke snížení nákladů s potenciálem úspor ve výši 4,1 miliardy SEK. Představenstvo taktéž schválilo uzavření smlouvy o prodeji a zpětném leasingu pěti náhradních leteckých motorů, čímž společnost SAS získá hotovost ve výši 45 milionů USD.

(40) Na zasedání představenstva dne 15. dubna 2020 představila společnost SAS svůj obchodní plán, v němž stanovila novou obchodní strategii pro řešení pandemie COVID-19 a jejích krátkodobých i dlouhodobých důsledků.

(41) Obchodní plán společnosti SAS v podstatě předpokládal, že v období od dubna do června 2020 nebude kvůli cestovním omezením existovat téměř žádná poptávka po službách letecké dopravy ([39]). Cestující začnou znovu cestovat až v období od července do října 2020, a to v omezeném rozsahu ([40]). Od listopadu 2020 pak dojde k obnovování přepravy cestujících stabilním tempem a v únoru 2022 dosáhne 85 % přepravy cestujících v roce 2019. Poté se růst osobní dopravy zpomalí v důsledku dlouhodobých změn chování cestujících způsobených pandemií COVID-19 (práce z domova, méně obchodních konferencí, nové způsoby trávení volného času atd.). V důsledku toho společnost SAS neočekávala návrat na úroveň z doby před pandemií COVID-19 přinejmenším do poloviny roku 2023. Tato prognóza poptávky vycházela z předpokladu, že od října 2020 nedojde k dalším vlnám pandemie a k cestovním omezením.

(42) Podle tohoto scénáře společnost SAS předpokládala pro účetní roky 2020 a 2021 ztrátu ve výši 22 miliard SEK ([41]). Aby společnost tuto ztrátu zmírnila, zamýšlela ve svém obchodním plánu pracovat na třech hlavních pákách: přizpůsobit svou nabídku poptávce; zahájit agresivní snižování nákladů a řídit propouštění.

(43) Co se týče první páky (přizpůsobení nabídky poptávce), společnost SAS plánovala v souvislosti s pandemií COVID-19 pečlivě sledovat vývoj poptávky po službách letecké dopravy na týdenní bázi. Společnost SAS měla do června 2020 uzemnit většinu své flotily a od července 2020 postupně zvyšovat počet letadel v provozu v závislosti na výsledcích tří hlavních ukazatelů. Tyto ukazatele by měřily „možnost cestovat“ (prostřednictvím analýzy vládních omezení týkajících se cestování a zákazů pro podniky platných po celém světě), „záměr cestovat“ (např. prostřednictvím měření údajů o vyhledávání nebo počtu rezervací na internetových stránkách společnosti SAS) a „skutečné cesty“ (např. prostřednictvím počtu cestujících, kteří se dostaví k odletu, přepravených cestujících a tříd rezervací registrovaných společností SAS). V delším časovém horizontu (konkrétně od října 2020), kdy se očekávalo stabilní oživení poptávky, by společnost SAS soustředila své služby na nejziskovější trasy (zejména lety na krátké vzdálenosti ve Skandinávii a Evropě) a pro nejziskovější zákazníky (kategorie business), přičemž by snížila kapacitu a četnost letů, aby maximalizovala využití letadel. Plánovala také nahradit většinu svých stávajících analytických systémů a nástrojů pokročilejšími produkty, aby zlepšila přesnost ukazatelů provozu a rezervací, a přehodnotit své palubní služby s cílem vyloučit „zbytečné“ náklady (omezení dvojí obsluhy na palubě atd.).

([38]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-temporarily-halt-most-of-the-traffic/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023). Viz také zápis ze zasedání představenstva společnosti SAS dne 16. března 2020 (příloha 40.1 oznámení).

([39]) Méně než 8 % cestujících přepravených společností SAS v roce 2019.

([40]) Společnost SAS očekávala, že v říjnu 2020 dosáhne pouze 30 % počtu cestujících, které přepravila v roce 2019.

([41]) Viz poznámka pod čarou č. 23. Účetní rok společnosti SAS trvá od 1. listopadu do 31. října.

(44) Pokud jde o druhou páku (zahájení agresivního snižování nákladů), společnost SAS navrhla provést agresivní snižování nákladů se zaměřením na fixní náklady s cílem dosáhnout do konce října 2020 úspor ve výši 2,4 miliardy SEK a do konce března 2021 dalších úspor ve výši 1 miliardy SEK ([42]). Společnost SAS rovněž předpokládala, že od října 2020 sníží náklady omezením své flotily; postupným přechodem na jeden typ letadla s cílem zvýšit efektivitu nákladů na údržbu a odložením dodávek letadel za účelem úspory hotovosti, čímž se do roku 2024 dosáhne dalších úspor ve výši 1,1 miliardy SEK.

(45) Co se týče třetí páky (řízení propouštění), společnost SAS plánovala pokračovat v rozsáhlém dočasném propouštění ve Švédsku, Norsku a Dánsku, čímž by do konce října 2020 ušetřila celkem 2 miliardy SEK, načež by následovala další opatření ke zvýšení produktivity v období oživení (konkrétně 25% růst produktivity u pozemní části a 17% zvýšení produktivity u palubních průvodčích), což by znamenalo další snížení nákladů o 2 miliardy SEK. Společnost SAS současně zahájí program propouštění, jehož cílem je trvalé snížení celkového počtu zaměstnanců o 30 % do konce října 2020 a do března 2021 další snížení režijních nákladů o 1,6 miliardy SEK (snížením počtu režijních zaměstnanců o třetinu a v nákladní pobočce o 50 %; snížením fixních nákladů na IT o 20 %; větším externím zajišťováním služeb nebo činností v oblasti nákladní dopravy a pozemního odbavování a omezením investic do marketingu, IT a produktů na to, co je pro společnost SAS nezbytně nutné).

(46) V rámci tohoto programu snižování nákladů chtěla společnost SAS dosáhnout v účetních letech 2020 a 2021 celkového snížení nákladů o 5,4 miliardy SEK (a po roce 2021 o další 4,5 miliardy SEK).

(47) Na zasedání představenstva dne 15. dubna 2020 však představenstvo vedení společnosti SAS požádalo, aby v obchodním plánu určilo další zdroje snižování nákladů.

(48) Na zasedání představenstva dne 22. dubna 2020 proto společnost SAS představila ambicióznější program snižování nákladů. Společnost SAS v podstatě navrhla další snížení vnějších výdajů; zvýšení počtu propuštěných zaměstnanců (z 30 % na 40 % celkového počtu zaměstnanců společnosti SAS) a odložení dalších dodávek letadel. Ze zápisu z tohoto zasedání rovněž vyplývá, že společnost SAS zkoumala možnost prodeje některých klíčových aktiv, zejména svého věrnostního programu pro zákazníky Eurobonus a činností v oblasti nákladní dopravy a pozemního odbavování. Pokud jde o program Eurobonus, společnost SAS zvážila výhody a nevýhody tohoto odprodeje a dospěla k závěru, že vhodnější než odprodej jsou jiné možnosti ([43]). Pokud jde o odprodej nákladní pobočky, společnost SAS uvedla, že o koupi celé nákladní pobočky či její části neprojevil zájem žádný kupující ([44]), zatímco v případě služeb pozemního odbavování […] (*).

(49) V rámci tohoto revidovaného obchodního plánu chtěla společnost SAS v letech 2020 a 2021 dosáhnout snížení nákladů v celkové výši až 7,3 miliardy SEK, a omezit tak předpokládané kumulované ztráty z 22 miliard SEK na 15 miliard SEK do konce roku 2021.

(50) Společnost SAS přijala tento obchodní plán dne 24. dubna 2020 po schválení představenstvem a pokračovala v iniciativách ke snížení nákladů v rámci tří hlavních určených pák.

([42]) Toto snížení nákladů bylo zaměřeno na náklady na zaměstnance (zmrazení náboru nových zaměstnanců, omezení školení) v celkové výši více než 800 milionů SEK; údržbu letadel (prostřednictvím nového sjednání smluv o pronájmu letadel s posádkou, odložených dodávek letadel, omezení údržby atd.) v celkové výši 1,3 miliardy SEK a ostatní náklady (zastavení projektů, snížení výdajů na nepodstatné činnosti, jako je marketing, poradci, snížení nákladů na IT a prostory) v celkové výši 1,3 miliardy SEK.

([43]) Program Eurobonus společnosti SAS byl pro ni mimo jiné důležitým zdrojem příjmů a strategickým přínosem pro její obchodní strategii zaměřenou na konkrétní a stálé zákazníky. Společnost SAS se domnívala, že existují jiné způsoby, jak z tohoto programu získat hotovost, než je jeho odprodej, například převedením tohoto programu na samostatný právní subjekt, aby jej společnost SAS mohla v blízké budoucnosti použít jako zajištění pro dluhové financování, nebo prodejem bodů věrným zákazníkům se slevou, aby získala více hotovosti. Takový převod by si však vyžádal několik měsíců, což společnost SAS vedlo k názoru, že nemůže představovat krátkodobé řešení finančních potíží, nýbrž pouze možnost, kterou lze přezkoumat ve střednědobém horizontu.

([44]) Společnost SAS nevlastní nákladní letadla, nýbrž k přepravě zboží využívá spodní části trupu svých osobních letadel. Potenciální zasílatelé by proto měli potíže s optimalizací toků zboží, neboť by byli závislí na programu letů společnosti SAS pro přepravu cestujících, jelikož společnost SAS provozuje tyto lety. Jediný zájem, který nabyvatelé projevili, se tudíž týkal převzetí marketingových a prodejních činností v souvislosti s „kapacitou spodní části trupu letadel" společnosti SAS, avšak se značnou provizí. Také předchozí pokusy společnosti SAS o prodej této pobočky byly neúspěšné. Společnost SAS se proto domnívala, že je lepší zachovat pobočku v rámci skupiny, avšak s výrazným snížením počtu zaměstnanců (–50 %).

(*) Důvěrné informace.

(51) Za prvé, pokud jde o provoz (43. bod odůvodnění), společnost SAS v období od dubna do června 2020 provozovala pouze několik vnitrostátních linek ve Švédsku, jakož i mezi Norskem, Dánskem a Švédskem, a některé repatriační lety ([45]) a nákladní lety ([46]), přičemž v dubnu a květnu provozovala méně než 10 % své kapacity ve srovnání se stejným obdobím roku 2019 (29. bod odůvodnění) ([47]). Dne 8. června 2020 se společnost SAS na základě povzbudivých výsledků nejnovějších údajů týkajících se poptávky (43. bod odůvodnění) ([48]) chystala postupně zvýšit počet letadel v provozu z 16, ke dni 2. června 2020, na 45 v polovině července 2020, aby sledovala zjištěný trend nárůstu provozu ([49]). Letový program se měl zaměřit především na vnitrostátní dopravu v Dánsku, Norsku a Švédsku a na některá spojení do klíčových evropských obchodních destinací (Belgie, Německo, Nizozemsko) a na posílení spojů v rámci Skandinávie. Společnost SAS například dle odhadů plánovala nabídnout v prvním červencovém týdnu roku 2020 na trhu 34 % své nabídky (z hlediska počtu míst) do/ze Skandinávie a v rámci Skandinávie ve srovnání se stejným týdnem roku 2019, což podle ní odpovídalo průměrné kapacitě nabízené konkurenty (28 %) ([50]). Nárůst počtu letů v červnu a červenci 2020 přineslo společnosti SAS dodatečné příjmy, snížilo její ztráty a umožnilo jí plánovat druhé zvýšení počtu letadel uvedených do provozu v srpnu 2020 pro rekreační destinace v Evropě, a to i vzhledem k dobrým výsledkům posledních měření vývoje poptávky. V tomto ohledu společnost SAS vyhodnotila, že takové zvýšení (které by představovalo až 45 % její tržní nabídky ve stejném období roku 2019) je v souladu s nabídkou konkurentů na srpen 2020 ([51]). Vzhledem k nárůstu počtu případů onemocnění COVID-19 v celé Evropě v září a říjnu 2020 však společnost SAS do konce října 2020 snížila svou kapacitu výrazně pod 40 %.

(52) Za druhé, pokud jde o snížení fixních nákladů (44. bod odůvodnění), společnost SAS snížila své plánované investice odložením dodávek letadel. Společnost SAS rychle zahájila s dodavatelem letadel, společností Airbus, dialog o možnosti odložit platby před dodáním a dodávky letadel. Tím se společnosti SAS podařilo dosáhnout odkladu plateb před dodáním v období […] ve výši [0–300] milionů USD (200–500] milionů SEK) a přesunout termín dodání čtyř […] z […] na […], čtyř […] z […] na […] a dvou […] z […] na […]. Švédsko a Dánsko však objasnily, že společnost SAS nemohla u […] docílit zrušení objednávky, aniž by podstoupila riziko […]. Společnost SAS navíc odložila všechny […] dodávky pronajatých letadel o […] měsíců a urychlila proces prodeje nebo dřívějšího ukončení leasingových smluv u […] ([52]), aby získala dříve hotovost. Společnost SAS mimoto znovu sjednala smlouvy s více než 200 dodavateli v rámci všech částí své činnosti s cílem odstranit veškeré krátkodobé variabilní náklady; znovu sjednat krátkodobé a dlouhodobé fixní náklady a zlepšit platební podmínky. Tato nová jednání umožnila společnosti SAS ušetřit více než 1,5 miliardy SEK s ohledem na snížení nákladů ve zbývající části roku 2020.

(53) Za třetí, pokud jde o propouštění (45. bod odůvodnění), společnost SAS dne 28. dubna 2020 oznámila, že zahájí proces trvalého snižování počtu budoucích zaměstnanců až o 5 000 pracovních míst na plný úvazek, přičemž většina z nich bude mít šestiměsíční výpovědní lhůtu ([53]). Mezi další opatření týkající se práce patřilo snížení počtu vybraných hodin přesčasové práce a poskytnutí neplaceného volna některým zaměstnancům.

([45]) Společnost SAS provozovala repatriační lety z Brazílie, Pákistánu, Kolumbie, Guineje, Peru a Turecka.

([46]) Zejména řada letů mezi Stockholmem a Hongkongem, při nichž se využívala prázdná osobní letadla k přepravě zdravotnického vybavení a farmaceutických výrobků z Asie do Evropy.

([47]) Ke dni 15. dubna 2020 společnost SAS oproti roku 2019 provozovala 7,4 % leteckých služeb. Na základě údajů Eurocontrolu společnost SAS odhadla, že tato hodnota odpovídá průměrné nabídce srovnatelných společností (5,7 %), k nimž patřilo 25 leteckých společností (Wideroe, Alitalia, Aer Lingus, KLM, Turkish Airlines, Iberia, Wizz Air, Lufthansa, Air France, LOT, Ryanair, Austrian airlines, EasyJet atd.) (zdroj: zasedání představenstva společnosti SAS AB dne 15. dubna, příloha 40.1 oznámení).

([48]) Ukazatele odhalily částečné a blížící se zrušení cestovních omezení v Evropě a ve Skandinávii na začátku léta 2020; nárůst prodeje až o 29 % ve srovnání s předchozím týdnem a od začátku června rostoucí ziskovost / koeficient vytížení.

([49]) Společnost SAS zaznamenala v červenci 2020 skutečný provoz, který byl vyšší, než předpokládala ve svém obchodním plánu přijatém dne 24. dubna 2024.

([50]) Společnost SAS analyzovala zveřejněnou týdenní kapacitu mimo jiné společností Norwegian, Lufthansa, Ryanair, Air France/KLM, Wizz Air, Wideroe, IAG Group, Finnair, EasyJet, Braathens Regional a Turkish Airlines.

([51]) Společnost SAS odhadovala, že se společnost Wizz Air v srpnu 2020 vrátí k plné nabídce v porovnání se srpnem 2019; společnosti Ryanair a Air France/KLM přibližně k 65 %; společnost Lufthansa k méně než 40 % a Finnair k méně než 30 %.

([52]) Patnáct […], pět […] a jeden […].

([53]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-initiates-processes-to-reduce-the-size-of-its-future-workforce-due-to-lower-expected-demand-for-air-travel/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

(54) Celkově se společnosti SAS podařilo snížit variabilní náklady oproti předchozímu roku téměř o 40 %; odložila dodávky 10 letadel a urychlila vyřazení 21 letadel z provozu; znovu sjednala více než 200 smluv s dodavateli, aby zlepšila platební podmínky a snížila variabilní náklady, a do dne 26. října 2020 dokončila propouštění 5 000 zaměstnanců.

(55) Dánsko a Švédsko uvedly, že kromě těchto opatření ke snížení nákladů požádala společnost SAS o státní podporu v souvislosti s pandemií COVID-19 za účelem zmírnění svých ztrát a tuto podporu obdržela.

2.1.3.2 Státní podpora poskytnutá společnosti SAS v souvislosti s pandemií COVID-19

(56) V době provedení opatření využívala společnost SAS několik opatření státní podpory a další opatření státní podpory se plánovala.

(57) Za prvé, dne 15. dubna 2020 ([54]) a 24. dubna 2020 ([55]) schválila Komise státní podporu společnosti SAS ze strany Dánska a Švédska ve formě státních záruk až do výše 90 % revolvingového úvěru ve výši 3,3 miliardy SEK (324 milionů EUR). Tato opatření byla určena k částečné náhradě škody, která letecké společnosti přímo vznikla v důsledku pandemie COVID-19, a Dánsko a Švédsko je oznámily podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU.

(58) Za druhé, společnost SAS obdržela od Dánska také náhradu fixních nákladů v rámci režimu schváleného Komisí dne 8. dubna 2020 ([56]). V této souvislosti společnost SAS obdržela částku ve výši 59 375 580 SEK pro svou dceřinou společnost Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden ([57]); částku ve výši 21 126 457 SEK na pozemní operace a částku ve výši 11 135 382 SEK na nákladní operace (tj. celkem 91 637 419 SEK neboli 8,9 milionu EUR).

(59) Za třetí, v srpnu 2020 sdělily dánské orgány předběžný odhad potenciální podpory, kterou by společnost SAS mohla získat v rámci dvou režimů podpory leteckých společností, které Dánsko v té době předběžně oznámilo Komisi ([58]). Podle tohoto odhadu by společnost SAS obdržela maximální částku 800 000 EUR (přibližně 6 milionů DKK) v rámci prvního režimu a přibližně 4,7 milionu EUR (35 milionů DKK) na základě druhého režimu ([59]).

(60) Společnost SAS obdržela rovněž od Norska náhradu škody způsobené pandemií COVID-19 v rámci režimu schváleného Kontrolním úřadem ESVO dne 17. dubna 2020 ve věci 85047 ([60]). Tato náhrada činila přibližně 10 milionů NOK (932 723 EUR) ([61]). Společnost SAS uzavřela s norským státem také smlouvu o veřejné službě, jak uvedlo Dánsko a Švédsko. Společnost SAS odhadovala platby podle této smlouvy na přibližně 500 milionů SEK (49 milionů EUR).

([54]) Rozhodnutí Komise C(2020) 2416 final ze dne 15. dubna 2020 o státní podpoře SA.56795 (2020/N) – Dánsko – Náhrada škod způsobených společnosti SAS pandemií COVID-19 (Úř. věst. C 220, 3.7.2020, s. 1).

([55]) Rozhodnutí Komise C(2020) 2784 final ze dne 24. dubna 2020 o státní podpoře SA.57061 (2020/N) – Švédsko – Náhrada škod způsobených společnosti SAS pandemií COVID-19 (Úř. věst. C 220, 3.7.202, s. 1).

([56]) Rozhodnutí Komise C(2020) 2294 final ze dne 8. dubna 2020 o státní podpoře SA.56774 (2020/N) – Dánsko – Režim kompenzací podnikům vystaveným velkému poklesu obratu v souvislosti s pandemií COVID-19 (Úř. věst. C 144, 30.4.2020, s. 1). Režim byl schválen podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU.

([57]) Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden je konsorcium vlastněné třemi dceřinými společnostmi SAS (viz také oddíl 2.7).

([58]) Věc SA.58157 – COVID-19: podpora dánským letištím a leteckým společnostem, které přistávají v Dánsku a odlétají z Dánska, a věc SA.58088 – COVID-19: odškodnění leteckých společností na dánských vnitrostátních linkách za škody způsobené pandemií COVID-19 (na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, jak je vykládán v oddíle 3.1 dočasného rámce, a čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU). Komise schválila první opatření ve svém rozhodnutí ze dne 3. září 2020 ve věci SA.58157 (Úř. věst. C 7, 7.1.2021, s. 4); pokud jde o druhé opatření, Dánsko nakonec upustilo od svého záměru poskytnout podporu v rámci režimu ve věci SA.58088 a dne 14. října 2020 své oznámení vzalo zpět.

([59]) Společnost SAS nakonec obdržela podporu pouze v rámci režimu SA.58157, a to ve výši 800 000 EUR. Poté, co Dánsko upustilo od svého záměru poskytnout podporu v rámci režimu SA.58088, nevyužila společnost SAS odhadovanou částku ve výši 4,7 milionu EUR. Při posuzování přiměřenosti (oddíl 6.3.3) se však bere v úvahu jak podpora obdržená v rámci režimu SA.58157, tak odhadovaná podpora na základě režimu ve věci SA.58088.

([60]) https://www.eftasurv.int/state-aid/state-aid-register/covid-19-grant-scheme-undertakings-suffering-substantial-loss-turnover (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([61]) Použit byl směnný kurz InforEuro ze srpna 2020.

2.1.3.3 Finanční potřeby společnosti SAS v oblasti vlastního kapitálu a likvidity

(61) Ve svém oznámení ze dne 11. srpna 2020 dánské a švédské orgány objasnily, že přijatá zmírňující opatření a státní podpora, kterou společnost SAS obdržela, nepostačují k nápravě její tíživé finanční situace v důsledku pandemie COVID-19 a souvisejících opatření proti šíření nákazy.

(62) Z obchodního plánu společnosti SAS vyplynulo, že navzdory přijatým zmírňujícím opatřením a získané státní podpoře očekává společnost SAS v letech 2020 a 2021 ztrátu ve výši přibližně 15 miliard SEK. Společnost SAS předpokládala, že do konce října 2020 vyčerpá svou likviditu a že účetní rok 2020 uzavře se záporným vlastním kapitálem ve výši téměř 11 miliard SEK.

(63) Dánsko a Švédsko rovněž uvedly, že podle průběžné zprávy společnosti SAS za 2. čtvrtletí 2020 byl poměr dluhu k vlastnímu kapitálu ([62]) společnosti SAS na konci dubna 2020 záporný (- 459,4). Finanční připravenost společnosti SAS se mimoto snížila z 32 % na 26 %, čímž téměř dosáhla minimální hranice 25 % požadované nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ([63]). Vlastní kapitál se dostal do záporných hodnot, a to z 5,4 miliardy SEK v dubnu 2019 na minus 65 milionů SEK v dubnu 2020. V období od května do července 2020 příjmy společnosti SAS dále klesly o více než 80 % ve srovnání se stejným obdobím roku 2019. Snížení provozních nákladů (–67 % oproti stejnému období roku 2019), které bylo důsledkem nižší poptávky a zmírňujících opatření přijatých společností SAS, tento pokles příjmů nevyvážilo ([64]).

(64) Celkově společnost SAS vykazovala ztráty i během července 2020 a od začátku pandemie COVID-19 jí vznikla kumulovaná ztráta ve výši téměř 6 miliard SEK. Pokračoval také pokles vlastního kapitálu společnosti SAS, který k 31. červenci 2020 dosáhl záporné hodnoty více než 1 miliardy SEK ([65]). Zhoršování finanční situace společnosti SAS pokračovalo i v období od srpna do října 2020, kdy došlo k poklesu příjmů o 77 % oproti předchozímu roku ([66]).

(65) Dánsko a Švédsko ve svém oznámení ze dne 11. srpna 2020 s aktualizovanými údaji (červenec 2020) potvrdily, že společnost SAS očekává, že do prosince 2020 dosáhne záporného vlastního kapitálu ve výši 9,4 miliardy SEK a že svou dostupnou likviditu (která k 31. lednu 2020 činila 6,598 miliardy SEK) vyčerpá do prosince 2020, ne-li dříve ([67]). Toto zjištění bylo podpořeno analýzou finanční situace společnosti SAS poskytnutou ratingovou agenturou Moody's ze dne 10. června 2020, v níž agentura Moody's odhadla, že společnost SAS má likviditu na provoz pouze do konce roku ([68]).

(66) Podle Dánska a Švédska by významné narušení letecké dopravy, které by bylo způsobeno případným úpadkem nebo selháním společnosti SAS, výrazně zhoršilo situaci švédského a dánského hospodářství, zejména vzhledem k významu společnosti SAS pro hospodářství těchto členských států.

([62]) Poměr dluhu k vlastnímu kapitálu je finanční ukazatel, který udává, jakou část společnosti vlastní věřitelé v porovnání s tím, kolik vlastního kapitálu drží akcionáři. Vypočítává váhu celkového dluhu a finančních závazků vůči celkovému vlastnímu kapitálu. Čím je tento poměr vyšší, tím více je společnost zadlužená. Společnosti s vysokou mírou zadlužení nesou větší riziko, že při poklesu příjmů nebudou moci splácet dluh. Jsou také méně schopné získat nové dluhové financování. Záporný ukazatel znamená, že závazky společnosti převyšují její aktiva. Ve většině případů by to bylo považováno za známku vysokého rizika a pobídku k žádosti o ochranu před úpadkem.

([63]) Požadavek na finanční připravenost společnosti SAS představuje nutnost mít vždy připraveny finanční prostředky ve výši alespoň 25 % ročních fixních nákladů. Dánsko a Švédsko uvádějí, že požadavek na likviditu vyplývá z 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj)), podle něhož musí letecká společnost zachovávat finanční připravenost, aby si udržela provozní licenci.

([64]) https://www.sasgroup.net/investor-relations/financial-reports/interim-reports/continued-negative-impact-of-covid-19/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([65]) Viz průběžná zpráva společnosti SAS za 3. čtvrtletí 2020, která je k dispozici na adrese: https://www.sasgroup.net/files/documents/financial-reports/Q3-2020/Q320-Presentation-2020-08-25.pdf (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([66]) https://www.sasgroup.net/investor-relations/financial-reports/interim-reports/full-year-financials-significantly-impacted-by-the-ongoing-pandemic/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([67]) Příloha 33 oznámení dánských a švédských orgánů.

([68]) Příloha 34.1 oznámení dánských a švédských orgánů.

2.1.4 *Význam společnosti SAS pro dánské a švédské hospodářství*

(67) Dánsko a Švédsko se nejprve odvolávaly na základní služby přepravy cestujících, které společnost SAS poskytuje do/z těchto dvou členských států a v jejich rámci.

(68) Pokud jde o Dánsko, dánské orgány objasnily, že společnost SAS se v roce 2019 podílela 32 % na celkové vnitrostátní a mezinárodní osobní letecké dopravě v Dánsku a nabízela více než 100 tras z Dánska, do Dánska a v rámci Dánska ([69]). Jen v roce 2019 otevřela společnost SAS dvanáct nových linek provozovaných z dánských letišť ([70]).

(69) Podle dánských orgánů se společnost SAS v roce 2019 podílela na vnitrostátní konektivitě Dánska 41 % ([71]), a to z letišť Aalborg, Aarhus, Billund, Bornholm a Faerské ostrovy. V roce 2019 zajistila společnost SAS z Kodaně spojení s městy Billund, Aarhus a Aalborg v průměru 250 vnitrostátními lety měsíčně a do určité míry i s Faerskými ostrovy (více než 500 letů ročně), a to celoročně a s pravidelnou četností. Společnost SAS během pandemie COVID-19 zachovala vnitrostátní spoje mezi Kodaní a Aalborgem, Aarhusem a Faerskými ostrovy, což v období od dubna do června 2020 umožnilo uskutečnit v Dánsku nezbytné cesty. Od června 2020 provozovala společnost SAS mezi těmito destinacemi 100 až 200 letů měsíčně ([72]).

(70) Pokud jde o mezinárodní destinace, společnost SAS nabízela spoje do skandinávských zemí ([73]) a do Unie ([74]) a mezinárodních obchodních center(New York, Chicago, Washington, Hongkong, Londýn, Ženeva atd.) v pravidelných intervalech, zpravidla celoročně ([75]). V roce 2019 přepravila společnost SAS přibližně 10 milionů cestujících do/z Dánska, což představuje téměř 30 % celkového počtu mezinárodních cestujících do/z Dánska ([76]). V období od ledna do září 2020 zůstala společnost SAS největší leteckou společností z hlediska počtu přepravených cestujících, a to stále s 30% podílem na celkovém počtu mezinárodních cestujících přepravených do/z Dánska ([77]).

(71) Pokud jde o Švédsko, švédské orgány objasnily, že vzhledem k tomu, že se Švédsko rozkládá na velkém a řídce osídleném poloostrově, který se z geografického hlediska nachází na okraji Unie, je letecká přeprava nejběžnějším druhem dopravy při mezinárodních cestách do a ze země a představuje přibližně 70 % všech mezinárodních cest. Podle švédského dopravního úřadu se společnost SAS v roce 2019 podílela na vnitrostátní letecké dopravě ve Švédsku 49 % z hlediska počtu přepravených cestujících a čtvrtinou na mezinárodní letecké dopravě, neboť nabízela více než 150 linek z/do Švédska a v rámci Švédska ([78]).

([69]) Podle údajů, které dánské orgány získaly od Trafikstyrelsen (dánský úřad pro civilní letectví a železnice) v reakci na žádost Komise o informace ze dne 2. října 2023, byly v roce 2019 třemi největšími leteckými společnostmi provozujícími lety z/do Dánska a v rámci Dánska (kromě společnosti SAS) Norwegian Air Shuttle (85 linek), Ryanair (48 linek) a EasyJet (16 linek). Společnost Norwegian Air Shuttle provozovala jedinou vnitrostátní linku, zatímco společnosti Ryanair a EasyJet neprovozovaly žádnou.

([70]) Viz výroční zpráva a zpráva o udržitelnosti společnosti SAS za účetní rok 2019, s. 8, k dispozici na adrese: https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([71]) Podle údajů dánského úřadu pro civilní letectví a železnice byla v roce 2019 největší leteckou společností na vnitrostátní úrovni společnost SAS se 41% podílem na celkovém počtu přepravených vnitrostátních cestujících, následovaná společnostmi Norwegian Air Shuttle (29 %), Danish Air Transport (22 %), Air Alsie (4,5 %) a Dancopter (0,8 %).

([72]) Podle dánského úřadu pro civilní letectví a železnice zůstala v období od ledna do září 2020 největší leteckou společností na vnitrostátní úrovni společnost SAS s 39 % celkového počtu přepravených vnitrostátních cestujících v Dánsku, následovaná společnostmi Danish Air Transport (28,5 %), Norwegian Air Shuttle (24 %) a Air Alsie (3,1 %).

([73]) V roce 2019 nabízela společnost SAS například 600 až 700 letů měsíčně do Osla a také do Stockholmu; více než 300 letů měsíčně do Göteborgu a Stavangeru a lety spojující Dánsko s Helsinkami, Aalesundem, Trondheimem a Bergenem.

([74]) V roce 2019 nabízela společnost SAS například více než 100 letů měsíčně do Bruselu, Amsterdamu, Paříže, Gdaňska, Hamburku, Frankfurtu, Düsseldorfu, Mnichova, Vilniusu, Varšavy a Milána.

([75]) Podle údajů dánského úřadu pro civilní letectví a železnice a údajů společnosti SAS provozovala společnost SAS po celý rok přibližně dvě třetiny svých linek (64 linek ze 102), včetně New Yorku, Chicaga, Washingtonu, Hongkongu, Londýna a Ženevy, zatímco společnost Norwegian Air Shuttle provozovala celoročně 29 linek (z 85), Ryanair 23 linek (ze 48) a EasyJet 11 linek (ze 16).

([76]) Podle údajů dánského úřadu pro civilní letectví a železnice byla v roce 2019 přední leteckou společností z hlediska počtu mezinárodních cestujících přepravených do/z Dánska společnost SAS, následovaná společnostmi Norwegian Air Shuttle (15 %), Ryanair (9 %), EasyJet (5 %) a KLM (4 %).

([77]) Podle dánského úřadu pro civilní letectví a železnice přepravila společnost SAS v období od ledna do září 2020 více než 2 miliony cestujících, načež následovala společnost Norwegian Air Shuttle (11 % z celkového počtu mezinárodních cestujících), Ryanair (10 %), KLM (5 %) a EasyJet (4,5 %).

([78]) Podle údajů švédského dopravního úřadu byla společnost SAS s více než 3 miliony přepravených cestujících přední leteckou společností v oblasti služeb vnitrostátní osobní letecké dopravy, následována společnostmi Braathens Regional (30 %), Norwegian Air Shuttle (18 %), polskou leteckou společností LOT (0,8 %) a společností Amapola Flyg (0,7 %).

(72) Na vnitrostátní úrovni provozovala společnost SAS lety z letišť ve Stockholmu a Göteborgu a zajišťovala přepravu cestujících na letiště Umeå, Luleå, Malmö, Visby, Östersund, Helsingborg, Skelleftea, Sundsvall, Kalmar, Örnsköldsvik, Ronneby a Kiruna, a to celoročně a pravidelně s více než 150 lety měsíčně (do každé destinace). Během pandemie COVID-19, v období od března do června 2020, zachovala společnost SAS většinu těchto vnitrostátních spojů, což umožnilo uskutečnit nezbytné cesty v rámci Švédska. Od června 2020 otevřela společnost SAS znovu všechny své vnitrostátní linky s průměrným počtem 50 letů měsíčně do každé destinace ([79]). Pokud jde o mezinárodní destinace ([80]), společnost SAS nabízela spoje do skandinávských zemí ([81]), do ostatních členských států ([82]) a do mezinárodních obchodních center (Los Angeles, Petrohrad, Londýn, Curych atd.) s pravidelnou četností po celý rok.

(73) Dánsko i Švédsko rovněž zdůraznily zvláštní přínos společnosti SAS během pandemie COVID-19 s ohledem na její nákladní služby a zvláštní lety. Obě země vyzdvihly skutečnost, že společnost SAS uskutečnila přibližně 50 letů s více než 800 tunami zdravotnických a farmaceutických výrobků z Číny a dodala je do Švédska a Dánska, včetně 600 tun osobních ochranných prostředků a více než 40 milionů ochranných masek pro švédský a dánský zdravotnický personál. Společnost SAS mimoto zavedla charterové lety k zajištění nákladní dopravy pro významné švédské a dánské průmyslové podniky, včetně součástek pro výrobu a náhradních dílů, aby umožnila kontinuitu výrobního řetězce, který byl v důsledku pandemie COVID-19 narušen. Jak je uvedeno v 51. bodě odůvodnění, společnost SAS rovněž v koordinaci se švédskými a dánskými orgány uskutečnila několik repatriačních letů ze zemí, jako je Brazílie a Pákistán, pro uvízlé švédské a dánské rezidenty.

(74) Dánsko a Švédsko taktéž objasnily, že společnost SAS je pro tyto členské státy důležitým zaměstnavatelem. Uvedly, že ačkoli společnost SAS již propustila přibližně 5 000 zaměstnanců, aby zmírnila své ztráty, v době provedení opatření stále zaměstnávala přibližně 6 000 osob, jejichž propuštění by dále zhoršilo závažné poruchy zapříčiněné pandemií COVID-19 a způsobilo vážné sociální potíže v hospodářství těchto členských států.

(75) Dánsko a Švédsko v neposlední řadě uvedly, že by případná platební neschopnost nebo selhání společnosti SAS měly dominový efekt na velký počet dodavatelů (výrobci letadel a motorů, poskytovatelé letištních a letových navigačních služeb, dodavatelé pohonných hmot, poskytovatelé stravovacích služeb, dodavatelé informačních technologií, dodavatelé technické údržby, regionální výrobní partneři, finanční služby), pro něž společnost SAS představuje důležitého zákazníka. Dánsko a Švédsko v této souvislosti poznamenaly, že nákupy společnosti SAS od dodavatelů ve Švédsku a v Dánsku v roce 2019 činily 4,2 miliardy SEK, resp. 3,9 miliardy SEK. Obecněji řečeno, v roce 2019 přispěla společnost SAS přímo ke švédskému hrubému domácímu produktu (dále jen „HDP“) částkou 5,9 miliardy SEK, zatímco její nepřímý příspěvek činil 4,7 miliardy SEK, plus 6 miliard SEK v podobě vedlejších účinků. To představovalo 30 % celkového příspěvku odvětví letecké dopravy ke švédskému hospodářství ([83]). Společnost SAS v roce 2019 přispěla také k dánskému HDP částkou 3 miliardy DKK ročně ([84]). Dánské orgány v této souvislosti poukázaly na skutečnost, že v roce 2020 cestovalo 58 % cestujících přepravených společností SAS z/do Dánska služebně.

([79]) Podle údajů švédského dopravního úřadu zůstala společnost SAS v období od ledna do září 2020 největší leteckou společností ve vnitrostátní dopravě z hlediska počtu přepravených cestujících, a to s podílem ve výši 60 % na celkové přepravě; poté následovaly společnosti Braathens Regional s podílem ve výši 20 %; Norwegian Air Shuttle s 14 %, Air Leap s 1,8 % a Amapola Flyg s 1,8 %.

([80]) Podle údajů švédského dopravního úřadu byla v roce 2019 přední leteckou společností v oblasti služeb mezinárodní letecké dopravy z/do Švédska společnost SAS s více než 7 miliony přepravených cestujících, následovaná společnostmi Norwegian Air Shuttle (18 %), Ryanair (8 %), Wizz Air (5,6 %) a Lufthansa (5 %). Od ledna do září 2020 se podíl společnosti SAS na počtu mezinárodních cestujících mírně snížil z 25 % na 23 %; druhý nejvyšší podíl si udržela společnost Norwegian Air Shuttle s 13 % (místo 18 % v roce 2019). Podíl společnosti Ryanair byl stálý, zatímco podíl společností Wizz Air a Lufthansa se zvýšil z 5,6 % na 7,2 %, resp. z 5,1 % na 6,6 %.

([81]) V roce 2019 nabízela společnost SAS například více než 600 letů měsíčně do Osla a Kodaně a více než 300 letů do Helsinek; více než 100 letů do Billundu, Tampere, Turku a Vaasy a lety spojující Švédsko s Aarhusem, Stavangerem, Tromsø, Trondheimem a Oulu.

([82]) V roce 2019 nabízela společnost SAS například více než 100 letů měsíčně do Bruselu, Amsterdamu, Paříže, Berlína, Frankfurtu, Vilniusu a Tallinnu.

([83]) Viz zpráva Copenhagen Economics z dubna 2019, která je k dispozici na adrese: https://www.copenhageneconomics.com/dyn/resources/Filelibrary/file/6/216/1562329592/sas-swedenreport.pdf (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([84]) Tamtéž. Ve zprávě se rovněž uvádí, že konektivita vytvořená společností SAS přispívá k dánskému HDP částkou ve výši 18,4 miliardy DKK.

(76) Aby se Dánsko a Švédsko vyhnuly závažným důsledkům platební neschopnosti nebo selhání společnosti SAS pro své ekonomiky, usoudily, že k opatření, které tyto dva členské státy oznámily, neexistují žádné jiné alternativy.

2.1.5 *Neexistence alternativ k rekapitalizačnímu opatření*

(77) Dánsko a Švédsko ve svém oznámení vysvětlily, že společnost SAS nenašla alternativní financování k pokrytí svých potřeb v oblasti kapitálu a likvidity, kterých se opatření týká, na trhu ani v rámci jiných opatření podpory.

(78) Bezprostředně po vypuknutí epidemie COVID-19 v březnu 2020 se společnost SAS pokusila uzavřít smlouvu o revolvingovém úvěru se skupinou bank ([85]), bez státní podpory však nebyla tato snaha úspěšná, neboť banky nebyly ochotny převzít nezajištěné riziko. Současně se švédské orgány rozhodly podpořit odvětví leteckých společností prostřednictvím režimu státních záruk pro letecké společnosti, které pokrývají 90 % úvěrů sjednaných s úvěrovými institucemi. Komise tento režim schválila rozhodnutím přijatým dne 11. dubna 2020 ve věci SA 56812 ([86]). Společnost SAS se pokoušela získat úvěr u úvěrových institucí podporovaných švédským státem, ty se však zdráhaly poskytnout částečně nezajištěný úvěr. Vzhledem k potížím společnosti SAS se proto švédské orgány společně s dánskými orgány rozhodly poskytnout společnosti SAS státní záruku, která by mohla pokrýt až 100 % revolvingového úvěru požadovaného společností SAS, pro případ, že by úvěrové instituce nadále odmítaly přijmout u úvěru 10% riziko nebo by považovaly zajištění poskytnuté společností SAS za nedostatečné k pokrytí vlastního rizika. Komise tuto podporu schválila (57. bod odůvodnění). Dánsko a Švédsko uvedly, že s touto společnou státní zárukou se společnosti SAS nakonec podařilo uzavřít smlouvu o revolvingovém úvěru, který byl z 90 % zajištěn státními zárukami, avšak banky poskytující tento úvěr požadovaly pro zbývajících 10 % nezajištěné části úvěru významné záruky v podobě nezatížených aktiv ve vlastnictví společnosti SAS. V souladu s podmínkami smlouvy o revolvingovém úvěru uzavřené s těmito bankami poskytla společnost SAS jako zajištění soubor aktiv v podobě letadel v celkové hodnotě, která představovala dvojnásobek nezajištěné částky revolvingového úvěru ponechané na riziko bank (10 % nominální částky úvěru), a zákaz zřízení zástavního práva na vnitroskupinové půjčky a účty společnosti SAS ([87]).

(79) Dne 10. června 2020 navíc dvě ratingové agentury snížily úvěrový rating společnosti SAS. Agentura Standard & Poor's snížila úvěrový rating společnosti SAS z B+ na CCC ([88]) a ponechala jej na stupni „CreditWatch" (úvěrový monitoring) s negativním výhledem, což odráží *„vysokou pravděpodobnost restrukturalizace dluhu v průběhu několika příštích týdnů"*, jelikož se likvidita společnosti SAS v předchozích týdnech dále zhoršila a kapitálová struktura letecké společnosti se zdála být neudržitelná ([89]). Agentura Moody's snížila úvěrový rating společnosti SAS z B2 na Caa1 ([90]), což bylo způsobeno značným objemem hotovosti, kterou společnost SAS spotřebovávala na udržení provozu, a proto *„společnost SAS bude nevyhnutelně vyžadovat rekapitalizaci ze strany svých akcionářů"* ([91]). Agentura Moody's se domnívala, že *„hrubý pákový efekt společnosti SAS, měřený jako poměr dluhu k EBITDA, v účetním roce 2020 činil 4,6x, což ponechává jen malou rezervu pro případ vážného poklesu trhu vyvolaného pandemií COVID-19"* ([92]).

([85]) Konkrétně […], […], […] a […].

([86]) Rozhodnutí Komise ze dne 11. dubna 2020 ve věci SA.56812 (2020/N) – Švédsko – COVID-19: režim úvěrových záruk ve prospěch leteckých společností (Úř. věst. C 269, 14.8.2020, s. 2).

([87]) Zákaz zřízení zástavního práva je smlouva nebo doložka ve smlouvě o úvěru, která dlužníkovi brání zastavit veškerý nebo určený majetek jinému věřiteli. Zajišťuje, že v případě selhání dlužníka a zabavení jeho majetku bude mít přednost původní věřitel.

([88]) Podle ratingové stupnice společnosti Standard & Poor's rating CCC znamená, že úvěrový profil společnosti je v současné době zranitelný a to, zda společnost bude s to dostát svým finančním závazkům, závisí na příznivých obchodních, finančních a ekonomických podmínkách. Viz https://www.spglobal.com/ratings/en/about/intro-to-credit-ratings (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([89]) Viz https://www.airfinancejournal.com/articles/3579433/s-and-p-downgrades-sas-on-debt-default-risk; https://www.marketscreener.com/quote/stock/S-P-GLOBAL-INC-27377749/news/S-P-Global-Scandinavian-Airline-SAS-AB-Downgraded-To-CCC-On-Potential-Debt-Restructuring-Rating-30751970/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([90]) Podle ratingové stupnice společnosti Moody's rating Caa znamená, závazky jsou hodnoceny jako špatné a jsou vystaveny velmi vysokému úvěrovému riziku. Viz https://www.moodys.com/sites/products/productattachments/ap075378_1_1408_ki.pdf (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([91]) Příloha 34.1 oznámení švédských a dánských orgánů.

([92]) Poměr dluhu k EBITDA je pákový poměr, který měří schopnost společnosti splácet vzniklý dluh. Tento ukazatel, běžně používaný úvěrovými agenturami, určuje pravděpodobnost selhání u emitovaného dluhu. Tento poměr je užitečný při určování, kolik let EBITDA by bylo zapotřebí ke splacení celého dluhu. Obvykle může být alarmující, je-li poměr vyšší než 3, to se však může lišit v závislosti na odvětví. Viz např. https://www.investopedia.com/terms/l/leverageratio.asp (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

(80) Dánsko a Švédsko dále uvedly, že opatření státní podpory, která již byla provedena ve prospěch společnosti SAS, byla buď nedostatečná, nebo nepřiměřená k řešení jejích kapitálových potřeb, neboť byla zaměřena pouze na řešení okamžitého nedostatku likvidity společnosti SAS, a nikoli na zhoršení její kapitálové struktury v krátkodobém a dlouhodobém horizontu.

(81) Podle Švédska a Dánska měl revolvingový úvěr podpořený opatřením v podobě státní záruky (57. bod odůvodnění) za následek pouze omezení míry čerpání provozní hotovosti společnosti SAS ([93]) na 500 až 700 milionů SEK měsíčně do konce účetního roku 2020, a proto nebyl vhodný k tomu, aby společnosti SAS umožnil obnovit její kapitálovou strukturu před vypuknutím pandemie COVID-19 (a nepostačoval k zachování hotovosti). Společnost SAS musela navíc podle podmínek smlouvy o revolvingovém úvěru revolvingový úvěr zrušit (a splatit celou zbývající částku), jakmile bude úspěšně realizován plán rekapitalizace, který byl posouzen Dánskem a Švédskem ([94]). Veškerá další podpora, kterou společnost SAS obdržela, byla zaměřena pouze na krátkodobé pokrytí některých provozních nákladů ve formě grantů nebo vyrovnání za závazky veřejné služby (58. až 60. bod odůvodnění) a nepomohla řešit značné finanční potíže společnosti SAS a zajistit její životaschopnost.

(82) Dánsko a Švédsko rovněž uvedly, že v souvislosti s pandemií COVID-19 neexistovaly žádné jiné stávající režimy horizontální podpory, které by mohly řešit finanční potíže společnosti SAS, a to z důvodů uvedených v **tabulce 1** a **tabulce 2**.

Tabulka 1

Seznam příslušných režimů podpory přijatých Švédskem v souvislosti s pandemií COVID-19 v období od 1. března 2020 do 26. října 2020 ([95])

Režim podpory	Popis opatření	Vysvětlení Švédska ohledně nevhodnosti/ nedostatečnosti opatření
Státní podpora SA.56860 Režim úvěrových záruk pro podniky postižené pandemií COVID-19	Opatření poskytovalo podporu ve formě záruk za úvěry nepřesahující 75 milionů SEK (přibližně 6,8 milionu EUR) na podnik. Ve výjimečných případech mohly být povoleny vyšší částky úvěrů, avšak pouze do maximální výše 250 milionů SEK (přibližně 22,7 milionu EUR).	Maximální výše podpory, kterou bylo možné v rámci tohoto režimu poskytnout, nepostačovala k zajištění životaschopnosti společnosti SAS. Společnost SAS potřebovala rovněž kapitál k posílení vlastního kapitálu, a proto se nemohla spoléhat výhradně na úvěry.
Státní podpora SA.56812 Režim úvěrových záruk pro letecké společnosti postižené pandemií COVID-19	Opatření poskytovalo podporu ve formě státních záruk za nové úvěry některým leteckým společnostem se švédskou licencí, aby se zajistila jejich dostatečná likvidita.	Společnost SAS nemohla v rámci tohoto režimu podpory získat úvěr na trhu (78. bod odůvodnění).
Státní podpora SA.56972 Sleva na nájemném pro nájemce postižené pandemií COVID-19	Režim poskytoval podporu (nejvýše 800 000 EUR) na úhradu slev na nájemném sjednaných mezi pronajímateli a podniky působícími v oblasti zboží dlouhodobé spotřeby (s výjimkou internetového obchodu), hotelů, restaurací a některých dalších činností se zaměřením na vztahy se zákazníky v souvislosti s pandemií COVID-19.	Režim podpory nebyl vhodný k pokrytí potřeb společnosti SAS v oblasti likvidity a kapitálu a poskytovaná částka byla zjevně nedostatečná.

([93]) Míra, s jakou společnost vyčerpává své peněžní rezervy nebo peněžní zůstatek v případě, že v důsledku své provozní činnosti generuje ztrátu.

([94]) Po provedení opatření dne 26. října 2020 splatila společnost SAS revolvingový úvěr v plné výši dne 29. října 2020. Ve stejnou dobu zanikla i švédská a dánská státní záruka.

([95]) Tento seznam obsahuje pouze ty režimy podpory, u nichž by společnost SAS mohla splnit podmínky způsobilosti pro čerpání podpory.

Režim podpory	Popis opatření	Vysvětlení Švédska ohledně nevhodnosti/ nedostatečnosti opatření
Státní podpora SA.58822 Režim odškodnění pro podniky, které se v důsledku pandemie COVID-19 potýkají s poklesem obratu	Opatření poskytovalo podporu (až do výše 800 000 EUR) na ztráty, které podnikům vznikly v důsledku vypuknutí pandemie COVID-19 a souvisejících omezujících opatření v červnu a červenci 2020.	Režim podpory pokrýval pouze pokles obratu po omezenou dobu. Poskytovaná částka podpory byla navíc zjevně nedostatečná k uspokojení finančních potřeb společnosti SAS.

Tabulka 2

Seznam příslušných režimů podpory přijatých Dánskem v souvislosti s pandemií COVID-19 v období od 1. března 2020 do 26. října 2020 ([96])

Režim podpory	Popis opatření	Vysvětlení Dánska ohledně nevhodnosti/ nedostatečnosti opatření
Státní podpora SA.57027 Úvěrová facilita a odklady daně v souvislosti s DPH a daní ze mzdy	Toto opatření poskytovalo podporu ve formě odkladů daně a úvěrové facility ke zmírnění omezení likvidity u nejzranitelnějších podniků, se zvláštním zaměřením na malé a střední podniky, s celkovým rozpočtem ve výši 130 milionů EUR.	Opatření nebylo vhodné k řešení finanční situace společnosti SAS, jelikož se podpora týkala pouze odkladů daně a úvěrových facilit. Podpora byla navíc poskytována především malým a středním podnikům a její výše byla omezená.
Státní podpora SA.57932 Režim odškodnění pro podniky postižené uzavřením hranic a omezením cestování	Opatření poskytovalo podporu podnikům v oblasti cestování a cestovního ruchu, které splňovaly určité podmínky způsobilosti.	Maximální částka podpory, kterou bylo možné v rámci režimu poskytnout (8 milionů EUR na podnik), nebyla dostatečná k zajištění životaschopnosti společnosti SAS.

(83) Dánsko a Švédsko navíc objasnily, že by financování formou vyššího dluhu v žádném případě neřešilo kapitálové potřeby společnosti SAS. Společnost nutně potřebovala navýšit kapitál, aby mohla řešit své potřeby v oblasti vlastního kapitálu. V tomto ohledu Dánsko a Švédsko vysvětlily, že opatření bylo navrženo s cílem pokrýt co největší část kapitálových potřeb společnosti SAS ze strany trhu, a to přilákáním soukromých investorů a požádáním stávajících soukromých akcionářů společnosti SAS, aby s Dánskem a Švédskem sdíleli náklady rekapitalizace, jak je blíže vysvětleno v oddíle 2.2.

(84) Ze zápisů ze zasedání představenstva společnosti SAS konaných v květnu a červnu 2020 vyplývá, že Dánsko a Švédsko výslovně vyžadovaly, aby společnost SAS požádala soukromé investory o sdílení finanční zátěže v souvislosti s rekapitalizací („sdílení nákladů“), což bylo podmínkou účasti těchto dvou členských států na rekapitalizaci společnosti SAS. Společnost SAS tak byla povinna jednat se soukromými akcionáři, majiteli dluhopisů a hybridních dluhopisů společnosti SAS a bankami, které se účastnily procesu rekapitalizace. Společnost SAS oznámila dne 30. června 2020 první plán rekapitalizace, který zahrnuje konverzi stávajících dluhopisů a stávajících hybridních dluhopisů za určitých podmínek, a vyzvala majitele dluhopisů a hybridních dluhopisů, aby navrhovaný plán schválili na schůzi plánované na 17. července 2020 ([97]). Dne 10. července 2020 však společnost SAS oznámila, že tato schůze byla zrušena z důvodu očekávaného odmítnutí majitelů dluhopisů a hybridních dluhopisů přijmout podmínky konverze obsažené v prvním plánu rekapitalizace ([98]).

([96]) Tento seznam obsahuje pouze ty režimy podpory, u nichž by společnost SAS mohla splnit podmínky způsobilosti pro čerpání podpory.

([97]) Viz tisková zpráva společnosti SAS ze dne 30. června 2020, v níž je podrobně popsán první návrh plánu rekapitalizace, k dispozici na adrese: https://www.sasgroup.net/investor-relations/recapitalization-2020/recapitalization-plan/sas-announces-recapitalization-plan-to-continue-as-a-key-provider-of-important-scandinavian-airline-infrastructure/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([98]) Viz tisková zpráva společnosti SAS ze dne 10. července 2020, k dispozici na adrese: https://www.sasgroup.net/investor-relations/recapitalization-2020/recapitalization-plan/sas-cancels-noteholders-meetings-scheduled-for-17-july-2020-as-required-conversions-under-the-recapitalisation-plan-are-not-expected-to-be-approved--process-continues-with-initiation-of-noteholder-discussions/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

(85) Odmítnutí plánu rekapitalizace navrženého společností SAS s podporou Dánska a Švédska vedlo tyto dva členské státy k dohodě o revizi podmínek, za nichž by dotyční majitelé dluhopisů a hybridních dluhopisů souhlasili se sdílením nákladů. Opatření posuzované v tomto rozhodnutí bylo součástí tohoto revidovaného plánu rekapitalizace a je popsáno v následujících oddílech.

2.2 Přehled jednotlivých složek opatření

(86) Plán rekapitalizace se skládal ze tří hlavních prvků: kapitálového nástroje (6 miliard SEK), hybridního kapitálového nástroje (6 miliard SEK), přičemž oba tvoří opatření, a přeměny soukromého dluhu na kapitálové nebo hybridní nástroje (3,75 miliardy SEK). Plán rekapitalizace tudíž počítal s celkovou kapitálovou injekcí pro společnost SAS ve výši 15,75 miliardy SEK, z čehož 11 miliard SEK měly poskytnout Dánsko a Švédsko v rámci opatření.

(87) Plán rekapitalizace konkrétně zahrnoval:

— hybridní kapitálový nástroj, který se skládal z:

  — přímých hybridních dluhopisů v hodnotě 5 miliard SEK pro Dánsko a Švédsko, které byly mezi oba členské státy rozděleny rovným dílem, a

  — přímých hybridních dluhopisů v hodnotě 1 miliardy SEK, které vlastnilo pouze Dánsko;

— kapitálový nástroj, který sestával z:

  — emise práv v hodnotě přibližně 4 miliardy SEK, v jejímž rámci Dánsko a Švédsko upsaly nové kmenové akcie v hodnotě přibližně 3 miliardy SEK (rozdělené rovným dílem mezi oba členské státy) a která byla dostupná všem akcionářům společnosti SAS a dalším investorům, a

  — přímé emise kmenových akcií v hodnotě přibližně 2 miliard SEK pro Dánsko a Švédsko (rozdělených mezi oba členské státy zhruba rovným dílem);

— přeměny soukromého dluhu na vlastní kapitál nebo hybridní kapitál, která sestávala z:

  — přeměny podřízených věčných kapitálových cenných papírů s pohyblivou úrokovou sazbou (dále jen „stávající hybridní dluhopisy“) v hodnotě 1,5 miliardy SEK na kmenové akcie ([99]) a

  — přeměny prioritních nezajištěných dluhopisů s pevnou úrokovou sazbou splatných v listopadu 2022 (dále jen „dluhopisy“) v hodnotě 2,25 miliardy SEK na nové komerční hybridní dluhopisy (dále jen „nové komerční hybridní dluhopisy“) nebo kmenové akcie podle volby majitelů dluhopisů ([100]).

2.3 Forma opatření

(88) Opatření mělo podobu rekapitalizace v celkové výši 11 miliard SEK prostřednictvím vlastního kapitálu (6 miliard SEK) a hybridních kapitálových nástrojů (5 miliard SEK).

2.4 Právní základ

(89) Účast Dánska a Švédska na rekapitalizaci společnosti SAS byla založena na i) švédském vládním návrhu zákona č. 2019/20:187 ze dne 15. června 2020 o náhradě škody rizikovým skupinám, kapitálových intervencích ve státních podnicích a dalších opatřeních týkajících se pandemie COVID-19, kterým se mění rozpočet na rok 2020, a ii) pověření finančního výboru dánského parlamentu ze dne 25. června 2020 přispět za určitých podmínek na rekapitalizaci společnosti SAS.

([99]) Dne 2. září 2020 schválili majitelé hybridních dluhopisů konverzi stávajících hybridních dluhopisů, které měly být vyměněny za 90 % nominální hodnoty za kmenové akcie společnosti SAS s upisovací cenou ve výši 1,16 SEK za akcii, s výhradou schválení mimořádnou valnou hromadou akcionářů.

([100]) Dne 2. září 2020 schválili majitelé hybridních dluhopisů konverzi dluhopisů, které měly být vyměněny za 100 % nominální hodnoty za věčné nepodřízené, nezajištěné a nezaručené kapitálové cenné papíry společnosti SAS s pohyblivou sazbou a splatné na požádání denominované v SEK.

2.5 Udělení pravomocí a správa opatření

(90) Orgány poskytujícími podporu bylo dánské ministerstvo financí a švédská vláda. Opatření spravovalo dánské ministerstvo financí a švédské ministerstvo pro podnikání a inovace. Opatření bylo financováno ze švédského a dánského státního rozpočtu.

2.6 Rozpočet a doba trvání opatření

(91) Odhadovaný rozpočet opatření činí 11 miliard SEK. Jak je objasněno v 7. bodě odůvodnění, Dánsko a Švédsko nakonec vyplatily podporu ve výši 9,54 miliardy SEK.

(92) Dánsko a Švédsko opatření provedly dne 26. října 2020.

2.7 Příjemce

(93) Příjemcem opatření je letecká společnost SAS, která působí ve Skandinávii, kde zajišťuje vnitrostátní dopravu v Dánsku, ve Švédsku a v Norsku i dopravu mezi skandinávskými státy a nabízí přímé spoje do hlavních unijních i mezinárodních obchodních center. Je také členem globální letecké aliance Star Alliance ([101]).

(94) SAS je švédská akciová společnost, která se řídí švédským zákonem o obchodních společnostech 2005:551 (dále jen „švédský zákon o obchodních společnostech“) ([102]). SAS je mateřská společnost společností SAS Danmark A/S, SAS Norge AS a SAS Sverige AB ([103]), jakož i společností SAS Cargo Group, SAS Ground Handling Denmark A/S, SAS Ground Handling Norway AS, SAS Ground Handling Sweden AB a SAS Technical Services (všechny tyto podniky tvoří „skupinu SAS“).

(95) Podle dánských a švédských orgánů přepravila společnost SAS v roce 2019 přibližně 30 milionů cestujících. Společnost SAS provozuje lety do 233 destinací s flotilou čítající více než 150 letadel. Hlavním letištním uzlem společnosti SAS je letiště v Kodani, zatímco druhým a třetím největším letištním uzlem jsou letiště v Oslu a letiště Stockholm Arlanda.

(96) V době provedení opatření byla společnost SAS částečně ve vlastnictví vlád Švédska a Dánska s podílem 14,82 %, resp. 14,24 %. Zbývajících 70,92 % drželi soukromí akcionáři, mimo jiné nadace Knuta a Alice Wallenbergových (dále jen „KAW“), která vlastnila 6,5 %.

(97) Dne 8. května 2020 předložila společnost SAS dánským a švédským orgánům formální písemnou žádost o kapitálovou injekci.

(98) Dánsko a Švédsko ve svém oznámení potvrdily, že společnost SAS nebyla ke dni 31. prosince 2019 v obtížích ve smyslu nařízení Komise (EU) č. 651/2014 (obecné nařízení o blokových výjimkách) ([104]), a na podporu tohoto závěru poskytly důkazy, včetně konsolidované účetní závěrky společnosti SAS prokazující její finanční situaci ke dni 31. prosince 2019 ([105]). Uvedly, že i) z konsolidované účetní závěrky společnosti SAS jakožto akciové společnosti a mateřské společnosti skupiny SAS vyplývá, že v důsledku kumulace ztrát nepřišla o více než polovinu svého upsaného základního kapitálu (viz čl. 2 bod 18 písm. a) obecného nařízení o blokových výjimkách), neboť k 31. prosinci 2019 činil upsaný základní kapitál společnosti SAS 7,7 miliardy SEK, zatímco její vlastní kapitál činil 5,7 miliardy SEK; ii) společnost SAS nebyla předmětem kolektivního úpadkového řízení a nesplňovala ani kritéria vnitrostátního práva pro zahájení takového řízení na žádost věřitelů (viz čl. 2 bod 18 písm. c) obecného nařízení o blokových výjimkách) a iii) ke dni 31. prosince 2019 činil účetní poměr dluhu k vlastnímu kapitálu společnosti SAS 4,96, byl tudíž výrazně nižší než prahová hodnota 7,5 stanovená v čl. 2 bodu 18 písm. e) obecného nařízení o blokových výjimkách.

([101]) Star Alliance byla založena pěti leteckými společnostmi v roce 1997 jako první globální letecká aliance. Star Alliance má 26 členských leteckých společností, které nabízejí spoje v rámci celosvětové sítě. Činnosti Star Alliance koordinuje projektová společnost se sídlem v německém Frankfurtu, včetně společných umístění na letištích, infrastruktury, komunikačních iniciativ a dalších služeb.

([102]) Aktiebolagslag (2005:551).

([103]) Tyto tři dceřiné společnosti vlastní konsorcium s názvem Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden.

([104]) Podle definice v čl. 2 bodu 18 nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([105]) Kvůli přehlednosti se údaje uvedené ve výroční zprávě společnosti SAS za rok 2019 vztahují na účetní rok, který trval od 1. listopadu 2018 do 31. října 2019. Pro účely tohoto posouzení proto Komise požádala o úpravu příslušných číselných údajů tak, aby odrážely finanční situaci společnosti SAS ke dni 31. prosince 2019.

2.8 **Provedení opatření**

(99) Opatření se skládalo z i) kapitálového nástroje (5 miliard SEK) a ii) hybridního kapitálového nástroje (6 miliard SEK).

(100) V souladu s plánem rekapitalizace se společnost SAS rovněž dohodla s majiteli některých stávajících hybridních dluhopisů a majiteli některých dluhopisů na: i) přeměně stávajících hybridních dluhopisů na kmenové akcie (1,5 miliardy SEK) a ii) přeměně dluhopisů na nové komerční hybridní dluhopisy nebo kmenové akcie podle volby majitelů dluhopisů (2,25 miliardy SEK).

2.8.1 *Kapitálový nástroj*

(101) Kapitálový nástroj opatření zahrnoval i) přímou emisi a ii) emisi práv.

2.8.1.1 Přímá emise

(102) Opatření předpokládalo přímou emisi kmenových akcií pro Dánsko a Švédsko v hodnotě přibližně 2 miliardy SEK, což odpovídalo přibližně 1,729 miliardy nových akcií při upisovací ceně ve výši 1,16 SEK.

(103) Dne 26. října 2020 upsaly Dánsko a Švédsko nové akcie za upisovací cenu 1,16 SEK v celkové výši 2 miliardy SEK (s rozdělením přibližně 1 016 milionů SEK pro Dánsko a přibližně 990 milionů SEK pro Švédsko).

2.8.1.2 Emise práv

(104) Opatření předpokládalo emisi práv s následujícími charakteristikami:

— Emise nových kmenových akcií s právem na úpis byla k dispozici oprávněným akcionářům ([106]) v objemu přibližně 4 miliardy SEK za upisovací cenu ve výši 1,16 SEK. Oprávnění akcionáři obdrželi za každou akcii drženou k rozhodnému dni pro emisi práv devět upisovacích práv. Investoři, kteří nejsou oprávněnými akcionáři, se mohli emise práv účastnit buď nákupem upisovacích práv na trhu, nebo v rozsahu, v němž by emise práv nebyla plně upsána uplatněním upisovacích práv, podáním žádosti o upsání akcií bez upisovacích práv.

— Emise práv byla kryta upisovacími závazky odpovídajícími 81,5 % celkového objemu emise práv, přičemž přibližně 3 miliardy SEK byly kryty poměrnými upisovacími závazky z Dánska a Švédska (rozdělenými rovným dílem) a přibližně 259 milionů SEK bylo kryto poměrným závazkem k úpisu ze strany nadace KAW, a to za určitých podmínek.

— Konečný objem emise práv, který pokryje Dánsko a Švédsko, závisel na konečném úpisu akcií ostatními akcionáři a mohl se pohybovat od minimální hodnoty ve výši přibližně 1,16 miliardy SEK ze strany Dánska a Švédska (pokud by všechny akcie upsané Dánskem a Švédskem byly upsány soukromým kapitálem) až po maximální hodnotu přibližně 3 miliardy SEK (pokud by žádná z akcií upsaných Dánskem a Švédskem nebyla upsána soukromým kapitálem).

(105) V říjnu 2020 se ukázalo, že soukromý zájem o emisi práv ve výši 4 miliard SEK je vyšší, než se očekávalo. Dánsko a Švédsko tak v rámci emise práv upsaly kmenové akcie v celkové hodnotě pouze 1 540 765 422 SEK namísto maximální předpokládané částky přibližně 3 miliardy SEK.

([106]) Všichni akcionáři společnosti SAS zapsaní v registru akcionářů společnosti SAS k rozhodnému dni, jak je uvedeno v prospektu emise práv.

2.8.2 *Hybridní kapitálový nástroj*

(106) Hybridní kapitálový nástroj měl podobu kapitálových cenných papírů denominovaných v SEK bez doby splatnosti (dále jen „nové státní hybridní dluhopisy“), které byly vydány Dánsku a Švédsku, a zahrnoval toto:

— Jednu sadu hybridních dluhopisů („NSHN1“) pro Dánsko a Švédsko v celkové hodnotě 5 miliard SEK, rozdělených mezi ně rovným dílem, s pohyblivou úrokovou sazbou šestiměsíční STIBOR plus počáteční rozpětí ve výši 340 bazických bodů ročně. Plánované rozpětí dluhopisů NSHN1 by se pak zvyšovalo takto: během 2. a 3. roku 440 bazických bodů ročně; během 4. a 5. roku 590 bazických bodů ročně; během 6. a 7. roku 790 bazických bodů ročně a během 8. roku a posléze 1 040 bazických bodů ročně. Dluhopisy NSHN1 představovaly podřízené kapitálové cenné papíry a byly rovnocenné dluhopisům NSHN2.

— Jednu sadu hybridních dluhopisů („NSHN2“) pouze pro Dánsko v celkové výši 1 miliardy SEK, s pohyblivou úrokovou sazbou šestiměsíční STIBOR plus počáteční rozpětí ve výši 440 bazických bodů ročně. Plánované rozpětí dluhopisů NSHN2 by se pak zvyšovalo takto: během 2. a 3. roku 540 bazických bodů ročně; během 4. a 5. roku 690 bazických bodů ročně; během 6. a 7. roku 890 bazických bodů ročně a během 8. roku a posléze 1 140 bazických bodů ročně. Dluhopisy NSHN2 byly podřízenými kapitálovými cennými papíry a byly rovnocenné dluhopisům NSHN1.

(107) Nové státní hybridní dluhopisy byly volně převoditelné, avšak nekótované, neobsahovaly možnost přeměny na akcie, společnost SAS mohla kdykoli požádat o jejich splacení za nominální hodnotu a v účetnictví společnosti SAS se podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví („IFRS“) považovaly za vlastní kapitál.

(108) Aby bylo možné zacházet s vlastním kapitálem podle standardů IFRS, byla výplata kupónů u nových státních hybridních dluhopisů nepovinná a záleželo pouze na rozhodnutí společnosti SAS. V případě odkladu výplaty kupónů by však až do skutečné výplaty kupónů narůstaly složené úroky.

2.8.3 *Konverze stávajících hybridních dluhopisů a dluhopisů*

(109) V rámci plánu rekapitalizace vedla společnost SAS na žádost dánské a švédské vlády s některými významnými majiteli stávajících hybridních dluhopisů a s některými významnými majiteli dluhopisů v hodnotě 2,25 miliardy SEK jednání, která vyústila v dohodu ohledně:

— podmínek konverze stávajících hybridních dluhopisů, které bylo navrženo vyměnit za kmenové akcie společnosti SAS v hodnotě 90 % nominální hodnoty a za upisovací cenu 1,16 SEK za akcii;

— podmínek konverze dluhopisů, které bylo navrženo vyměnit za věčné nepodřízené, nezajištěné, nezaručené kapitálové cenné papíry společnosti SAS s pohyblivou úrokovou sazbou a splatné na požádání („nové komerční hybridní dluhopisy“) ve výši 100 % nominální hodnoty. Nové komerční hybridní dluhopisy měly pohyblivou úrokovou sazbu šestiměsíční STIBOR plus počáteční rozpětí ve výši 340 bazických bodů ročně. Plánované rozpětí nových komerčních hybridních dluhopisů by se pak zvyšovalo takto: během 2. a 3. roku 440 bazických bodů ročně, během 4. a 5. roku 590 bazických bodů ročně, během 6. a 7. roku 1 090 bazických bodů ročně, během 8. roku až do 10. roku včetně 1 440 bazických bodů ročně a během 11. roku a posléze 1 590 bazických bodů ročně.

(110) Nové komerční hybridní dluhopisy byly v účetnictví společnosti SAS podle standardů IFRS považovány za vlastní kapitál, byly nadřazené novým státním hybridním dluhopisům a společnost SAS je mohla kdykoli volně převést a požádat o jejich splacení za nominální hodnotu.

2.8.4 *Správní opatření a předcházení nepatřičnému narušení hospodářské soutěže*

(111) Dánsko a Švédsko podmínily opatření dodržením prvků týkajících se správních opatření a hospodářské soutěže uvedených v oddíle 3.11.6 dočasného rámce.

(112) Na společnost SAS a všechny společnosti, které SAS ovládá, by se vztahoval zákaz reklamy a zákaz akvizic. Dánsko a Švédsko se zavázaly plnit tyto závazky:

— společnost SAS a společnosti jí ovládané nesmí použít opatření k reklamě pro komerční účely,

— společnost SAS a společnosti jí ovládané nesmí nabýt více než 10% podíl v konkurenčních nebo jiných společnostech ve stejném segmentu podnikání, včetně předcházejících a navazujících obchodních činností, pokud nebylo splaceno alespoň 75 % celkové částky opatření. Za výjimečných okolností (aniž by byla dotčena kontrola fúzí a s předchozím souhlasem Komise) může společnost SAS a společnosti jí ovládané nabýt více než 10% podíl ve společnostech, které v jejich oblasti podnikání působí v předcházejících nebo navazujících operacích, je-li tato akvizice nezbytná pro zachování životaschopnosti nabyvatele.

(113) Dokud nebude splaceno alespoň 75 % opatření, Dánsko a Švédsko se zavázaly, že: i) odměny vedení společnosti SAS nesmí převyšovat pevnou složku odměny stanovenou ke dni 31. prosince 2019; u osob, které se stanou členy vedení v okamžiku rekapitalizace nebo po ní, je platným limitem pevná odměna členů vedení se stejnou úrovní odpovědnosti stanovená ke dni 31. prosince 2019, a ii) společnost SAS nesmí vyplácet žádné bonusy ani jiné pohyblivé nebo srovnatelné složky odměny.

(114) Až do úplného splacení opatření by se na společnost SAS vztahoval závazek nevyplácet dividendy, neprovádět nepovinné výplaty kupónů ani neodkupovat akcie, s výjimkou Dánska a Švédska nebo případů, kdy existuje právní povinnost tak učinit. Zákaz výplaty dividend by se nevztahoval na výplaty dividend uvnitř skupiny, které společnosti SAS vyplatí společnosti, jež jsou (přímo či nepřímo) plně ve vlastnictví společnosti SAS.

(115) Zákaz nepovinných výplat kupónů by se však nevztahoval na výplaty kupónů u nových komerčních hybridních dluhopisů, které vznikly konverzí stávajících dluhopisů. Dánské a švédské orgány objasnily, že výplata těchto kupónů byla pro některé majitele dluhopisů během jednání o sdílení náklad§ klíčová a obecně se očekávalo, že bude klíčovým faktorem, pokud jde o souhlas všech majitelů dluhopisů s konverzí. Podle Dánska a Švédska byla tato konverze zásadní pro úspěch celého plánu rekapitalizace a měla dosáhnout tří pozitivních účinků.

(116) Za prvé by to snížilo celkovou výši státní podpory, kterou společnost SAS potřebuje. Pokud by konverze neproběhla, v rozvaze společnosti SAS by vznikl nedostatek vlastního kapitálu ve výši 2,25 miliardy SEK, který by s největší pravděpodobností muselo pokrýt Dánsko a Švédsko, a to z důvodu omezeného přístupu společnosti SAS na kapitálové trhy před opatřením. Úspěšná konverze by naopak snížila potřebnou státní podporu a výši kupónů splatných společností SAS. V důsledku konverze dluhopisů by společnost SAS mohla v prvních letech po provedení opatření výrazně snížit své peněžní výdaje. Podle Dánska a Švédska se u dluhopisů vyplácel povinný kupón ve výši 5,375 % ročně, zatímco nové komerční hybridní dluhopisy by až do pátého roku dostávaly nižší nepovinné kupóny. V důsledku konverze dluhopisů by je společnost SAS nemusela splatit v listopadu 2022, čímž by se vyhnula odlivu částky ve výši 2,25 miliardy SEK, kterou by bylo obtížné refinancovat na kapitálových trzích.

(117) Za druhé by se zlepšila kapitálová struktura společnosti SAS, jelikož dluhopisy (považované za dluh) budou přeměněny na nové komerční hybridní dluhopisy (pokládané za vlastní kapitál) nebo kmenové akcie. Relevantní finanční ukazatele společnosti SAS (čistý dluh vůči vlastnímu kapitálu ([107]); finanční spolehlivost ([108]); míra zadlužení atd.) a její likvidní pozice ([109]) by proto měly z konverze značný prospěch.

([107]) Za předpokladu EBITDA ve výši 3,4 miliardy SEK v účetním roce 2021 by konverze vedla ke snížení dluhu o 2,25 miliardy SEK a k 66,2% snížení poměru čistého dluhu k EBITDA.

([108]) Finanční spolehlivost společnosti je definována jako poměr mezi vlastním kapitálem získaným od akcionářů a cizím kapitálem získaným od majitelů dluhopisů. Za předpokladu, že celková aktiva v účetním roce 2021 dosáhnou 54 miliard SEK, by zlepšení vlastního kapitálu o 2,25 miliardy SEK zvýšilo tuto spolehlivost o 4,2 %

([109]) V důsledku konverze by společnost SAS nemusela splatit stávající dluhopisy v hodnotě 2,25 miliardy SEK splatné v listopadu 2022. Díky konverzi by společnost SAS mohla navíc během prvních pěti let ušetřit na výplatách kupónů u nových komerčních hybridních dluhopisů až 0,8 miliardy SEK ve srovnání s výší plánovaných výplat kupónů u stávajících dluhopisů a hybridních dluhopisů.

(118) Za třetí by to usnadnilo a lépe zajistilo protiplnění za dánské a švédské kapitálové nástroje a hybridní kapitálové nástroje, a to z důvodů uvedených v 116. bodě odůvodnění.

(119) Dánsko a Švédsko rovněž uvedly, že k přeměně stávajících dluhopisů na nové komerční hybridní dluhopisy došlo na úkor majitelů dluhopisů. Čistá současná hodnota nových komerčních hybridních dluhopisů byla vypočtena na 80 % nominální hodnoty za předpokladu stabilizované běžné situace společnosti SAS (jíž by mělo být dosaženo po realizaci plánu rekapitalizace), zatímco dluhopisy by byly za stejné situace oceněny na 100 % své nominální hodnoty (přičemž nominální hodnota dluhopisů by byla splacena v listopadu 2022).

(120) Pokud jde o nové státní hybridní dluhopisy, dánské a švédské orgány souhlasily s tím, že omezení týkající se správy stanovená v oddíle 3.11.6 dočasného rámce, s výjimkou zákazu nepovinných výplat kupónů, budou platit i nadále až do úplného splacení (vyplacení celé nominální hodnoty a naběhlých výplat kupónů), nebo do doby, než budou všechny nové státní hybridní dluhopisy prodány za nominální hodnotu nebo za hodnotu vyšší, včetně naběhlých výplat kupónů a složeného úroku.

(121) Společnost SAS by rovněž nesměla poskytovat křížové subvencování společnostem ve skupině, které byly ke dni 31. prosince 2019 podniky v obtížích ve smyslu obecného nařízení o blokových výjimkách.

2.8.5 *Strategie pro postupné ukončování státní účasti Dánska a Švédska*

(122) Pokud jde o emisi práv, podle dánských a švédských orgánů by Dánsko a Švédsko měly k dispozici dvě možné strategie pro postupné ukončování své účasti: i) společnost SAS by mohla odkoupit akcie od Dánska a Švédska nebo ii) Dánsko a Švédsko by mohly prodat své akcie na trhu.

(123) Švédské orgány objasnily, že podle švédského zákona o obchodních společnostech není možné, aby společnost odkoupila kmenové akcie pouze od jednoho konkrétního akcionáře, nýbrž je musí odkoupit od všech akcionářů za stejných podmínek.

(124) Proto by podle dánských a švédských orgánů byla druhá strategie odchodu (tj. prodej kmenových akcií třetím stranám za tržní cenu) jedinou prakticky proveditelnou možností.

(125) Dánsko a Švédsko dále uvedly, že společnost SAS plánuje splatit opatření do roku 2025. Dánsko a Švédsko vysvětlily, že společnost SAS hodlá použít ke splacení nástrojů státní podpory jak kladné volné peněžní toky z podnikání, tak výnosy z emisí na kapitálovém trhu (včetně dluhových a kapitálových nástrojů) ([110]). Dánsko a Švédsko mimoto objasnily, že co nejdříve a po finanční stabilizaci společnosti SAS zváží jako pravděpodobnou strategii pro postupné ukončování účasti prodej soukromým třetím stranám, zejména pokud jde o akcie COVID-19 upsané v rámci rekapitalizace.

(126) Dánsko a Švédsko se každopádně v rámci opatření zavázaly, že do dvanácti měsíců od provedení opatření obdrží a schválí věrohodnou strategii pro postupné ukončování účasti, pokud se do této lhůty intervence států nesníží pod úroveň 25 % vlastního kapitálu.

([110]) Dluhové financování může zahrnovat zajištěné i nezajištěné nástroje: i) nezajištěné dluhopisy včetně hybridních dluhopisů, směnky, komerční cenné papíry a syndikované úvěry, ii) zajištěné nástroje, jako je japonský operativní leasing, financování letadel a případně nástroje zpětného prodeje a leasingu. Rozhodnutí o finančním nástroji přijímá společnost SAS mimo jiné na základě těchto faktorů: atraktivita podmínek/nákladů financování příslušného nástroje; velikost trhu a dostupné objemy pro společnost SAS; skutečný úvěrový rating společnosti SAS a očekávaný výhled/migrace ratingu.

2.9 **Kumulace státní podpory**

(127) Podporu poskytnutou v rámci opatření bylo možné kumulovat s podporou podle nařízení Komise (EU) č. 1407/2013 ([111]) a (EU) č. 360/2012 ([112]) nebo podle obecného nařízení o blokových výjimkách, pokud byly dodrženy příslušné podmínky stanovené v těchto nařízeních.

(128) Podporu poskytnutou v rámci opatření lze kumulovat rovněž s podporou poskytnutou v rámci jiných opatření schválených Komisí podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU nebo dočasného rámce, jsou-li dodrženy příslušné podmínky stanovené v těchto právních základech.

2.10 **Sledování a podávání zpráv**

(129) Dánské a švédské orgány potvrdily, že budou dodržovat povinnosti týkající se sledování a podávání zpráv stanovené v oddíle 4 dočasného rámce (včetně povinnosti zveřejnit příslušné informace o rekapitalizaci poskytnuté společnosti SAS na souhrnných internetových stránkách věnovaných státní podpoře nebo v IT nástroji Komise do tří měsíců od poskytnutí podpory) ([113]).

(130) Dánské a švédské orgány rovněž potvrdily, že zajistí, aby:

— společnost SAS předkládala Dánsku a Švédsku zprávy na základě harmonogramu stanoveného v bodě 82 dočasného rámce, pokud jde o pokrok dosažený při plnění splátkového kalendáře a soulad s podmínkami uvedenými v oddíle 3.11.6 dočasného rámce,

— společnost SAS jakožto příjemce opatření zveřejnila do dvanácti měsíců ode dne rekapitalizace a poté pravidelně jednou za dvanáct měsíců informace o využití obdržené podpory podle bodu 83 dočasného rámce. To musí zahrnovat informace o tom, jak využití obdržené podpory ze strany společnosti SAS podporuje její činnosti v souladu s cíli Unie a povinnostmi na úrovni členských států v souvislosti s digitální transformací a jak společnost SAS přispívá k dosažení cíle Unie v oblasti klimatické neutrality do roku 2050, a to i prostřednictvím této podpory a svých veřejných činností v oblasti prosazování,

— Dánsko a Švédsko podávaly Komisi výroční zprávy o plnění splátkového kalendáře a o souladu podmínek uvedených v oddíle 3.11.6 a v bodě 54 dočasného rámce,

— Dánsko a Švédsko vedly podrobnou evidenci o podpoře po dobu deseti let ode dne provedení opatření a zavázaly se je na požádání poskytnout Komisi. Tato evidence musí obsahovat veškeré informace, na základě kterých lze dojít k závěru, že podmínky stanovené v dočasném rámci byly dodrženy, a

— Dánsko a Švédsko oznámily plán restrukturalizace, pokud se do šesti let od provedení opatření intervence Dánska a Švédska nesníží pod 15 % vlastního kapitálu společnosti SAS.

([111]) Nařízení Komise (EU) č. 1407/2013 ze dne 18. prosince 2013 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu *de minimis* (Úř. věst. L 352, 24.12.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj).

([112]) Nařízení Komise (EU) č. 360/2012 ze dne 25. dubna 2012 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu de minimis udílenou podnikům poskytujícím služby obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. L 114, 26.4.2012, s. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/360/oj).

([113]) S odkazem na informace požadované v příloze III nařízení (EU) č. 651/2014.

2.11 **Důvody pro zahájení formálního vyšetřovacího řízení**

(131) V souladu s rozsudkem ve věci SAS II přijala Komise rozhodnutí o zahájení řízení. V něm měla Komise po předběžném posouzení za to, že opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU ([114]). Rovněž konstatovala, že toto opatření bylo sice oznámeno v souladu s čl. 108 odst. 3 SFEU v rámci řízení, které vedlo k přijetí původního rozhodnutí, stalo se však protiprávní podporou od okamžiku, kdy bylo provedeno, a to v důsledku zrušení tohoto rozhodnutí Tribunálem, neboť opatření již nebylo schváleno rozhodnutím Komise ([115]).

(132) Komise předběžně usoudila, že jelikož se opatření stalo protiprávním, je třeba posoudit jeho slučitelnost podle právních předpisů platných v době poskytnutí podpory, tj. ke dni 26. října 2020. V té době obsahoval dočasný rámec příslušná ustanovení pro posouzení slučitelnosti opatření podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU ([116]).

(133) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení Komise předběžně usoudila, že opatření není v souladu s body 61 a 62 dočasného rámce.

(134) V souladu s rozsudkem ve věci SAS II se Komise předběžně domnívala, že kapitálový nástroj v rámci opatření zřejmě není doprovázen mechanismem navýšení protiplnění státu, který by příjemce motivoval ke zpětnému odkupu státní kapitálové investice, jak to vyžaduje bod 61 dočasného rámce. Komise vyslovila rovněž pochybnosti o tom, zda byl podle bodu 62 dočasného rámce nástroj vlastního kapitálu, který je součástí opatření, doplněn vhodným alternativním mechanismem k mechanismu předpokládanému v bodě 61 dočasného rámce, jenž by celkově vedl k obdobnému výsledku, pokud jde o motivační účinky na ukončení státní účasti, a obdobnému celkovému dopadu na protiplnění státu.

3. **PŘIPOMÍNKY DÁNSKA A ŠVÉDSKA**

(135) Dánsko a Švédsko se ve svých společných připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení zaměřily na pochybnosti Komise ohledně souladu opatření s body 61 a 62 dočasného rámce. Krátce se zabývaly také několika dalšími aspekty předběžného posouzení slučitelnosti opatření.

3.1 **Opatření již Dánsku a Švédsku poskytuje přiměřené protiplnění a pobídky k ukončení státní účasti**

(136) Dánské a švédské orgány sice uznávají rozsudek ve věci SAS II a jeho závěry ohledně nedodržení bodů 61 a 62 dočasného rámce, nicméně se domnívají, že opatření lze přesto prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem. Podle jejich názoru již opatření obsahovalo vhodnou alternativu k mechanismu navýšení protiplnění v souladu s bodem 62 dočasného rámce, a to z těchto důvodů.

(137) Za prvé, výrazná sleva poskytnutá v rámci opatření s ohledem na maximální cenu akcií, za kterou Dánsko a Švédsko získaly akcie společnosti SAS, měla za následek zvýšení protiplnění v jejich prospěch.

(138) Za druhé, povinnost společnosti SAS předložit v rámci opatření plán restrukturalizace již představovala silnou motivaci k ukončení účasti Dánska a Švédska.

(139) Za třetí, výše sdílení nákladů, kterou převzali soukromí investoři, měla za následek snížení potřeby pobídek k ukončení účasti Dánska a Švédska.

([114]) Rozhodnutí o zahájení řízení, 71. až 75. bod odůvodnění.
([115]) Rozhodnutí o zahájení řízení, 77. a 78. bod odůvodnění.
([116]) Rozhodnutí o zahájení řízení, 79. až 85. bod odůvodnění.

(140) Dánské i švédské orgány měly v souladu se svými politickými mandáty v úmyslu ukončit účast v kapitálové struktuře společnosti SAS, pokud jde o akcie COVID-19 získané prostřednictvím opatření. V politické dohodě ze dne 15. června 2020 o rekapitalizaci a vlastnictví společnosti SAS dánským státem ([117]) a v ministerské vyhlášce ze dne 24. června 2020 je stanoveno, že vlastnictví společnosti SAS musí být v zásadě omezeno prodejem akcií odpovědným dlouhodobým investorům, jakmile budou tržní podmínky příznivé. Ve Švédsku vláda výslovně prohlásila, že má v úmyslu ve vhodné době, jakmile to situace na trhu opět umožní, snížit/odprodat svůj podíl ve společnosti SAS v souladu s mandáty, které dříve získala od parlamentu ([118]).

(141) Alternativně se Dánsko a Švédsko domnívají, že opatření lze prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem přímo podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. Podle jejich názoru je tomu tak kvůli zvláštním rysům rekapitalizace společnosti SAS, zejména kvůli snaze zajistit sdílení nákladů a získat na rekapitalizaci nový soukromý kapitál. Dánsko a Švédsko se domnívají, že tyto body i) nebyly dočasným rámcem vyžadovány, jak Komise uznala v 95. bodě odůvodnění původního rozhodnutí a v 206. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, a ii) v případě společnosti SAS se ukázaly jako vhodnější nástroj k zajištění protiplnění pro Dánsko a Švédsko a zmírnění narušení hospodářské soutěže.

3.2 **Ostatní připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení**

(142) Dánsko a Švédsko zdůrazňují, že Tribunál v rozsudku ve věci SAS II potvrdil, že hybridní kapitálový nástroj splňuje všechny příslušné podmínky týkající se protiplnění a motivace k ukončení státní účasti stanovené dočasným rámcem.

(143) Poukazují rovněž na to, že rozsudek Tribunálu ve věci Lufthansa ([119]) potvrdil metodiku, kterou Komise použila k posouzení existence významné tržní síly na základě přístupu založeného na vztahu mezi jednotlivými letišti a kterou Komise použila i v rozhodnutí o zahájení řízení.

4. **PŘÍPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

(144) V rámci formálního vyšetřovacího řízení předložily připomínky dvě zúčastněné strany, a to společnosti SAS a Ryanair.

4.1 **Připomínky společnosti SAS**

(145) Společnost SAS podala připomínky ke dvěma bodům předběžného posouzení slučitelnosti opatření provedeného Komisí v rozhodnutí o zahájení řízení, které se týkaly použití bodů 61 a 62 dočasného rámce na straně jedné a uplatnění bodu 49 písm. c) dočasného rámce na straně druhé.

4.1.1 *Opatření již Dánsku a Švédsku poskytuje přiměřené protiplnění a pobídky k ukončení státní účasti*

(146) Společnost SAS připomíná, že podle švédského práva obchodních společností (viz 123. bod odůvodnění) není možné zavést mechanismus navýšení protiplnění, který by konkrétnímu majiteli akcií poskytl dodatečné akcie v důsledku budoucí události. Existovala tudíž právní překážka bránící uplatnění mechanismu navýšení protiplnění, který je konkrétně stanoven v bodě 61 dočasného rámce.

(147) Podle společnosti SAS opatření již zahrnovalo dostatečnou výši protiplnění pro Dánsko a Švédsko, zejména s ohledem na značnou předběžnou slevu u akcií, které Dánsko a Švédsko získaly prostřednictvím opatření, a na závazky týkající se chování uložené společnosti SAS, a tudíž dostatečnou motivaci k ukončení státní účasti, aby poskytlo alternativu vedoucí ke stejnému celkovému výsledku, pokud jde o motivační účinky na ukončení státní účasti, a obdobný celkový dopad na protiplnění státu.

([117]) https://fm.dk/media/18483/aftale-om-rekapitalisering-og-statens-ejerskab-af-sas-ab_a.pdf.

([118]) Posledním takovým mandátem je návrh Regeringens 2019/20:187 ze dne 15. června 2020: https://data.riksdagen.se/fil/93D66908-D6E7-4ED0-8D30-7AF1EDAD2AD0.

([119]) Rozsudek ze dne 10. května 2023 ve věci Ryanair v. Komise, T-34/21 a T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248, bod 322.

(148) Bez ohledu na toto stanovisko navrhla společnost SAS alternativní mechanismus, který by mohl být zaveden, pokud by Komise dospěla k závěru, že opatření oznámené Dánskem a Švédskem není v souladu s body 61 a 62 dočasného rámce, aby se zajistilo dodržení těchto ustanovení dočasného rámce. Tento alternativní mechanismus by měl podobu emise dodatečných kapitálových cenných papírů pro příslušný členský stát ([120]) s těmito charakteristikami:

— V okamžiku, kdy musí být tento mechanismus aktivován, pokud jeden či oba členské státy neprodaly požadovaný počet akcií, by společnost SAS buď i) změnila podmínky příslušného státního hybridního dluhopisu či dluhopisů tak, aby se zvýšila splatná částka, například navýšením jistiny, nebo ii) vydala dotčenému státu nebo státům nový nástroj za stejných podmínek (např. úroveň podřízenosti, účetní zacházení a protiplnění) jako v případě stávajících příslušných hybridních dluhopisů.

— Tento mechanismus by v peněžním vyjádření odpovídal 10 % částky, která by vznikla vynásobením příslušného podílu státu (tj. počtu akcií) přesahujícího jeho podíl ve společnosti SAS před rekapitalizací, který v té době ještě nebyl prodán, vyšší z těchto částek: i) 1,16 SEK (cena za úpis akcií v roce 2020) nebo ii) objemově vážená průměrná cena zaplacená za akcie společnosti SAS na burze Nasdaq Stockholm v období dvaceti obchodních dnů bezprostředně předcházejících pátému obchodnímu dni před rozhodným dnem. Vzhledem k tomu, že u státních hybridních dluhopisů nemusí být protiplnění v okamžiku aktivace mechanismu v souladu s tržními podmínkami, byla by dodatečná částka jistiny vyplývající z tohoto výpočtu upravena tak, aby zohlednila očekávané budoucí peněžní toky spojené s touto dodatečnou nominální částkou kapitálových cenných papírů, diskontované vhodnou tržní sazbou odrážející jejich podmínky a rizikovost emitenta v době navýšení protiplnění. Tato metodika zajišťuje, že vzhledem k očekávaným budoucím peněžním tokům a diskontní sazbě v době navýšení protiplnění odpovídá navýšení protiplnění přesně 10 % v peněžním vyjádření.

— V souladu se zvláštním mechanismem stanoveným v bodě 61 dočasného rámce by se tento alternativní mechanismus aktivoval ve čtvrtém roce po provedení opatření, pokud by příslušný členský stát neprodal alespoň 40 % své účasti na rekapitalizaci COVID-19, a v šestém roce po provedení opatření, pokud by příslušný členský stát neprodal tuto účast na rekapitalizaci v plné výši.

(149) Podle společnosti SAS by navrhovaný mechanismus poskytl společnosti SAS vhodnou pobídku ke zpětnému odkupu akcií, které Dánsko a Švédsko získaly prostřednictvím opatření. Tato alternativa by podle názoru společnosti SAS splňovala podmínky bodů 61 a 62 dočasného rámce a byla by přiměřená cíli sledovanému těmito ustanoveními.

4.1.2 *Společnost SAS nebyla schopna najít na trzích financování za přijatelných podmínek*

(150) Společnost SAS na úvod souhlasí s vysvětlením, které Dánsko a Švédsko poskytly ve svém oznámení opatření, a s předběžným posouzením ze strany Komise v původním rozhodnutí, podle něhož nebyla společnost SAS schopna najít na trzích financování za přijatelných podmínek, aby pokryla své kapitálové potřeby. Společnost SAS nicméně předložila další prvky a základní informace ohledně tohoto aspektu.

(151) Podle společnosti SAS využívala před pandemií COVID-19 různé zdroje tržního financování, včetně bankovních úvěrů, dluhopisů, podřízených úvěrů, hybridních dluhopisů a leasingu. Při financování svých letadel společnost SAS obvykle využívala kombinaci leasingu a zajištěných bankovních půjček a úvěrových facilit. Společnost SAS mimoto využívala další zdroje financování, které nebyly před zahájením rekapitalizace (srpen 2020) dosud splacené, včetně i) nezajištěného dluhopisu ve výši 1,5 miliardy SEK (vydaného v listopadu 2017), ii) soukromé emise kmenových akcií ve výši 1,27 miliardy SEK (vydaných v listopadu 2017), iii) nezajištěného dluhopisu ve výši 0,75 miliardy SEK (vydaného v červnu 2018) a iv) hybridního dluhopisu ve výši 1,5 miliardy SEK (vydaného v roce 2019) ([121]).

([120]) Společnost SAS se domnívá, že Komise podobné mechanismy přijala v předchozích rozhodnutích, například v rozhodnutí Komise ze dne 31. července 2020 ve věci SA.57659 – Španělsko – COVID 19: rekapitalizační fond (Úř. věst. C 269, 14.8.2020, s. 8).

([121]) V rámci opatření byly oba nezajištěné dluhopisy přeměněny na nové hybridní dluhopisy nebo kmenové akcie (podle volby majitelů dluhopisů) a hybridní dluhopis byl přeměněn na kmenové akcie.

(152) Společnost SAS mimoto objasnila, že před pandemií COVID-19 měla program soukromé emise dluhopisů u […] v rámci programu evropských střednědobých dluhopisů (dále jen „program EMTN“). Jednalo se o dluhopisy kryté smlouvami o swapech úvěrového selhání. Společnost SAS vydala nové emise dluhopisů v letech 2016, 2017 a 2018. Program EMTN s […] měl být zahájen v roce 2020. Kvůli pandemii COVID-19 však nebyl na trhu swapů úvěrového selhání k dispozici žádný investor, který by byl ochoten do společnosti SAS investovat. Společnost SAS proto nemohla program EMTN zavést.

(153) Společnost SAS dále uvádí, že v době provedení opatření měla v důsledku pandemie COVID-19 rovněž obtížný přístup k jiným zdrojům tržního financování. Společnost SAS v tomto ohledu předložila tři hlavní vysvětlivky.

(154) Prvně, úvěrový rating společnosti SAS naznačuje, že je nepravděpodobné, že by společnost SAS byla schopna vydat nezajištěné dluhové nebo hybridní nástroje za přijatelných podmínek. Dne 16. ledna 2020, tj. před pandemií COVID-19, vydala ratingová agentura Standard & Poor's společnosti SAS rating B+ s tím, že společnost může udržet úvěrová opatření; zatímco dne 10. června 2020 byl úvěrový rating společnosti snížen na CCC a ponechán na stupni CreditWatch s negativním výhledem. Společnost SAS předložila sdělení společnosti Standard & Poor's ze dne 10. června 2020, které vysvětluje důvody této ratingové agentury pro snížení ratingu.

(155) Podle společnosti SAS svědčí o nedostatku tržního financování v podobě nezajištěných dluhopisů a hybridních nástrojů za přijatelných podmínek i úroveň obchodování s finančními nástroji společnosti SAS na sekundárním trhu. Z těchto důkazů vyplývá, že tyto nástroje měly velmi vysoké náklady na financování, což vylučuje jakoukoli emisi nových nástrojů soukromým investorům jako schůdnou možnost:

— Dluhopisy: ke dni 31. prosince 2019 byl prioritní nezajištěný dluhopis společnosti SAS vydaný v roce 2017 se splatností v roce 2022 podle agentury Bloomberg kótován na 103,4 % nominální hodnoty. To odpovídá skutečnému obchodnímu rozpětí (tj. prémii za úvěrové rozpětí nad bezrizikovými úvěrovými mírami) ve výši 375 bazických bodů a předpokládaným nákladům na financování ve výši 3,99 %. Naopak dne 14. června 2020 – den před oznámením podpory ze strany vlád Švédska a Dánska – byl dluhopis kótován na 67 % nominální hodnoty, což odpovídá skutečnému obchodnímu rozpětí 2485 bazických bodů a předpokládaným nákladům na financování ve výši 24,9 %. Výrazný nárůst předpokládaných výnosů ze stávajících dluhopisů společnosti SAS v prvních měsících pandemie COVID-19 ukázal nedostatek alternativního financování na trhu dluhopisů za přijatelných podmínek.

— Hybridní nástroje: ke dni 31. prosince 2019 byl hybridní dluhopis společnosti SAS vydaný v roce 2019 podle agentury Bloomberg kótován na 102,38 % nominální hodnoty, což odpovídá skutečnému obchodnímu rozpětí 802 bazických bodů a předpokládaným nákladům na financování ve výši 8,17 %. Naopak dne 14. června 2020 byl dluhopis kótován na 52 % nominální hodnoty, což odpovídá skutečnému obchodnímu rozpětí 1571 bazických bodů a předpokládaným nákladům na financování ve výši 15,81 %. Výrazný nárůst předpokládaných výnosů ze stávajících hybridních nástrojů společnosti SAS během prvních měsíců pandemie COVID-19 ukázal, že na trhu hybridních nástrojů není dostupné alternativní financování za přijatelných podmínek.

(156) Potom, podle společnosti SAS skutečnost, že ke dni provedení opatření byly v rámci rekapitalizace společnosti SAS konvertovány nesplacené nezajištěné a hybridní dluhopisy, naznačuje, že přístup společnosti SAS na trh s dluhopisy a hybridními nástroji za přijatelných podmínek byl velmi omezený. Společnost SAS již skutečně žádala své stávající investory, aby převedli své stávající nástroje na kapitálové nebo dluhové nástroje za méně přísných podmínek. Za této situace nemohla být žádost o investice do nových dluhopisů nebo hybridních nástrojů určená týmž investorům úspěšná. Noví investoři by zase museli nutně posoudit úvěrové riziko investic do dluhopisů nebo hybridních nástrojů společnosti SAS na základě úvěrového ratingu společnosti, který byl snížen na CCC.

(157) Podle společnosti SAS byly navíc jiné možnosti získání tržního financování za přijatelných podmínek formou zajištěných úvěrů s využitím nezatížených letadel nebo jiných aktiv, jako je program Eurobonus, pravděpodobně také neúčinné, a to ze tří důvodů.

(158) *Za prvé,* ke dni provedení opatření vlastnila společnost SAS 35 % své flotily letadel, přičemž nezatížených bylo sedmnáct letadel, jejichž celková účetní hodnota činila přibližně [0–2] miliardy SEK. Nicméně deset z těchto sedmnácti letadel bylo vyřazeno z provozu, a proto tato letadla nebyla pro potenciální věřitele jako zajištění zajímavá ([122]). Společnost SAS mimoto uvedla, že tři ze zbývajících sedmi nezatížených letadel již byla použita jako součást zajištění revolvingového úvěru ve výši 324 milionů SEK, který je kryt dánskou a švédskou zárukou ve výši 90 % úvěru, přičemž zbývajících 10 % je ponecháno na riziko bank ([123]). Podle společnosti SAS ocenila nezávislá třetí strana tato tři letadla částkou ve výši [50–100] milionů USD. Podle společnosti SAS však tato letadla nepostačovala k zajištění nezaručené části revolvingového úvěru, jelikož banky požadovaly kromě letadel také zástavní práva na vnitroskupinové úvěry a účty společnosti SAS. Podle společnosti SAS bylo zřejmé, že pokud k zajištění 10 % úvěru ve výši 0,3 miliardy SEK nestačila tři letadla, další čtyři letadla, která měla k dispozici, by nepostačovala k pokrytí významné části jejích kapitálových potřeb.

(159) *Za druhé,* společnost SAS vlastnila určitá další aktiva, která teoreticky mohla být použita jako kolaterál zajištěného dluhu. Zejména použití programu Eurobonus jako zajištění by si vyžádalo značné úsilí o vnitřní restrukturalizaci, včetně nutnosti založit nové společnosti, na něž by byla aktiva převedena. V době provedení opatření se společnost SAS domnívala, že žádná z těchto možností není proveditelná kvůli časové náročnosti.

(160) *Za třetí,* podle společnosti SAS byl v té době zájem o poskytování úvěrů, a to i zajištěných kolaterálem, podnikům v odvětví letectví velmi nízký. O tom svědčí skutečnost, že před rekapitalizací byla společnost SAS schopna zajistit revolvingový úvěr pouze díky tomu, že byl z 90 % kryt státními zárukami. Zbývajících 10 % nebylo zaručeno, banky poskytující úvěr však požadovaly plné zajištění těchto zbývajících 10 % (včetně letadel).

(161) A nakonec, vydání nových dluhových nástrojů by v žádném případě nepomohlo vyřešit problémy společnosti SAS s platební schopností, neboť k obnovení své kapitálové struktury potřebovala nový vlastní kapitál. Jelikož společnost SAS utrpěla značné ztráty, její základní kapitál se rychle snižoval. V této souvislosti poskytla společnost SAS přílohu obsahující několik výzkumných zpráv bank (Den Norske Bank, Nordea, Sydbank) a novin (Dagens Industri) ([124]), jakož i graf ze dne 2. června 2020 zobrazující doporučení makléřů ohledně akcií společnosti SAS ([125]). Za této situace by zvýšení dluhu nemělo za následek obnovení základního kapitálu. Pokud by se tak stalo, ztráty společnosti SAS by se v důsledku zvýšených úrokových plateb vzrostly. Podle společnosti SAS bylo tudíž jediným způsobem, jak mohla společnost zajistit pokračování činnosti, získání kapitálu ve formě vlastního kapitálu.

([122]) Těchto deset letadel vyřazených z provozu mělo konkrétně účetní hodnotu ve výši [350–400] milionů SEK. Nicméně podle společnosti SAS bylo během pandemie financování letadel se starší technologií nebo letadel vyřazených z provozu téměř nemožné.

([123]) Bylo dohodnuto, že část prostředků z rekapitalizace bude sloužit ke splacení revolvingového úvěru. Poté by se tři letadla, která byla použita k zajištění tohoto dluhového nástroje, stala opět nezatíženými.

([124]) Dne 28. května 2020 vydala Den Norske Bank (DNB) následující komentář: „*Vzhledem k tomu, že účetní vlastní kapitál je již v záporných hodnotách, rozvaha vykazuje neudržitelnou míru zadlužení a výhled na pokračující výrazné ztráty výnosů v rámci scénáře obnovení růstu, který potrvá několik let, předpokládáme, že by mohlo být zapotřebí nové financování ve výši až 10 miliard SEK*. Téhož dne vydala společnost Sydbank tento komentář: „*Pokud budou ztráty v nadcházejících měsících pokračovat podle našeho modelu, budou zapotřebí kapitálové příspěvky ve výši až 10 miliard SEK*. Dne 29. května 2020 vydala společnost Nordea následující komentář: „*Krátkodobě udrží společnost SAS ve vzduchu hotovost ve výši 4,2 miliardy SEK a úvěrové facility se státní zárukou ve výši 3,3 miliardy SEK. Vzhledem k nedostatku vlastního kapitálu a nakonec i nedostatku hotovosti však bude muset společnost SAS přeměnit stávající dluh na vlastní kapitál a vydat další vlastní kapitál.*“ Deník Dagens Industri dne 2. června 2020 uvedl, že „*HSBC snížila doporučení s ohledem na akcie společnosti SAS [z ‚držet‘ na ‚prodat‘]. […]. Banka mimo jiné poukazuje na skutečnost, že společnost SAS má záporný peněžní tok ve výši 500–700 milionů SEK měsíčně, což podle ní dokresluje kapitálové požadavky společnosti.*“

([125]) Tento graf ukazuje vývoj doporučení makléřů v období mezi červnem 2018 a červnem 2020 spolu s vývojem ceny akcií společnosti SAS. Vyplývá z něj, že makléři v období od června 2018 do prosince 2018 doporučovali ve 100 % případů nákup akcií společnosti SAS. V období od ledna 2019 do února 2020 bylo 60 % doporučení makléřů ve prospěch „nákupu“ a 40 % ve prospěch „držení“. V období od března do dubna 2020 se doporučovalo „držet“. Od května 2020 začali makléři doporučovat „prodej“ akcií společnosti SAS (50 % doporučení v květnu 2020 a 67 % v červnu 2020).

(162) V této souvislosti společnost SAS zdůrazňuje, že opatření bylo účinně strukturováno tak, aby přilákalo vysokou míru soukromé účasti:

— Vlastní kapitál: aby se motivovala účast soukromých zúčastněných stran na emisi práv, musela být transakce kryta závazky Dánska a Švédska k úpisu 81,5 % emise práv. V rámci emise práv v celkové výši přibližně 3,99 miliardy SEK nakonec soukromí investoři upsali kmenové akcie za významnou částku přibližně 2,45 miliardy SEK.

— Nezajištěné dluhopisy: soukromí investoři převedli nezajištěné dluhopisy v celkové hodnotě přibližně 1,615 miliardy SEK na nové komerční hybridní dluhopisy ve výši 100 % nominální hodnoty a zbývající nezajištěné dluhopisy v celkové hodnotě přibližně 0,635 miliardy SEK byly přeměněny na kmenové akcie za 100 % nominální hodnoty.

— Hybridní dluhopisy: soukromí investoři převedli hybridní dluhopisy v hodnotě 1,5 miliardy SEK na kmenové akcie za 90 % nominální hodnoty.

4.2 **Připomínky společnosti Ryanair**

(163) Společnost Ryanair podala k rozhodnutí o zahájení řízení připomínky týkající se zákonnosti opatření a sedmi aspektů předběžného posouzení slučitelnosti opatření, které Komise provedla v rozhodnutí o zahájení řízení.

4.2.1 *Zákonnost opatření*

(164) Společnost Ryanair tvrdí, že jelikož Komise v rozhodnutí o zahájení řízení prohlásila opatření za protiprávní, měla by v důsledku toho a na základě ustanovení o zachování původního stavu Dánsku a Švédsku nařídit, aby podporu okamžitě pozastavily a zaplatily úroky za dobu, po kterou měla společnost SAS protiprávní podporu k dispozici ([126]).

4.2.2 *Opatření není v souladu s články 18, 49 a 56 SFEU a článkem 15 nařízení (ES) č. 1008/2008*

(165) Společnost Ryanair nejprve tvrdí, že v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU je sice stanovena výjimka ze zákazu státní podpory podle čl. 107 odst. 1 SFEU v případě vážné poruchy v hospodářství členského státu, nestanoví však výjimku z ostatních pravidel Unie a obecných zásad. Společnost Ryanair tvrdí, že podle ustálené judikatury ([127]) má Komise při posuzování slučitelnosti státní podpory s vnitřním trhem povinnost zajistit soulad opatření podpory a všech prvků, které jsou s ním neoddělitelně spojeny, s ostatními pravidly Unie a obecnými zásadami, jako je rovné zacházení. Společnost Ryanair se domnívá, že Komise takové posouzení sporného opatření v rozhodnutí o zahájení řízení neprovedla.

(166) Společnost Ryanair dále tvrdí, že opatření není v souladu se zákazem diskriminace na základě státní příslušnosti (článek 18 SFEU), svobodou usazování (článek 49 SFEU) a volným pohybem služeb (článek 56 SFEU a článek 15 nařízení (ES) č. 1008/2008).

(167) Společnost Ryanair připomíná, že obecná zásada rovného zacházení vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi nebylo zacházeno stejně, není-li takovéto zacházení objektivně zdůvodněno. Soudní dvůr dále podle společnosti Ryanair konstatoval, že článek 15 nařízení (ES) č. 1008/2008, který rozšiřuje volný pohyb služeb podle článku 56 SFEU na služby letecké dopravy, „*brání použití jakéhokoli [opatření], které činí poskytování služeb mezi členskými státy obtížnějším než čistě vnitrostátní poskytování služeb v určitém členském státě*“. Článek 49 SFEU obdobně stanoví, že „*jsou zakázána omezení svobody usazování pro státní příslušníky jednoho členského státu na území jiného členského státu*“.

([126]) Společnost Ryanair odkazuje na rozsudek ze dne 12. února 2008 ve věci CELF I, C-199/06, EU:C:2008:79, body 63 a 64.
([127]) Např. rozsudek ze dne 12. března 1977 ve věci Iannelli v. Meroni, C-74/76, ECLI:EU:C:1977:51, bod 14.

(168) Společnost Ryanair tvrdí, že jelikož pandemie COVID-19 vážně postihla všechny letecké společnosti působící ve Švédsku a Dánsku (včetně ní) a že opatření přináší prospěch pouze společnosti SAS, zvýhodňuje ji oproti leteckým společnostem ve srovnatelné situaci. Podle názoru společnosti Ryanair Komise neposkytuje žádné objektivní zdůvodnění tohoto rozdílného zacházení. Zejména nevysvětluje, proč jiní dopravci působící ve Švédsku a Dánsku nemohou splnit zamýšlený veřejný cíl, totiž napravit vážnou poruchu v hospodářství Švédska a Dánska.

(169) Společnost Ryanair své argumenty dokládá tím, že společnost SAS se na vnitroevropské konektivitě ve Švédsku podílela odhadem pouze 35 % a v Dánsku 34 %, zatímco ostatní letecké společnosti se podílely na zbývající většině, tj. 65 % ve Švédsku a 64 % v Dánsku ([128]). V roce 2020 navíc došlo v důsledku pandemie COVID-19 a následných opatření proti šíření nákazy ke značnému přebytku kapacit v oblasti služeb letecké dopravy, neboť v celé Unii byly uzemněny tisíce letadel ([129]). Podle společnosti Ryanair měly ostatní letecké společnosti dostatečnou kapacitu k dosažení zamýšleného veřejného cíle.

(170) Společnost Ryanair dále tvrdí, že Dánsko a Švédsko tím, že opatření bez objektivního důvodu vyhradily pro společnost SAS, diskriminují letecké společnosti ve srovnatelné situaci. Tato diskriminace má za následek odrazování od volného pohybu služeb a svobody usazování v Unii. Zatímco společnost Ryanair v posledních letech své postavení ve Švédsku a Dánsku rozvíjela, opatření tento vývoj ohrožuje tím, že společnosti SAS uměle umožňuje upevnit a rozvíjet konkurenční postavení v těchto zemích.

4.2.3 *Kritéria způsobilosti pro získání opatření nebyla u společnosti SAS splněna (bod 49 dočasného rámce)*

4.2.3.1 Komise řádně nezdůvodnila, že bez intervence Dánska a Švédska by společnost SAS svou činnost ukončila, nebo by měla vážné potíže s jejím udržením

(171) Společnost Ryanair kritizuje posouzení Komise podle bodu 49 písm. a) dočasného rámce kvůli tomu, že se domnívá, že jedinou reálnou alternativou podpory je „*scénář platební neschopnosti*“ společnosti SAS a „*vážné potíže s udržením její činnosti*“ (88. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení), a odkazuje na finanční výhledy, z nichž údajně vyplývá, že společnost SAS bude čelit „*technické platební neschopnosti v prosinci 2020*“ (14. a 88. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).

(172) Společnost Ryanair se domnívá, že Komise na základě tohoto přístupu neposoudila jiný alternativní scénář než scénář platební neschopnosti nebo nelikvidity společnosti SAS. Podle společnosti Ryanair mohla společnost SAS omezit své nesystémové činnosti nebo najít alternativní financování na trzích za přijatelných podmínek.

([128]) Společnost Ryanair uvedla tyto údaje v příloze A.2.a (Dánsko) a A.2.b (Švédsko) svých připomínek. Tyto přílohy odkazují na studii analytika letecké společnosti ze dne 27. dubna 2021, kterou si společnost Ryanair objednala za účelem vypracování analýzy velikosti a původu provozních licencí největších leteckých společností na několika hlavních evropských trzích v souvislosti s odvoláním společnosti Ryanair proti původnímu rozhodnutí (dále jen „studie trhu leteckých společností“). Tato studie se zabývá trhem leteckých společností v deseti členských státech, včetně Dánska a Švédska, a určuje i) tržní podíly hlavních leteckých společností v každé zemi, jakož i ii) pětileté tempo jejich růstu (2014–2019), iii) příspěvek předních leteckých společností k tomuto růstu a iv) celkový růst na trasách obsluhovaných těmito leteckými společnostmi v témže období. Údaje použité pro tuto studii pocházejí od nezávislé globální společnosti OAG, která se zabývá informacemi o letecké dopravě. Studie trhu leteckých společností shromažďuje údaje ve třech tabulkách, a to v příloze A.2.a (pro Dánsko) a v příloze A.2.b (pro Švédsko): v tabulce 1 jsou uvedeny čtyři největší letecké společnosti v Dánsku a Švédsku z hlediska kapacity sedadel a podílu na trhu v roce 2019; v tabulce 2 jsou uvedeny údaje o vývoji počtu sedadel nabízených šestnácti evropskými leteckými společnostmi v Evropě v letech 2014 až 2019 a v tabulce 3 je uveden vývoj počtu linek a kapacity míst mezi lety 2014 a 2019 (na vnitrostátní i vnitroevropské úrovni) v Dánsku pro společnosti SAS a Danish Air Transport, nízkonákladové dopravce a „ostatní“ a ve Švédsku pro společnosti SAS a Braathens Regional, nízkonákladové dopravce a „ostatní“.

([129]) Společnost Ryanair poskytla v příloze 3 svých připomínek výpis řady údajů týkajících se počtu uzemněných letadel v oblasti působnosti Eurocontrolu, který je k dispozici na adrese: https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

4.2.3.2 Komise neprokázala, že intervence byla v obecném zájmu

(173) Společnost Ryanair na úvod kritizuje posouzení provedené Komisí podle bodu 49 písm. b) dočasného rámce, jelikož se opírá výhradně o tvrzení švédských a dánských orgánů. Komise měla místo toho provést samostatné posouzení systémového významu společnosti SAS pro tyto dva členské státy.

(174) Podle společnosti Ryanair by Komise každopádně nemohla prokázat, že společnost SAS je systémovým podnikem, který nemůže být snadno nahrazen svými konkurenty, ani kdyby se plně spolehla na údaje poskytnuté Švédskem a Dánskem.

(175) Za prvé, údaje uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení ohledně příspěvku odvětví letecké dopravy k dánskému a švédskému hospodářství nejsou relevantní, jelikož neodrážejí konkrétní příspěvek společnosti SAS.

(176) Za druhé, na základě údajů uvedených v rozhodnutí o zahájení řízení představuje příspěvek společnosti SAS k HDP pouze 30 % celkového příspěvku odvětví letecké dopravy ve Švédsku a 10 % v Dánsku. Podle společnosti Ryanair to nejsou příliš vysoká čísla pro údajně systémovou leteckou společnost, zejména v případě, jsou-li dynamičtí konkurenti (jako je Ryanair) naprosto schopni na řadě tras společnost SAS nahradit. Pro společnost Ryanair je však důležitější, že se jedná o údaje z doby před pandemií, které nevypovídají nic o možném přínosu společnosti SAS pro hospodářství a zaměstnanost po jejím skončení. Tento příspěvek bude pravděpodobně mnohem nižší vzhledem k finančním potížím, na něž Komise v rozhodnutí o zahájení řízení sama upozornila.

(177) Za třetí, společnost Ryanair tvrdí, že Komise musí prokázat, že nenahraditelné jsou veškeré činnosti společnosti SAS, nebo přesně posoudit, jakou část jejích současných činností nelze nahradit. Podle společnosti Ryanair letecké společnosti v Evropě v posledních desetiletích pravidelně vyhlašovaly úpadek a jejich zánik nikdy neohrozil hospodářství a konektivitu v jejich domovské zemi. Jestliže letecká společnost zahájí konkurzní řízení, její činnosti obvykle převezmou efektivnější letecké společnosti, například nízkonákladoví dopravci. Podle společnosti Ryanair to dokládá několik precedentů, například úpadky společností Sabena, Malev a Spanair v roce 2012. V posledních dvou případech došlo po těchto úpadcích k okamžitému nárůstu provozu na letištích v Budapešti a Barceloně, kde tyto letecké společnosti působily. Tento scénář by byl podle názoru společnosti Ryanair ještě pravděpodobnější v roce 2020, v situaci, kdy dostupná kapacita byla nesrovnatelně vyšší než v roce 2012 (v důsledku krize COVID-19 a trvale nízké poptávky), a tudíž ostatní letecké společnosti byly připravenější vstoupit do hry. To by bylo rovněž v souladu se závěrem, k němuž Komise dospěla v roce 2014, podle něhož *„zkušenosti ukazují, že i když letecká společnost vyhlásí úpadek a nelze ji restrukturalizovat tak, aby se stala opět životaschopnou, její zánik neznamená, že dotčený členský stát přijde o konektivitu,“* a *„počet přímých destinací z dotčených letišť se může v krátkodobém až střednědobém horizontu výrazně zvýšit a může přesáhnout počet destinací, které byly k dispozici před úpadkem národního dopravce. Zdá se, že tento nárůst je způsoben především nízkonákladovými dopravci* ([130]).

(178) Společnost Ryanair v neposlední řadě namítla, že údajná nenahraditelnost činností společnosti SAS je v rozporu s rozhodnutím o zahájení řízení, v němž Komise tvrdila, že společnost SAS – navzdory vysokému podílu na trhu – nemá významnou tržní sílu a že konkurenti společnosti SAS mohou vstoupit na trh a společnost SAS vyzvat k soutěži.

(179) Podle společnosti Ryanair Komise navíc nevysvětlila, proč by obecnému zájmu nesloužil stejně dobře scénář spojený se zmenšením velikosti společnosti SAS. I kdyby některé činnosti společnosti SAS měly skutečně systémový charakter, Komise podle názoru společnosti Ryanair neurčila, zda by tyto systémové činnosti nemohly být zachovány zmenšením velikosti skupiny a omezením nebo utlumením nesystémových činností, jako jsou činnosti pozemního odbavování ([131]).

([130]) Společnost Ryanair odkazuje na přílohu A.4 svých připomínek, která obsahuje článek ze zprávy Komise o politice hospodářské soutěže ze dne 9. července 2014, *„State aid for airline restructuring: Does it give you wings?“* (2014 – číslo 10, 9. července 2014, strany 1 a 4) („Competition policy brief“).

([131]) Společnost Ryanair odkazuje na přílohu A.5 svých připomínek, která obsahuje výňatek z článku Emmanuela Combeho a Didiera Bréchemiera z května 2020 („*Before COVID-19, Air Transportation in Europe: an already fragile sector*“) (dále jen „článek odborné skupiny“). Tento článek byl napsán pro Fondation pour l'innovation politique, francouzskou odbornou skupinu pro evropskou integraci a svobodnou ekonomiku. Výňatek poskytuje přehled o finanční situaci některých evropských leteckých společností před pandemií COVID-19 a během ní.

4.2.3.3 Společnost SAS byla schopna najít financování na trzích za přijatelných podmínek

(180) Společnost Ryanair na úvod kritizuje posouzení provedené Komisí podle bodu 49 písm. c) dočasného rámce za to, že se při vyvozování závěru ohledně toho, že společnost SAS nebyla schopna pokrýt své potřeby v oblasti kapitálu a likvidity na kapitálových trzích, opírá výhradně o tvrzení švédské a dánské vlády.

(181) Mimoto je předběžný závěr Komise v rozhodnutí o zahájení řízení podle bodu 49 písm. c) dočasného rámce údajně nesprávný, a to ze tří důvodů.

(182) Za prvé, společnost Ryanair se domnívá, že společnost SAS by pravděpodobně měla na kapitálových trzích k dispozici značné množství vlastního kapitálu od nových investorů. Společnost Ryanair v příloze 7 svých připomínek předkládá ekonomickou zprávu, kterou si nechala vypracovat u společnosti Oxera Consulting LLP, aby toto zjištění doložila (dále jen „zpráva společnosti Oxera“). Zpráva společnosti Oxera uvádí, že navýšení kapitálu v rámci opatření se mohli účastnit pouze stávající akcionáři společnosti SAS, neboť k přímé emisi nových kmenových akcií mohly přispět pouze švédské a dánské orgány, zatímco emise kmenových akcií s právem na úpis byla dostupná pouze stávajícím akcionářům společnosti SAS. Podle zprávy společnosti Oxera však během pandemie COVID-19 mnoho veřejně obchodovaných firem získalo finanční prostředky na akciových trzích. Zpráva společnosti Oxera uvádí, že v odvětví letecké dopravy získalo devět leteckých společností v období od dubna do prosince 2020 celkem částku ve výši 6,2 miliardy EUR ([132]). Podle společnosti Ryanair to znamená, že společnost SAS mohla získat financování vlastního kapitálu od jiných investorů než od svých stávajících akcionářů prostřednictvím veřejné nabídky, aniž by se na tom podílelo Švédsko a Dánsko.

(183) Za druhé, společnost Ryanair tvrdí, že z důkazů o trhu vyplývá, že několik leteckých společností s úvěrovým ratingem srovnatelným se společností SAS na začátku pandemie COVID-19 bylo schopno získat na trzích značné částky dluhového financování. Tyto důkazy jasně naznačují, že by společnost SAS byla schopna tak učinit i tím, že by jako zajištění za účelem získání dluhového financování za přijatelnějších podmínek nabídla nezatíženou hodnotu 55 letadel, která vlastnila. V této souvislosti zpráva společnosti Oxera obsahuje tabulku srovnávající letecké společnosti se stejnou úvěruschopností jako společnost SAS před pandemií COVID-19, kterým se podařilo získat dluhové financování v roce 2020 ([133]).

(184) Společnost Ryanair Komisi vytýká, že se nezabývala tím, zda společnost SAS mohla provést jiné transakce se soukromými účastníky trhu, které by přispěly k likviditě společnosti SAS, aniž by se zvýšil její dluh, jako je vydání hybridních nástrojů nebo prodej zastavených letadel.

4.2.3.4 Komise vycházela při posuzování souladu s bodem 49 písm. d) dočasného rámce z chybných údajů

(185) Společnost Ryanair zpochybňuje finanční údaje, které Komise použila při posouzení, zda by společnost SAS mohla být ke dni 31. prosince 2019 klasifikována jako podnik v obtížích ve smyslu obecného nařízení o blokových výjimkách. Společnost Ryanair tvrdí, že posouzení vycházelo z nekonsolidované účetní závěrky společnosti SAS, zatímco měla být použita konsolidovaná účetní závěrka.

(186) Společnost Ryanair mimoto uvádí, že Komise měla objasnit, zda v ostatních částech svého posouzení vycházela z příslušné konsolidované účetní závěrky společnosti SAS.

4.2.4 *Opatření není vhodnou alternativou ani alternativou nejméně narušující hospodářskou soutěž (bod 53 dočasného rámce)*

(187) Společnost Ryanair se domnívá, že rozhodnutí o zahájení řízení pouze popisuje opatření, aniž by poskytlo vysvětlení jeho vhodnosti pro řešení potřeb rekapitalizace společnosti SAS. Rovněž tvrdí, že rozhodnutí o zahájení řízení neobsahuje žádné zjištění v tom smyslu, že opatření nejméně narušuje hospodářskou soutěž. Rozhodnutí o zahájení řízení zejména údajně neobsahuje žádnou analýzu narušení způsobených opatřením ve srovnání s jinými možnými nástroji podpory.

([132]) Těmito leteckými společnostmi byly Ryanair, EasyJet, IAG, Air Canada, United Airlines, American Airlines, Spirit Airlines, Norwegian Airlines a Hawaiian Airlines.

([133]) Těmito leteckými společnostmi byly American Airlines, Allegiant Air, Azul, Hawaiian Airlines, Spirit Airlines a GOL Airlines.

4.2.5 *Opatření není přiměřené a objem rekapitalizace přesahuje minimum potřebné k zajištění životaschopnosti (bod 54 dočasného rámce)*

4.2.5.1 Údajné nesprávné uplatnění dočasného rámce

(188) S odkazem na pokyny pro záchranu a restrukturalizaci ([134]) se společnost Ryanair domnívá, že životaschopnosti ve smyslu bodu 54 dočasného rámce je dosaženo, *„pokud je podnik schopen zajistit odpovídající předpokládanou návratnost kapitálu poté, co pokryl veškeré náklady včetně nákladů spojených s opotřebením a finančními poplatky“*. Podle společnosti Ryanair rozhodnutí o zahájení řízení neposuzuje schopnost společnosti SAS vrátit se na úroveň ziskovosti, která by byla přijatelná pro soukromé investory. Společnost Ryanair kritizuje Komisi za to, že ztotožňuje životaschopnost s *„přístupem společnosti na soukromé kapitálové trhy“* a že při posuzování životaschopnosti bere v úvahu pouze ukazatele dluhu a vlastního kapitálu. Společnost Ryanair tvrdí, že Komise měla posoudit řadu ukazatelů, zejména ukazatele ziskovosti, jako jsou budoucí ziskové rozpětí, návratnost aktiv nebo návratnost vlastního kapitálu.

(189) Společnost Ryanair se rovněž domnívá, že Komise měla vyhodnotit dopad nepříznivých scénářů na možnost obnovení životaschopnosti společnosti SAS, stejně jako v předchozích rozhodnutích týkajících se bankovního sektoru. Testy citlivosti, které Komise provedla u obchodního plánu společnosti SAS, jsou nedostatečné a Komise měla provést *„širokou škálu zátěžových testů“*, přičemž měla zvážit *„řadu možných nepříznivých scénářů s přihlédnutím ke stávající nejistotě na trhu“*.

4.2.5.2 Údajně zjevně nesprávné posouzení týkající se výpočtu výše podpory

(190) Společnost Ryanair tvrdí, že se Komise dopustila v posouzení několika chyb, pokud jde o výpočet výše podpory, kterou společnost SAS potřebuje.

(191) Za prvé, podle společnosti Ryanair nejsou prahové hodnoty, které Komise použila v rozhodnutí o zahájení řízení pro určení životaschopnosti, vhodné, jelikož jsou příliš vysoké a zaměřují se na příliš příznivou finanční situaci. Společnost Ryanair poznamenává, že před pandemií COVID-19 byly poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu, poměr čistého dluhu k EBITDA a poměr vlastního kapitálu k aktivům společnosti SAS (tři ze čtyř posuzovaných kritérií životaschopnosti) horší než cíle stanovené Komisí k prokázání životaschopnosti, a že společnost SAS byla přesto schopna v té době získat financování na kapitálových trzích. Podle společnosti Ryanair činil v lednu 2020 například poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu společnosti SAS 4,75, poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu trvale přesahoval 3,0–3,5 a v lednu 2020 dosáhl hodnoty 4 a poměr vlastního kapitálu k aktivům byl trvale nižší než 18,1 % a pohyboval se v rozmezí od přibližně 16 % v říjnu 2019 do přibližně 8 % v lednu 2020.

(192) Za druhé, společnost Ryanair tvrdí, že se Komise zaměřila na nevhodnou referenční hodnotu, když se domnívala, že úvěrový rating v investičním stupni představuje minimální rating potřebný k tomu, aby společnost měla přístup k tržnímu financování. Existují totiž letecké společnosti, které mají přístup na kapitálové trhy s nižším ratingem, a to i během pandemie COVID-19. Vzhledem k tomu, že přiměřenost podpory byla stanovena v souvislosti s prahem úvěrového ratingu, který je vyšší než ten, který investoři obvykle vyžadují u leteckých společností za účelem získání financování na kapitálových trzích, není podpora omezena na minimum nezbytné k zajištění finanční životaschopnosti společnosti SAS.

(193) Za třetí, společnost Ryanair uvádí, že rozhodnutí o zahájení řízení neobsahuje dostatečnou analýzu finančních výhledů společnosti SAS. Komise měla navíc posoudit zejména to, do jaké míry mohla společnost SAS strukturálně snížit svou nákladovou základnu, aby zlepšila ziskovost, nebo do jaké míry byla schopna v krátkodobém horizontu snížit náklady. Stejně tak Komise neposoudila dopad alternativních prognóz provozu a předpokladů týkajících se obnovení provozu po pandemii.

(194) Společnost Ryanair se proto domnívá, že podpora není omezena na minimum nezbytné k zajištění finanční životaschopnosti společnosti SAS.

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

4.2.6 *Opatření nezajišťuje přiměřenou odměnu za ukončení intervence Dánska a Švédska (bod 3.11.5 dočasného rámce)*

4.2.6.1 Kapitálový nástroj neposkytuje mechanismus navýšení protiplnění, ani srovnatelnou alternativu (body 61 a 62 dočasného rámce)

(195) Společnost Ryanair odkazuje na rozsudek ve věci SAS II, v němž bylo konstatováno, že kapitálový nástroj nebyl doprovázen žádným mechanismem navýšení protiplnění, jak je rovněž uvedeno v 134. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení. Společnost Ryanair se ztotožňuje s předběžným zjištěním Komise, podle něhož se zdá, že kapitálový nástroj v rámci opatření není doprovázen vhodným alternativním mechanismem, který by celkově vedl k obdobnému výsledku, pokud jde o motivační účinky na ukončení státní účasti, a k obdobnému celkovému dopadu na protiplnění státu jako mechanismus navýšení protiplnění, který se předpokládá v bodě 61 dočasného rámce.

4.2.6.2 Hybridní kapitálový nástroj neposkytuje Švédsku a Dánsku dostatečné protiplnění (body 65 a 66 dočasného rámce)

(196) Společnost Ryanair nesouhlasí s předběžným závěrem Komise, podle něhož hybridní nástroje poskytují Švédsku a Dánsku dostatečné protiplnění.

(197) Tvrdí, že rozpětí u dluhopisů NSHN1 a NSHN2, která jsou o 90 resp. 190 bazických bodů vyšší než minimální požadavky stanovené v bodě 66 dočasného rámce, nekompenzují Švédsku a Dánsku plně rizikové vlastnosti těchto nástrojů. Zpráva společnosti Oxera, kterou poskytla společnost Ryanair, analyzuje rozpětí mezi finančními nástroji, jež se vyznačují jedním ze čtyř klíčových rizikových prvků určených Komisí (viz 430. bod odůvodnění), a relevantní tržní referenční hodnotou, která se skládá z finančních nástrojů, jež tento rizikový prvek nemají, jinak jsou si však podobné, například z hlediska data emise, splatnosti a úvěrového ratingu ([135]). Tato analýza dospěla k závěru, že k přiměřené kompenzaci Švédska a Dánska by bylo zapotřebí dodatečné rozpětí ve výši 400 bazických bodů namísto skutečných rozpětí 90 a 190 bazických bodů.

(198) Podle společnosti Ryanair navíc není vzhledem k tomu, že dluhopisy NSHN1 a NSHN2 jsou z hlediska rizikového profilu totožné, rozdíl v rozpětí mezi těmito dvěma nástroji ve výši 100 bazických bodů založen na opodstatněných a věrohodných hlediscích.

4.2.7 *Opatření nebrání nepatřičnému narušení hospodářské soutěže (bod 72 dočasného rámce)*

(199) Společnost Ryanair tvrdí, že opatření nezabraňuje nepatřičnému narušení hospodářské soutěže a že konkrétně porušuje bod 72 dočasného rámce.

(200) Na podporu svého tvrzení uvádí společnost Ryanair dva soubory argumentů, které se týkají i) vymezení relevantních trhů a ii) posouzení tržní síly společnosti SAS na letištích.

(201) Společnost Ryanair za prvé tvrdí, že se Komise v rozhodnutí o zahájení řízení odchýlila od své rozhodovací praxe týkající se spojování leteckých společností, která zahrnuje vymezení trhů jako dvojic měst mezi místem odletu a místem určení (dále jen „přístup vycházející z místa odletu a místa určení“), a namísto toho navrhla vymezit relevantní trhy pouze na základě přístupu založeného na jednotlivých letištích. Společnost Ryanair se domnívá, že Komise nevymezila relevantní trhy správně a neposoudila, zda má společnost SAS významnou tržní sílu alespoň na jednom z relevantních trhů, jak požaduje bod 72 dočasného rámce. Podle společnosti Ryanair skutečnost, že opatření je zaměřeno na společnost SAS jako skupinu, a nikoli na konkrétní trasy, nevylučuje, že v důsledku poskytnuté podpory je ovlivněno konkrétní konkurenční postavení společnosti SAS v každé z dvojic měst podle místa odletu a místa určení. Podle společnosti Ryanair proto neexistuje žádný objektivní důvod, aby se rozsah posouzení hospodářské soutěže v rámci státní podpory soustředil na úvahy na straně nabídky. Pro posouzení státní

([135]) Společnost Ryanair srovnává zejména: prioritní nekonvertibilní dluhopisy s podřízenými nekonvertibilními dluhopisy (k posouzení požadovaného rozpětí pro úroveň podřízenosti), konvertibilní dluhopisy s nekonvertibilními dluhopisy (k posouzení požadovaného rozpětí pro nekonvertibilitu), nekonvertibilní dluhopisy s nekonvertibilními dluhopisy s nepeněžitým plněním (k posouzení požadovaného rozpětí pro možnost emitenta vyplácet kupóny) a nekonvertibilní dluhopisy s 10–20letou splatností s nekonvertibilními dluhopisy bez doby splatnosti (k posouzení požadovaného rozpětí pro nestanovenou dobu splatnosti).

podpory v odvětví letecké dopravy jsou stejně důležité účinky na straně poptávky, jelikož příjemce získává výhodu oproti jiným podnikům, které jsou jeho konkurenty na trasách mezi místem odletu a místem určení. Bod 72 dočasného rámce dále Komisi ukládá, aby i) posoudila, zda má příjemce významnou tržní sílu na každém z relevantních trhů, na nichž působí, a ii) požadovala na těchto trzích nápravná opatření. Dočasný rámec proto vyžaduje posouzení hospodářské soutěže, které je v souladu s posouzením, jež se obvykle vyžaduje v případech porušení antimonopolních pravidel a spojování podniků. Společnost Ryanair ve svých připomínkách odkázala na zprávu společnosti Oxera, která analyzovala tržní podíly společnosti SAS na 567 trasách, které tato společnost provozovala do/ze skandinávských zemí během letní sezóny IATA 2019.

(202) Společnost Ryanair za druhé tvrdí, že posouzení tržní síly společnosti SAS, které Komise provedla v rozhodnutí o zahájení řízení, vykazuje řadu nedostatků: i) Komise neuplatnila výhledový přístup a vycházela pouze z minulých údajů pro letní sezónu IATA 2019 a zimní sezónu IATA 2019/2020; ii) Komise nezohlednila letiště, na nichž společnost SAS neměla základnu, přičemž pro úspěšný provoz není nutné, aby letecká společnost měla na letišti základnu; iii) Komise nezohlednila jiné překážky vstupu na trh, než jsou omezení spojená s volnými letištními časy, jako jsou úspory z rozsahu, značka, propagace a věrnost zákazníků, úspory plynoucí ze sítě nebo riziko agresivních odvetných opatření ze strany zavedených provozovatelů, a iv) Komise nesprávně opomenula míru roztříštěnosti soutěžitelů na letištích, nevhodně se zaměřila na podíl letištních časů namísto podílů na trhu a neposoudila letiště dostatečně podrobně.

4.2.8 *Komise nemůže upustit od zákazu nepovinných výplat kupónu (bod 77 dočasného rámce)*

(203) Společnost Ryanair uvádí, že neexistovala žádná výjimečná okolnost, která by mohla odůvodnit odchylku od bodu 77 dočasného rámce. Samotná pandemie COVID-19 takovou výjimečnou okolností být nemusí, neboť dočasný rámec již výjimečnou povahu této pandemie zohledňuje a na tomto základě stanoví požadavky.

(204) Pokud jde o konkrétní prvky opatření, společnost Ryanair kritizuje několik nesrovnalostí.

(205) Za prvé se domnívá, že popis jednání o sdílení nákladů s majiteli dluhopisů představuje rozpor. Podle jejího názoru Komise tvrdila, že „*výplata [kupónů] byla zahrnuta do jednání s některými majiteli dluhopisů*“, přičemž „*se očekávalo, že to bude klíčové hledisko pro všechny majitele dluhopisů, aby souhlasili s konverzí*“. Za druhé společnost Ryanair podotýká, že Komise vysvětluje, že cílem zákazu nepovinných výplat kupónů je minimalizovat výši potřebné podpory. Komise přesto dospěla k závěru, že by zrušení tohoto zákazu mělo vést ke snížení objemu poskytnuté státní podpory. Podle společnosti Ryanair má zákaz stanovený v bodě 77 dočasného rámce uložit příjemcům podpory na rekapitalizaci právně závazný závazek, aby se vyhnuli jednání s investory o tomto bodu, a v konečném důsledku snížit výši potřebné podpory. Podle názoru společnosti Ryanair měli majitelé dluhopisů již dostatečnou motivaci k investování vzhledem k významné podpoře ze strany Dánska a Švédska.

(206) Společnost Ryanair za třetí tvrdí, že posouzení Komise vychází z nesprávného hypotetického srovnávacího scénáře, a sice že by společnost SAS jednoduše obdržela více podpory na pokrytí svých finančních potřeb v případě, že by majitelé dluhopisů nesouhlasili se zákazem nepovinných výplat kupónů. V tomto ohledu se společnost Ryanair domnívá, že v případě nesouhlasu majitelů dluhopisů by odpovídajícím hypotetickým srovnávacím scénářem bylo to, že by společnost SAS získala nižší podporu, nebo že by podporu nezískala vůbec.

(207) Za čtvrté se společnost Ryanair domnívá, že skutečnost, že upuštění od zákazu nepovinných výplat kupónů mohlo být klíčovým prvkem pro účast majitelů dluhopisů na rekapitalizaci, nemohla odůvodnit odchylku Komise od dočasného rámce. Skutečnost, že „*dočasný rámec neukládá žádný požadavek na sdílení nákladů*“ (206. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení), je podle společnosti Ryanair nepodstatná, neboť bod 77 dočasného rámce údajně ukládá určité sdílení nákladů, jak Komise uznala v 198. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení: „*bod 77 dočasného rámce stanoví požadavek slučitelnosti, který brání tomu, aby stávající soukromí poskytovatelé kapitálu měli prospěch ze státní podpory prostřednictvím diskrečních opatření příjemce (jako je vyhlášení dividend, zpětný odkup akcií nebo výplata nepovinného kupónu)*“.

4.2.9 *Komise nevyžaduje včasné oznámení plánu restrukturalizace (bod 85 dočasného rámce)*

(208) Společnost Ryanair uvádí, že šestiletá lhůta, po jejímž uplynutí mohou být členské státy povinny předložit plán restrukturalizace příjemce rekapitalizačního opatření, jak je stanoveno v bodě 85 dočasného rámce, nemotivuje k ukončení státní účasti. Je to také v příkrém rozporu se sdělením o bankovnictví z roku 2008 ([136]), jež údajně vyžadovalo, aby banky předložily plán restrukturalizace ještě předtím, než bude rekapitalizace povolena. Podle společnosti Ryanair je takový laxní přístup spolu s neexistencí jakýchkoli strukturálních opatření zaměřených na nápravu narušení hospodářské soutěže neslučitelný se zásadou proporcionality. Je rovněž v rozporu s bodem 45 dočasného rámce, který stanoví, že „*vydávání [rekapitalizačních] nástrojů by mělo podléhat přísným podmínkám, neboť tyto nástroje velmi narušují hospodářskou soutěž mezi podniky*“. Komise by proto měla požadovat, aby byl plán restrukturalizace oznámen mnohem dříve.

5. VYJÁDŘENÍ DÁNSKA A ŠVÉDSKA K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

(209) Dánské a švédské orgány reagovaly na čtyři body, které společnost Ryanair uvedla ve svých připomínkách, a to na nezákonnost podpory, obecný zájem na intervenci, pravidla volného pohybu a soulad s body 61 a 62 dočasného rámce.

5.1 Prozatímní navrácení podpory není odůvodněné

(210) Dánské a švédské orgány z připomínek společnosti Ryanair vyrozuměly, že tato společnost Komisi požádala, aby nařídila jak pozastavení protiprávní podpory, tak její prozatímní navrácení. Uznávají, že v rámci formálního šetření může Komise vydat členskému státu příkaz, aby podporu prozatímně navrátil, dokud Komise nezaujme stanovisko ohledně slučitelnosti s vnitřním trhem. Prozatímní navrácení podpory je však na uvážení Komise. Podle čl. 13 odst. 2 nařízení Rady (EU) 2015/1589 (dále jen „procesní nařízení“) ([137]) musí být navíc pro uložení prozatímního navrácení podpory splněny tyto podmínky:

— podle ustálené praxe nejsou pochybnosti o tom, že dotyčné opatření má charakter podpory;

— je nutné ihned jednat;

— existuje závažné riziko podstatné a nenapravitelné újmy pro soutěžitele.

(211) Dánské a švédské orgány v tomto případě zdůrazňují, že není nutné ihned jednat a že opatření nepředstavuje pro společnost Ryanair ani pro žádného jiného soutěžitele riziko vzniku podstatné a nenapravitelné újmy.

(212) Dánsko a Švédsko navíc tvrdí, že společnost Ryanair nezdůvodnila, proč byly v tomto případě splněny podmínky pro vydání příkazu Komise k prozatímnímu navrácení podpory.

5.2 Intervence ve prospěch společnosti SAS je v obecném zájmu

(213) Dánské a švédské orgány zpochybňují tvrzení společnosti Ryanair, že společnost SAS neměla v době provedení opatření „*jedinečné postavení mezi všemi ostatními leteckými společnostmi*“ působícími v Dánsku a Švédsku. Dánsko a Švédsko tvrdí, že společnost SAS se svou rozsáhlou vnitrostátní a mezinárodní sítí hrála (a stále hraje) zásadní roli při udržování leteckých spojení do/z Švédska a Dánska. Z tohoto důvodu považovaly za nutné posílit vlastní kapitál společnosti SAS a její přístup k likviditě v době, kdy byla životaschopnost společnosti SAS vážně ohrožena účinky šíření onemocnění COVID-19.

([136]) Sdělení o použití pravidel pro poskytování státní podpory na opatření přijatá ve vztahu k finančním institucím v souvislosti se současnou globální finanční krizí („sdělení o bankovnictví“) (Úř. věst. C 270, 25.10.2008, s. 8).

([137]) Nařízení Rady (ES) č. 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(214) Podle Dánska a Švédska navíc skutečnost, že Komise založila své posouzení mimo jiné na informacích poskytnutých členskými státy, nebrání Komisi v nezávislém a důkladném posouzení těchto informací. Posouzení Komise se zakládá na konkrétních skutečnostech a údajích, které společnost Ryanair sama o sobě nezpochybňuje a které prokazují významný přínos společnosti SAS pro zaměstnanost, konektivitu a hospodářství Dánska a Švédska. Dánské a švédské orgány navíc poukazují na skutečnost, že Komise si několikrát vyžádala dodatečné informace, aby posoudila, zda je splněno ustanovení bodu 49 písm. b) dočasného rámce, což dokazuje, že Komise provedla nezávislé posouzení.

(215) V reakci na připomínku společnosti Ryanair (177. bod odůvodnění) Dánsko a Švédsko připomínají, že rozhodujícím bodem analýzy bylo to, že si Dánsko a Švédsko nemohly být jisty tím, zda ostatní konkurenti zachovají úroveň konektivity zajišťované společností SAS v době poskytnutí podpory.

(216) Dánsko a Švédsko se mimoto domnívají, že tvrzení společnosti Ryanair, že nízkonákladové letecké společnosti nahradí společnost SAS na všech trasách, čímž v Dánsku a Švédsku přispějí k hospodářství a konektivitě stejným způsobem jako společnost SAS, nejsou správná. Švédské orgány uvádějí, že fungující letecká spojení jsou pro hospodářství země nezbytná, zejména s ohledem na zvláštní zeměpisnou polohu a charakteristiky Švédska ([138]). Proto bylo podle jejich názoru nutné zachovat činnost společnosti SAS, aby byla zajištěna dostatečná úroveň konektivity, jelikož společnost SAS hraje rozhodující roli při udržování leteckého spojení do/ze Švédska a v rámci Švédska. Společnost SAS létá do třinácti švédských měst a pokrývá celou zemi od Malmö na jihu po Kirunu na severu. Tyto vnitrostátní destinace jsou spojeny se Stockholmem a Kodaní jakožto letištními uzly, z nichž je nabízena síť navazujících letů pro vnitrostátní i mezinárodní cesty. Díky tomu je společnost SAS údajně jedinečná. Společnost Ryanair neprovozuje na rozdíl od společnosti SAS činnost založenou na hvězdicové síti ([139]) a neumožňuje stejnou dostupnost zahraničních a vnitrostátních přestupů.

(217) Obecněji řečeno, podle názoru dánských a švédských orgánů mají členské státy při určování obecného zájmu na intervenci ve prospěch příjemce značnou volnost uvážení, přičemž kontrola ze strany Komise je omezena na zjevně chybné posouzení. V případě opatření a volby intervence ve prospěch společnosti SAS k takovému zjevnému pochybení nedošlo.

5.3 **Opatření je v souladu s články 18, 49 a 56 SFEU**

(218) Dánské a švédské orgány tvrdí, že ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU umožňuje poskytnutí individuální podpory, a proto v případě, že členské státy splní podmínky stanovené v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, nelze implicitní vyloučení určitých podniků považovat za neoddělitelně spojené s předmětem opatření podpory. Na základě toho Dánsko a Švédsko tvrdí, že Komise nemá v rámci řízení o státní podpoře pravomoc ověřit, zda není vyloučení všech podniků kromě společnosti SAS v rozporu s ustanoveními Smlouvy o volném pohybu ([140]).

([138]) Švédské orgány uvedly, že cesta mezi nejsevernějším a nejjižnějším bodem Švédska je delší než cesta z Lucemburska do Tunisu, Istanbulu nebo Minsku. Nejčastějším dopravním prostředkem do Švédska a zpět je letecká doprava, která představuje přibližně 70 % všech mezinárodních cest. V nejsevernějších částech Švédska panuje také drsné zimní klima a v zimě se kvůli sněhu a ledu opakovaně objevují problémy se sjízdností silnic. Letecká doprava má proto velký význam pro udržení fungujících komunikací v celé zemi a je obtížně nahraditelná jak u většiny delších cest, tak i u cest, kde neexistuje silniční spojení.

([139]) Hvězdicová síť představuje organizaci činnosti, kdy letecká společnost přepravuje cestující nejen mezi dvěma místy, nýbrž prostřednictvím svého letištního uzlu také dopravuje cestující ze vzdálených míst. Trasy jsou využívány jako paprsky spojující prostřednictvím letištního uzlu další města. Tento systém je v rozporu s modelem „z místa na místo“, který používá společnost Ryanair, kdy neexistují žádné letištní uzly a namísto toho jsou mezi jednotlivými městy nabízeny lety bez mezipřistání.

([140]) Dánsko a Švédsko v tomto ohledu odkazují mimo jiné na rozsudek ze dne 22. března 1977 ve věci Iannelli v. Meroni, 74/76, EU:C:1977:51, bod 14.

(219) Dánsko a Švédsko se podružně domnívají, že pokud by Komise v tomto ohledu věcně posoudila tvrzení společnosti Ryanair, neexistoval by žádný důvod pro závěr, že opatření představuje omezení volného pohybu. Podle Dánska a Švédska Tribunál rozhodl, že k prokázání toho, že opatření podpory omezuje volný pohyb, je třeba určit skutkové nebo právní okolnosti, které by vedly k tomu, že dotčené opatření podpory vyvolává omezující účinky, které by přesahovaly rámec těch, které vedou k zákazu podle čl. 107 odst. 1 SFEU ([141]).

5.4 **Slučitelnost s body 61 a 62 dočasného rámce**

(220) V reakci na připomínky společnosti Ryanair (195. bod odůvodnění) odkazují dánské a švédské orgány na své společné připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení. Znovu zdůrazňují, že by opatření mělo být prohlášeno za slučitelné s vnitřním trhem, neboť již zajišťuje požadovanou motivaci v souladu s bodem 62 dočasného rámce. Alternativně by mělo být opatření prohlášeno za slučitelné s vnitřním trhem přímo na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU.

(221) Ve své žádosti o informace ze dne 9. listopadu 2023, kterou Komise zaslala Dánsku a Švédsku, požádala Dánsko a Švédsko, aby se vyjádřily k mechanismu, který ve svých připomínkách předložila společnost SAS.

(222) Dánsko a Švédsko potvrdily, že se stejně jako společnost SAS domnívají, že opatření, jak bylo ve prospěch společnosti SAS provedeno dne 26. října 2023, je v souladu s bodem 62 dočasného rámce, aniž by bylo nutné zavést mechanismus předpokládaný společností SAS (oddíl 3.1). Dánské a švédské orgány nicméně v odpovědi na otázky Komise potvrdily, že by mechanismus navržený společností SAS splňoval podmínky bodů 61 a 62 dočasného rámce. Rovněž potvrdily, že neexistuje žádná významná překážka, ať už právní nebo ekonomická, která by bránila zavedení takového mechanismu. Nakonec uvedly, že s ohledem na mechanismus navržený společností SAS nenašly žádné alternativní možnosti, které by byly pro společnost SAS nebo Dánsko a Švédsko zjevně méně zatěžující a zároveň by splňovaly podmínky bodů 61 a 62 dočasného rámce.

6. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ**

6.1 **Existence státní podpory**

(223) Aby mohlo být opatření klasifikováno jako podpora ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být splněny všechny podmínky uvedené v tomto ustanovení. Za prvé, opatření musí být přičitatelné státu a financováno ze státních prostředků. Za druhé, příjemci musí být poskytnuta výhoda. Za třetí, tato výhoda musí být selektivní. Za čtvrté, opatření musí narušovat nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(224) Opatření je přičitatelné státu, neboť bylo provedeno a je spravováno dánskými a švédskými orgány (90. bod odůvodnění). Opatření bylo financováno ze státních prostředků, jelikož bylo financováno z veřejných prostředků poskytnutých Švédskem a Dánskem prostřednictvím kapitálového nástroje a hybridního kapitálového nástroje (91. bod odůvodnění).

(225) Opatření poskytlo společnosti SAS výhodu v podobě rekapitalizace za příznivějších podmínek, než jsou stávající tržní podmínky. Opatření tak poskytlo společnosti SAS výhodu ve srovnání s běžnými tržními podmínkami.

(226) Výhoda poskytnutá opatřením byla selektivní, jelikož Dánsko a Švédsko ji poskytly pouze jednomu podniku, a to společnosti SAS.

(227) Opatření mohlo narušit hospodářskou soutěž, neboť posílilo konkurenční postavení společnosti SAS. Ovlivnilo také obchod mezi členskými státy, protože společnost SAS působí v odvětvích, v nichž probíhá obchod uvnitř Unie.

(228) S ohledem na výše uvedené má Komise za to, že opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Dánské a švédské orgány tento závěr nezpochybňují.

([141]) Dánsko a Švédsko v tomto ohledu odkazují mimo jiné na rozsudek ze dne 14. dubna 2021 ve věci Ryanair v. Komise, T-378/20, EU:T :2021:194, bod 81.

6.2 **Zákonnost státní podpory**

(229) Tím, že dánské a švédské orgány oznámily opatření před jeho uvedením v platnost, původně dodržely své povinnosti podle čl. 108 odst. 3 SFEU.

(230) Nicméně po zrušení původního rozhodnutí Tribunálem se opatření stalo protiprávní podporou od okamžiku jejího poskytnutí, neboť již není schváleno rozhodnutím Komise.

(231) Jak je uvedeno v 164. bodě odůvodnění, společnost Ryanair Komisi požádala, aby Dánsku a Švédsku nařídila okamžité pozastavení podpory a společnost SAS požádala o zaplacení úroků za dobu, po kterou měla společnost SAS protiprávní podporu k dispozici.

(232) Podle čl. 13 odst. 1 procesního nařízení „*Komise může poté, co poskytla dotyčnému členskému státu příležitost předložit jeho připomínky, přijmout rozhodnutí požadující, aby členský stát pozastavil veškerou protiprávní podporu do doby, než Komise rozhodne o slučitelnosti podpory s vnitřním trhem*“.

(233) Z tohoto ustanovení vyplývá, že příkaz k pozastavení je ponechán na uvážení Komise ([142]) a podléhá dodržení určitých procesních pravidel, tj. Komise musí v tomto ohledu přijmout konkrétní rozhodnutí poté, co členskému státu poskytla možnost předložit připomínky. Podle judikatury navíc Komise při výkonu své diskreční pravomoci nemusí uvádět důvody, proč se v daném případě rozhodla rozhodnutí o pozastavení nepřijmout ([143]).

(234) Jelikož předmětem tohoto rozhodnutí je ukončení formálního vyšetřovacího řízení týkajícího se opatření zaujetím konečného stanoviska ke slučitelnosti této podpory s vnitřním trhem, není nutné v tomto rozhodnutí posoudit potřebu příkazu k pozastavení.

(235) Jak je uvedeno v oddíle 5.1, Dánsko a Švédsko podotýkají, že společnost Ryanair zřejmě rovněž požaduje, aby Komise Dánsku a Švédsku nařídila prozatímní navrácení protiprávní podpory od společnosti SAS ([144]). Podle Dánska a Švédska však může Komise nařídit prozatímní navrácení podpory pouze tehdy, jsou-li splněny všechny podmínky stanovené v čl. 13 odst. 2 procesního nařízení.

(236) Komise podotýká, že příkaz k prozatímnímu navrácení podpory podle čl. 13 odst. 2 procesního nařízení je rovněž ponechán na uvážení Komise a skutečně podléhá podmínkám, jež Dánsko a Švédsko připomněly v 211. bodě odůvodnění. Společnost Ryanair neuvedla, zda byla v tomto případě splněna některá z kumulativních podmínek podle čl. 13 odst. 2 procesního nařízení. Vzhledem k tomu, že předmětem tohoto rozhodnutí je každopádně ukončení formálního vyšetřovacího řízení týkajícího se opatření zaujetím konečného stanoviska ke slučitelnosti této podpory s vnitřním trhem, není nutné v tomto rozhodnutí posoudit ani potřebu příkazu k navrácení podpory.

6.3 **Slučitelnost státní podpory s vnitřním trhem**

(237) Jelikož opatření zahrnuje podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, je třeba posoudit, zda je toto opatření slučitelné s vnitřním trhem. Vzhledem k tomu, že opatření představuje protiprávní podporu, je třeba jeho slučitelnost posoudit podle právních předpisů platných v době poskytnutí podpory, tj. ke dni 26. října 2020.

(238) Komise konstatuje, že dánské a švédské orgány oznámily opatření podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, jak je vykládán dočasným rámcem.

(239) Podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU může Komise za slučitelnou s vnitřním trhem považovat podporu, která má „*napravit vážnou poruchu v hospodářství některého členského státu*“.

([142]) Rozsudek ze dne 22. dubna 2016 ve věci Irsko a Aughinish Alumina Ltd v. Komise, T-50/06 RENV II a T-69/06 RENV II, EU:T:2016:227, body 79 a 259.

([143]) Rozsudek ze dne 25. dubna 2018 ve věci Maďarsko v. Komise, T-554/15 a T-555/15, EU:T:2018:220, bod 112.

([144]) Komise však poznamenává, že z připomínek společnosti Ryanair není zcela zřejmé, že tato společnost požaduje prozatímní navrácení podpory podle čl. 13 odst. 2 procesního nařízení.

(240) Přijetím dočasného rámce dne 19. března 2020 Komise uznala (v oddíle 2), že „*koronavirová nákaza COVID-19 postihuje všechny členské státy a izolační opatření přijatá členskými státy mají dopad na podniky*“. Komise dospěla k závěru, že „*státní podpora je odůvodněná a může být prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU po omezenou dobu za účelem nápravy nedostatku likvidity, s nímž se podniky potýkají, a zajištění toho, aby poruchy způsobené nákazou COVID-19 neohrozily jejich životaschopnost*“.

(241) Rekapitalizačními opatřeními se zabývá oddíl 3.11 dočasného rámce. Stanoví kritéria, podle nichž mohou členské státy poskytovat veřejnou podporu ve formě kapitálových nástrojů nebo hybridních kapitálových nástrojů podnikům, které čelí finančním potížím v důsledku pandemie COVID-19, s cílem zajistit, aby v důsledku narušení hospodářství nemusely trh zbytečně opustit podniky, které byly v době před vypuknutím pandemie životaschopné.

(242) Opatření spadá do oblasti působnosti oddílu 3.11 dočasného rámce, neboť se jedná o rekapitalizační opatření ve formě kapitálového nástroje a hybridního nástroje, jež mají posílit vlastní kapitál společnosti SAS a její přístup k likviditě ohrožené následky pandemie COVID-19 (17. bod odůvodnění).

(243) V bodě 48 dočasného rámce se uvádí, že rekapitalizační opatření COVID-19 nesmí být poskytnuta po 30. září 2021 ([145]). Komise bere na vědomí, že Dánsko a Švédsko provedly opatření dne 26. října 2020.

(244) V následujících oddílech proto Komise posoudí slučitelnost opatření podle oddílu 3.11 dočasného rámce, který byl platným právním základem v době poskytnutí podpory.

6.3.1 *Podmínky způsobilosti a státní účasti*

(245) Podle bodu 49 dočasného rámce musí rekapitalizační opatření COVID-19 splňovat čtyři podmínky. Tyto podmínky jsou postupně posouzeny v následujících oddílech.

6.3.1.1 Slučitelnost s bodem 49 písm. a) dočasného rámce

(246) Podle bodu 49 písm. a) dočasného rámce musí členské státy prokázat, že „*bez intervence státu by byl příjemce nucen ukončit svou činnost nebo by čelil závažným obtížím, pokud jde o zachování svých činností. Takové obtíže mohou být prokázány zejména zhoršením poměru dluhu k vlastnímu kapitálu nebo podobnými ukazateli.*“

(247) Ze skutečností předložených Dánskem a Švédskem (oddíl 2.1.3) je zřejmé, že bez opatření by společnost SAS svou činnost ukončila, nebo by přinejmenším čelila závažným potížím, pokud jde o zachování jejích činností.

(248) Za prvé, společnost SAS vykazovala záporný vlastní kapitál již v dubnu 2020, což ohrožovalo její platební schopnost (63. bod odůvodnění). Závazky společnosti SAS převýšily její aktiva, což se projevilo zhoršením poměru dluhu k vlastnímu kapitálu. Kumulované ztráty společnosti SAS v následujících měsících dále rostly, zatímco její vlastní kapitál se nadále snižoval (64. bod odůvodnění). V červenci 2020 Dánsko a Švédsko odhadly, že vlastní kapitál společnosti SAS dosáhne do prosince 2020 mínus 9,4 miliardy SEK, čímž se její kapitálová struktura stane neživotaschopnou (65. bod odůvodnění).

(249) Za druhé, nejenže se výrazně a rychle zhoršil vlastní kapitál společnosti SAS, nýbrž i její likvidní pozice se zdála být neudržitelná. Dánsko a Švédsko odhadly, že společnost SAS vyčerpá likviditu do konce prosince 2020 (65. bod odůvodnění). Jinými slovy, očekávaly, že v krátké době dojde k selhání. Tento odhad jednoznačně potvrdila tržní ratingová agentura Moody's (65. bod odůvodnění).

([145]) Jak je uvedeno ve verzi dočasného rámce platné v době provedení opatření.

(250) Za třetí je třeba uvést, že se společnost SAS ocitla v tíživé finanční situaci, přestože přijala významné iniciativy ke snížení nákladů, aby zmírnila ztráty (viz oddíl 2.1.3.1), provozovala činnost s nízkou kapacitou, aby snížila variabilní náklady (51. bod odůvodnění), a přijala opatření k zachování hotovosti, zejména odložením dodávek letadel a novým sjednáním dodavatelských smluv (52. bod odůvodnění), a restrukturalizovala svou činnost, aby mohla fungovat v podmínkách omezené poptávky prostřednictvím snížení počtu zaměstnanců (53. bod odůvodnění).

(251) Komise se proto domnívá, že Švédsko a Dánsko prokázaly, že bez intervence státu by společnost SAS ukončila svou činnost, nebo by přinejmenším čelila závažným obtížím, pokud jde o zachování jejích činností.

(252) Tento závěr dále dokládá skutečnost, že v době provedení opatření existovaly jasné známky vypuknutí druhé vlny pandemie COVID-19, kterou obchodní plán společnosti SAS nepředpokládal, a v Dánsku a Švédsku byla znovu zavedena a posílena cestovní omezení (22. až 24., 30. až 31. a 41. bod odůvodnění). Tato cestovní omezení proto pravděpodobně dále ovlivnila a zhoršila již tak nejistou finanční situaci společnosti SAS.

(253) V rozporu s tvrzením společnosti Ryanair v 172. bodě odůvodnění není Komise podle bodu 49 písm. a) dočasného rámce povinna posoudit alternativní scénář, v němž by společnost SAS omezila své „nesystémové“ činnosti nebo našla alternativní financování na trhu. V bodě 49 písm. a) dočasného rámce se vyžaduje, aby členské státy prokázaly, že příjemce by *bez intervence státu* ukončil svou činnost nebo by čelil závažným obtížím, pokud jde o zachování jeho činností. Žádný jiný alternativní scénář, například scénář, kdy by příjemce snížil objem svých činností nebo je restrukturalizoval, se proto podle bodu 49 písm. a) dočasného rámce nepředpokládá.

(254) Komise každopádně poukazuje na skutečnost, že Dánsko a Švédsko předložily požadované důkazy o splnění požadavku uvedeného v bodě 49 písm. a) v situaci, kdy společnost SAS výrazně omezila své činnosti.

(255) Jak je uvedeno v 35. až 39. bodě odůvodnění, společnost SAS rychle reagovala na vývoj pandemie COVID-19 a na cestovní omezení. Jakmile to švédské a dánské právní předpisy umožnily, společnost SAS například okamžitě a ve značném rozsahu využila dočasné propouštění (38. bod odůvodnění). Společnost SAS dne 24. dubna 2020 urychleně navrhla nový obchodní plán, který se zaměřil zejména na iniciativy ke snížení nákladů (49. a 50. bod odůvodnění), a neprodleně jej začala provádět (37., 51. a 53. bod odůvodnění) ([146]). V době provedení opatření dokončila společnost SAS svůj program propouštění (53. bod odůvodnění); znovu sjednala smlouvy s více než 200 svými dodavateli ve všech odvětvích, odložila dodávku deseti letadel (52. a 54. bod odůvodnění) a zavedla nové týdenní hodnocení poptávky, aby podle něj upravila svou kapacitu s cílem snížit variabilní náklady (51. bod odůvodnění). Společnost SAS proto rychle a usilovně reagovala na pandemii COVID-19 a na cestovní omezení.

(256) Společnost SAS mimoto přijala řadu iniciativ k úspoře nákladů. Společnost SAS ve svém původním obchodním plánu navrhla dosáhnout cíle týkajícího snížení nákladů ve výši 5,4 miliardy SEK pro rok 2020 a 4,5 miliardy SEK po roce 2021, tj. snížení nákladů téměř ve výši částky opatření (40. až 46. bod odůvodnění). Je třeba zmínit, že představenstvo společnosti SAS přesto požádalo o další škrty (47. bod odůvodnění), které společnost SAS určila a zavázala se je provést, mimo jiné částečným odprodejem aktiv, jako je pozemní odbavování (48. bod odůvodnění). V důsledku toho byl výrazně navýšen cíl týkající se snížení nákladů v roce 2020 (49. bod odůvodnění). Cíle související se snížením nákladů byly nejen významné, nýbrž se týkaly také veškerých jednotlivých činností společnosti SAS, včetně nákladní dopravy, pozemního odbavování, režijních služeb, služeb pro cestující atd. (41., 43., 45. a 48. bod odůvodnění).

(257) Pokud jde o to, zda společnost SAS mohla najít alternativní financování na trhu, toto posouzení je předmětem bodu 49 písm. c) dočasného rámce, a nikoli bodu 49 písm. a).

(258) S ohledem na všechny tyto prvky dospěla Komise k závěru, že opatření je v souladu s bodem 49 písm. a) dočasného rámce.

([146]) Společnost SAS již ke dni 12. března 2020 zejména zahájila jednání s pronajímateli a dodavateli o odložení/zrušení dodávek letadel nebo plateb za jiná aktiva. V dubnu a květnu 2020 také výrazně snížila kapacitu a provozovala méně než 10 % své kapacity a dne 28. dubna 2020, čtyři dny po přijetí obchodního plánu, oznámila rozsáhlý plán propouštění.

6.3.1.2 Intervence je v obecném zájmu

(259) Podle bodu 49 písm. b) dočasného rámce musí členské státy prokázat, že „*intervence je v obecném zájmu. Za ten lze považovat zamezení sociálním dopadům a selhání trhu v důsledku značné ztráty pracovních míst, zániku inovativní společnosti, zániku systémově významné společnosti, zamezení riziku narušení důležité služby nebo podobné situace, které dotčený členský stát řádně odůvodní.*“

(260) Z popisu skutečností obsaženého v oddíle 2.1.4 vyplývá, že se Dánsko a Švédsko opíraly zejména o dva z důvodů uvedených v bodě 49 písm. b) dočasného rámce, aby objasnily, že intervence ve prospěch společnosti SAS je v obecném zájmu.

(261) Před podrobnějším rozborem těchto důvodů je třeba se zabývat obecnými připomínkami, které předložila nejprve společnost Ryanair a poté Dánsko a Švédsko.

(262) Za prvé, jak je uvedeno v 173. bodě odůvodnění, společnost Ryanair tvrdí, že se Komise při posuzování souladu opatření s bodem 49 písm. b) dočasného rámce v rozhodnutí o zahájení řízení opírala výhradně o údaje poskytnuté Dánskem a Švédskem, místo aby provedla vlastní nezávislé posouzení. Komise v této souvislosti připomíná, že Dánsko a Švédsko předložily společné oznámení opatření dne 11. srpna 2020 a že toto oznámení obsahovalo důvody, na jejichž základě považuje Dánsko a Švédsko opatření za slučitelné s bodem 49 písm. b) dočasného rámce. Komise tyto prvky uvedla a posoudila v rozhodnutí o zahájení řízení a předběžně shledala, že nevyvolávají žádné pochybnosti. Rozhodující není skutečnost, zda se Komise spoléhá na informace předložené členskými státy, nýbrž to, zda jsou tyto informace přesné, dostatečné a podložené důkazy a zda je Komise náležitě posoudila. V tomto případě se zdá, že žádná z informací poskytnutých těmito členskými státy nevyvolává pochybnosti ohledně jejich správnosti, dostatečnosti nebo platnosti. Účelem formálního vyšetřovacího řízení je kromě toho poskytnout zúčastněným stranám možnost předložit připomínky, aby Komise mohla provést úplné posouzení skutečností a informací, které má k dispozici. Jak však správně poznamenaly dánské a švédské orgány (215. bod odůvodnění), žádná ze zúčastněných stran, včetně společnosti Ryanair, nezpochybnila pravdivost skutečností uvedených v rozhodnutí o zahájení řízení, nýbrž pouze jejich relevantnost a výklad pro účely posouzení toho, zda je intervence ve prospěch společnosti SAS v obecném zájmu.

(263) Za druhé, pokud jde o relevantnost údajů týkajících se přínosu odvětví letecké dopravy pro dánské a švédské hospodářství (175. bod odůvodnění), tyto údaje jsou důležité pro posouzení toho, zda je intervence ve prospěch příjemce v obecném zájmu podle bodu 49 písm. b) dočasného rámce.

(264) V rozporu s tím, co tvrdí společnost Ryanair v 179. bodě odůvodnění, bod 49 písm. b) dočasného rámce vyžaduje, aby členské státy prokázaly a Komise posoudila, že intervence je v obecném zájmu alespoň na základě jednoho z důvodů stanovených v tomto ustanovení. Jakmile tudíž Komise zjistí existenci tohoto obecného zájmu, není povinna (jak navrhuje společnost Ryanair) posoudit, zda by příjemce mohl dále omezit nebo utlumit nepodstatné činnosti, aniž by ohrozil plnění stanoveného obecného zájmu.

(265) Pokud jde o připomínku dánských a švédských orgánů v 218. bodě odůvodnění, podle níž se posouzení Komise ohledně toho, co členské státy považují za obecný zájem na intervenci, omezuje na kontrolu zjevně chybného posouzení, tuto připomínku je třeba odmítnout. Podle ustálené judikatury Komise při použití čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU požívá široké posuzovací pravomoci, jejíž výkon zahrnuje hodnocení hospodářského a sociálního charakteru, která musejí být provedena v kontextu Unie ([147]). Proto se kontrola ze strany Komise podle bodu 49 písm. b) dočasného rámce neomezuje na kontrolu zjevně chybného posouzení odůvodnění předloženého členským státem.

([147]) V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. prosince 2014 ve věci Banco Privado Português, SA v. Komise, T-487/11, EU:T:2014:1077, bod 83.

(266) Na základě těchto předběžných úvah Komise posoudí, zda je opatření v souladu s bodem 49 písm. b) dočasného rámce, a to s přihlédnutím k podáním zúčastněných stran a Dánska a Švédska v rámci formálního vyšetřovacího řízení.

Riziko narušení důležité služby

(267) *Za prvé,* jak je uvedeno v 68. a 71. bodě odůvodnění, společnost SAS provozuje důležitou vnitrostátní a mezinárodní síť, která zajišťuje konektivitu v rámci Dánska a Švédska i mimo ně. V obou členských státech provozovala společnost SAS před pandemií COVID-19 pravidelné ([148]) celoroční a četné vnitrostátní spoje do různých regionů těchto členských států ([149]). V roce 2019 se společnost SAS podílela 40 % na vnitrostátní přepravě cestujících v Dánsku a 50 % ve Švédsku jako největší letecký dopravce v Dánsku a Švédsku. Prostřednictvím svých letištních uzlů v Kodani a Stockholmu propojovala společnost SAS vnitrostátní cestující s mezinárodními lety a nabízela letecké spojení do hlavních unijních a mezinárodních obchodních center a zpět. Na celkovém počtu mezinárodních cestujících přepravených do/z Dánska se společnost SAS podílela 30 % a do/ze Švédska 25 %. Tyto letecké služby jsou o to nezbytnější pro Švédsko, které má v Unii relativně odlehlou zeměpisnou polohu a velkou rozlohu svého území (a pro které nejsou alternativní způsoby dopravy tak účinné nebo vhodné jako letecká doprava), i pro Dánsko, zejména vzhledem k jeho ostrovům (například Faerským ostrovům a Bornholmu). Společnost SAS nabízela celkem více než 100 linek do/z Dánska a v rámci Dánska a více než 150 linek do/ze Švédska a v rámci Švédska.

(268) *Za druhé,* společnost SAS poskytovala během pandemie COVID-19 (před provedením opatření) základní služby v oblasti přepravy nákladu a cestujících tím, že provozovala zvláštní repatriační lety (51. bod odůvodnění), dopravovala do Dánska a Švédska zdravotnické vybavení a farmaceutické výrobky a přispívala k zajištění kontinuity výrobního řetězce pro švédské a dánské podniky (73. bod odůvodnění). Společnost SAS během pandemie mimoto zachovávala vnitrostátní a mezinárodní spojení, což umožnilo uskutečnit nezbytné cesty (68. a 71. bod odůvodnění). Žádná jiná letecká společnost neposkytovala v těchto zemích podobné služby, které byly zvláště důležité v situaci, kdy se Švédsko a Dánsko snažily omezit dopady šíření pandemie. Odchod společnosti SAS z trhu proto mohl v té době a vzhledem k pandemii COVID-19 způsobit narušení důležité služby. Tak tomu bylo zejména z toho důvodu, že v době provedení opatření již vypukla druhá vlna pandemie COVID-19 (22. a 23. bod odůvodnění), což si potenciálně vyžádalo opětovnou mobilizaci leteckých služeb společnosti SAS k přepravě nezbytného nákladu do Švédska a Dánska nebo k repatriaci dánských a švédských rezidentů.

(269) Na základě těchto skutečností Komise konstatuje, že společnost SAS poskytovala důležité služby letecké osobní a nákladní dopravy z/do Dánska a Švédska a v rámci Dánska a Švédska, a to i během pandemie COVID-19. Selhání společnosti SAS nebo její vážné potíže se zachováním činnosti by měly zjevně za následek hrozbu toho, že by Dánsko a Švédsko okamžitě přišly o letecké služby, které jsou důležité pro jejich hospodářství.

(270) Společnost Ryanair tvrdí, že podle bodu 49 písm. b) dočasného rámce musí Komise prokázat, že nenahraditelné jsou všechny činnosti příjemce, nebo případně musí určit podíl jeho činností, jež nelze nahradit (177. bod odůvodnění). Komise se domnívá, že tento požadavek nevyplývá ze znění ani z cíle bodu 49 písm. b) dočasného rámce. V bodě 49 písm. b) se stanoví, že obecný zájem na intervenci může být prokázán „*rizikem narušení důležité služby*". V této souvislosti stačí (jak Dánsko a Švédsko správně zdůraznily v 216. bodě odůvodnění) prokázat, že danou důležitou službu nemohou ve stejném nebo podobném rozsahu nahradit jiné podniky, neboť takové zjištění by z podstaty věci charakterizovalo existenci rizika narušení důležitých služeb.

([148]) 250 vnitrostátních letů měsíčně v Dánsku mezi Kodaní a třemi dalšími dánskými městy; v průměru 150 vnitrostátních letů ve Švédsku měsíčně mezi Stockholmem/Göteborgem a dvanácti dalšími švédskými městy.

([149]) Jak v Dánsku, tak ve Švédsku jsou města obsluhovaná společností SAS geograficky rozptýlena po celém území Švédska a Dánska a nejsou soustředěna v určitých regionech.

(271) Pokud jde každopádně o to, zda by jiné letecké společnosti mohly nahradit důležité služby společnosti SAS, aby v krátké době vyrovnaly dopady narušení těchto služeb v Dánsku a ve Švédsku, Komise níže pro úplnost analyzuje kapacitu a nabídku, kterou konkurenti využívají na vnitrostátní i mezinárodní úrovni. Komise však podotýká, že podání společnosti Ryanair zpochybňují pouze význam komerčních služeb letecké přepravy cestujících poskytovaných společností SAS, což je pouze jeden z faktorů, které Komise bere v úvahu. Společnost Ryanair ve svých připomínkách nezpochybňuje význam nákladních a repatriačních služeb, které společnost SAS poskytovala Dánsku a Švédsku během pandemie COVID-19 (269. bod odůvodnění).

Dánsko

(272) Komise konstatuje, že pokud jde o vnitrostátní služby, na základě prvků předložených Dánskem a popsaných v 68. bodě odůvodnění poskytovaly v roce 2019 pouze společnosti Norwegian Air Shuttle ([150]) (s jednou vnitrostátní linkou) a Danish Air Transport ([151]) významný objem vnitrostátních leteckých služeb ([152]). V období od ledna do září 2020, během pandemie COVID-19, společnost Norwegian Air Shuttle omezila své vnitrostátní letecké služby v Dánsku a její podíl na trhu klesl z 29 % na 24 %, zatímco podíl společnosti Danish Air Transport vzrostl z 22,5 % na 28,5 %. Společnost SAS zůstala na vnitrostátní úrovni největší leteckou společností s téměř 40% podílem na celkovém počtu přepravených vnitrostátních cestujících.

(273) Co se týče mezinárodních služeb letecké dopravy do/z Dánska, společnosti Norwegian Air Shuttle a Ryanair ([153]) byly po společností SAS hlavními leteckými společnostmi, pokud jde o počet přepravených cestujících do/z Dánska, a to s 15 % resp. 9 % z celkového počtu mezinárodních cestujících přepravených v roce 2019. Komise uvádí, že společnosti Norwegian Air Shuttle i Ryanair měly velký podíl sezónních linek z/do Dánska (54 linek z 85 v případě společnosti Norwegian Air Shuttle a 25 linek z 48 v případě společnosti Ryanair) ve srovnání se společností SAS (36 linek z více než 100). Od ledna do září 2020 zaznamenala společnost Norwegian Air Shuttle také pokles podílu přepravených cestujících (z 15 % na 11 %); všechny ostatní letecké společnosti si víceméně udržely své podíly na trhu (podíl společnosti Ryanair se mírně zvýšil o 1 %, zatímco podíl společnosti EasyJet ([154]) se mírně snížil). Z podání společnosti Ryanair je rovněž zřejmé, že se společnost Norwegian Air Shuttle na počátku pandemie COVID-19 dostala do vážných finančních potíží ([155]). Tuto skutečnost potvrzují i interní dokumenty společnosti SAS ([156]) a tiskové zprávy ([157]).

(274) S ohledem na výše uvedené skutečnosti lze vyvodit následující závěry. Za prvé se zdá, že společnost Norwegian Air Shuttle, hlavní konkurent společnosti SAS v Dánsku na vnitrostátní i mezinárodní úrovni, měla vážné finanční potíže, a proto nelze očekávat, že by tato společnost byla schopna v krátké době převzít všechny služby společnosti SAS v oblasti letecké dopravy do/z Dánska a v rámci Dánska nebo jejich významnou část. Za druhé, pokud jde o společnost Danish Air Transport, Komise poukazuje na omezenou velikost této společnosti, která provozovala malý počet tras ([158]) s méně než dvaceti letadly (včetně malých letadel) ([159]), takže je rovněž nepravděpodobné, že by mohla v krátké době nahradit byť jen část služeb společnosti SAS s podobnou sítí, kapacitou a četností. A pokud jde

([150]) Společnost Norwegian Air Shuttle je nízkonákladový dopravce, který měl před pandemií COVID-19 relativně srovnatelnou velikost jako společnost SAS a provozoval vnitrostátní, mezinárodní a mezikontinentální lety.

([151]) Danish Air Transport byla regionální letecká společnost s menší flotilou (10–20 letadel).

([152]) V roce 2019 přepravila společnost Norwegian Air Shuttle v Dánsku 29 % z celkového počtu vnitrostátních cestujících a společnost Danish Air Transport 22 %. Ve Švédsku přepravila v roce 2019 společnost Braathens Regional 30 % z celkového počtu vnitrostátních cestujících a společnost Norwegian Air Shuttle 18 %.

([153]) Ryanair je rovněž nízkonákladová letecká společnost a největší letecká společnost v Evropě, která zajišťuje převážně lety v rámci Evropy.

([154]) Společnost EasyJet je jedním z hlavních nízkonákladových dopravců v Evropě.

([155]) Na straně 29 článku odborné skupiny se píše: „*Podle odhadů společnosti Roland Berger měla společnost Norwegian na začátku roku hotovostní pozici, která jí umožňovala vydržet bez jakékoliv činnosti méně než měsíc. […] Přestože se mateřské společnosti Norwegian dne 4. května 2020 ulevilo díky záchrannému balíčku, který jí poskytl příspěvek ve výši 880 milionů EUR, její finanční situace zůstává velmi nejistá.*“

([156]) Příloha 40.1 oznámení Dánska a Švédska. Na zasedání dne 7. května 2020 jednalo představenstvo společnosti SAS o probíhajícím procesu restrukturalizace společnosti Norwegian Air Shuttle.

([157]) Viz například tisková zpráva agentury Reuters ze dne 1. května 2020, která je k dispozici na adrese: https://www.reuters.com/article/uk-health-coronavirus-norwegianair-histo-idUKKBN22D4QZ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023). Viz také tisková zpráva ze dne 20. dubna 2020 z internetových stránek CNBC, která je k dispozici na adrese: https://www.cnbc.com/2020/04/20/norwegian-says-4700-jobs-at-risk-after-unit-bankruptcies-contracts-axed.html (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([158]) Viz studie trhu leteckých společností, v jejíž tabulce 3 je uvedeno, že společnost Danish Air Transport v roce 2019 provozovala devět vnitrostátních linek a čtyři mezinárodní linky.

([159]) Viz internetové stránky společnosti Danish Air Transport: https://dat-corporate.com/about-us/dat-fleet/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2020). Část flotily společnosti Danish Air Transport tvořila letadla ATR, která jsou určena pro regionální dopravu s omezenou kapacitou (50 až 70 míst). Viz také odhad historické flotily společnosti Danish Air Transport (odhadem čtrnáct letadel), který poskytl server Planespotters.net, k dispozici na adrese: https://www.planespotters.net/airline/Danish-Air-Transport?refresh=1 (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2020).

o společnost Ryanair, je rovněž nepravděpodobné, že by tato společnost v krátké době převzala služby SAS. Společnost Ryanair neprovozovala v Dánsku žádnou vnitrostátní dopravu a její mezinárodní doprava byla před pandemií COVID-19 omezena na 23 celoročních linek, tj. téměř třikrát méně než u společnosti SAS, zatímco celkový počet linek společnosti Ryanair do/z Dánska byl o polovinu nižší než v případě společnosti SAS. Lze se proto důvodně domnívat, že by tato letecká společnost v krátkodobém horizontu nenahradila služby společnosti SAS, a to i s ohledem na situaci odvětví letecké dopravy po pandemii COVID-19 a druhé vlně této pandemie, která vypukla v době provedení opatření (22. až 24. a 31. bod odůvodnění). Komise v této souvislosti poznamenává, že společnost Ryanair v době provedení opatření nepředložila žádné plány na rozšíření své činnosti v Dánsku.

(275) Z údajů, které společnost Ryanair uvedla ve studii trhu leteckých společností (169. bod odůvodnění), nelze vyvodit jiný závěr. Tato studie v podstatě představuje vývoj letecké dopravy do/z Dánska a v rámci Dánska v letech 2014 až 2019, pokud jde o počet nabízených míst a počet tras navrhovaných leteckými společnostmi. Studie trhu leteckých společností dochází k závěru, že nízkonákladoví dopravci rozšiřovali mezi lety 2014 a 2019 svou činnost mnohem rychleji (zvýšení o 66 % nárůstu počtu nabízených míst a o 62 tras) než „letecké společnosti se sídlem v Dánsku“, jako je společnost SAS, které se údajně podílely na nárůstu kapacity míst pouze 3 % a přidaly pouze 14 tras.

(276) Studie trhu leteckých společností je však v několika ohledech neúplná.

(277) *Za prvé,* studie popisuje pouze vývoj letecké dopravy do/z Dánska a v rámci Dánska v letech 2014 až 2019, neuvádí však žádné informace o důsledcích pandemie COVID-19 na leteckou dopravu do/z Dánska a v rámci Dánska, což je v tomto případě klíčový prvek pro posouzení podle bodu 49 písm. b) dočasného rámce. Skutečnost, že nízkonákladoví dopravci v průběhu pětiletého období uvažovaného v analýze zvýšili svou přítomnost, nepředstavuje důkaz, že by tento nárůst pokračoval po pandemii COVID-19, která postihla celé odvětví letecké dopravy. Z údajů poskytnutých Dánskem naopak vyplývá, že od ledna do září 2020 nízkonákladoví dopravci, jako jsou společnosti Norwegian Air Shuttle a EasyJet, snížili svůj podíl na přepravě cestujících do/z Dánska, zatímco společnost Ryanair svůj podíl zvýšila pouze mírně.

(278) *Za druhé,* ačkoli nízkonákladoví dopravci v letech 2014 až 2019 rozšířili svou nabídku služeb mezinárodní letecké dopravy z/do Dánska, v případě vnitrostátní dopravy tomu tak nebylo: nízkonákladoví dopravci provozovali pouze dvě vnitrostátní linky, přičemž v letech 2014 až 2019 nedošlo k žádnému navýšení a kapacita z hlediska nabízených míst na těchto vnitrostátních linkách se v tomto pětiletém období snížila.

(279) *Za třetí,* studie neobsahuje žádné informace o pravidelnosti a četnosti nabídky jednotlivých analyzovaných leteckých společností, a dokonce ani o síti a destinacích, které nabízejí. Uvádí pouze počet nabízených míst a počet linek provozovaných leteckými společnostmi. Z údajů poskytnutých dánským úřadem pro civilní letectví a železnice však vyplývá, že pokud nízkonákladoví dopravci, jako jsou společnosti Norwegian Air Shuttle a Ryanair, provozovali v roce 2019 značný počet linek do/z Dánska, více než polovinu z nich představovaly sezónní linky (275. bod odůvodnění), nebyly tudíž provozovány pravidelně po celý rok.

(280) *Za čtvrté,* při analýze růstu Dánska v letech 2014 až 2019 z hlediska tras a nabízených míst rozlišuje studie mezi společností SAS a „nízkonákladovými dopravci“. Neposkytuje však konkrétní informace pro každého z analyzovaných „nízkonákladových dopravců“. Jak je patrné z 68. bodu odůvodnění, mezi nízkonákladovými dopravci existují velké rozdíly: společnost Norwegian Air Shuttle v roce 2019 provozovala 85 linek do/z Dánska a v rámci Dánska a společnost EasyJet provozovala pouze 16 linek do/z Dánska. Ze stejného důvodu (jak je uvedeno v článku odborné skupiny, který poskytla společnost Ryanair) nebyli všichni nízkonákladoví dopravci v době provedení opatření ve stejné finanční situaci: například společnost Norwegian Air Shuttle měla ve srovnání se společností Ryanair vážné finanční potíže.

(281) *A konečně,* ačkoli studie trhu leteckých společností zjistila, že v letech 2014 až 2019 *„společnost SAS jako hlavní dopravce nebyla zdrojem růstu“* letecké dopravy, faktem zůstává, že v roce 2019 (jak vyplývá z této studie) provozovala společnost SAS 95 linek z/do Dánska a v rámci Dánska s nabídkou 7,1 milionu míst ([160]). Pro srovnání, skupina nízkonákladových dopravců ([161]) provozovala 171 linek z/do Dánska a v rámci Dánska s nabídkou 7,1 milionu míst. Jinými slovy, společnost SAS v roce 2019 provozovala na letech do/z Dánska a v rámci Dánska stejnou kapacitu míst jako všichni nízkonákladoví dopravci dohromady a nabídla počet tras, který odpovídal více než polovině celkového počtu tras provozovaných všemi nízkonákladovými dopravci společně. Toto zjištění posiluje závěr, že pro nízkonákladové dopravce by bylo (v rozporu s tvrzením společnosti Ryanair) obtížné v krátké době nahradit činnost společnosti SAS v souvislosti s pandemií COVID-19, která vážně zasáhla odvětví letecké dopravy.

Švédsko

(282) Komise uvádí, že na základě údajů poskytnutých Švédskem a popsaných v 70. až 71. bodě odůvodnění byly kromě společnosti SAS na vnitrostátní úrovni leteckými společnostmi poskytujícími významný objem služeb také společnosti Braathens Regional a Norwegian Shuttle Air, které se na celkovém počtu cestujících přepravených na vnitrostátní úrovni podílely 30 %, resp. 18 %. Společnost Braathens Regional je regionální letecká společnost ([162]), která provozuje převážně vnitrostátní dopravu ve Švédsku a má malou flotilu (10 až 15 letadel) ([163]) složenou z malých letadel ([164]). Komise konstatuje, že od ledna do září 2020 se na vnitrostátní úrovni podíl společnosti Braathens Regional na počtu přepravených cestujících snížil z 30 % na 20 %. V této souvislosti stojí za zmínku, že v dubnu 2020 vstoupila společnost Braathens Regional do konkurzního řízení a až do léta 2020 zastavila veškerou svou dopravu ([165]). Jak je uvedeno v 274. bodě odůvodnění, podíl společnosti Norwegian Air Shuttle na počtu přepravených cestujících se rovněž snížil z 18 % na 14 %.

(283) Co se týče služeb mezinárodní letecké dopravy do/ze Švédska, kromě společnosti SAS se na celkovém počtu mezinárodních cestujících přepravených v roce 2019 podílela společnost Norwegian Air Shuttle 18 % (více než 5 milionů cestujících), načež následovala společnost Ryanair s 8 % (více než 2 miliony cestujících) a společnosti Wizz Air a Lufthansa s přibližně 5 % (více než 1 milion cestujících). Společnost Wizz Air je nízkonákladový dopravce, který je svou velikostí víceméně srovnatelný se společností SAS, zatímco Lufthansa je jednou z největších leteckých společností v Evropě. Je třeba uvést, že v období od ledna do září 2020, tj. v době pandemie COVID-19, hlavní konkurent společnosti SAS, Norwegian Air Shuttle, výrazně snížil svůj podíl na počtu mezinárodních cestujících z 18 % na 13 %, zatímco podíl společnosti Ryanair byl stálý.

(284) S ohledem na výše uvedené skutečnosti lze vyvodit tyto závěry. Za prvé se zdá, že společnost Norwegian Air Shuttle, hlavní konkurent společnosti SAS na vnitrostátní i mezinárodní úrovni ve Švédsku, měla vážné finanční potíže, takže je nepravděpodobné, že by tato společnost byla schopna v krátké době převzít veškeré služby společnosti SAS v oblasti letecké dopravy do/ze Švédska a v rámci Švédska, nebo část těchto služeb. Za druhé, pokud jde o společnost Braathens Regional, Komise poukazuje na omezenou velikost této společnosti, která provozovala mnohem menší flotilu než společnost SAS a která se stejně jako společnost Norwegian Air Shuttle potýkala s vážnými problémy, pokud jde o zachování činnosti. V této souvislosti bylo nepravděpodobné, že by tato společnost mohla v krátkodobém horizontu nahradit byť jen část služeb SAS na vnitrostátní úrovni. A pokud jde o společnost Ryanair, je rovněž nepravděpodobné, že by tato společnost v krátké době převzala služby SAS. Společnost Ryanair neprovozovala ve Švédsku žádnou vnitrostátní dopravu, zatímco její síť tras do/ze Švédska v období od ledna do září 2020 zahrnovala 44 linek, zatímco síť společnosti SAS ([166]) 85 linek, tj. přibližně polovinu. Lze se proto důvodně domnívat, že by tato letecká společnost v krátkodobém horizontu nenahradila služby společnosti SAS,

([160]) Viz tabulka 3 studie trhu leteckých společností. Čísla použitá v této tabulce zahrnují pouze lety v Dánsku a vnitroevropské lety z/do Dánska. Vzhledem k tomu, že společnost SAS obsluhuje také řadu mezikontinentálních destinací, jsou údaje pro společnost SAS podhodnocené.

([161]) Komise předpokládá, že tuto skupinu tvoří *přinejmenším* společnosti Norwegian Air Shuttle, Ryanair a EasyJet, které byly v roce 2019 v Dánsku hlavními nízkonákladovými leteckými společnostmi za společností SAS.

([162]) Viz internetové stránky společnosti Braathens Regional, k dispozici na adrese: https://www.flygbra.se/en/about-braathens-regional-airlines/corporate-information (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([163]) Viz odhad historické flotily společnosti Braathens Regional, který poskytl server Planespotters.net, k dispozici na adrese: https://www.planespotters.net/airline/BRA-Braathens-Regional-Airlines (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023). Viz také informace na internetových stránkách Aviation24, k dispozici na adrese: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([164]) Společnost Braathens Regional provozovala pouze letadla ATR 72/600 s kapacitou 72 cestujících.

([165]) Viz například internetové stránky Aviation24, k dispozici na adrese: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023). Viz také internetové stránky https://simpleflying.com/covid-airline-bankruptcies/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([166]) Údaje švédského dopravního úřadu.

a to i s ohledem na situaci leteckého odvětví po pandemii COVID-19 a druhé vlně pandemie, která vypukla v době provedení opatření. Komise v této souvislosti poznamenává, že společnost Ryanair v době provedení opatření nepředložila žádné plány na rozšíření své činnosti ve Švédsku.

(285) Ze stejných důvodů, které jsou uvedeny v 278. až 281. bodě odůvodnění, nelze na základě údajů, jež společnost Ryanair uvedla ve své studii trhu leteckých společností, dospět k jinému závěru. Ačkoli tato studie zjistila, že v letech 2014 až 2019 „*společnost SAS jako hlavní dopravce nebyla zdrojem růstu*“ letecké dopravy ve Švédsku, faktem zůstává, že v roce 2019 (jak vyplývá ze samotné studie) provozovala společnost SAS 107 linek ze/do Švédska a v rámci Švédska s nabídkou 10 milionů míst ([167]). Pro srovnání, skupina nízkonákladových dopravců ([168]) provozovala 227 linek ze/do Švédska a v rámci Švédska s nabídkou 8,2 milionu míst. Jinými slovy, společnost SAS v roce 2019 provozovala kapacitu sedadel vyšší než všichni nízkonákladoví dopravci dohromady a počet nabízených tras odpovídal téměř polovině celkového počtu tras provozovaných všemi nízkonákladovými dopravci společně. Toto zjištění posiluje závěr, že by pro nízkonákladové dopravce bylo obtížné v krátkodobém horizontu nahradit činnost společnosti SAS v souvislosti s pandemií COVID-19, která vážně zasáhla odvětví letecké dopravy.

Závěr

(286) Komise proto dospěla k závěru, že by zánik společnosti SAS způsobil narušení důležitých leteckých služeb pro Dánsko a Švédsko, a to jak s ohledem na vnitrostátní, tak na mezinárodní spojení těchto dvou členských států, neboť je nepravděpodobné, že by jakákoli letecká společnost, včetně hlavních konkurentů společnosti SAS, byla schopna převzít a zachovat provoz společnosti SAS s podobnou sítí, kapacitou a četností, nebo alespoň jeho významnou část, a to v krátkodobém horizontu (ne-li déle), v situaci, kdy bylo celé odvětví letectví vážně zasaženo pandemií COVID-19. V tomto ohledu Komise došla k závěru, že Dánsko a Švédsko (216. bod odůvodnění) si v době poskytnutí podpory nemohly být jisté tím, že úroveň konektivity zajišťovaná společností SAS bude ostatními konkurenty zachována.

(287) Jak navíc uvedly švédské orgány v 217. bodě odůvodnění, pro Dánsko a Švédsko existovalo jednoznačné riziko ztráty služby založené na modelu uzlového letiště poskytujícího služby hvězdicových sítí, kdy společnost SAS umožňovala vnitrostátním cestujícím bezproblémové spojení s mezinárodními lety, a tím zajišťovala vnitrostátní i mezinárodní spojení Dánska a Švédska s hlavními obchodními centry v Unii i mimo ni. Tuto službu neposkytoval žádný z hlavních konkurentů společnosti SAS před pandemií COVID-19 ani po ní.

(288) Tyto závěry nejsou zpochybněny obecným tvrzením společnosti Ryanair v 177. bodě odůvodnění, které vychází ze zprávy Komise o politice hospodářské soutěže z roku 2014, podle níž jsou letecké společnosti, které v minulosti vyhlásily úpadek, zpravidla nahrazovány efektivnějšími leteckými společnostmi, jako jsou nízkonákladové letecké společnosti, což dokládají údajné precedenty společností Sabena, Malev a Spanair. Komise nejprve podotýká, že tento článek výslovně obsahuje prohlášení o vyloučení odpovědnosti, které jednoznačně uvádí, že nevyjadřuje oficiální stanovisko Komise. Komise každopádně konstatuje, že se tento článek, napsaný v roce 2014, netýkal situace možného úpadku letecké společnosti v souvislosti s pandemií, která vážně zasáhla celé odvětví, jako je pandemie COVID-19. Co se týká podobně precedentů společnosti Malev a Spanair ([169]), na které se odvolává společnost Ryanair, Komise uvádí, že k nim došlo v situacích, které se odehrály v jiném kontextu a v jiném čase, v členských státech s odlišnou geografickou a tržní situací a všechny se týkaly jiných společností. Neinformují Komisi o tom, zda stejně jako v daném případě nehrozilo narušení důležitých leteckých služeb poskytovaných společností SAS pro Švédsko a Dánsko v souvislosti s vážnou zdravotní krizí, která postihla celé odvětví letectví.

([167]) Čísla použitá ve studii trhu leteckých společností zahrnují pouze lety ve Švédsku a vnitroevropské lety z/do Švédska. Vzhledem k tomu, že společnost SAS obsluhuje také řadu mezikontinentálních destinací, jsou údaje pro společnost SAS podhodnocené.

([168]) Komise předpokládá, že tuto skupinu tvoří *přinejmenším* společnosti Norwegian Air Shuttle, Ryanair a Wizz Air, které byly v roce 2019 ve Švédsku hlavními nízkonákladovými leteckými společnostmi za společností SAS.

([169]) Společnost Ryanair nepředložila žádné informace o důsledcích úpadku společnosti Sabena.

(289) Mimoto je neopodstatněné tvrzení společnosti Ryanair, že si Komise odporuje, když na jedné straně dospěla k závěru, že činnost společnosti SAS nelze nahradit, a na druhé straně, že společnost SAS nemá tržní sílu. Společnost Ryanair ztotožňuje narušení důležitých služeb s držením významné tržní síly. Podnik však může z pohledu členského státu poskytovat důležité služby, aniž by nutně disponoval významnou tržní silou.

Zamezení sociálním dopadům a selhání trhu v důsledku značné ztráty pracovních míst

(290) Komise rovněž konstatuje, že společnost SAS je v Dánsku a Švédsku významným přímým i nepřímým zaměstnavatelem. Za prvé, společnost SAS stále přímo zaměstnává téměř 6 000 pracovníků (74. bod odůvodnění), zaměřuje své služby letecké dopravy na služební cesty (od roku 2015 více než 50 % cestujících) a v roce 2019 vynaložila přibližně 4 miliardy SEK na výdaje dodavatelů, čímž nepřímo přispěla i k HDP Švédska a Dánska (75. bod odůvodnění). V tomto ohledu Dánsko a Švédsko prostřednictvím studií zjistily, že společnost SAS přispívá přímo i nepřímo k dánskému a švédskému HDP několika miliardami ročně (75. bod odůvodnění).

(291) Komise se proto domnívá, že by odchod společnosti SAS z trhu mohl mít vážné sociální dopady v důsledku přímých a nepřímých účinků ztráty pracovních míst, jež by hrozily v důsledku úpadku/selhání společnosti SAS. Intervence dánského a švédského státu byla proto opodstatněná, aby se zamezilo sociálním dopadům a selhání trhu v důsledku značné ztráty pracovních míst.

(292) Na rozdíl od tvrzení společnosti Ryanair uvedeného v 176. bodě odůvodnění je příspěvek společnosti SAS k zaměstnanosti v dánském a švédském hospodářství sám o sobě značný, a to nejen vzhledem k počtu zaměstnanců společnosti SAS, nýbrž také k nepřímo vytvořeným pracovním místům, aniž by bylo nutné tento příspěvek srovnávat se zbývající částí odvětví letecké dopravy. Stejně tak je nepodstatná skutečnost, že příspěvek společnosti SAS k dánské a švédské zaměstnanosti může být po pandemii nižší v důsledku finančních potíží této společnosti. V případě Dánska a Švédska bylo v době poskytnutí podpory totiž cílem také zamezit dalším sociálním dopadům a selhání trhu v důsledku značné ztráty přímých a nepřímých pracovních míst způsobené možným odchodem společnosti SAS z trhu. Podpora měla proto zabránit také zhoršení vážné poruchy způsobené pandemií COVID-19, která již ovlivnila dánské a švédské hospodářství.

Závěr

(293) Na základě všech těchto skutečností vyvozuje Komise závěr, že vzhledem k riziku narušení řady důležitých služeb poskytovaných společností SAS (přeprava cestujících, repatriace, nákladní přeprava zdravotnického vybavení atd.), které by v případě jejich neexistence pravděpodobně nemohly být v podobném rozsahu (pokud vůbec) nahrazeny jinými leteckými společnostmi, a s cílem zamezit dalším sociálním dopadům a selhání trhu v důsledku značné ztráty pracovních míst, prokázaly Dánsko a Švédsko obecný zájem na intervenci ve prospěch společnosti SAS.

(294) Bod 49 písm. b) dočasného rámce je proto dodržen.

6.3.1.3 Slučitelnost s bodem 49 písm. c) dočasného rámce

(295) Podle bodu 49 písm. c) dočasného rámce musí členské státy prokázat, že *„příjemce není schopen najít financování na trzích za přijatelných podmínek a horizontální opatření, která v dotčeném členském státě existují k pokrytí potřeb likvidity, nepostačují k zajištění životaschopnosti podniku“*.

(296) Komise na úvod podotýká, že (jak je objasněno v oddíle 2.1.3) přijatá zmírňující opatření a státní podpora, kterou společnost SAS obdržela, nepostačovaly k pokrytí jejích finančních potřeb v oblasti vlastního kapitálu a likvidity v důsledku pandemie COVID-19 a souvisejících opatření proti šíření nákazy. Společnost SAS nadále očekávala, že dosáhne záporného vlastního kapitálu ve výši 9,4 miliardy SEK a že do prosince 2020 vyčerpá svou likviditu. Tato záporná kapitálová pozice měla vliv nejen na likviditu společnosti SAS, nýbrž ohrožovala také její platební schopnost a životaschopnost v krátkodobém horizontu. Aby svůj problém s platební schopností vyřešila, musela společnost SAS urychleně obnovit svou rozvahu pomocí nového vlastního kapitálu, aby se vyhnula odchodu z trhu (oddíl 6.3.1.1). Takové obnovy nebylo proto možné dosáhnout dalším zadlužením, jelikož by to nevedlo k požadovanému výsledku.

(297) Jak je objasněno v 151. bodě odůvodnění, před pandemií COVID-19 tvořily zdroje financování společnosti SAS především:

— nezajištěný dluh nebo hybridní nástroje (např. revolvingové úvěry, nezajištěné dluhopisy, hybridní dluhopisy) ([170]),

— zajištěný dluh a operativní leasing zajištěný kolaterálem v podobě vlastních aktiv (např. letadel) a

— vlastní kapitál.

(298) Ze skutečností předložených Dánskem a Švédskem, jak jsou popsány v oddíle 2.1.5, a z podání společnosti SAS shrnutého v oddíle 4.1.2 je však zřejmé, že navzdory zmírňujícím opatřením, jež společnost SAS přijala, a státní podpoře, kterou obdržela již dříve, zvýšila zhoršená finanční situace společnosti SAS v březnu 2020 natolik její potřeby v oblasti kapitálu a likvidity, že je nebylo možné pokrýt financováním dostupným na trhu za přijatelných podmínek ani v rámci horizontálních opatření existujících v Dánsku a Švédsku.

(299) Za prvé, společnost SAS neměla přístup k financování ve formě nezajištěného dluhu a hybridních nástrojů za přijatelných podmínek.

(300) Důkazy zejména naznačují, že soukromí investoři se v době provedení opatření snažili snížit svou finanční expozici vůči společnosti SAS. Komise v této souvislosti podotýká, že spolehlivým výchozím bodem pro toto posouzení je zhoršení úvěrového ratingu společnosti SAS, na který se investoři obvykle spoléhají při posuzování rizika spojeného s investováním. Za zmínku stojí, že ratingová agentura Standard & Poor's vydala společnosti SAS dne 16. ledna 2020, tj. před pandemií COVID-19, rating B+, dne 10. června 2020 jej však snížila na CCC (154. bod odůvodnění), což mělo negativní dopad na schopnost společnosti SAS financovat se za přijatelných podmínek na trhu nezajištěných dluhových a hybridních nástrojů. Ratingová agentura Moody's provedla podobné snížení ratingu s ohledem na špatný finanční výhled společnosti SAS v případě, že nedojde k rekapitalizaci (79. bod odůvodnění). O zhoršení úvěrového ratingu společnosti SAS svědčí i skutečnost, že nesplacené dluhopisy a hybridní nástroje společnosti SAS se v červnu 2020 na sekundárních trzích obchodovaly jako klasifikované (155. bod odůvodnění). Vývoj cen těchto nástrojů mezi prosincem 2019 a červnem 2020 jednoznačně naznačuje přání soukromých investorů snížit svou finanční expozici vůči společnosti SAS. Společnost SAS nemohla rovněž pokračovat ve svém programu ETMN, který byl zaveden před pandemií ([171]) (152. bod odůvodnění). Zájem investorů do nesplacených dluhových a hybridních nástrojů o investice do nových nástrojů za přijatelných podmínek byl mimoto pravděpodobně zanedbatelný, jelikož tito investoři byli v rámci rekapitalizace požádáni o konverzi svých stávajících nástrojů za méně výhodných podmínek (156. bod odůvodnění).

(301) Za druhé, společnost SAS nebyla schopna získat přístup k tržnímu financování za přijatelných podmínek ve formě zajištěného dluhu s využitím nezatížených letadel nebo jiných druhů aktiv.

(302) Po vypuknutí epidemie COVID-19 v březnu 2020 se společnost SAS pokusila uzavřít smlouvu o revolvingovém úvěru se skupinou bank, což se bez podpory státu ukázalo jako neúspěšné, neboť banky nebyly ochotny převzít nezajištěné riziko (78. bod odůvodnění). To jistě svědčí o tom, že ochota poskytovat úvěry, a to i zajištěné kolaterálem, podnikům v odvětví letecké dopravy byla v té době velmi malá. Společnost SAS nakonec uzavřela smlouvu o revolvingovém úvěru, který byl z 90 % zajištěn státními zárukami, banky však požadovaly zajištění zbývající nezajištěné části úvěru nezatíženými aktivy ve vlastnictví společnosti SAS. V této souvislosti Komise uvádí, že skupina bank požadovala v porovnání se svou vlastní rizikovou expozicí významné zajištění (78. bod odůvodnění) ([172]). Jak navíc prokázala společnost SAS (158. bod odůvodnění), společnost se za účelem pokrytí významné části svých potřeb v oblasti likvidity nebo kapitálu nemohla spolehnout na dostatečný počet nezatížených letadel, jelikož to mohlo přiměřeně zahrnovat pouze čtyři letadla s novější technologií. Podmínky

([170]) Jak je patrné ze strany 110 výroční zprávy za rok 2019, společnost SAS sjednala různé krátkodobé úvěrové facility, aby si v případě potřeby zajistila další financování. Zpráva je veřejně dostupná na adrese https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([171]) Na základě své žádosti obdržela Komise důkaz potvrzující nedostupnost programu ETMN v době rekapitalizace, a to v podobě dopisu o odmítnutí ze dne […].

([172]) Za účelem uzavření smlouvy o revolvingovém úvěru musela společnost SAS poskytnout bankám jako zajištění soubor aktiv v podobě letadel v celkové hodnotě, která představovala dvojnásobek nezajištěné částky revolvingového úvěru ponechané na riziko bank (10 % nominální částky úvěru), a zákaz zřízení zástavního práva na vnitroskupinové půjčky a účty společnosti SAS. Je zřejmé, že tato smlouva již omezovala zbývající zajištění, které měla společnost SAS k dispozici v době rekapitalizace.

týkající se revolvingového úvěru mimoto dále naznačují, že zajištěný dluh za přijatelných podmínek nebyl v době provedení opatření společnosti SAS pravděpodobně k dispozici (158. bod odůvodnění) ([173]). Komise se rovněž domnívá, že by zbývající aktiva, která by teoreticky mohla být použita jako kolaterál (např. program Eurobonus), nepředstavovala účinné řešení problémů společnosti SAS s likviditou a solventností, zejména vzhledem k naléhavé potřebě jednat v době provedení opatření a časovým omezením spojeným s možností tato aktiva odprodat (48. a 159. bod odůvodnění).

(303) Za třetí, aby společnost SAS vyřešila svůj problém s platební schopností v důsledku značné záporné majetkové pozice v době provedení opatření, musela urychleně obnovit svou rozvahu pomocí nového vlastního kapitálu, aby se vyhnula odchodu z trhu. Rozvahu společnosti nelze obnovit dalším zadlužením, jelikož to by nevedlo k požadovanému výsledku (297. bod odůvodnění) ([174]). V této souvislosti potřebovala společnost SAS kapitálovou injekci buď od stávajících akcionářů, a/nebo od nových investorů, aby mohla řešit své problémy s platební schopností a postupně obnovit svůj přístup na finanční trhy za přijatelných podmínek.

(304) Komise v této souvislosti uvádí, že opatření bylo účinně navrženo tak, aby usnadnilo účast soukromých investorů na co největším pokrytí potřeb společnosti SAS v oblasti kapitálu a likvidity. Společnost SAS tak učinila zejména tím, že soukromým investorům nabídla atraktivní podmínky účasti na emisi práv a s ostatními akcionáři kromě Dánska a Švédska vyjednala sdílení nákladů (84., 85., 117. a 162. bod odůvodnění).

(305) Komise v neposlední řadě poznamenává, že by žádné jiné horizontální nástroje, které měla společnost SAS v době provedení opatření k dispozici, nepostačovaly k pokrytí potřeb společnosti SAS v oblasti likvidity a k zajištění její životaschopnosti (82. bod odůvodnění).

(306) Podání společnosti Ryanair k tomuto bodu (180. až 184. bod odůvodnění) na těchto zjištěních nic nemění.

(307) Za prvé, pokud jde o argument společnosti Ryanair, že se posouzení Komise opírá výhradně o tvrzení švédských a dánských orgánů (180. bod odůvodnění), Komise odkazuje na předchozí oddíl tohoto rozhodnutí (263. bod odůvodnění).

(308) Za druhé, společnost Ryanair tvrdí, že společnost SAS mohla získat kapitálové financování od jiných investorů, než jsou její stávající akcionáři, prostřednictvím veřejné nabídky akcií, aniž by se na tom podílelo Švédsko a Dánsko. Na základě důkazů obsažených ve zprávě společnosti Oxera uvádí, že v období od dubna do prosince 2020 získalo devět leteckých společností celkem částku ve výši 6,2 miliardy EUR (182. bod odůvodnění) ([175]). Společnost Ryanair však ve svém podání nepředkládá žádný konkrétní důkaz o soukromém financování, které měla společnost SAS v době provedení opatření k dispozici. Skutečnost, že řada leteckých společností mohla získat kapitálové financování z trhu, nemusí nutně znamenat, že tyto společnosti byly ve srovnatelné situaci jako společnost SAS nebo že podobné možnosti byly (dostatečně) dostupné i pro společnost SAS nebo že mohly (částečně) nahradit opatření ([176]).

([173]) Podle podmínek smlouvy o revolvingovém úvěru uzavřené s bankami musela společnost SAS poskytnout jako zajištění soubor nezatížených aktiv v podobě letadel v celkové hodnotě, která představovala dvojnásobek nezajištěné částky revolvingového úvěru ponechané na riziko bank (10 % nominální částky úvěru), spolu se zákazem zřízení zástavního práva na vnitroskupinové půjčky a účty společnosti SAS.

([174]) K doložení relativního rozsahu problémů společnosti SAS s platební schopností v porovnání s pouhými potřebami v oblasti likvidity je vhodné porovnat její očekávanou kapitálovou pozici na konci roku 2020 (minus 9,4 miliardy SEK) se schválenou částkou podpory v rámci opatření (11 miliard SEK). Jak je popsáno v poznámce pod čarou č. 123, tento názor potvrzuje několik výzkumných zpráv bank, včetně Den Norske Bank (DNB), která 28. května 2020 vydala následující komentář: „*Vzhledem k tomu, že účetní vlastní kapitál je již v záporných hodnotách, rozvaha vykazuje neudržitelnou míru zadlužení a výhled na pokračující výrazné ztráty výnosů v rámci scénáře obnovení růstu, který potrvá několik let, předpokládáme, že by mohlo být zapotřebí nové financování ve výši až 10 miliard SEK.*

([175]) Podle společnosti Ryanair to byly tyto letecké společnosti: Ryanair, easyJet, IAG, Air Canada, United Airlines, American Airlines, Spirit Airlines, Norwegian Airlines a Hawaiian Airlines,

([176]) Je třeba také zmínit, že se kapitálová struktura leteckých společností, jejich obchodní model, právní postavení a přístup k vnějšímu kapitálu mohou značně lišit. Společnost Ryanair nepředkládá žádné důkazy o srovnatelnosti všech uvedených společností a společnosti SAS.

(309) Každopádně stačí uvést, že opatření umožnilo účast na emisi práv i jiným investorům než oprávněným a stávajícím akcionářům společnosti SAS (104. bod odůvodnění). V tomto ohledu Komise na základě výsledků emise práv konstatuje, že ačkoli byl zájem soukromých investorů vyšší, než se očekávalo, u tržních investorů nebyl k dispozici dostatečný kapitál, který by pokryl celou transakci, neboť úpis ze strany stávajících a nových akcionářů činil přibližně 90 % celkového množství nabízených akcií při emisi práv. Na základě toho musely být uplatněny upisovací závazky dánských a švédských orgánů, aby bylo dosaženo potřebného navýšení kapitálu. Toto zjištění potvrzuje, že ani s jistotou, kterou Dánsko a Švédsko nabídly spolu s upisovacími závazky, neměla společnost SAS v době provedení opatření k dispozici dostatečné kapitálové financování od soukromých investorů (104. a 105. bod odůvodnění).

(310) Komise navíc uvádí, že letecké společnosti zmíněné společností Ryanair získaly na pokrytí svých potřeb v oblasti likvidity předchozí úvěry za výhodných podmínek. Tyto úvěry tak mohly mít za následek, že se emise práv nebo kapitálová injekce staly pro soukromé investory přitažlivějšími. Tyto úvěry proto nepředstavují spolehlivou referenční hodnotu dokládající tvrzení společnosti Ryanair, že jiné letecké společnosti byly schopny získat během pandemie COVID-19 od investorů kapitálové financování bez jakékoli veřejné podpory.

(311) Pro ilustraci, zpráva společnosti Oxera uvádí, že společnost IAG získala více než 2 miliardy EUR v rámci emisí práv upsaných poměrně stávajícími akcionáři. Je však třeba zmínit, že v květnu 2020 (před emisí práv) získaly společnosti Iberia a Vueling, dvě dceřiné společnosti společnosti IAG, od komerčních bank úvěry v celkové výši 1 miliardy EUR se zárukou Instituto de Crédito Official ([177]). Totéž platí pro společnosti Ryanair ([178]) a EasyJet ([179]), které od anglické vlády a Bank of England obdržely úvěr ve výši 600 milionů GBP v rámci vládního nástroje pro financování podniků během pandemie COVID-19 (který podnikům ve Spojeném království umožnil žádat o úvěry s komerčními sazbami platnými v době před pandemií COVID-19). V dubnu 2020 obdržely státní podporu ve formě grantů a úvěrů od ministerstva financí vlády Spojených států také společnosti Allegiant Air, American Airlines, Hawaiian Airlines a Spirit Airlines ([180]). Naproti tomu, pokud společnost SAS získala podporu před opatřením (oddíl 2.1.3.2), byla tato podpora většinou poskytnuta prostřednictvím státní záruky s nižší částkou než u těchto leteckých společností. Tento úvěr musel být okamžitě zrušen a splacen v plné výši v případě, že by společnost SAS provedla rekapitalizaci (81. bod odůvodnění).

(312) Za třetí, společnost Ryanair tvrdí, že společnost SAS mohla získat dluhové financování od tržních investorů, a to na základě důkazů obsažených ve zprávě společnosti Oxera, podle nichž bylo několik leteckých společností se srovnatelným úvěrovým ratingem jako společnost SAS schopno získat na začátku pandemie COVID-19 na trzích značné částky dluhového financování ([181]). Společnost Ryanair zejména tvrdí, že společnost SAS mohla jako zajištění využít svých 55 nezatížených letadel, aby získala zajištěný dluh za přijatelnějších podmínek.

(313) Jak je uvedeno v 309. bodě odůvodnění, společnost Ryanair nepředkládá žádné konkrétní důkazy o soukromém financování, které měla společnost SAS v době provedení opatření k dispozici. Skutečnost, že několik leteckých společností mohlo získat nezajištěné nebo zajištěné dluhové financování na trzích, nemusí nutně znamenat, že tyto společnosti byly ve srovnatelné situaci jako společnost SAS nebo že podobné možnosti byly (dostatečně) dostupné i pro společnost SAS nebo že mohly nahradit rekapitalizaci ze strany státu ([182]).

([177]) Viz např. https://www.iairgroup.com/en/newsroom/press-releases/newsroom-listing/2020/ib-vy-loan-agreements (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023). Viz také tiskové zprávy o skupině IAG, která obdržela stejný typ úvěru od anglické vlády: https://www.aljazeera.com/economy/2020/5/7/british-airways-parent-iag-taps-uk-government-funds-for-help (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([178]) Viz např. https://news.sky.com/story/coronavirus-airlines-among-businesses-given-bank-of-england-bailouts-12000568 (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([179]) Viz např. https://www.theguardian.com/business/2020/apr/06/easyjet-secures-600m-coronavirus-loan-from-uk-treasury-and-bank (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([180]) Viz např. https://home.treasury.gov/policy-issues/coronavirus/assisting-american-industry/payroll-support-program-payment (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([181]) Podle společnosti Ryanair to byly tyto letecké společnosti: American Airlines, Allegiant Air, Azul, Hawaiian Airlines, Spirit Airlines, GOL Airlines.

([182]) Je třeba také zmínit, že se kapitálová struktura leteckých společností, jejich obchodní model, právní postavení a přístup k vnějšímu kapitálu mohou značně lišit. Společnost Ryanair nepředkládá žádné důkazy o srovnatelnosti všech uvedených společností a společnosti SAS.

(314) Jak je rovněž objasněno v 304. bodě odůvodnění, Komise opakuje, že společnost SAS musela urychleně obnovit svou rozvahu pomocí nového vlastního kapitálu, aby vyřešila svůj problém s platební schopností a vyhnula se odchodu z trhu. Pouze získáním nového vlastního kapitálu od stávajících a/nebo nových investorů by společnost SAS mohla zahájit obnovu své rozvahy, s potřebnou naléhavostí řešit své problémy s platební schopností a postupně obnovit svůj přístup k tržnímu financování za přijatelných podmínek.

(315) Příklady leteckých společností, které uvedla společnost Ryanair, s úvěrovým ratingem v rozmezí Ba3 až B1, mimoto neposkytují základ pro srovnání podobných společností, neboť úvěrový rating společnosti SAS byl dne 10. června 2020 snížen z B+ na CCC (viz 300. bod odůvodnění). Uvedené transakce provedené některými leteckými společnostmi proto nepředstavují spolehlivou referenční hodnotu, pokud jde o tvrzení společnosti Ryanair, že srovnatelné letecké společnosti byly schopny získat od investorů během pandemie COVID-19 dluhové financování.

(316) Společnost SAS mimoto neměla k dispozici 55 nezatížených letadel ([183]) jako zajištění za účelem získání zajištěného dluhu za přijatelnějších podmínek, což je v rozporu s tvrzením společnosti Ryanair. Jak je objasněno v 303. bodě odůvodnění, společnost SAS nemohla využít dostatečný počet nezatížených letadel, aby pokryla významnou část svých potřeb v oblasti likvidity nebo kapitálu, neboť společnost SAS mohla přiměřeně poskytnout pouze čtyři letadla s novější technologií. Podmínky týkající se revolvingového úvěru, pro nějž byla státní záruka schválena v dubnu 2020, mimoto dále naznačují, že zajištěný dluh za přijatelných podmínek nebyl v době rekapitalizace pro společnost SAS pravděpodobně dostupný (303. bod odůvodnění).

(317) Za čtvrté, společnost Ryanair Komisi vytýká, že se nezabývala tím, zda společnost SAS mohla provést jiné transakce se soukromými účastníky trhu, které by údajně přispěly k její likviditě, aniž by zvýšily její zadlužení, jako je vydání hybridních nástrojů nebo prodej zastavených letadel.

(318) Na základě důkazů, které jí byly předloženy, se Komise domnívá, že je velmi nepravděpodobné, že by společnost SAS byla schopna získat přístup k financování ve formě hybridních nástrojů za přijatelných podmínek (viz 300. bod odůvodnění). Je rovněž důležité vzít v úvahu, že v červnu 2020 byl společnosti SAS snížen úvěrový rating, což mělo negativní dopad na její schopnost financovat se za přijatelných podmínek na trhu hybridních nástrojů. O tom svědčí i skutečnost, že nesplacené hybridní nástroje společnosti SAS se v době rekapitalizace obchodovaly na sekundárních trzích jako klasifikované, jak je patrné z vývoje cen těchto nástrojů v období od prosince 2019 do června 2020.

(319) Podle bodu 49 písm. c) dočasného rámce musí Komise navíc posoudit, zda by příjemce podpory mohl získat přístup k alternativnímu financování na trhu za přijatelných podmínek. Toto posouzení tudíž nezahrnuje ověření toho, zda by příjemce mohl dále omezit své činnosti, jak navrhuje společnost Ryanair. Tvrzení společnosti Ryanair, že se mělo vyžadovat, aby společnost SAS zvážila prodej zastavených letadel jako formu alternativního tržního financování za přijatelných podmínek, což by ve skutečnosti vedlo k snížení objemu činnosti společnosti SAS, proto není opodstatněné.

(320) S ohledem na výše uvedené skutečnosti se proto Komise domnívá, že společnost SAS nebyla schopna najít na trzích financování za přijatelných podmínek a že horizontální opatření, která v dotčeném členském státě existovala k pokrytí potřeb likvidity, nepostačovala k zajištění její životaschopnosti. Opatření je proto v souladu s bodem 49 písm. c) dočasného rámce.

6.3.1.4 Slučitelnost s bodem 49 písm. d) dočasného rámce

(321) Podle bodu 49 písm. d) dočasného rámce musí členské státy prokázat, že „*příjemce není podnikem, který se nacházel v obtížích již ke dni 31. prosince 2019 (ve smyslu obecného nařízení o blokových výjimkách*)“.

(322) Společnost Ryanair na úvod správně poukázala na skutečnost, že Komise ve svém původním rozhodnutí při posuzování podle bodu 49 písm. d) dočasného rámce vycházela z nekonsolidované účetní závěrky společnosti SAS (viz 185. bod odůvodnění). Komise nyní blíže posoudila podmínky podle čl. 2 bodu 18 písm. a) a c) obecného nařízení o blokových výjimkách na základě konsolidované účetní závěrky společnosti SAS, která byla sestavena v souladu s platnými finančními a účetními pravidly.

([183]) K odhadu tohoto počtu společnost Ryanair jednoduše předpokládá, že v době rekapitalizace byla dosud nezatížená všechna letadla vlastněná ke dni 31. října 2019.

(323) Na základě důkazů poskytnutých dánskými a švédskými orgány (98. bod odůvodnění) proto Komise přezkoumala konsolidovanou účetní závěrku společnosti SAS jakožto akciové společnosti a mateřské společnosti skupiny SAS. Komise zjistila, že společnost SAS neztratila v důsledku kumulace ztrát více než polovinu svého upsaného základního kapitálu (viz čl. 2 bod 18 písm. a) obecného nařízení o blokových výjimkách). Podle konsolidované účetní závěrky společnosti SAS činil její vlastní kapitál ke dni 31. prosince 2019 (5,7 miliardy SEK) více než polovinu upsaného základního kapitálu (7,7 miliardy SEK). Za druhé Komise zjistila, že společnost SAS není předmětem kolektivního úpadkového řízení ani nesplňuje kritéria vnitrostátního práva pro zahájení takového řízení na žádost věřitelů (viz čl. 2 bod 18 písm. c) obecného nařízení o blokových výjimkách). Komise na základě konsolidované účetní závěrky společnosti SAS nakonec vypočítala poměr jejího účetního dluhu k vlastnímu kapitálu ke dni 31. prosince 2019 (4,96). Komise konstatuje, že tato hodnota byla nižší než prahová hodnota 7,5 stanovená v čl. 2 bodu 18 písm. e) obecného nařízení o blokových výjimkách.

(324) Z toho vyplývá, že společnost SAS nebyla podnikem, který se již ke dni 31. prosince 2019 nacházel v obtížích ve smyslu obecného nařízení o blokových výjimkách. Opatření je tudíž v souladu s bodem 49 písm. d) dočasného rámce.

6.3.2 *Druhy rekapitalizačních opatření*

(325) Podle bodu 52 dočasného rámce *„mohou členské státy poskytnout rekapitalizační opatření COVID-19 za použití dvou různých souborů rekapitalizačních nástrojů: a) kapitálových nástrojů, zejména emise nových kmenových nebo prioritních akcií, a/nebo b) nástrojů s kapitálovou složkou (dále jen „hybridní kapitálové nástroje“)* ([184]), *zejména práva na účast na zisku, vkladů tichého společníka a konvertibilních zajištěných nebo nezajištěných dluhopisů.*“ V bodě 53 dočasného rámce se uvádí, že *„intervence státu může mít podobu jakékoli varianty výše uvedených nástrojů nebo kombinace kapitálových a hybridních kapitálových nástrojů*“. Každopádně, *„členský stát musí zajistit, aby vybrané rekapitalizační nástroje a s nimi související podmínky byly vhodné pro řešení rekapitalizačních potřeb příjemce a zároveň co nejméně narušovaly hospodářskou soutěž*“.

(326) Jak je uvedeno v 99. bodě odůvodnění, opatření je kombinací kapitálového nástroje a hybridních kapitálových nástrojů.

(327) Kapitálový nástroj nakonec tvořil vlastní kapitál v celkové výši 3,54 miliardy SEK, který Dánsko a Švédsko zaplatily společnosti SAS za emisi nových kmenových akcií společností SAS (103. až 105. bod odůvodnění).

(328) Hybridní kapitálové nástroje měly podobu nových hybridních dluhopisů bez doby splatnosti v hodnotě 6 miliard SEK, které drží a které plně uhradilo Dánsko a Švédsko (106. bod odůvodnění). Tyto nástroje se podle IFRS považují za vlastní kapitál.

(329) Co se týče konkrétně bodu 53 dočasného rámce, společnost Ryanair ve svých připomínkách uvedla, že Komise nevysvětlila, proč je opatření vhodné k řešení rekapitalizačních potřeb společnosti SAS, a že neposoudila, zda opatření co nejméně narušuje hospodářskou soutěž, zejména ve srovnání s jinými možnými nástroji podpory (187. bod odůvodnění).

(330) V reakci na tuto připomínku je třeba připomenout, že rekapitalizační nástroj a podmínky s ním spojené lze považovat za vhodné k uspokojení rekapitalizačních potřeb příjemce při co nejmenším narušení hospodářské soutěže, jak je uvedeno v bodě 53 dočasného rámce, za předpokladu, že splňují různé požadavky stanovené za tímto účelem v uvedeném rámci, které se týkají objemu rekapitalizace (oddíl 3.11.4), protiplnění a ukončení intervence státu (oddíl 3.11.5), správních opatření a předcházení nepřiměřenému narušení hospodářské soutěže (oddíl 3.11.6) a strategie pro postupné ukončování státní účasti plynoucí z rekapitalizace (oddíl 3.11.7). Všechny tyto požadavky mají zajistit právě to, aby dotyčné opatření a s ním související podmínky nepřekračovaly rámec toho, co je vhodné pro řešení rekapitalizačních potřeb příjemce, a zároveň co nejméně narušovaly hospodářskou soutěž. Jsou-li tudíž tyto požadavky splněny, musí být zvolený nástroj rekapitalizace považován za vyhovující bodu 53 dočasného rámce. Všechny tyto požadavky jsou posouzeny v následujících oddílech.

([184]) Hybridní kapitálové nástroje jsou nástroje, které mají charakteristiky dluhu i vlastního kapitálu.. Například z konvertibilních dluhopisů plynou příjmy jako z dluhopisů, dokud nejsou přeměněny na vlastní kapitál. Hodnocení celkového protiplnění za hybridní kapitálové nástroje tedy závisí na jedné straně na příjmech, které z nich plynou v době, kdy mají povahu dluhového nástroje, a na druhé straně na podmínkách konverze na nástroje kapitálového typu.

(331) Pokud jde o existenci alternativních nástrojů podpory, Komise již v oddíle 6.3.1.3 dospěla k závěru, že v daném případě neexistují žádné jiné alternativy k opatření. Podle ustálené judikatury nemusí Komise mimoto prokázat, že by jiné myslitelné opatření podpory, které je z podstaty věci hypotetické, bylo vhodnější a že by s menší pravděpodobností vedlo k narušení hospodářské soutěže ([185]).

6.3.3 *Objem rekapitalizace (bod 54 dočasného rámce)*

(332) V bodě 54 dočasného rámce je stanoveno, že „*aby byla zajištěna přiměřenost podpory, nesmí objem rekapitalizace COVID-19 přesáhnout minimum potřebné k tomu, aby byla zajištěna životaschopnost příjemce, a neměl by jít nad rámec obnovení kapitálové struktury příjemce do stavu před vypuknutím koronavirové nákazy COVID-19, tj. situace ke dni 31. prosince 2019. Při posuzování přiměřenosti podpory se zohlední státní podpora, která byla poskytnuta nebo která je plánována v souvislosti s koronavirovou nákazou COVID-19*.“

(333) Test přiměřenosti stanovený v bodě 54 má dvě kumulativní podmínky. Na jedné straně nesmí rekapitalizace COVID-19 přesáhnout minimum potřebné k zajištění životaschopnosti příjemce, tj. nesmí přesáhnout minimální výši podpory na rekapitalizaci, která je nutná k obnovení přístupu společnosti na soukromé kapitálové trhy (a tudíž k možnosti získat dluhové a/nebo kapitálové financování za přijatelné sazby na trzích). Na druhou stranu nemůže jít rekapitalizace COVID-19 nad rámec obnovení kapitálové struktury příjemce do stavu před vypuknutím pandemie COVID-19.

(334) Jak je uvedeno v 16. bodě odůvodnění, posouzení opatření po zrušení původního rozhodnutí Tribunálem musí vycházet ze skutečností a prvků, které převažovaly v době poskytnutí podpory. Z tohoto důvodu Komise ve svém posouzení používá prognózy a odhady určitých údajů stanovené v dané době. Komise při posuzování přiměřenosti podle bodu 54 dočasného rámce vycházela z konsolidované účetní závěrky celé skupiny SAS, včetně účetní závěrky společnosti SAS a jejích dceřiných společností.

(335) Za prvé, aby Komise posoudila, zda podpora odpovídá minimu potřebnému k obnovení kapitálové struktury příjemce do stavu před vypuknutím pandemie COVID-19, zvážila finanční výhledy týkající se i) kapitálové pozice příjemce a ii) poměru dluhu k vlastnímu kapitálu příjemce. Tyto prognózy se týkaly situace po rekapitalizaci COVID-19 na konci účetního roku 2021. Komise porovnala hodnotu těchto ukazatelů s hodnotami před vypuknutím epidemie COVID-19 ([186]).

(336) Za druhé, aby bylo možné posoudit, zda podpora odpovídá minimu potřebnému k zajištění životaschopnosti společnosti SAS, určila Komise minimální výši státní podpory na rekapitalizaci, která je potřebná k obnovení přístupu společnosti na kapitálové trhy (dluhové a/nebo kapitálové nástroje). Za tímto účelem Komise analyzovala následující ukazatele (podle prognózy):

— Poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu, který obvykle berou v úvahu ratingové agentury při posuzování úvěruschopnosti společností. Komise konkrétně porovná poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu příjemce po přijetí opatření s referenční hodnotou poměru čistého dluhu k vlastnímu kapitálu jiných evropských leteckých společností před vypuknutím pandemie COVID-19, tj. se stavem ke dni 31. prosince 2019. Komise považuje za užitečnou a vhodnou referenční hodnotu poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu třetího kvartilu srovnatelných společností.

— Poměr čistého dluhu k EBITDA, což je další ukazatel, který ratingové agentury používají k posouzení úvěruschopnosti společnosti. Komise zejména posoudí, zda poměr čistého dluhu k EBITDA po rekapitalizaci COVID-19 není nižší než prahová hodnota 3,0–3,5. Jedná se o konzervativní test, neboť za známku nedostatečné úvěruschopnosti se běžně považuje poměr čistého dluhu k EBITDA vyšší než 3,5. Přestože skutečný úvěrový rating závisí na řadě faktorů, společnosti s těmito hodnotami poměru čistého dluhu k EBITDA obvykle nemají rating investičního stupně, což znamená, že přístup na soukromé kapitálové trhy je pro ně obtížnější a nákladnější.

([185]) V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. května 2019 ve věci Scor v. Komise, T-135/17, EU:T:2019:287, bod 94.

([186]) Vzhledem k tomu, že účetní rok společnosti SAS trvá od 1. listopadu do 31. října, je poslední rozvahou před vypuknutím pandemie COVID-19 rozvaha za první čtvrtletí roku 2020, které končí 31. ledna. Komise proto považuje za vhodné použít k posouzení situace předcházející vypuknutí pandemie COVID-19 údaje z prvního čtvrtletí účetního roku 2020 (končícího v lednu 2020) namísto údajů ke dni 31. prosince 2019.

— Poměr vlastního kapitálu k aktivům, další ukazatel, který je součástí hodnocení úvěruschopnosti společnosti. Komise použila tento poměr k provedení stejného srovnávacího testu jako v případě poměru čistého dluhu k vlastnímu kapitálu.

— Ukazatel finanční připravenosti, který je poměrem likvidních prostředků společnosti, včetně nevyužitých úvěrových linek, k jejím fixním nákladům. Komise tento poměr porovnala s prahovou hodnotou ve výši 25 %. Index finanční připravenosti nižší než 25 % by vedl k přísnějšímu sledování ze strany leteckého úřadu. Aby mohla společnost SAS v této situaci nadále držet licenci k provozování letecké dopravy, musel by tento úřad od ní vyžadovat čtvrtletní finanční zprávy namísto ročních a plán obnovy, v němž by byla uvedena opatření k navrácení indexu na hodnotu vyšší než 25 %.

(337) Společnost Ryanair ztotožňuje pojem životaschopnosti s úrovní ziskovosti přijatelnou pro soukromé investory a tvrdí, že Komise měla posoudit ukazatele ziskovosti, jako je návratnost vlastního kapitálu (188. bod odůvodnění). V bodě 54 dočasného rámce však není o ziskovosti žádná zmínka. Z dočasného rámce naopak jasně vyplývá, že jeho hlavním cílem je pokrýt potřeby likvidity, aby byla umožněna provozní kontinuita podniků během pandemie COVID-19 a posléze. Za tímto účelem se v bodu 9 dočasného rámce uvádí, že je zapotřebí dobře zacílená veřejná podpora, „*aby na trzích zůstala k dispozici dostatečná likvidita*“ a „*aby bylo možné […] zachovat kontinuitu hospodářské činnosti během koronavirové nákazy COVID-19 i po ní*“. V bodě 11 je dále upřesněno, že dočasný rámec stanoví možnosti, které mají členské státy „*k zajištění likvidity a přístupu k financování pro podniky*“. Bod 18 dočasného rámce poté stanoví, že „*státní podpora je odůvodněná […] po omezenou dobu za účelem nápravy nedostatku likvidity, s nímž se podniky potýkají, a zajištění toho, aby poruchy způsobené nákazou COVID-19 neohrozily jejich životaschopnost*“.

(338) Komise proto nemusí použít ukazatele ziskovosti, jako je návratnost vlastního kapitálu a návratnost aktiv (188. bod odůvodnění), neboť k posouzení životaschopnosti společnosti SAS nemusí posoudit její ziskovost. Jak bylo vysvětleno výše, ukazatele, které Komise zvažuje (zejména poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu, poměr čistého dluhu k EBITDA a poměr vlastního kapitálu k aktivům), jsou klíčovými ukazateli pro posouzení úvěruschopnosti společnosti a jejího přístupu k tržnímu financování.

(339) Komise provedla analýzy uvedené v 336. a 337. bodě odůvodnění na základě finančních výhledů společnosti SAS, které předložily Dánsko a Švédsko ve svém společném oznámení. Komise si vyžádala a analyzovala interní dokumenty, aby posoudila, zda tyto výhledy skutečně odpovídají výhledům, jež společnost SAS vyhotovila pro své vlastní interní plánování. Komise zkoumala zejména výši předpokládaných ztrát, jelikož ty mají přímý dopad na rekapitalizační potřeby tím, že snižují vlastní kapitál společnosti. Analýza interních dokumentů společnosti SAS celkově potvrdila, že společnost SAS očekávala ztráty ve výši, která odpovídá částce uvedené v obchodním plánu předloženém Komisi Dánskem a Švédskem.

(340) Společnost Ryanair dále tvrdí, že Komise měla posoudit, do jaké míry může společnost SAS strukturálně snížit svou nákladovou základnu a zvýšit svou ziskovost nebo do jaké míry může snížit náklady v krátkodobém horizontu, a že Komise proto měla zpochybnit finanční výhledy společnosti SAS (193. bod odůvodnění). Komise konstatuje, že bod 54 dočasného rámce takový požadavek neobsahuje. Zdá se, že tvrzení společnosti Ryanair vychází z analogie s pokyny pro záchranu a restrukturalizaci (188. bod odůvodnění). Dočasný rámec však restrukturalizaci nevyžaduje, zejména z toho důvodu, že příjemce podpory na rekapitalizaci v souvislosti s pandemií COVID-19 není odpovědný za události, které ohrožují jeho životaschopnost.

(341) Komise provedla posouzení přiměřenosti na základě finančních údajů uvedených v oznámení, tj. skutečných finančních údajů do června 2020 a odhadů obchodního plánu od července 2020 do konce účetního roku 2025. Komise mimoto provedla své posouzení tak, že do objemu rekapitalizace zahrnula jak příspěvky Dánska a Švédska, tak i příspěvky soukromých investorů. Rekapitalizace, která je předmětem tohoto rozhodnutí, tak činí 14,25 miliardy SEK, ačkoli se očekávalo, že i) tato potřeba rekapitalizace bude částečně pokryta i soukromými akcionáři ([187]), a ii) opatření nakonec činilo pouze 9,54 miliardy SEK (viz 7. bod odůvodnění). Předpoklad Komise je proto velmi konzervativní.

([187]) Komise přezkoumá přiměřenost opatření tím, že do svého posouzení zahrne přeměnu nesplacených akcií v držení soukromých investorů v hodnotě 2,25 miliardy SEK na kmenové akcie, neboť se očekávalo, že tím bude rovněž pokryta část rekapitalizační potřeby společnosti SAS. Příspěvek Dánska a Švédska nakonec činil nejvýše přibližně 9,54 miliardy SEK (viz 7. bod odůvodnění).

(342) Společnost Ryanair se domnívá, že Komise měla posoudit dopad alternativních prognóz týkajících se provozu (193. bod odůvodnění).

(343) V době, kdy společnost SAS vypracovávala obchodní plán, který předložila na zasedání správní rady dne 15. dubna 2020 (viz 40. bod odůvodnění), byly prognózy odvětví ([188]) optimističtější než ty, které použila společnost SAS (41. bod odůvodnění). V průběhu července 2020 však byly prognózy odvětví revidovány směrem dolů ([189]) s ohledem na zaznamenané pomalejší oživení dopravy a zhoršující se výhled, pokud jde o pandemii COVID-19. Společnost SAS se rozhodla nerevidovat své obchodní prognózy, a proto byly její prognózy týkající se provozu v souladu s aktualizovanými prognózami odvětví, přičemž plné oživení se očekávalo v letech 2023 až 2024. Komise se domnívá, že neexistuje žádný důvod k vyvození závěru, že společnost SAS měla zaujmout optimističtější přístup nebo že její prognózy týkající se provozu, které byly v souladu s prognózami odvětví, nebyly vhodné.

(344) A konečně, za účelem posouzení přiměřenosti opatření Komise zohlednila i) podporu, která již byla společnosti SAS v době provedení opatření poskytnuta v rámci jiných opatření státní podpory (viz 57. až 60. bod odůvodnění), a ii) podporu, která měla být společnosti SAS poskytnuta v rámci tohoto opatření na základě oznámení ze dne 11. srpna 2020 (viz 342. bod odůvodnění). Za prvé, prognózy obchodního plánu, na jejichž základě bylo provedeno posouzení přiměřenosti, zahrnovaly všechny podpory poskytnuté v době provedení opatření. Za druhé, v případě podpory, která se v době oznámení opatření očekávala, že bude společnosti SAS poskytnuta v budoucnu, analýza citlivosti (viz oddíl 6.3.3.3) ověřila, že posouzení přiměřenosti obsahuje dostatečnou rezervu s ohledem na případnou dodatečnou podporu. Přístup Komise je opět konzervativní, neboť zohledňuje podporu, kterou by společnost SAS mohla potenciálně obdržet v rámci dánského režimu podpory (SA.58088), jejž dánské orgány nakonec nepřijaly (viz 59. bod odůvodnění).

6.3.3.1 Veřejná podpora omezená na minimum potřebné k obnovení kapitálové struktury společnosti SAS

(345) **Tabulka 4** znázorňuje vliv rekapitalizace na kapitálovou strukturu společnosti SAS před vypuknutím pandemie COVID-19, tj. stav ke dne 31. ledna 2020.

Tabulka 4

Ukazatele přiměřenosti (v milionech SEK) ([190])

Rekapitalizace COVID-19 celkem	14 250
Kapitálová pozice bez rekapitalizace (31.10.2021)	– 10 024
A. Kapitálová pozice (31.1.2020) ([191])	4 433
B. Očekávaná kapitálová pozice po rekapitalizaci (31.10.2021)	4 226
Ukazatel přiměřenosti I: B – A ≤ 0	**-207**
C. Poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu (31.1.2020) ([192])	4,75
D. Poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu po rekapitalizaci (31.10.2021)	6,81
Ukazatel přiměřenosti II: C – D ≤ 0	**–2,06**

([188]) Dne 27. dubna 2020 Mezinárodní rada letišť pro Evropu ve svém umírněném scénáři předpokládala, že se osobní doprava vrátí na úroveň před pandemií COVID-19 nejdříve v roce 2022 a na 90 % této úrovně v prosinci 2021. Viz: https://www.aci-europe.org/downloads/resources/200427%20ACI%20EUROPE%20updated%20estimates%20of%20COVID19%20related%20traffic%20and%20financial%20losses%20FY%20European%20Airports.pdf (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([189]) Mezinárodní rada letišť pro Evropu poté předpokládala, že k plnému oživení nedojde dříve než v roce 2024, zatímco IATA odhadovala, že k němu dojde v roce 2023. Viz: https://www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE_updated%20estimates%20of%20COVID19%20traffic%20revenue%20impacts_06.07.2020.pdf a https://www.iata.org/en/pressroom/pressroom-archive/2020-press-releases/2020-07-28-02/ (naposledy zobrazeno dne 28. listopadu 2023).

([190]) Zdroj: „1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls“, předloženo dne 3. srpna 2020. Kapitálová pozice v roce 2021 bez podpory se vypočítá jako rozdíl mezi vlastním kapitálem s podporou a částkou rekapitalizačního balíčku.

([191]) Ke dni 31. října 2019, tj. na začátku čtvrtého čtvrtletí účetního roku společnosti SAS, činila kapitálová pozice této společnosti 5 372 milionů SEK. Konzervativním přístupem je proto srovnání očekávané kapitálové pozice společnosti SAS po rekapitalizaci s pozicí ke dni 31. ledna 2020, která je nižší.

([192]) Ke dni 31. října 2019, tj. na začátku čtvrtého čtvrtletí účetního roku společnosti SAS, činil poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu této společnosti 4,70. Konzervativním přístupem je proto srovnání poměru čistého dluhu k vlastnímu kapitálu společnosti SAS po rekapitalizaci s poměrem ke dni 31. ledna 2020, který je vyšší.

(346) **Tabulka 4** ukazuje, že očekávaná kapitálová pozice společnosti SAS po rekapitalizaci (k 31. říjnu 2021) činila 4,226 miliardy SEK. Tato částka vlastního kapitálu zahrnuje následující rekapitalizační opatření ([193]): i) přímou emisi kmenových akcií v hodnotě 2 miliardy SEK, které byly mezi Dánsko a Švédsko rozděleny přibližně rovným dílem; ii) emisi práv na úpis nových kmenových akcií v hodnotě 4 miliardy SEK; iii) přímé hybridní dluhopisy v hodnotě 5 miliard SEK rozdělené rovným dílem mezi Dánsko a Švédsko; iv) přímé hybridní dluhopisy v hodnotě 1 miliardy SEK pro Dánsko; v) nesplacené dluhopisy v hodnotě 2,25 miliardy SEK přeměněné na kmenové akcie (viz 342. bod odůvodnění).

(347) Po vypuknutí epidemie COVID-19 předpokládala společnost SAS ztráty ve výši 9,354 miliardy SEK v účetním roce 2020 a 3,939 miliardy SEK v účetním roce 2021. V důsledku rekapitalizačních opatření by tak kapitálová pozice společnosti SAS v účetním roce 2021 nebyla vyšší než před vypuknutím pandemie COVID-19, tj. ke dni 31. ledna 2020.

(348) Komise došla k závěru, že rekapitalizace společnosti SAS nepřekročila rámec obnovení kapitálové struktury příjemce do stavu před vypuknutím pandemie COVID-19, jelikož poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu společnosti SAS měl k 31. říjnu 2021 činit 6,81, zatímco ke dni 31. ledna 2020 činil 4,75. Na základě prognóz předložených Dánskem a Švédskem se očekávalo, že poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu společnosti SAS v roce 2019 bude obnoven až v účetním roce 2024.

6.3.3.2 Veřejná podpora omezená na minimum potřebné k zajištění životaschopnosti společnosti SAS

(349) Podle finančních výhledů ([194]) by společnost SAS bez státního rekapitalizačního opatření vyčerpala dostupnou likviditu ke dni 31. ledna 2020 (6,598 miliardy SEK) do prosince 2020 a ke dni 31. října 2021 by měla zápornou hotovostní pozici ve výši 4,935 miliardy SEK. Opatření zabránilo tomu, aby společnosti SAS došla likvidita, a mělo za následek, že se ke dni 31. října 2021 předpokládala hotovostní pozice ve výši 3,666 miliardy SEK.

(350) K posouzení podmínky životaschopnosti podle bodu 54 dočasného rámce, podle něhož objem rekapitalizace COVID-19 nesmí přesáhnout minimum potřebné k zajištění životaschopnosti příjemce, použila Komise čtyři testy uvedené v 337. bodě odůvodnění.

(351) První test spočívá v porovnání předpokládaného poměru čistého dluhu k vlastnímu kapitálu společnosti SAS se zohledněním rekapitalizace se stejným poměrem u vzorku srovnatelných leteckých společností ke dni 31. prosince 2019 ([195]). Tento vzorek tvoří deset evropských leteckých společností ([196]). Z nich tři měly k 31. prosinci 2019 úvěrový rating v rozmezí BBB až BBB+ ([197]).

(352) Komise použila jako referenční hodnotu třetí kvartil rozdělení poměru čistého dluhu k vlastnímu kapitálu společností srovnatelných se společností SAS (tj. společností s nejhoršími výsledky) místo toho, aby vycházela z míry středové hodnoty, jako je průměr nebo medián. Jedná se o konzervativní přístup, neboť přijetí vyšší referenční hodnoty pro poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu snižuje minimální výši podpory potřebné k zajištění životaschopnosti společnosti SAS a k obnovení přístupu společnosti na kapitálové trhy (jelikož referenční hodnotu pro poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu bude možné splnit s nižší částkou podpory).

([193]) Pro srovnání, přeměna stávajících hybridních dluhopisů na kmenové akcie ze strany soukromých akcionářů (1,5 miliardy SEK) nemá na kapitálovou pozici společnosti SAS žádný dopad.

([194]) Zdroj: „1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls“, předloženo dne 3. srpna 2020.

([195]) U dvou z deseti společností, jejichž účetní rok končí 31. března, použila Komise údaje z rozvahy za 3. čtvrtletí, aby zajistila srovnatelnost.

([196]) Vzorek zahrnuje společnosti Ryanair, Deutsche Lufthansa, International Consolidate Airline Group, Air France-KLM, Wizz Air, Norwegian Air Shuttle, Aegean Airlines, Finnair, Croatia Airlines a Icelandair Group. U těchto leteckých společností činil ke dni 31. prosinci 2019 medián poměru čistého dluhu k vlastnímu kapitálu 0,65 a třetí kvartil 1,92.

([197]) Mezi hodnocené srovnatelné společnosti patří Ryanair, International Consolidate Airline Group a Deutsche Lufthansa (zdroj: Capital IQ). Jejich poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu se ke dni 31. prosince 2019 pohybuje mezi 0,12 a 1,11.

(353) Komise konstatuje, že při zohlednění rekapitalizačních opatření byl očekávaný poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu společnosti SAS ke dni 31. října 2021 (6,81) výrazně vyšší než třetí kvartil rozdělení stejného poměru u srovnatelných společností před vypuknutím pandemie COVID-19 (1,92). Očekávalo se, že kapitálová struktura společnosti SAS bude lepší než u srovnatelných společností až v účetním roce 2025, kdy předpokládaný poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu činil 1,64. Komise dále podotýká, že očekávaný poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu společnosti SAS k 31. říjnu 2021 byl rovněž vyšší než nejvyšší poměr mezi hodnocenými srovnatelnými společnostmi.

(354) Pokud jde o druhý test, Komise posuzovala, zda a ve kterém účetním roce společnost SAS očekává, že poměr čistého dluhu k EBITDA klesne pod prahové hodnoty ve výši 3–3,5. Běžnou tržní praxí je považovat společnosti s poměrem čistého dluhu k EBITDA nad těmito prahovými hodnotami za vysoce rizikové. Proto mají společnosti s takovým poměrem čistého dluhu k EBITDA ztížený přístup na soukromé kapitálové trhy. Finanční výhledy společnosti SAS ukazují, že poměr čistého dluhu k EBITDA bude na konci účetního roku 2021 činit 7,3, což je značně nad prahovou hodnotou 3,0–3,5.

(355) Očekávalo se, že se poměr čistého dluhu k EBITDA společnosti SAS bude v průběhu času postupně snižovat, přičemž na konci účetního roku 2023 dosáhne hodnoty 3,4 a na konci účetního roku 2024 hodnoty 2,6. Tato dynamika naznačuje, že by rekapitalizační opatření společnosti SAS umožnila čelit negativním dopadům krize COVID-19 a umožnila by jí obnovit přístup na soukromé kapitálové trhy od roku 2023 (kdy se očekávalo, že poměr jejího čistého dluhu k EBITDA klesne pod prahové hodnoty 3–3,5).

(356) Třetí test spočívá v porovnání předpokládaného poměru vlastního kapitálu k aktivům společnosti SAS se zohledněním rekapitalizace se stejným poměrem, který měly srovnatelné letecké společnosti uvedené v 352. bodě odůvodnění ke dni 31. prosince 2019 ([198]). Komise použila jako referenční hodnotu pro společnost SAS první kvartil rozdělení srovnatelných společností (který se zde týká společností s nejhoršími výsledky) místo toho, aby vycházela z míry středové hodnoty, jako je průměr nebo medián. Jedná se rovněž o konzervativní přístup, neboť předpoklad nižší referenční hodnoty poměru vlastního kapitálu k aktivům snižuje minimální výši podpory potřebné k zajištění životaschopnosti společnosti SAS a k obnovení přístupu této společnosti na kapitálové trhy (jelikož referenční hodnotu poměru vlastního kapitálu k aktivům bude možné splnit s nižší částkou podpory).

(357) Komise konstatuje, že při zohlednění objemu rekapitalizace byl očekávaný poměr vlastního kapitálu k aktivům společnosti SAS ke dni 31. října 2021 (7,87 %) podstatně nižší než první kvartil rozdělení stejného poměru u srovnatelných společností před vypuknutím pandemie COVID-19 (18,12 %). Komise rovněž uvádí, že společnost SAS neočekávala, že by v průběhu plánovacího období, tj. před účetním rokem 2025, dosáhla poměru vlastního kapitálu k aktivům, který by byl vyšší než první kvartil u srovnatelných společností. Komise nakonec podotýká, že očekávaný poměr vlastního kapitálu k aktivům společnosti SAS ke dni 31. října 2021 byl nižší než nejnižší poměr mezi hodnocenými srovnatelnými leteckými společnostmi.

(358) Čtvrtý test spočívá v porovnání poměru finanční připravenosti společnosti SAS s prahovou hodnotou ve výši 25 % (337. bod odůvodnění). Tato prahová hodnota představuje minimální hranici pro další provozování letecké licence, aniž by vznikly další povinnosti, jako je častější podávání zpráv leteckému úřadu a předložení plánu obnovy. Společnost SAS nepředpokládá, že by tento poměr byl vyšší než 25 % dříve než v účetním roce 2023.

(359) Podle společnosti Ryanair nejsou prahové hodnoty použité Komisí (337. bod odůvodnění) vhodnou referenční hodnotou, neboť se zaměřují na úvěrový rating v investičním stupni, zatímco letecké společnosti mají obvykle přístup na kapitálové trhy s ratingem nižším než investiční stupeň (190. bod odůvodnění).

([198]) Ze vzorku je vyřazena jedna ze srovnatelných společností použitá v testu poměru čistého dluhu k vlastnímu kapitálu, jelikož tato srovnatelná společnost, jejíž účetní rok končí 31. března, nevykázala hodnotu celkových aktiv ke dni 31. prosince 2019. Pro dodatečnou kontrolu a s cílem posoudit důsledky zahrnutí této společnosti do analýzy odhadla Komise rovněž poměr vlastního kapitálu k aktivům této společnosti na základě její rozvahy ke konci účetního roku dne 31. března 2020. Referenční hodnota tohoto ukazatele, po zařazení i této společnosti do vzorku srovnatelných společností, se významně neliší (tj. 18,39 % namísto 18,12 %).

(360) Komise ve skutečnosti zvažuje úvěrový rating v investičním stupni pouze u jednoho ze čtyř posuzovaných ukazatelů (poměr čistého dluhu k EBITDA). Poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu a poměr vlastního kapitálu k aktivům jsou porovnávány s deseti srovnatelnými evropskými leteckými společnostmi. Ačkoli tři z těchto leteckých společností skutečně měly úvěrový rating v investičním stupni (352. bod odůvodnění), Komise konzervativně srovnává ukazatele s kvartilem skupiny srovnatelných společností se špatnými výsledky (tvořené společnostmi, které neměly úvěrový rating v investičním stupni), a i v tomto případě zjistila, že společnost SAS bude po rekapitalizaci (ke dni 31. října 2021) dle očekávání vykazovat podstatně horší výsledky, než je referenční poměr (354. a 358. bod odůvodnění).

(361) Společnost Ryanair rovněž tvrdí, že prahové hodnoty stanovené Komisí jsou zaměřeny na příliš příznivou finanční situaci, jelikož finanční situace společnosti SAS před pandemií COVID-19 byla horší než stanovené cíle, a to na základě tří ze čtyř ukazatelů (191. bod odůvodnění), v té době však byla společnost stále schopna získat přístup k financování na trzích.

(362) Jak bylo objasněno, test přiměřenosti stanovený v bodě 54 dočasného rámce má dvě kumulativní podmínky: na straně jedné nemůže rekapitalizace COVID-19 jít nad rámec obnovení kapitálové struktury příjemce do stavu vypuknutím pandemie COVID-19. Na straně druhé nesmí rekapitalizace COVID-19 překročit minimální výši podpory na rekapitalizaci, která je potřebná k obnovení přístupu společnosti na soukromé kapitálové trhy (334. bod odůvodnění). První část testu je provedena v oddíle 6.3.3.1, přičemž byl vyvozen závěr, že kapitálová struktura společnosti SAS nejde nad rámec struktury před vypuknutím pandemie COVID-19.

(363) Komise se domnívá, že pro druhou část testu, která se týká obnovení přístupu společnosti na soukromé kapitálové trhy, je odůvodněné použít ukazatele, které jasně souvisejí s úvěruschopností, a tyto ukazatele pak – konzervativně – porovnat se skupinou srovnatelných leteckých společností (jako v případě poměru čistého dluhu k vlastnímu kapitálu a poměru vlastního kapitálu k aktivům) nebo s běžně používanou prahovou hodnotou (jako v případě poměru čistého dluhu k EBITDA), jak je objasněno v 337. bodě odůvodnění. Komise za druhé konstatuje, že opatření ve skutečnosti nepředpokládalo obnovení finanční situace společnosti SAS po rekapitalizaci (ke dni 31. října 2021) na stanovené prahové hodnoty nebo na finanční situaci, kterou měla před vypuknutím pandemie COVID-19. Pokud jde o poměr čistého dluhu k vlastnímu kapitálu, předpokládaná úroveň společnosti SAS po rekapitalizaci (31. října 2021) ve výši 6,81 (354. bod odůvodnění) je horší než před vypuknutím pandemie COVID-19 (4,75, jak je uvedeno v 191. bodě odůvodnění). Totéž platí pro poměr čistého dluhu k EBITDA (7,3 oproti maximální hodnotě 4,0, jak je uvedeno v 355. a 191. bodě odůvodnění) a poměr vlastního kapitálu k aktivům (7,87 % oproti rozpětí ve výši 8–16 %, jak je uvedeno v 358. a 191. bodě odůvodnění). Lze také uvést, že použití období před pandemií COVID-19 jako referenční hodnoty je ve skutečnosti konzervativní vzhledem k nejistotě na finančních trzích způsobené důsledky pandemie COVID-19 pro odvětví letecké dopravy (24. a 31. bod odůvodnění).

(364) Komise se na základě důkazů vyplývajících z poměrů čistého dluhu k vlastnímu kapitálu, čistého dluhu k EBITDA, vlastního kapitálu k aktivům a finanční připravenosti celkově domnívá, že podle informací dostupných v době provedení rekapitalizačních opatření nepřesáhla tato opatření minimum nezbytné k zajištění životaschopnosti společnosti SAS a jejího přístupu na soukromé kapitálové trhy na konci účetního roku 2023.

6.3.3.3 Analýza citlivosti

(365) Komise posoudila rovněž přiměřenost rekapitalizačních opatření ve prospěch společnosti SAS na základě analýzy citlivosti. Tato analýza je odůvodněna tím, že se posouzení přiměřenosti významně a nezbytně opírá o finanční výhledy společnosti SAS, které Dánsko a Švédsko poskytly, a zejména o prognózu ztrát. Na základě kapitálové struktury společnosti SAS ke dni 31. ledna 2020 a ukazatelů uvedených v 337. bodě odůvodnění proto Komise určila výši ztrát, u nichž by při zachování všech ostatních podmínek rekapitalizační opatření již nebyla přiměřená. Tento výpočet Komise předpokládá, že pokud by společnost SAS utrpěla nižší ztráty, zvýšila by se její disponibilní hotovost v poměru jedna ku jedné, což je konzervativní předpoklad ([199]).

([199]) Jedná se o konzervativní předpoklad, jelikož například ne všechny ztráty mají dopad na hotovostní pozici v témže období (místo platby v hotovosti lze vykázat závazek, který bude uhrazen později). Ztráty mohou navíc vyplývat z nákladových položek, jež nejsou zahrnuty do EBITDA, jako jsou finanční náklady. Pokud by ztráty neměly stejný vliv na hotovost (a tudíž i na čistý dluh) a EBITDA, byly by poměry čistého dluhu k vlastnímu kapitálu a čistého dluhu k EBITDA vyšší než podle předpokladů Komise.

(366) Výsledky této analýzy citlivosti ukazují, že by rekapitalizační opatření byla přiměřená i v případě, že by společnosti SAS nakonec vznikly ztráty přibližně o 1 miliardu SEK nižší, než se původně předpokládalo. Bez zohlednění ukazatele finanční připravenosti (359. bod odůvodnění) by zase muselo dojít ke snížení předpokládaných ztrát o více než 1,5 miliardy SEK, aby rekapitalizační opatření nebyla přiměřená ([200]).

(367) Vzhledem k tomu, že kumulované předpokládané ztráty společnosti SAS dosáhly 13,2 miliardy SEK a že se finanční výhledy společnosti SAS zdají být skutečné a věrohodné, neboť jsou v souladu s prognózami uvedenými v interních dokumentech společnosti SAS (342. bod odůvodnění), považuje Komise rezervu ve výši 1–1,5 miliardy SEK za dostatečnou k tomu, aby bylo posouzení přiměřenosti odolné vůči alternativním předpokladům finančních výhledů.

(368) Je také důležité uvést, že rezerva ve výši 1–1,5 miliardy SEK sloužila rovněž jako dodatečná záruka přiměřenosti opatření s ohledem na maximální výši možné náhrady, na kterou by společnost SAS měla nárok v rámci dvou dánských režimů na podporu leteckých společností, jež byly v době provedení opatření předem oznámeny Komisi, přičemž předpokládané částky činily přibližně 6 milionů DKK v rámci prvního režimu a 35 milionů DKK v rámci druhého režimu, tj. celkem 5,5 milionu EUR (59. bod odůvodnění).

(369) Společnost Ryanair tvrdí, že Komise měla zvážit širokou škálu zátěžových testů s řadou možných nepříznivých scénářů (189. bod odůvodnění).

(370) Bod 54 dočasného rámce vyžaduje, aby Komise ověřila, že výše podpory „*nesmí přesáhnout minimum potřebné k tomu, aby byla zajištěna životaschopnost příjemce*“. Prognózy zohledňující pesimističtější scénáře by mohly vést pouze k závěru, že je zapotřebí vyšší podpora. Na tomto základě nemá smysl rozšiřovat analýzu citlivosti na další nepříznivé scénáře. Obchodní prognózy společnosti SAS byly mimoto v souladu s odvětvovými standardy (343. bod odůvodnění) a předpokládaly kumulativní ztráty společnosti SAS ve výši 13,2 miliardy SEK. Závěrem Komise připomíná, že odhadla dostatečnou rezervu ve výši 1–1,5 miliardy SEK, aby bylo posouzení přiměřenosti odolné vůči alternativním předpokladům finančních výhledů, včetně příznivých scénářů (367. bod odůvodnění).

6.3.3.4 Závěr

(371) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že v době provedení opatření, se zohledněním podpory již poskytnuté společnosti SAS, jakož i podpory společnosti SAS, kterou bylo možné očekávat jako doplněk k opatření, nepřekročilo opatření minimum potřebné k zajištění životaschopnosti společnosti SAS a nešlo nad rámec obnovení její kapitálové struktury ke dni 31. prosince 2019. Výše uvedená analýza poskytuje dostatečné důkazy o tom, že opatření je přiměřené.

6.3.4 *Protiplnění a ukončení intervence státu*

(372) V souladu s obecnými zásadami týkajícími se protiplnění a ukončení intervence státu stanovenými v bodech 55 až 59 dočasného rámce musí členské státy za své investice obdržet přiměřenou odměnu a musí zavést mechanismy, které zajistí postupné vytváření pobídek ke splacení.

(373) V bodě 57 dočasného rámce je stanoveno, že „*protiplnění za rekapitalizační opatření COVID-19 by se mělo zvyšovat s cílem přiblížit se tržním cenám a motivovat tak příjemce a ostatní akcionáře ke splacení státního rekapitalizačního opatření a minimalizovat riziko narušení hospodářské soutěže*“. Bod 58 dočasného rámce objasňuje, že účelem bodu 57 je to, aby rekapitalizační opatření zahrnovala „*vhodné pobídky, aby podniky byly motivovány ke splacení této rekapitalizace a hledání alternativního kapitálu, až to tržní podmínky dovolí, a to prostřednictvím požadavku na dostatečně vysoké protiplnění za rekapitalizaci*“.

(374) Co se týká konkrétně protiplnění, bod 59 dočasného rámce umožňuje členským státům „*oznamovat režimy nebo jednotlivá opatření v případech, kdy je stanovení protiplnění upraveno podle prvků a seniority kapitálového nástroje za předpokladu, že celkově vedou k podobnému výsledku, pokud jde o motivační účinek k ukončení státní účasti, a mají podobný celkový dopad na odměnu plynoucí státu*“.

([200]) Pokud se z analýzy vyloučí ukazatel finanční připravenosti, stane se „nejpřísnější“ referenční hodnotou pro posouzení přiměřenosti porovnání poměru čistého dluhu k vlastnímu kapitálu před krizí COVID a tohoto poměru na konci účetního roku 2021.

(375) V 377. až 437. bodě odůvodnění posuzuje Komise soulad opatření s těmito obecnými zásadami, jakož i se zvláštními pravidly stanovenými dočasným rámcem v závislosti na druhu rekapitalizačního nástroje (zejména body 60 až 64, pokud jde o kapitálové nástroje, a body 65 až 70, pokud jde o hybridní kapitálové nástroje).

6.3.4.1 Protiplnění za kapitálové nástroje a ukončení účasti států

6.3.4.1.1 Vstupní cena

(376) Pokud jde o kapitálové nástroje, Komise poznamenává, že podle bodu 60 dočasného rámce musí být kapitálová injekce ze strany státu provedena za cenu, která nepřekračuje průměrnou cenu akcií příjemce za 15 dní předcházejících podání žádosti o kapitálovou injekci (dále jen „maximální cena akcií“). Jelikož je formální písemná žádost společnosti SAS o kapitálovou injekci datována 8. května 2020 (97. bod odůvodnění), je maximální cena akcií vypočtena na 8,71 SEK za akcii.

(377) Komise konstatuje, že cena za nové akcie při navýšení kapitálu, a to jak v rámci emise práv, tak v rámci přímé emise, činí 1,16 SEK za akcii (103. a 104. bod odůvodnění), což představuje 86,7% slevu oproti maximální ceně akcií. Z toho vyplývá, že podmínky stanovené v bodě 60 dočasného rámce jsou splněny.

6.3.4.1.2 Mechanismus navýšení protiplnění

(378) Aby se navýšilo protiplnění státu a aby byl příjemce motivován ke zpětnému odkupu státní kapitálové injekce, vyžaduje bod 61 dočasného rámce mechanismus navýšení protiplnění ve dvou kolech, a to ve čtvrtém a šestém roce po kapitálové injekci COVID-19. Bod 62 dočasného rámce stanoví, že Komise může přijmout i alternativní mechanismy za předpokladu, že celkově povedou k obdobnému výsledku, pokud jde o motivační účinky na ukončení státní účasti, a budou mít obdobný celkový dopad na protiplnění státu.

Neexistence mechanismu navýšení protiplnění nebo odpovídající alternativy

(379) Komise podotýká, že kapitálový nástroj v rámci opatření není doprovázen mechanismem navýšení protiplnění ve smyslu a v souladu s požadavky bodu 61 dočasného rámce.

(380) Komise proto musí podle bodu 62 dočasného rámce posoudit, zda je kapitálový nástroj doprovázen alternativním mechanismem k mechanismu požadovanému v bodě 61 dočasného rámce.

(381) V původním rozhodnutí Komise shledala, že celková struktura opatření, jak ho Dánsko a Švédsko oznámily dne 11. srpna 2020, představuje takovýto alternativní mechanismus. Komise se zejména domnívala, že vzájemná provázanost obou složek opatření (konkrétně kapitálového nástroje a hybridního kapitálového nástroje) odůvodňuje zohlednění jejich kombinovaných účinků na motivaci k ukončení státní účasti. Komise vycházela z řady faktorů, na jejichž základě dospěla k závěru, že celková struktura opatření obsahuje dostatečně silné motivační účinky na ukončení státní účasti na kapitálu společnosti SAS, zejména: i) vysokou slevu, kterou Dánsko a Švédsko využily při nabytí akcií společnosti SAS, ii) skutečnost, že odměna za nové státní hybridní dluhopisy bude poskytována prostřednictvím rostoucího kupónu, což výrazně zvyšuje náklady na zachování státní podpory v rámci společnosti SAS, a iii) závazky týkající se chování, kterým společnost SAS podléhá, zejména zákaz výplaty dividend, který zůstane v platnosti až do úplného splacení podpory.

(382) Jak je však uvedeno v 8. bodě odůvodnění, Tribunál v rozsudku ve věci SAS II došel k závěru, že Komise v původním rozhodnutí porušila body 61 a 62 dočasného rámce, neboť nepožadovala zahrnutí mechanismu navýšení protiplnění nebo alternativního mechanismu týkajícího se kapitálového nástroje.

(383) Tribunál měl za prvé za to, že cena akcií nabytých Dánskem a Švédskem při jejich účasti na vlastním kapitálu společnosti SAS nemá dostatečně úzkou souvislost s předmětem a účelem mechanismu navýšení protiplnění nebo alternativního mechanismu. Tribunál se domníval, že požadavek na počáteční kupní cenu akcií má na situaci společnosti SAS dopad pouze *ex ante*, tj. během začátku účasti Dánska a Švédska na kapitálu společnosti SAS, a nemá za cíl zvyšovat v průběhu času motivaci společnosti SAS ke zpětnému odkupu uvedené účasti, jelikož cena akcií se může měnit jak směrem nahoru, tak směrem dolů.

(384) Tribunál měl za druhé za to, že skutečnost, že odměna za dánské a švédské nové státní hybridní dluhopisy bude poskytována prostřednictvím rostoucího kupónu, představuje samostatný požadavek, který je stanoven v bodě 66 dočasného rámce pro hybridní kapitálové nástroje až do jejich konverze na nástroje obdobné akciím.

(385) Tribunál za třetí konstatoval, že skutečnost, že by se na společnost SAS vztahovaly závazky týkající se chování uvedené v oddíle 3.11.6 dočasného rámce, jako je zákaz výplaty dividend, je rovněž předmětem samostatných požadavků, které doplňují požadavek uvedený v bodech 61 a 62 dočasného rámce, ale nenahrazují jej.

(386) S ohledem na tato zjištění Tribunálu nelze faktory uvedené v původním rozhodnutí, jak jsou popsány v 382. bodě odůvodnění, považovat v projednávaném případě za mechanismus navýšení protiplnění nebo jeho alternativu ve smyslu bodů 61 a 62 dočasného rámce. Argumenty Dánska a Švédska uvedené v 137. bodě odůvodnění, jakož i tvrzení společnosti SAS uvedená v 147. bodě odůvodnění je proto třeba zamítnout.

(387) Tribunál rovněž konstatoval, že povinnost oznámit plán restrukturalizace podle bodu 85 dočasného rámce nemá sama o sobě žádný vliv na výši a způsoby protiplnění státu. Tato povinnost navíc platí pouze tehdy, pokud se státní intervence nesnížila pod 15 % celkového vlastního kapitálu příjemce a pokud od rekapitalizace uplynulo šest let. Tato povinnost tudíž podle Tribunálu nemůže vést k podobnému účinku na protiplnění nebo mít stejné motivační účinky na ukončení účasti státu jako mechanismus navýšení protiplnění stanovený v bodě 61 dočasného rámce. Z toho vyplývá, že argumenty Dánska a Švédska uvedené v 138. bodě odůvodnění musí být rovněž zamítnuty.

(388) Tribunál taktéž konstatoval, že ačkoli je obecně známo, že podle švédského zákona o obchodních společnostech nemůže společnost odkoupit kmenové akcie pouze od jednoho konkrétního akcionáře, společnost SAS nepředložila žádné důkazy pro své tvrzení, že švédský zákon o obchodních společnostech brání bezplatnému poskytnutí dalších akcií akcionáři. Společnost SAS ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení nedoložila, že švédský zákon o obchodních společnostech brání bezplatnému poskytnutí dodatečných akcií akcionáři. Na tomto základě je nutné zamítnout i argumenty společnosti SAS uvedené v 146. bodě odůvodnění. Každopádně, i kdyby švédské vnitrostátní právo bránilo zavedení mechanismu navýšení protiplnění podle bodu 61 dočasného rámce, Komise podotýká, že potíže, s nimiž se společnost SAS setkala v souvislosti se švédským zákonem o obchodních společnostech, nejsou ojedinělé a že za srovnatelných okolností týkajících se jiných rekapitalizačních opatření schválených Komisí byly zavedeny alternativy mechanismu navýšení protiplnění ([201]).

(389) Ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení Dánsko a Švédsko předložily nová tvrzení, kterými se původní rozhodnutí ani rozsudek ve věci SAS II nezabývaly a které se týkaly výše sdílení nákladů (139. bod odůvodnění) a politických mandátů dánského a švédského státu, pokud jde o snížení potřeby pobídek k ukončení státní účasti (140. bod odůvodnění).

(390) Co se týká připomínek uvedených v 139. bodě odůvodnění, Komise uvádí, že body 61 a 62 dočasného rámce jsou použitelné bez ohledu na úroveň původního vlastnictví Dánska a Švédska ve společnosti SAS nebo na existenci sdílení nákladů. Cílem mechanismu navýšení protiplnění stanoveného v bodech 61 a 62 dočasného rámce je obnovit *status quo ante*. Vzhledem k tomu, že opatření vedlo ke zvýšení podílu Dánska a Švédska ve společnosti SAS, jak je uvedeno v 96. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, mělo být doprovázeno pobídkami, které by motivovaly k ukončení účasti Dánska a Švédska a k návratu na úroveň jejich podílu ve společnosti SAS před pandemií COVID-19, jako je mechanismus navýšení protiplnění podle bodu 61 dočasného rámce nebo jeho odpovídající alternativa podle bodu 62 uvedeného rámce.

(391) Pokud jde o tvrzení uvedené v 140. bodě odůvodnění, politické mandáty Dánska a Švédska nestanovují konkrétní cíle pro ukončení jejich účasti a nepředpokládají dodatečné protiplnění. Celkově jsou neurčité a nejsou pro Dánsko a Švédsko závazné, natož pro společnost SAS. Tyto politické mandáty proto nesplňují požadavky stanovené v bodě 61 dočasného rámce a celkově nevedou k obdobnému výsledku, pokud jde o motivační účinky na ukončení státní účasti a obdobný celkový dopad na protiplnění státu, jak je stanoveno v bodě 62 dočasného rámce.

(392) V důsledku toho nelze v rozporu s tvrzením Dánska a Švédska mít za to, že opatření je v souladu s bodem 62 dočasného rámce.

(393) Dánsko a Švédsko se alternativně dovolávaly výjimečných okolností odůvodňujících přímé použití ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU odchylně od bodů 61 a 62 dočasného rámce. Komise nyní posoudí, zda lze mít za do, že s ohledem na tento konkrétní bod takovéto výjimečné okolnosti existují.

([201]) Např. ve věci SA.57659 přijala Komise mechanismus, kdy mělo protiplnění formu dluhu nebo rovnocenného nástroje (viz 30. a 73. bod odůvodnění uvedeného rozhodnutí).

Existence výjimečných okolností odůvodňujících přímé použití ustanovení čl. 107 odst. 3 SFEU

(394) Jak je uvedeno v 141. bodě odůvodnění, Dánsko a Švédsko tvrdily, že přímé použití ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU je v zásadě odůvodněno sdílením nákladů zahrnutým v plánu rekapitalizace a snahou přilákat k rekapitalizaci soukromý kapitál.

(395) Podle ustálené judikatury ([202]) má Komise při posuzování slučitelnosti opatření podpory s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 SFEU posuzovací pravomoc. V rámci výkonu této posuzovací pravomoci může Komise přijímat pokyny a stanovit tak kritéria, na jejichž základě hodlá slučitelnost podpor zamýšlených členskými státy s vnitřním trhem posuzovat. Komise se přijetím takových pokynů a zveřejněním oznámení, že je napříště použije na případy jimi dotčené, omezuje při výkonu své posuzovací pravomoci a v zásadě se nemůže od těchto pokynů odchýlit, aniž by byla případně sankcionována z důvodu porušení obecných právních zásad, jako je zásada rovného zacházení nebo ochrana legitimního očekávání ([203]).

(396) V konkrétní oblasti státních podpor je tudíž Komise vázána pokyny a sděleními, jež přijme, pokud se neodchylují od norem Smlouvy ([204]). Přijetím pokynů, kterými Komise omezuje svou posuzovací pravomoc, se tedy Komise nezbavuje povinnosti zkoumat konkrétní výjimečné okolnosti, na které členský stát poukáže v konkrétním případě, aby se domohl přímého použití čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU ([205]).

(397) Jelikož Dánsko a Švédsko nezavedly mechanismus navýšení protiplnění (nebo odpovídající alternativu) v souladu s body 61 a 62 dočasného rámce, je třeba posoudit, zda v daném případě existují výjimečné okolnosti, které by mohly odůvodnit přímé použití ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, a tudíž neexistenci mechanismu navýšení protiplnění nebo odpovídající alternativy, jak vyžadují body 61 a 62 dočasného rámce.

(398) Komise se domnívá, že zvláštní rysy rekapitalizace společnosti SAS, zejména cíl zaručit přitažlivost rekapitalizace pro soukromé investory a významné sdílení nákladů přijaté těmito investory, sice představují důležitý prvek rekapitalizace společnosti SAS a významně přispěly k snížení objemu nezbytné podpory, neodůvodňují však takové přímé použití ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, jež by umožnilo odchýlit se od požadavků stanovených v bodech 61 a 62 dočasného rámce.

(399) Komise se za prvé domnívá, že Dánsko a Švédsko neprokázaly, že neexistence mechanismu navýšení protiplnění byla pro soukromé investory důležitým faktorem, a zejména že by zahrnutí takového mechanismu ohrozilo jejich účast na rekapitalizaci. Nelze proto tvrdit, že by zahrnutí takového mechanismu výrazně odradilo soukromé investory od účasti na rekapitalizaci společnosti SAS.

([202]) Viz např. rozsudek ze dne 19. července 2016 ve věci Kotnik a další, C 526/14, ECLI:EU:C:2016:570, bod 38 a citovaná judikatura.
([203]) Viz rozsudek ze dne 8. března 2016 ve věci Řecko v. Komise, C-431/14 P, ECLI:EU:C:2016:145, bod 69 a citovaná judikatura a rozsudek ze dne 19. července 2016 ve věci Kotnik a další, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, body 39 a 40.
([204]) Viz rozsudek ze dne 2. prosince 2010 ve věci Holland Malt v. Komise, C-464/09 P, EU:C:2010:733, bod 47 a citovaná judikatura.
([205]) Viz zejména rozsudek ze dne 8. března 2016 ve věci Řecko v. Komise, C-431/14 P, EU:C:2016:145, body 70 až 72 a rozsudek ze dne 19. července 2016 ve věci Kotnik a další, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, bod 41.

(400) Za druhé, v důsledku opatření se výrazně zvýšila dánská a švédská úroveň podílu ve společnosti SAS, a to bez ohledu na účast soukromých investorů na rekapitalizaci společnosti SAS. Proto mělo být opatření, konkrétně kapitálový nástroj v rámci opatření, doprovázeno pobídkami motivujícími k prodeji akcií COVID-19 nabytých Dánskem a Švédskem, jak vyžadují body 61 a 62 dočasného rámce.

(401) Za třetí, ačkoli by aktivace mechanismu navýšení protiplnění, zejména v podobě poskytnutí dodatečných akcií, měla za následek další naředění podílů soukromých akcionářů, včetně těch, které nově získali soukromí investoři v rámci rekapitalizace společnosti SAS, skutečností zůstává, že cílem mechanismu navýšení protiplnění je obnovit *status quo ante*, tj. úroveň podílů Dánska a Švédska před pandemií COVID-19. Cílem je motivovat příjemce nebo ostatní investory, aby odkoupili zpět akcie členského státu nabyté v rámci rekapitalizace COVID-19, a to zejména tím, že vlastnictví těchto akcií ze strany státu je pro společnost SAS nákladnější. Díky této pobídce jsou tato společnost nebo ostatní investoři motivováni k zpětnému odkupu těchto akcií COVID-19 od členského státu, takže se podíl tohoto členského státu sníží na úroveň před pandemií COVID-19. Bod 61 dočasného rámce ponechává příjemci nebo ostatním investorům na zpětný odkup těchto akcií COVID-19 lhůtu čtyř a šesti let (ve dvou po sobě jdoucích etapách) od poskytnutí rekapitalizace COVID-19. Během tohoto období mohou odkoupit zpět akcie COVID-19 od členského státu, aby nedošlo k navýšení protiplnění a aby se tak zabránilo naředění podílů soukromých akcionářů. Existence mechanismu navýšení protiplnění nebo odpovídající alternativy proto není neslučitelná s účastí soukromých investorů na rekapitalizaci COVID-19.

(402) Za těchto okolností se Komise domnívá, že Dánsko a Švédsko neprokázaly, že by zavedení mechanismu navýšení protiplnění nebo odpovídající alternativy podstatně ovlivnilo schopnost společnosti SAS přilákat soukromé investory, aby se podíleli na nákladech rekapitalizace.

(403) Komise má tudíž za to, že odchylka od požadavku stanoveného v bodech 61 a 62 dočasného rámce není v tomto případě odůvodněná.

(404) Z toho vyplývá, že opatření, které bylo ve prospěch společnosti SAS provedeno dne 26. října 2020, není v souladu s body 61 a 62 dočasného rámce, jelikož není doprovázeno mechanismem navýšení protiplnění nebo odpovídající alternativou.

(405) Komise proto přezkoumá alternativní mechanismus předložený společností SAS pro případ, že by Komise dospěla k závěru, že opatření není v souladu s body 61 a 62 dočasného rámce.

Alternativa k mechanismu navýšení protiplnění předložená společností SAS

(406) Jak je uvedeno v 148. a 149. bodě odůvodnění, společnost SAS ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení předložila mechanismus, který podle jejího názoru splňuje požadavky bodů 61 a 62 dočasného rámce.

(407) Tento mechanismus by v podstatě: i) byl aktivován čtyři roky po provedení opatření, pokud příslušný stát neprodal alespoň 40 % své kapitálové účasti, a šest let po kapitálové injekci COVID-19, jestliže příslušný stát neprodal celou svou kapitálovou účast, a ii) po aktivaci by se navýšilo protiplnění Dánsku a/nebo Švédsku ve výši 10 % jejich příslušné dodatečné účasti vyplývající z rekapitalizace COVID-19, která nebyla dosud splacena. Toto navýšení protiplnění by nemělo formu dodatečných akcií, jak výslovně předpokládá bod 61 dočasného rámce. Namísto toho by společnost SAS buď i) změnila podmínky dánských a/nebo švédských hybridních kapitálových nástrojů tak, aby zvýšila částku splatnou na jejich základě, nebo ii) vydala Dánsku a/nebo Švédsku nový nástroj za stejných podmínek jako hybridní kapitálové nástroje.

(408) Komise za prvé podotýká, že by mechanismus předložený společností SAS byl aktivován ve stejném časovém rámci a za stejných podmínek, jaké jsou stanoveny v bodě 61 dočasného rámce, tj. čtyři roky po provedení opatření, pokud příslušný členský stát neprodal alespoň 40 % své kapitálové účasti, a šest let po kapitálové injekci COVID-19, jestliže příslušný členský stát neprodal celou svou kapitálovou účast.

(409) Za druhé, tento mechanismus by po čtvrtém i šestém roce od provedení opatření zajistil navýšení protiplnění Dánsku a/nebo Švédsku o 10 % jejich příslušné dodatečné účasti vyplývající z rekapitalizace COVID-19, která dosud nebyla splacena. Toto zvýšení protiplnění odpovídá minimálnímu navýšení požadovanému podle bodu 61 dočasného rámce.

(410) Komise za třetí uvádí, že mechanismus navržený společností SAS neposkytuje navýšené protiplnění ve formě dodatečných akcií. Komise však také podotýká, že ačkoli je poskytnutí dodatečných akcií mechanismem, který je výslovně uveden v bodě 61 dočasného rámce, toto ustanovení odkazuje i na „jiné mechanismy". Bod 62 dočasného rámce dále potvrzuje flexibilitu, kterou Komise disponuje při schvalování alternativních mechanismů, pokud jde o formu tohoto protiplnění. V rámci mechanismu navrženého společností SAS bude mít toto protiplnění podobu buď navýšení částky splatné na základě státních hybridních dluhopisů v držení Dánska a Švédska, nebo vydání nového nástroje společností SAS pro Dánsko a Švédsko za stejných podmínek, jaké měly tyto státní hybridní dluhopisy ke dni aktivace mechanismu ([206]).

(411) Z výše uvedeného vyplývá, že mechanismus navržený společností SAS by i) měl stejný dopad na odměnu Dánska a Švédska jako mechanismus navýšení protiplnění stanovený v bodě 61 dočasného rámce a ii) motivoval by k zpětnému odkupu akcií nabytých Dánskem a Švédskem prostřednictvím opatření tím, že by tyto akcie (které nebyly před aktivací mechanismu prodány na úroveň před pandemií COVID-19) byly pro společnost SAS postupně nákladnější.

(412) S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Komise domnívá, že by mechanismus navržený společností SAS celkově vedl k obdobnému výsledku, pokud jde o motivační účinky na ukončení státní účasti, a měl by obdobný dopad na protiplnění státu jako mechanismus navýšení protiplnění stanovený v bodě 61 dočasného rámce. Komise se proto domnívá, že by mechanismus popsaný v 148. bodě odůvodnění byl v souladu s bodem 62 dočasného rámce. Za těchto okolností Komise posoudí, zda by v tomto případě bylo vhodné a přiměřené požadovat, aby Dánsko a Švédsko připojily k opatření takovýto mechanismus jako podmínku pro prohlášení opatření za slučitelné s body 61 a 62 dočasného rámce.

Vhodnost a přiměřenost požadavku, aby Dánsko a Švédsko zavedly popsaný mechanismus jako podmínku pro prohlášení opatření za slučitelné s body 61 a 62 dočasného rámce

(413) Jak je uvedeno v 405. a 413. bodě odůvodnění, opatření není v souladu s body 61 a 62 dočasného rámce. Mechanismus, který předložila společnost SAS ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení, by však byl v souladu s těmito ustanoveními dočasného rámce, pokud by jej Dánsko a Švédsko zavedly.

(414) V tomto ohledu předložila Komise Dánsku a Švédsku žádost o informace, aby zjistila, zda by zavedení tohoto mechanismu bylo podle názoru těchto členských států vhodné a přiměřené (222. bod odůvodnění).

(415) Dánsko a Švédsko potvrdily, že by mechanismus předložený společností SAS podle jejich názoru splňoval požadavky bodů 61 a 62 dočasného rámce.

(416) Dánsko a Švédsko dále potvrdily, že zavedení mechanismu předloženého společností SAS nebudou bránit žádné závažné překážky a že k tomuto mechanismu neexistují žádné jiné, méně omezující alternativy, jež by splňovaly požadavky bodů 61 a 62 dočasného rámce.

(417) Jak je uvedeno v 408. až 412. bodě odůvodnění, Komise se domnívá, že alternativa k mechanismu navýšení protiplnění, kterou navrhla společnost SAS, je v souladu s body 61 a 62 dočasného rámce.

([206]) Jak je objasněno v 148. bodě odůvodnění, zohledněny budou tržní podmínky v době navýšení protiplnění, například sazba, kterou by měly být diskontovány budoucí platby společnosti SAS, aby navýšení částky splatné na základě státních hybridních dluhopisů (nebo částky splatné na základě nového nástroje) odpovídalo v čisté současné hodnotě peněžní hodnotě rovnající se přesně 10 % dodatečné účasti vyplývající z rekapitalizace COVID-19, která nebyla dosud splacena.

(418) Komise se rovněž domnívá, že požadavek Dánska a Švédska na zavedení tohoto mechanismu jako podmínky slučitelnosti opatření nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k zajištění dodržení bodů 61 a 62 dočasného rámce. Jak je uvedeno v 409. a 410. bodě odůvodnění, k aktivaci mechanismu navrženého společností SAS dojde ve stejných lhůtách, jaké jsou stanoveny v bodě 61 dočasného rámce, a zvýšení protiplnění bude odpovídat minimálnímu navýšení požadovanému podle téhož ustanovení.

(419) Komise zejména podotýká, že v případě zavedení mechanismu by k jeho první aktivaci, pokud by byl spuštěn, došlo čtyři roky po provedení opatření, tj. 26. října 2024, jestliže by Dánsko a Švédsko do té doby neprodaly alespoň 40 % své kapitálové účasti. Třebaže tento mechanismus nebyl stanoven v rámci opatření provedeného dne 26. října 2020, jeho zavedení do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí Dánsku a Švédsku by proto stále přesně splňovalo lhůtu stanovenou v bodě 61 dočasného rámce.

(420) Komise nakonec podotýká, že dotyčný mechanismus byl navržen příjemcem opatření ve prospěch těchto dvou členských států.

(421) Za této situace se Komise domnívá, že by zahrnutí mechanismu navrženého společností SAS zajistilo dodržení bodů 61 a 62 dočasného rámce a že je v tomto případě vhodné a přiměřené požadovat, aby Dánsko a Švédsko jako podmínku slučitelnosti opatření zavedly tento mechanismus do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí.

Závěr ohledně bodů 61 a 62 dočasného rámce

(422) Komise proto dospěla k závěru, že opatření je v souladu s body 61 a 62 dočasného rámce, pokud Dánsko a Švédsko do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí zavedou mechanismus popsaný v 148. bodě odůvodnění.

6.3.4.1.3 Ukončení státní účasti

(423) Komise rovněž poznamenává, že podle švédského zákona o obchodních společnostech nemohla společnost SAS odkoupit zpět kmenové akcie jen od některých konkrétních akcionářů, nýbrž pouze od všech akcionářů za stejných podmínek (122. až 124. bod odůvodnění). Podotýká však, že Dánsko a Švédsko mohou kdykoli prodat svou kapitálovou účast COVID-19 za tržní ceny jiným kupujícím než společnosti SAS. Komise se proto domnívá, že podmínky stanovené v bodech 63 a 64 dočasného rámce jsou splněny.

6.3.4.2 Protiplnění za hybridní kapitálové nástroje a ukončení státní účasti

(424) V souladu s bodem 65 dočasného rámce Komise posuzuje celkovou výši protiplnění za přímé hybridní dluhopisy s přihlédnutím k charakteristikám nástroje (106. a 107. bod odůvodnění), jeho zakomponovaným prvkům motivujícím k ukončení účasti a přiměřené úrokové sazbě.

(425) Podle bodu 66 dočasného rámce se musí minimální protiplnění za hybridní kapitálové nástroje až do jejich konverze na nástroje obdobné nástrojům kapitálovým rovnat alespoň součtu základní sazby (jednoletá sazba IBOR nebo ekvivalentní sazba zveřejněná Komisí ([207])) a prémie stanovené v **tabulce 5**.

Tabulka 5

Protiplnění za hybridní kapitálové nástroje: jednoletá sazba IBOR nebo ekvivalentní sazba +

Typ příjemce	1. rok	2. rok	3. rok	4. rok	5. rok	6. rok	7. rok	8. rok a další roky
Velké podniky	250 b. b.	350 b. b.	350 b. b.	500 b. b.	500 b. b.	700 b. b.	700 b. b.	950 b. b.

(426) Jak je objasněno v 106. bodě odůvodnění, s ohledem na protiplnění za hybridní nástroje se jako základní sazba používá šestiměsíční sazba STIBOR (Stockholm Interbank Offered Rate 6 Months). Komise konstatuje, že na trzích SEK neexistuje veřejná jednoletá sazba STIBOR, která by se používala jako základní sazba ([208]). Komise rovněž uznává, že v době provedení opatření byla nejdelší zveřejněnou sazbou STIBOR šestiměsíční sazba (k dispozici nebyla ani devítiměsíční sazba STIBOR). Komise přijala jako základní sazbu pro trhy v měně SEK šestiměsíční sazbu STIBOR, vypočtenou v souladu se sdělením Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb ([209]). Komise se proto domnívá, že pro stanovení protiplnění za nové státní hybridní dluhopisy vydané společností SAS v SEK je vhodnou základní sazbou šestiměsíční sazba STIBOR, a proto by se úroky vyplácely pololetně.

(427) V souladu se 106. bodem odůvodnění je protiplnění za nové hybridní dluhopisy vydané společností SAS pro Dánsko a Švédsko uvedeno v **tabulce 6**.

Tabulka 6

Protiplnění za nové státní hybridní dluhopisy: Šestiměsíční sazba STIBOR+

Hybridní dluhopisy	1. rok	2. rok	3. rok	4. rok	5. rok	6. rok	7. rok	8. rok a další roky
NSHN1 (5 miliard SEK)	340 b. b.	440 b. b.	440 b. b.	590 b. b.	590 b. b.	790 b. b.	790 b. b.	1 040 b. b.
NSHN2 (1 miliard SEK)	440 b. b.	540 b. b.	540 b. b.	690 b. b.	690 b. b.	890 b. b.	890 b. b.	1 140 b. b.

(428) Po porovnání protiplnění za nové státní hybridní dluhopisy **(tabulka 6)** s minimálním protiplněním stanoveným v dočasném rámci **(tabulka 5)** Komise konstatuje, že protiplnění za dluhopisy NSHN1 je o 90 bazických bodů vyšší než minimální protiplnění požadované podle dočasného rámce. V případě dluhopisů NSHN2 pro Dánsko se tento rozdíl zvyšuje na 190 bazických bodů nad minimální požadované protiplnění. Komise rovněž uvádí, že rozdíl v protiplnění (100 bazických bodů) mezi dluhopisy NSHN1 a NSHN2 je důsledkem dohody mezi Dánskem a Švédskem a není způsoben rozdíly v rizikovém profilu hybridních nástrojů ([210]).

([207]) Základní sazby vypočítané v souladu se sdělením Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb (Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6) a zveřejněné na internetových stránkách GŘ pro hospodářskou soutěž na adrese https://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html.

([208]) Ode dne 20. dubna 2020 je nezávislým správcem referenčních hodnot pověřeným správou a výpočtem sazby STIBOR Swedish Financial Benchmark Facility (SFBF). Viz https://swfbf.se/

([209]) Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6.

([210]) Kromě rozdílu v protiplnění ve výši 100 bazických bodů a ve vydaných objemech jsou všechny ostatní podmínky dluhopisů NSHN1 a NSHN2 naprosto stejné.

(429) Komise dále podotýká, že tyto hybridní nástroje jsou podle IFRS považovány za vlastní kapitál (107. bod odůvodnění), jelikož mají mnoho charakteristik podobných kapitálu, což činí tyto nástroje pro investory rizikovějšími. Proto jejich vyšší protiplnění oproti minimálnímu protiplnění požadovanému podle bodu 66 dočasného rámce (90 bazických bodů a 190 bazických bodů) zohledňuje dodatečné riziko, které nesou Dánsko a Švédsko jako investoři: i) tyto hybridní kapitálové nástroje jsou z hlediska seniority blízké vlastnímu kapitálu ([211]); ii) nejsou převoditelné na akcie (107. bod odůvodnění); iii) nesou kupóny splatné pouze dle uvážení společnosti SAS (108. bod odůvodnění) ([212]); iv) jsou časově neomezené (106. bod odůvodnění).

(430) Aby bylo zajištěno, že kupóny budou nakonec vyplaceny, zejména vzhledem ke skutečnosti, že společnost SAS má možnost tak neučinit, je stanoveno několik motivačních mechanismů: i) nevyplacené (odložené) kupóny jsou úročeny složenou úrokovou sazbou; ii) kupóny se vždy vztahují k počáteční nominální hodnotě hybridních dluhopisů a iii) požadavky týkající se chování se budou uplatňovat až do úplného splacení nominální hodnoty hybridních dluhopisů a jejich pohledávek ze strany společnosti bez ohledu na případný prodej pohledávek, pokud nebudou všechny nové státní hybridní dluhopisy prodány za nominální hodnotu nebo hodnotu vyšší, i s naběhlými výplatami kupónů (včetně složeného úroku).

(431) Co se týče motivace k ukončení dánské a švédské účasti, nové státní hybridní dluhopisy zahrnují každoroční zvyšování úrokové sazby (spolu se složenými úroky v případě nevyplacených kupónů), což z nich činí pro společnost stále nákladnější zdroj financování. V souladu s dočasným rámcem je mimoto nutné tyto hybridní nástroje splatit, aby byly ukončeny závazky týkající se chování uložené společnosti SAS a jejím dceřiným společnostem. Všechny tyto prvky společnost SAS silně motivují k co nejrychlejšímu splacení nebo refinancování státních hybridních dluhopisů.

(432) S ohledem na zvláštní rizikový profil, charakteristiky a zakomponované prvky motivující k ukončení účasti na státních hybridních dluhopisech se Komise domnívá, že navýšení o 90 bazických bodů nad minimální protiplnění ([213]) uvedené v **tabulce 6** poskytuje Dánsku a Švédsku za jejich nové hybridní dluhopisy přiměřenou odměnu. Jak je objasněno v 428. až 429. bodě odůvodnění, tento požadavek je u nových státních hybridních dluhopisů splněn.

(433) Podle společnosti Ryanair by k přiměřené odměně Švédska a Dánska bylo nutné rozpětí převyšující požadavek na minimální protiplnění stanovený v dočasném rámci o 400 bazických bodů (viz 196. bod odůvodnění). Jak je vysvětleno ve zprávě společnosti Oxera, metodika použitá k dosažení hodnoty 400 bazických bodů vychází z tržních referenčních hodnot. Společnost Ryanair se dále domnívá, že rozdíl v rozpětí ve výši 100 bazických bodů mezi oběma hybridními dluhopisy, které jsou podle ní z hlediska rizikového profilu totožné, je sám o sobě důkazem, že odměna nebyla zvolena na základě opodstatněných nebo věrohodných hledisek.

(434) Komise uvádí, že opatření provedená podle dočasného rámce představují státní podporu, jelikož poskytují výhodu, kterou by příjemce nemohl získat za běžných tržních podmínek. V dočasném rámci tudíž není stanoven požadavek, aby přiměřené protiplnění za hybridní kapitálové nástroje vycházelo z tržních referenčních hodnot. Místo toho bod 65 dočasného rámce vyžaduje, aby celková výše protiplnění za hybridní kapitálový nástroj odpovídajícím způsobem zohledňovala charakteristiky nástroje, jeho zakomponované prvky motivující k ukončení účasti a přiměřenou referenční úrokovou sazbu. Komise tyto prvky zvažuje v 425. až 433. bodě odůvodnění a s ohledem na ně dospěla k závěru, že protiplnění o 90 bazických bodů vyšší, než je požadavek na minimální protiplnění stanovený v dočasném rámci, je v tomto případě přiměřené. Pokud jde o rozdíl v rozpětí mezi oběma hybridními dluhopisy ve výši 100 bazických bodů, Komise uznává, že tento rozdíl není založen na rozdílném rizikovém profilu těchto nástrojů, nýbrž je výsledkem dohody mezi Dánskem a Švédskem (viz 429. bod odůvodnění). Jelikož se Komise domnívá, že rozpětí o 90 bazických bodů vyšší než požadavky na minimální protiplnění stanovené v dočasném rámci představuje v daném případě odpovídající odměnu, musí totéž nutně platit i pro rozpětí vyšší o 190 bazických bodů.

([211]) V případě platební neschopnosti mají nové státní hybridní dluhopisy přednost před upsaným kapitálem a kapitálovými rezervami.

([212]) Faktorem snižujícím riziko je skutečnost, že nevyplacené kupóny budou úročeny složenou úrokovou sazbou, jak je objasněno v 108. bodě odůvodnění.

([213]) Bod 66 dočasného rámce.

(435) Ačkoli Komise nemusí stanovit odpovídající protiplnění odkazem na tržní referenční hodnotu, je třeba dále zmínit, že hodnocení společnosti Ryanair v žádném případě nestanovuje spolehlivou referenční hodnotu pro tržní protiplnění související s dotyčnými hybridními nástroji. Několik finančních nástrojů, které společnost Ryanair použila ve své analýze k odhadu údajného požadovaného dodatečného rozpětí, jako jsou prioritní nekonvertibilní dluhopisy (viz 197. bod odůvodnění), nejsou například hybridní nástroje, nýbrž dluhové nástroje. Naproti tomu minimální protiplnění stanovené v bodě 66 dočasného rámce (k němuž se v tomto případě připočítávají rozpětí ve výši 90 bazických bodů a 190 bazických bodů) představuje odměnu, která se vztahuje konkrétně na hybridní kapitálové nástroje, a tato odměna, odrážející hlubší podřízenost a další rizikové faktory související s kapitálovými nástroji nebo nástroji podobnými nástrojům kapitálovým, je podstatně vyšší než protiplnění za dluhové nástroje, jak je stanoveno v bodě 27 písm. a) dočasného rámce.

6.3.4.3 Závěr

(436) S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Komise domnívá, že v případě kapitálového nástroje jsou protiplnění Dánsku a Švédsku a prvky motivující k ukončení účasti v souladu s body 60 až 64 dočasného rámce za předpokladu, že Dánsko a Švédsko splní podmínku stanovenou v 423. bodě odůvodnění. Pokud jde o hybridní kapitálový nástroj, Komise se s ohledem na NSHN1 i NSHN2 domnívá, že odměna pro Dánsko a Švédsko a prvky motivující k ukončení účasti jsou v souladu se zásadami stanovenými v bodech 65 až 70 dočasného rámce.

6.3.5 *Správní opatření a předcházení nepatřičnému narušení hospodářské soutěže*

6.3.5.1 Slučitelnost s bodem 72 dočasného rámce

(437) Podle bodu 72 dočasného rámce platí, že pokud je příjemce rekapitalizačního opatření COVID-19 převyšujícího 250 milionů EUR podnikem s významnou tržní silou nejméně na jednom z relevantních trhů, na nichž působí, musí členský stát k zachování účinné hospodářské soutěže na těchto trzích navrhnout další opatření.

(438) Opatření se týká rekapitalizace ve výši 11 miliard SEK (1 069 milionů EUR) ve prospěch společnosti SAS. Vzhledem k tomuto objemu rekapitalizace musí Komise v tomto rozhodnutí pro účely bodu 72 dočasného rámce posoudit, zda měla společnost SAS významnou tržní sílu.

6.3.5.1.1 Určení relevantních trhů

(439) Ve své dřívější rozhodovací praxi podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ([214]) (dále jen „nařízení o spojování“) v odvětví letecké dopravy vymezila Komise relevantní trhy pravidelných služeb osobní letecké dopravy na základě dvou přístupů: i) přístup vycházející z místa odletu a místa určení, kdy cílem byl aktivní letecký dopravce ([215]), a ii) přístup podle jednotlivých letišť, a to za určitých okolností, pokud cíl zahrnoval významné portfolio letištních časů ([216]).

(440) Podle přístupu vycházejícího z místa odletu a místa určení je každá kombinace letiště nebo města odletu a letiště nebo města určení vymezena jako samostatný trh. Toto vymezení trhu odráží hledisko poptávky, tj. skutečnost, že cestující, kteří chtějí cestovat z města odletu do města určení, nepovažují různé dvojice měst za vzájemně zastupitelné.

([214]) Nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (nařízení ES o spojování) (Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/139/oj).

([215]) Viz např. věc M.8869 – Ryanair/LaudaMotion, body 96–97; věc M.7541 – IAG/Aer Lingus, bod 14; věc M.7333 – Alitalia/Etihad, bod 63 a věc M.6447 – IAG/bmi, bod 31.

([216]) Viz např. věc M.8869 – Ryanair/LaudaMotion, bod 116; věc M.8672 – easyJet/Certain Air Berlin Assets, bod 41; věc M.8633 – Lufthansa/Certain Air Berlin Assets, bod 58 a věc M.6447 – IAG/bmi, bod 483. Ve věcech M.8672 – easyJet/Certain Air Berlin Assets a M.8633 – Lufthansa/Certain Air Berlin Assets provedla Komise pouze posouzení podle jednotlivých letišť, jelikož cílová aktiva nebyla v době transakce využívána na žádné trase (společnost Air Berlin definitivně ukončila z důvodu své platební neschopnosti provozování letů na všech trasách). Společnost Ryanair tvrdí, že okolnosti, které převažovaly v obou případech fúze společnosti Air Berlin, se na tento případ nevztahují, neboť společnost SAS pokračuje ve své činnosti. Je však nesporné, že letecké společnosti, které měly získat aktiva a volné letištní časy společnosti Air Berlin (easyJet a Lufthansa), by po spojení získaná aktiva a volné letištní časy nadále provozovaly.

(441) Ačkoli Komise obecně dává přednost substituci na straně poptávky, v její praxi týkající se jak vymezení trhu, tak i posouzení vlivu na hospodářskou soutěž v tomto odvětví hraje roli také hledisko nabídky. Komise například uvedla, že hospodářská soutěž mezi leteckými dopravci probíhá také na úrovni sítě, jelikož síťoví dopravci budují své sítě a v zásadě rozhodují o letech na trasách navazujících na jejich uzlová letiště ([217]). Někteří nízkonákladoví dopravci také tvrdili, že s růstem počtu leteckých společností poskytujících služby z bodu do bodu je substituce na straně nabídky stále důležitějším aspektem vymezení trhu ([218]).

(442) V rámci přístupu podle jednotlivých letišť je každé letiště (nebo zastupitelná letiště) vymezeno jako samostatný trh. Toto vymezení trhu umožňuje Komisi posoudit účinky transakce na celkové provozování služeb osobní letecké dopravy na daném letišti zejména na základě portfolia volných letištních časů, které má dopravce na tomto letišti k dispozici, aniž by rozlišovala mezi konkrétními linkami provozovanými na toto letiště nebo z něj. Síla příjemce na těchto relevantních trzích bude posouzena mimo jiné na základě úrovně přetížení letiště a podílů příjemce na kapacitě letištní infrastruktury, kterou má povoleno využívat pro svůj provoz (tj. podíly na letištních časech) ([219]).

(443) Přístup podle jednotlivých letišť byl přijat zejména za účelem posouzení účinků posílení postavení letecké společnosti na některých letištích a rizik pro účinnou hospodářskou soutěž, která vyplývají z koncentrace volných letištních časů na některých letištích v rukou jednoho podniku ([220]). Komise v rámci své politiky týkající se letišť uvedla, že „*volné letištní časy jsou vzácným zdrojem*“ a „*přístup k těmto zdrojům má zásadní význam pro poskytování služeb letecké dopravy a pro zachování účinné hospodářské soutěže*“ ([221]). Komise shrnula všechny trasy začínající nebo končící na určitém letišti za účelem vymezení relevantní situace bez transakce, zejména v případě převzetí leteckého dopravce, který vstoupil do insolvenčního řízení ([222]).

(444) Z těchto důvodů se Komise domnívá, že trhy, na nichž příjemce působí a které jsou relevantní pro účely posouzení narušujících účinků opatření na hospodářskou soutěž, jsou pro účely bodu 72 dočasného rámce trhy pro poskytování služeb osobní letecké dopravy na letiště obsluhovaná příjemcem a z těchto letišť. Tento závěr potvrzuje skutečnost, že cílem opatření je zachovat celkovou schopnost příjemce provozovat služby letecké dopravy, zejména zajistit zachování jeho aktiv a jeho práv na provozování letecké dopravy ve střednědobém/dlouhodobém horizontu. Tato aktiva a práva totiž v zásadě nejsou přidělena konkrétní lince. To platí zejména pro letištní časy na koordinovaném letišti ([223]), které by mohly mít velkou hodnotu a mohly být využity na jakékoli trase s odletem a příletem na tomto letišti. Tento závěr podporuje i sdělení Komise o definici relevantního trhu ([224]), které v poznámce pod čarou č. 1 uvádí, že v případech posouzení státní podpory se pozornost soustřeďuje spíše na dotyčného příjemce podpory a průmysl/odvětví než na stanovení konkurenčních tlaků, jimž příjemce podpory čelí.

([217]) Viz např. věc M.7541 – IAG/Aer Lingus, body 17–18; věc M.6607 – US Airways/American Airlines, bod 10 a věc M.6447 – IAG/bmi, bod 31.

([218]) Viz např. věc M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III, bod 57.

([219]) Viz analogické příklady: věc M.8633 – Lufthansa/Certain Air Berlin Assets; věc M.8672 – easyJet/Certain Air Berlin Assets.

([220]) Viz např. věc M.8869 – Ryanair/LaudaMotion.

([221]) 4. bod odůvodnění návrhu Komise na nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Evropské unie (COM/2011/827 final ze dne 1. prosince 2011).

([222]) Viz věc M.6447 – IAG/bmi, body 136–157.

([223]) Podle článku 2 nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj)) (dále jen „nařízení o letištních časech“) se „koordinovaným letištěm“ rozumí „letiště, kde byl jmenován koordinátor za účelem usnadnění provozu leteckých dopravců, kteří provozují nebo hodlají provozovat dopravu na tomto letišti“.

([224]) Sdělení Komise o definici relevantního trhu pro účely práva hospodářské soutěže Společenství (Úř. věst. C 372, 9.12.1997, s. 5).

(445) Opatření podporuje provoz společnosti SAS jako celek, a proto může potenciálně ovlivnit hospodářskou soutěž na všech trasách, které začínají a končí na letišti, na němž má společnost SAS k dispozici letištní časy, bez ohledu na zvláštní konkurenční postavení společnosti SAS na některé z těchto konkrétních tras. Vzhledem k tomu, že opatření nevede k posílení postavení společnosti SAS na některých trasách spojujících místa odletu a místa určení na rozdíl od jiných a má vliv na celkovou situaci společnosti SAS, není vhodné analyzovat dopad opatření na každou z těchto tras zvlášť. Pro účely použití bodu 72 dočasného rámce je místo toho vhodné uplatnit přístup založený na jednotlivých letištích a vymezit jako relevantní trhy letiště, na nichž společnost SAS poskytuje služby osobní letecké dopravy.

(446) Společnost Ryanair ve svých připomínkách tvrdí, že účinky opatření na celkovou schopnost společnosti SAS provozovat činnost nevylučují, že opatření ovlivní zvláštní konkurenční postavení společnosti SAS na jednotlivých trasách spojujících místa odletu a místa určení. Dochází k závěru, že neexistuje žádný oprávněný důvod, proč by se neměly posoudit trasy spojující místa odletu a místa určení, jichž se opatření týká.

(447) Závěr společnosti Ryanair, podle něhož v rámci přístupu založeného na jednotlivých letištích není jako relevantní trh vymezena žádná trasa spojující místo odletu a místo určení, odráží nesprávný výklad vymezení trhu přijatý Komisí a jeho důsledků. V rámci přístupu podle jednotlivých letišť jsou relevantní všechny trasy spojující místa odletu a místa určení provozované na dané letiště a z něj a jsou zahrnuty do celkového posouzení účinků podpory, třebaže nikoli na individuálním základě. Vymezení každé konkrétní trasy spojující místo odletu a místo určení, kterou společnost SAS provozovala před vypuknutím pandemie COVID-19, jako relevantní (jak tvrdí společnost Ryanair), by neposkytlo správný rámec pro posouzení rekapitalizačního opatření, které ze své podstaty nevede k posílení postavení příjemce na některých trzích založených na místu odletu a místu určení na rozdíl od jiných. Z téhož důvodu nelze souhlasit s tvrzením společnosti Ryanair, že Komise měla posoudit tržní sílu společnosti SAS na základě jednotlivých míst odletu a míst určení spolu s posouzením jednotlivých letišť ([225]).

6.3.5.1.2 Přehled relevantních letišť

(448) Komise se domnívá, že pro účely použití bodu 72 dočasného rámce jsou relevantní pouze koordinovaná letiště v Evropském hospodářském prostoru (dále jen „EHP“), na nichž měla společnost SAS před pandemií COVID-19 základnu ([226]), a to z následujících důvodů.

(449) Za prvé, v rámci tohoto posouzení nelze mít za to, že společnost SAS má významnou tržní sílu na letištích, na nichž nemá žádnou základnu. Skutečnost, že letecký dopravce má na daném letišti základnu, svědčí zejména o tom, že je na tomto letišti dlouhodobě usazen, což mu umožňuje vyvíjet trvalejší konkurenční tlak na konkurenty působící na stejném letišti. Podle judikatury navíc vlastnictví základny přináší určité výhody, jako je flexibilita při změně trasy, přesun letadel, minimalizace nákladů na přerušení provozu, výměna posádek, péče o zákazníky a povědomí o značce ([227]). Zřízení základny na určitém letišti mimoto obecně znamená, že personál dopravce je přidělen na tuto základnu a že letadla umístěná na této základně mohou být nasazena na kteroukoli z tras spojujících místa odletu a místa určení, které jsou z tohoto letiště provozovány. Z toho vyplývá, že dopravce, který má na určitém letišti základnu, má lepší pozici pro vytvoření stabilní a dlouhodobé obchodní přítomnosti – s možností získat a udržet si určitý stupeň tržní síly – než dopravce působící na tomto letišti bez základny.

(450) Společnost Ryanair tvrdí, že není opodstatněné omezit vymezení relevantních trhů na letiště, kde má společnost SAS základnu. Dále připomíná, že v bodě 331 rozsudku ve věci Lufthansa Tribunál nevyloučil povinnost Komise posoudit existenci významné tržní síly příjemce na letištích, na nichž nemá základnu, pokud jsou v tomto ohledu předloženy dostatečné důkazy. K doložení svého tvrzení se společnost Ryanair odvolává na i) vlastní model společnosti Ryanair, který údajně prokazuje, že není nutné, aby letecká společnost měla na letišti základnu, aby na něm mohla úspěšně působit, a ii) příklady letišť, kde podíl společnosti SAS na počtu využitých míst přesáhl 40 % až 50 %, třebaže společnost SAS na těchto letištích neprovozovala základnu (Ålesund, Umeå, Haugesund, Åre-Östersund a Ängelholm-Helsingborg).

([225]) To zejména znamená, že se Komise nebude dále zabývat „*velkým počtem trhů založených na místech odletu a místech určení*“, na nichž podle společnosti Ryanair může mít společnost SAS významnou tržní sílu vzhledem k jejím podílům na trhu z hlediska počtu využitých míst, jelikož tyto jednotlivé trhy založené na místech odletu a místech určení neodpovídají relevantním trhům pro účely bodu 72 dočasného rámce.

([226]) „Základna“ znamená, že letadla letecké společnosti zůstávají na letišti přes noc a jsou využívána k provozování několika linek z tohoto letiště.

([227]) Viz rozsudek ze dne 6. července 2010 ve věci Ryanair v. Komise, T-342/07, EU:T:2010:280, bod 269.

(451) Komise se domnívá, že tato tvrzení nezpochybňují její závěr. Podle článku odborné skupiny, který společnost Ryanair předložila v příloze svých připomínek, provozovala společnost Ryanair před pandemií COVID-19 v Evropě 87 základen ([228]). Společnost Ryanair nevysvětluje, proč se domnívá, že se její model nesoustředí na základny zřízené v EHP, včetně regionálních letišť, ani proč by se „*úspěšné působení*“ mělo rovnat významné tržní síle. Co se týče příkladů letišť, která společnost SAS obsluhuje s využitím nebázovaných letadel, společnost Ryanair nezmiňuje, že vzhledem k velmi malé velikosti těchto letišť dosáhla společnost SAS takového podílu míst provozováním jediné linky na každé z těchto letišť a z každého z nich ([229]). Takto omezený provoz na letišti nepodporuje zjištění významné tržní síly na daném letišti ([230]). Tvrzení společnosti Ryanair týkající se možnosti letecké společnosti mít významnou tržní sílu na letišti, kde nemá základnu, jsou navíc v rozporu s její argumentací týkající se překážek vstupu na trh ([231]). Společnost Ryanair konkrétně tvrdí, že Komise měla uznat, že úspory z rozsahu ([232]) a úspory plynoucí ze sítě ([233]) jsou faktory, které mohou potenciálnímu konkurentovi zabránit v založení nebo rozšíření jeho přítomnosti na určitém letišti. Tímto tvrzením společnost Ryanair ve skutečnosti uznává, že provozování základny, a to i velké základny (letištního uzlu), je rozhodující pro schopnost letecké společnosti mít na letišti významnou tržní sílu.

(452) Za druhé, společnost SAS nelze pro účely použití bodu 72 dočasného rámce považovat za společnost s významnou tržní silou na letištích, která nejsou koordinována podle nařízení o letištních časech. Na koordinovaných letištích poptávka po letištní infrastruktuře, zejména po letištních časech, výrazně převyšuje kapacitu letiště, přičemž rozšíření letištní infrastruktury, které by uspokojilo poptávku, není v krátkodobém horizontu možné. Naopak na nekoordinovaných letištích kapacita letiště obecně převyšuje poptávku leteckých společností a je zde dostatek volných letištních časů, které v dostatečném rozsahu umožňují konkurentovi vstup na toto letiště nebo rozšíření činnosti na tomto letišti, aby mohl účinně konkurovat společnosti SAS na všech trasách spojujících místo odletu a místo určení, které jsou z tohoto letiště provozovány.

(453) Za třetí, pravidla státní podpory platí pouze na území EHP. Podle těchto pravidel nemá Komise pravomoc zkoumat, zda má společnost SAS významnou tržní sílu na letišti nacházejícím se v zemi mimo EHP.

(454) Za čtvrté, bod 72 vyžaduje posouzení tržní síly příjemce na základě jeho činnosti před poskytnutím podpory na relevantních trzích, „*na nichž působí*“. Relevantním časovým rámcem pro posouzení tržní síly společnosti SAS jsou proto poslední období provozu před pandemií COVID-19, tj. letní sezóna IATA 2019 a zimní sezóna IATA 2019/2020. Společnost Ryanair tvrdí, že by Komise měla provést výhledovou analýzu tržní síly společnosti SAS. Toto tvrzení se však zjevně rozchází se zněním a účelem bodu 72 dočasného rámce.

(455) Dánsko a Švédsko ve svém oznámení objasnily, že společnost SAS během letní sezóny IATA 2019 nebo zimní sezóny IATA 2019/2020 provozovala základnu na 23 letištích v EHP ([234]). Z těchto 23 letišť bylo šestnáct koordinovaných letišť ([235]). V následujících oddílech posoudí Komise tržní sílu společnosti SAS na těchto šestnácti relevantních letištích.

([228]) Článek odborné skupiny, s. 26.

([229]) Oznámení dánských a švédských orgánů.

([230]) I kdyby společnost SAS na těchto letištích ukončila činnost a vrátila všechny své letištní časy, kapacita zpřístupněná konkurentům by neměla významný dopad na jejich konkurenční postavení. Pokračující přítomnost společnosti SAS proto nemá podstatný vliv na schopnost a motivaci jejích konkurentů vstoupit na tato letiště nebo na nich rozšířit svou činnost.

([231]) Viz také 464. bod odůvodnění.

([232]) Podle definice společnosti Ryanair dochází k úsporám z rozsahu, pokud letecká společnost provozuje letištní uzly na řadě letišť a má možnost sdílet náklady na široké škále tras, což znesnadňuje konkurenci.

([233]) Podle definice společnosti Ryanair dochází k úsporám plynoucím ze sítě tehdy, provozuje-li letecká společnost letištní uzly a může dosáhnout vyšších faktorů vytížení, a tudíž vyšší nákladové efektivnosti v důsledku přepravy přestupujících cestujících. Společnost Ryanair dodává, že tři hlavní provozní uzly společnosti SAS se nacházejí na letištích v Kodani, Oslu a Stockholmu, která podle ní tvoří „*páteř její letové sítě*“.

([234]) Jedná se o tato letiště: letiště Kodaň; letiště Stockholm Arlanda; letiště Oslo; letiště Trondheim; letiště Bergen; letiště Stavanger; letiště Göteborg Landvetter; letiště Billund; letiště Helsinky; letiště Londýn Heathrow; letiště Aarhus; letiště Luleå; letiště Tallinn; letiště Aalborg; letiště Málaga; letiště Vilnius; letiště Tromsø; letiště Düsseldorf; letiště Stuttgart; letiště Lecha Wałęsy v Gdaňsku; letiště Bodø; letiště Hamburk a letiště Amsterdam.

([235]) Jedná se o tato letiště: letiště Kodaň; letiště Stockholm Arlanda; letiště Oslo; letiště Trondheim; letiště Bergen; letiště Stavanger; letiště Göteborg Landvetter; letiště Billund; letiště Helsinky; letiště Londýn Heathrow; letiště Málaga; letiště Tromsø; letiště Düsseldorf; letiště Stuttgart; letiště Hamburk a letiště Amsterdam.

6.3.5.1.3 Kritéria pro posouzení tržní síly společnosti SAS na relevantních letištích

(456) Zjištění významné tržní síly vyžaduje zejména přezkoumání všech faktorů, které mohou dostatečně omezit chování dotyčného podniku. Posouzení konkurenčních tlaků na podnik nemůže vycházet výhradně ze stávající situace na trhu. Důležitý je rovněž možný dopad rozšíření činnosti skutečných konkurentů nebo vstupu potenciálních konkurentů, včetně hrozby takového rozšíření nebo vstupu.

(457) V této souvislosti Komise pro účely posouzení tržní síly společnosti SAS v daném případě vzala v úvahu strukturu hospodářské soutěže na každém relevantním letišti, a zejména i) omezení způsobená stávajícími poskytovateli služeb osobní letecké dopravy (leteckými společnostmi působícími na letišti), a zejména postavení příjemce a jeho skutečných konkurentů na trhu (oddíl 6.3.5.1.3.1) a ii) omezení způsobená věrohodnou hrozbou budoucího rozšíření činnosti těchto skutečných konkurentů nebo vstupu potenciálních konkurentů na trh (oddíly 6.3.5.1.3.2 a 6.3.5.1.3.3).

6.3.5.1.3.1 Podíly na trhu z hlediska letů a míst jako ukazatele stávajících konkurenčních struktur

(458) Podíly na trhu vyjádřené počtem nabízených letů (obrátek) nebo využitých míst na relevantním letišti poskytují první užitečný údaj o postavení letecké společnosti na trhu a o skutečných konkurenčních tlacích, jimž čelí.

(459) Podíl letů (nebo obrátek) ([236]) je definován jako poměr mezi počtem letů (nebo obrátek) provozovaných leteckým dopravcem na daném letišti a celkovým počtem letů (nebo obrátek) provozovaných všemi leteckými dopravci na letišti. Odpovídá poměru mezi počtem letištních časů využívaných leteckým dopravcem na určitém letišti a celkovým počtem letištních časů využívaných všemi leteckými dopravci na tomto letišti. Odpovídá také zhruba poměru mezi počtem letištních časů přidělených leteckému dopravci na letišti a celkovým počtem letištních časů přidělených všem leteckým dopravcům na letišti ([237]).

(460) Podíl míst je definován jako poměr mezi počtem míst, která letecký dopravce na letišti využívá (tj. nabízí), a celkovým počtem míst, jež na daném letišti využívají všichni letečtí dopravci. Jedná se tudíž o ukazatel procenta kapacity nabízené leteckým dopravcem z celkové kapacity nabízené na daném letišti.

(461) V souladu s judikaturou týkající se dominantního postavení na trhu ([238]) měla Komise za to, že i) společnost SAS pravděpodobně neměla významnou tržní sílu na relevantních letištích, na nichž byl její podíl letů a podíl sedadel nižší než 40 %; ii) pro posouzení existence tržní síly pro účely bodu 72 dočasného rámce by měly být zohledněny další faktory, zejména ty, které odrážejí omezení vyplývající z potenciální hospodářské soutěže ([239]), pokud společnost SAS měla na relevantních letištích podíl letů nebo podíl míst ve výši 40 % nebo více.

([236]) V tomto rozhodnutí je obrátka definována jako zpáteční let nebo dva lety (jeden odlet z relevantního letiště do místa určení a jeden přílet z místa určení na relevantní letiště).

([237]) Podle nařízení o letištních časech musí dopravce využít nejméně 80 % přidělené série letištních časů. V opačném případě se přidělená série letištních časů vrátí do fondu letištních časů (pravidlo „ztráty v případě nevyužití“). Z údajů vyplývá, že na nejvíce přetížených letištích je využití letištních časů v každém případě obecně vyšší než 95 % (viz např. dokument IATA Submission – Steer EU Fact-Finding Study: Airport Slots, prosinec 2019, s. 37, k dispozici na adrese: iata-airport-slots-submission-eu-study-steer-dec-2019.pdf). Proto je na těchto letištích rozdíl mezi počtem využitých a přidělených letištních časů omezený.

([238]) Viz např. rozsudek ze dne 14. února 1978 ve věci United Brands Company a United Brands Continental v. Komise, 27/76, ECLI:EU:C:1978:22; rozsudek ze dne 13. února 1979 ve věci Hoffmann-La Roche v. Komise, 85/76, ECLI:EU:C:1979:36.

([239]) Potenciální hospodářskou soutěž může vytvářet značná nevyužitá výrobní kapacita (v tomto případě nevyužité letištní časy) (viz rozsudek ze dne 13. února 1979 ve věci Hoffmann-La Roche v. Komise, 85/76, EU:C:1979:36, bod 48).

6.3.5.1.3.2 Překážky rozšíření nebo vstupu

(462) Pro účely posouzení omezení vyplývajících ze skutečné a potenciální hospodářské soutěže se Komise domnívá, že by měly být zohledněny překážky rozšíření nebo vstupu, kterým čelí jiní letečtí dopravci než příjemce. Aby mohl letecký dopravce poskytovat služby osobní letecké dopravy, potřebuje přístup k letištní infrastruktuře. Na koordinovaných letištích musí mít letecký dopravce k dispozici letištní časy pro provozování linek z těchto letišť nebo na tato letiště. V souladu s judikaturou je totiž hlavní překážkou vstupu do odvětví letecké dopravy v Unii nedostatek volných letištních časů na velkých letištích ([240]). V této souvislosti odráží vysoká úroveň přetížení letiště omezení kapacity letiště, s nimiž se letecký dopravce potýká, což ovlivňuje jeho schopnost účinně omezovat chování příjemce.

(463) Společnost Ryanair ve svých připomínkách Komisi vytýká, že se zaměřuje na omezení letištních časů jako na jedinou překážku vstupu. Společnost Ryanair na straně jedné tvrdí, že existují další faktory, které mohou potenciálnímu konkurentovi zabránit v založení nebo rozšíření jeho přítomnosti, jako například: úspory z rozsahu, značka, propagační akce a věrnost zákazníků; úspory plynoucí ze sítě nebo riziko agresivních odvetných opatření ze strany zavedených provozovatelů. Společnost Ryanair tyto čtyři prvky pouze vyjmenovává.

(464) Komise nicméně podotýká, že i) dva z těchto prvků (úspory z rozsahu a úspory plynoucí ze sítě) ve skutečnosti souvisejí s omezením letištních časů, neboť schopnost dosáhnout těchto úspor (nákladové efektivnosti) závisí na schopnosti letecké společnosti provozovat dostatečně vysoký počet linek na/z letiště, a tudíž na schopnosti získat přístup k dostatečně vysokému počtu volných letištních časů na tomto letišti; ii) značka, propagační akce a věrnost zákazníků se týkají spíše schopnosti obsluhovat určitou kategorii cestujících (prémiové cestující nebo cestující, kteří jsou časově závislí) než celkové schopnosti provozovat lety na letiště nebo z letiště a obecně jsou v každém případě součástí výhod vyplývajících z provozu na letištních uzlech ([241]), které jsou zohledněny při určení relevantních letišť (omezeno na základny příjemce), a iii) zbývající prvek (riziko agresivních odvetných opatření ze strany zavedených provozovatelů) je konkrétně řešen jiným opatřením k zabránění nepatřičnému narušení hospodářské soutěže stanoveným v bodě 71 dočasného rámce, které se vztahuje mimo jiné na trhy, na nichž má společnost SAS významnou tržní sílu.

(465) Na druhou stranu společnost Ryanair tvrdí, že relativní stabilita podílů společnosti SAS na trhu z hlediska počtu využitých míst na relevantních letištích v průběhu času (s výjimkou letiště Kodaň) ukazuje, že pravděpodobně existují jiné překážky než přetížení letišť, jež brání konkurentům buď vstoupit na tato letiště, nebo významně rozšířit svou přítomnost na nich.

(466) Společnost Ryanair však nepředkládá žádné důkazy o existenci takovýchto překážek vstupu nebo rozšíření na relevantních letištích ani žádné údaje o leteckých společnostech, které by tyto údajné překážky odradily od vstupu nebo rozšíření. Naopak podání společnosti Ryanair týkající se překážek vstupu a rozšíření se zdá být v rozporu s její argumentací ohledně zásady zákazu diskriminace a pravidel volného pohybu (169. bod odůvodnění). Společnost Ryanair konkrétně poskytla údaje ([242]), z nichž vyplývá, že v letech 2014 až 2019 zajistili nízkonákladoví dopravci v Dánsku 66 % nárůstu kapacity míst, zatímco společnosti SAS a Danish Air Transport zajistily pouze 3 % růstu zaznamenaného v tomto pětiletém období. Ve Švédsku se nízkonákladoví dopravci podíleli v letech 2014 až 2019 na růstu vnitroevropské kapacity míst 40 %, zatímco na společnosti SAS a Braathens v tomto pětiletém období připadalo pouze 22 % tohoto nárůstu. Tyto údaje na vnitrostátní úrovni potvrzují údaje shromážděné Dánskem a Švédskem na úrovni letišť, z nichž vyplývá, že počet cestujících přepravených nízkonákladovými dopravci v období 2014–2019 vzrostl na letišti v Kodani o 43 % a na letišti Stockholm Arlanda o 25 % ([243]). Růst nízkonákladových dopravců naznačuje, že tvrzení společnosti Ryanair týkající se jiných překážek vstupu a rozšíření než omezení počtu letištních časů jsou neopodstatněné a spíše potvrzují předběžná zjištění Komise v rozhodnutí o zahájení řízení, podle nichž konkurenti společnosti SAS nečelí žádné významné překážce vstupu nebo rozšíření na žádném z relevantních letišť.

([240]) Rozsudek ze dne 4. července 2006 ve věci easyJet v. Komise, T-177/04, EU:T:2006:187, bod 166.
([241]) Viz např. věc AT.39964 – Air France/KLM/Alitalia/Delta, bod 59; věc AT.39595 – Continental/United/Lufthansa/Air Canada, bod 49.
([242]) Studie trhu leteckých společností.
([243]) Odpověď na žádost Komise o informace ze dne 16. října 2023.

(467) S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Komise domnívá, že při zkoumání existence překážek vstupu a rozšíření pro účely posouzení tržní síly společnosti SAS na relevantních letištích je vhodné zaměřit se na omezení týkající se letištních časů.

6.3.5.1.3.3 Podíl letištních časů a míra přetížení jako ukazatele potenciálních konkurenčních struktur

(468) V rozhodnutí o zahájení řízení použila Komise pro každé z relevantních letišť, u nichž podíly společnosti SAS na trhu z hlediska letů a míst nestačily k vyloučení významné tržní síly společnosti SAS, dva další ukazatele, tj. podíl letištních časů společnosti SAS na letišti spolu s mírou přetížení letiště.

(469) Podíl letištních časů je definován jako poměr mezi počtem letištních časů přidělených leteckému dopravci na letišti a celkovým počtem dostupných letištních časů na tomto letišti (tj. kapacitou letiště, která odpovídá součtu počtu letištních časů přidělených všem leteckým dopravcům a počtu nepřidělených letištních časů, které by mohly být využity pro rozšíření nebo vstup leteckých dopravců na letiště).

(470) Jako první ukazatel vysoké úrovně přetížení letiště použila Komise označení jako koordinované letiště podle nařízení o letištních časech.

(471) U koordinovaných letišť se skutečná míra přetížení vypočítá vydělením počtu letištních časů přidělených všem leteckým dopravcům na letišti v příslušné sezóně IATA celkovou kapacitou letiště (ve smyslu letištních časů) v dané sezóně IATA. Průměrná míra přetížení během provozních hodin nižší než 60 % by *prima facie* nebyla problematická ([244]).

(472) Společnost Ryanair ve svých připomínkách tvrdí, že se Komise při posuzování tržní síly společnosti SAS nevhodně zaměřuje na podíl letištních časů namísto podílů na trhu. Toto tvrzení vyplývá z nesprávného pochopení konkrétního účelu analýzy tržní síly příjemce podle bodu 72 dočasného rámce. Tímto účelem je určit trhy, na nichž je nejpravděpodobnější, že podpora negativně ovlivní hospodářskou soutěž, tj. trhy, na nichž má příjemce podporu ekonomicky silnou pozici, která mu umožňuje zabránit zachování účinné hospodářské soutěže. Vzhledem k tomu, že cílem podpory je zachovat schopnost příjemce provozovat činnost (spíše než jeho skutečné operace), souvisí významná tržní síla příjemce přímo s jeho schopností nadále provozovat lety na relevantní letiště a z nich na úkor vstupu nebo rozšíření konkurence. Podíly společnosti SAS na trhu vyjádřené počtem obrátek nebo míst jsou ukazatelem skutečné konkurence, jíž společnost SAS čelí při poskytování služeb osobní letecké dopravy na letišti. Naproti tomu podíl letištních časů společnosti SAS na letišti, doplněný o posouzení přetížení letiště, zachycuje jak skutečné, tak potenciální konkurenční tlaky, jimž společnost SAS čelí. Tyto ukazatele totiž neodrážejí pouze stávající činnost různých leteckých společností, které jsou na letišti již přítomny, při poskytování služeb osobní letecké dopravy, nýbrž také jejich možnosti rozšíření (např. otevřením nových linek nebo zvýšením počtu obrátek), jakož i možnosti vstupu nových leteckých společností, které na letišti dosud nepůsobí ([245]).

([244]) Viz např. věc M.8672 – easyJet/Certain Air Berlin Assets, bod 114; věc M.8633 – Lufthansa/Certain Air Berlin Assets, bod 196. Viz také rozsudek ze dne 20. října 2021 ve věci Polskie Linie Lotnicze „LOT" v. Komise, T-296/18, EU:T:2021:724, bod 111. Podmínky provozu na relevantních letištích se mohou lišit zejména v důsledku odlišné provozní doby, zákazu nočních letů a omezení pohybu. V zájmu srovnatelnosti Komise vzala v úvahu podíl letištních časů a míru přetížení letišť mezi 6:00 a 21:59 h místního času (tj. mezi 4:00 a 19:59 UTC během letní sezóny IATA a mezi 5:00 a 20:59 UTC během zimní sezóny IATA).

([245]) Zpráva společnosti Oxera v bodě 5.62 neuvádí nic jiného: „*podíly na trhu ukazují pozici SAS ve srovnání se stávajícími konkurenty, zatímco dostupná kapacita (při nízkém přetížení) ukazuje potenciál pro vstup nových konkurentů nebo pro rozšíření stávajících konkurentů (za předpokladu, že neexistují žádné další překážky vstupu). Podíl letištních časů obě tato měřítka spojuje.*" Je však třeba zmínit, že v následujícím bodě (bod 5.63) zpráva společnosti Oxera zkresluje analytický rámec uplatněný Komisí, neboť Komise nepoužívá podíl letištních časů společnosti SAS bez ohledu na míru přetížení letiště. Na rozdíl od podání společnosti Ryanair a na základě číselného příkladu navrženého ve zprávě společnosti Oxera proto Komise rozlišovala mezi situacemi, kdy i) podíl společnosti SAS činí 40 % a přetížení letiště je 60 % (podíl společnosti SAS na letech činí 66,7 %), a ii) podíl společnosti SAS představuje 40 % a přetížení letiště je 100 % (podíl společnosti SAS na letech je 40 %, mohl by však být „*nezpochybnitelný*").

(473) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že připomínky společnosti Ryanair nezpochybňují vhodnost podílu letištních časů společnosti SAS spolu s mírou přetížení letiště jako faktorů zvláště důležitých pro posouzení tlaků, jež na společnost SAS vyvíjí současná a potenciální konkurence, a tudíž pro posouzení tržní síly společnosti SAS ([246]).

6.3.5.1.3.4 Závěr

(474) Komise vyvodila závěr, že nejpřesnějšími ukazateli pro posouzení tržní síly společnosti SAS podle bodu 72 dočasného rámce jsou tyto ukazatele: za prvé, podíl společnosti SAS na letech a obrátkách na relevantních letištích a za druhé, pokud alespoň jeden z těchto ukazatelů dosáhne 40 %, podíl letištních časů společnosti SAS spolu s mírou přetížení letiště, případně doplněné o podíl letištních časů nebo relativní velikost flotily bázovaných letadel jejích konkurentů.

6.3.5.1.4 Použití kritérií pro posouzení tržní síly společnosti SAS na relevantních letištích

(475) Dánsko a Švédsko poskytly údaje o podílu společnosti SAS na obrátkách, podílu míst a podílu letištních časů na relevantních letištích a o míře přetížení těchto letišť. Pro konkurenty společnosti SAS poskytly Dánsko a Švédsko počet přidělených letištních časů a odhad počtu jejich letadel bázovaných na relevantních letištích. Komise ověřila celkovou přesnost údajů předložených Dánskem a Švédskem, mimo jiné na základě statistických údajů shromážděných prostřednictvím portálu Online Coordination System ([247]).

(476) Podle těchto údajů byl podíl týdenních obrátek a podíl využitých míst společnosti SAS z celkem šestnácti relevantních letišť během letní sezóny IATA 2019 a zimní sezóny IATA 2019/2020 na jedenácti z těchto koordinovaných letišť nižší než 40 % ([248]). V rozhodnutí o zahájení řízení se Komise v souladu s judikaturou týkající se dominantního postavení na trhu (viz 441. bod odůvodnění) domnívala, že společnost SAS pravděpodobně nemá na těchto letištích významnou tržní sílu.

(477) Společnost Ryanair se domnívá, že by Komise měla podrobněji posoudit alespoň všech šestnáct relevantních letišť, včetně vyhodnocení přetížení v různých denních dobách a jiných překážek vstupu, než je omezení počtu volných letištních časů. Společnost Ryanair však nepředkládá žádný prvek, který by zpochybnil závěr o neexistenci významné tržní síly společnosti SAS na relevantních letištích, na nichž jsou její podíly na obrátkách a využitých místech nižší než 40 %. Z připomínek společnosti Ryanair zejména nevyplývá, že by skuteční nebo potenciální konkurenti společnosti SAS nebyli schopni účinně omezit činnost společnosti SAS na těchto letištích. Naopak, podání společnosti Ryanair spíše ukazuje schopnost konkurentů společnosti SAS na těchto letištích nerušeně růst.

(478) K pěti koordinovaným letištím v EHP, na nichž podíl společnosti SAS na týdenních obrátkách nebo na počtu využitých míst během letní sezóny IATA 2019 nebo zimní sezóny IATA 2019/2020 přesáhl 40 %, patří: letiště Kodaň; letiště Stockholm Arlanda; letiště Trondheim; letiště Stavanger a letiště Tromsø. U těchto letišť poskytují podíly společnosti SAS na trhu, pokud jde o obrátky a počet míst nabízených na letišti, první ukazatel možné existence významné tržní síly. Tyto ukazatele však samy o sobě nepostačují ke konečnému závěru ohledně toho, zda má společnost SAS významnou tržní sílu podle bodu 72 dočasného rámce.

(479) Komise proto dále posoudí tržní sílu společnosti SAS na těchto pěti letištích, přičemž zohlední tyto dodatečné ukazatele: i) podíl letištních časů společnosti SAS na letišti, zejména na letištích Kodaň a Stockholm Arlanda, v době špičky ([249]), a ii) míru přetížení letiště. Pro úplnost porovná Komise rovněž počet bázovaných letadel společnosti SAS a jejích konkurentů na daném letišti jako doplňkový odhad jejich relativní síly.

([246]) Tento závěr je v souladu s analytickým rámcem, který Komise použila v rámci přístupu podle jednotlivých letišť v předchozích rozhodnutích o spojení podniků (viz zejména věc M.8633 – Lufthansa/Certain Air Berlin assets (2017), body 165–184).

([247]) Online Coordination System je internetový portál pro více koordinátorů, který se používá na 118 letištích v 31 zemích světa. Registrovaným uživatelům poskytuje rozsáhlou škálu nástrojů pro vyhledávání, třídění, prohlížení a stahování informací o letištních časech a letových řádech.

([248]) Jedná se o tato letiště: letiště Oslo (méně než 40 %); letiště Bergen (méně než 40 %); letiště Göteborg Landvetter (méně než 20 %); letiště Billund (méně než 20 %); letiště Helsinky (méně než 5 %); letiště Londýn Heathrow (méně než 5 %); letiště Málaga (méně než 5 %); letiště Düsseldorf (méně než 5 %); letiště Stuttgart (méně než 5 %); letiště Hamburk (méně než 5 %); letiště Amsterdam (méně než 5 %).

([249]) Komise označuje za „doby špičky“ hodinová pásma, v nichž je míra přetížení na daném letišti velmi vysoká, a proto je kapacita pro vstup nebo rozšíření velmi omezená, nebo nezbývá žádná takováto kapacita.

(480) Jak je podrobně uvedeno v oddílech 6.3.5.1.4.1 až 6.3.5.1.4.5, podíl společnosti SAS na obrátkách nebo místech na žádném z těchto pěti letišť nepřesahuje 50 %, a co je důležité, podíl letištních časů společnosti SAS na každém letišti je nízký nebo střední a tato letiště nejsou vysoce přetížená. V rozhodnutí o zahájení řízení se Komise domnívala, že tyto ukazatele jsou dostatečné pro zjištění, že společnost SAS nemá významnou tržní sílu na žádném z letišť Kodaň, Stockholm Arlanda, Trondheim, Stavanger a Tromsø. Společnost Ryanair ve svých připomínkách tvrdí, že posouzení tržní síly společnosti SAS vyžaduje zohlednění dalších prvků struktury trhu, jako je míra roztříštěnosti konkurentů na relevantních letištích nebo konkurenční tlak, který tito konkurenti vyvíjejí na společnost SAS. Společnost Ryanair však nevysvětluje, jakým způsobem by tyto další prvky zpochybnily existenci konkurenčních tlaků vyvíjených na společnost SAS, zejména v podobě možného vstupu nebo rozšíření konkurence, což by díky mírné míře přetížení letišť bylo pravděpodobné, včasné a dostatečné. Jak je však uvedeno v 480. bodě odůvodnění, Komise pro úplnost zohlední v níže uvedeném posouzení tržní síly společnosti SAS na letištích Kodaň, Stockholm Arlanda, Trondheim, Stavanger a Tromsø ([250]) také relativní postavení konkurentů společnosti SAS na trhu.

6.3.5.1.4.1 Posouzení tržní síly společnosti SAS na letišti Kodaň

(481) Na kodaňském letišti dosáhly podíly společnosti SAS na trhu 40 % pouze na základě týdenních obrátek (letní sezóna IATA 2019 a zimní sezóna IATA 2019/2020: 40 %). Na základě využitých míst se pohybovaly pod 40 % (letní sezóna IATA 2019: 36 %; zimní sezóna IATA 2019/2020: 38 %).

(482) Jak ukazuje **tabulka 7**, míra přetížení kodaňského letiště před vypuknutím epidemie COVID-19 byla mírná. Leteckým dopravcům, kteří chtěli rozšířit své působení na kodaňském letišti nebo na něj vstoupit, nestála v cestě žádná významná překážka. Společnost SAS byla proto omezována nejen konkurenty, kteří již na kodaňském letišti působí (v obou sezónách IATA představují souhrnný podíl na trhu ve výši nejméně 60 %), nýbrž také hrozbou rozšíření činnosti těchto konkurentů a vstupu nových konkurentů. Silné tlaky, jež byly na společnost SAS vyvíjeny, dokládá průměrný podíl letištních časů společnosti SAS, který v roce 2019 dosáhl nejvýše 16 %.

Tabulka 7

Podíl letištních časů společnosti SAS a míra přetížení kodaňského letiště

Sezóna IATA	Průměrný podíl letištních časů společnosti SAS	Tři nejvyšší podíly letištních časů společnosti SAS	Průměrná míra přetížení letiště	Tři nejvyšší míry přetížení letiště
Léto 2019	16 %	32 % (hodinové pásmo: 5:00–5:59 UTC) 32 % (hodinové pásmo: 6:00–6:59 UTC) 30 % (hodinové pásmo: 14:00–14:59 UTC)	43 %	73 % (hodinové pásmo: 6:00–6:59 UTC) 72 % (hodinové pásmo: 5:00–5:59 UTC) 70 % (hodinové pásmo: 17:00–17:59 UTC)
Zimní sezóna 2019/2020	14 %	34 % (hodinové pásmo: 6:00–6:59 UTC) 32 % (hodinové pásmo: 7:00–7:59 UTC) 28 % (hodinové pásmo: 16:00–16:59 UTC)	37 %	67 % (hodinové pásmo: 7:00–7:59 UTC) 64 % (hodinové pásmo: 18:00–18:59 UTC) 63 % (hodinové pásmo: 19:00–19:59 UTC)

([250]) Komise celkově konstatuje, že tvrzení společnosti Ryanair ohledně slabého postavení konkurentů společnosti SAS na trhu na relevantních letištích nejsou opodstatněná. Společnost Ryanair zejména nepředkládá žádný prvek, který by účinně zpochybňoval silnou přítomnost společnosti Norwegian Air Shuttle na norských letištích (zejména na letištích Trondheim, Stavanger a Tromsø), jakož i na letištích Kodaň a Stockholm Arlanda. Společnost Ryanair také nevysvětluje, proč by se nemělo přihlížet k postavení společnosti Wideroe na letišti Tromsø, které využívá jako letištní uzel pro severní část Norska. Vzhledem ke specifickému profilu těchto relevantních letišť nemohou finanční potíže společnosti Norwegian Air Shuttle v době poskytnutí podpory nebo regionální zaměření společnosti Wideroe samy o sobě odůvodnit tvrzení společnosti Ryanair, že nepředstavovaly pro společnost SAS významné konkurenční tlaky, zejména na norských letištích, a že se relevantní letiště vyznačovala značnou roztříštěností životaschopných konkurentů.

(483) Komise navíc konstatuje, že společnost SAS na letišti v letní sezóně IATA 2019 i v zimní sezóně IATA 2019/2020 bázovala dvanáct letadel. Podle odhadů poskytnutých Dánskem a Švédskem provozovala základnu na kodaňském letišti řada dalších leteckých společností, včetně Norwegian Air Shuttle (deset letadel bázovaných v letní sezóně IATA 2019 a sedm letadel v zimní sezóně IATA 2019/2020), Lufthansa Group (Lufthansa, Brussels Airlines, Austrian, Swiss: pět letadel bázovaných v letní sezóně IATA 2019 a čtyři letadla v zimní sezóně IATA 2019/2020) a Air France-KLM (dvě letadla bázovaná v letní sezóně IATA 2019 a zimní sezóně IATA 2019/2020).

(484) Vzhledem k i) mírnému podílu společnosti SAS na týdenních obrátkách a počtu využitých míst na letišti v Kodani v obou sezónách IATA (maximálně 40 %); ii) omezené pozici společnosti SAS s ohledem na podíl letištních časů na kodaňském letišti v obou sezónách IATA (v průměru pod 20 %); iii) dostupné kapacitě letištních časů na letišti v Kodaní v obou sezónách IATA a iv) přítomnosti relativně silných konkurentů dospěla Komise k závěru, že pro účely tohoto rozhodnutí nemá společnost SAS významnou tržní sílu na trhu poskytování služeb osobní letecké dopravy na/z letiště v Kodani.

6.3.5.1.4.2 Posouzení tržní síly společnosti SAS na letišti Stockholm Arlanda

(485) Na letišti Stockholm Arlanda přesáhl podíl společnosti SAS na trhu 40 % na základě týdenních obrátek a počtu využitých míst, nicméně nedosáhl 50 % (letní sezóna IATA 2019: 48 % na základě týdenních obrátek a 42 % na základě využitých míst; zimní sezóna IATA 2019/2020: 47 % na základě týdenních obrátek a 45 % na základě využitých míst).

(486) Jak však ukazuje **tabulka 8**, míra přetížení letiště Stockholm Arlanda před vypuknutím pandemie COVID-19 byla mírná. Leteckým dopravcům, kteří chtěli rozšířit své působení na letišti Stockholm Arlanda nebo na něj vstoupit, nestála v cestě žádná významná překážka. Společnost SAS byla proto omezována nejen konkurenty, kteří již na letišti Stockholm Arlanda působí (v obou sezónách IATA představují souhrnný podíl na trhu ve výši nejméně 52 %), nýbrž také hrozbou rozšíření činnosti těchto konkurentů a vstupu nových konkurentů. Silné tlaky, jež byly na společnost SAS vyvíjeny, dokládá omezený podíl letištních časů společnosti SAS, který v roce 2019 dosáhl nejvýše 16 %.

Tabulka 8

Podíl letištních časů společnosti SAS a míra přetížení letiště Stockholm Arlanda

Sezóna IATA	Průměrný podíl letištních časů společnosti SAS	Tři nejvyšší podíly letištních časů společnosti SAS	Průměrná míra přetížení letiště	Tři nejvyšší míry přetížení letiště
Léto 2019	16 %	30 % (hodinové pásmo: 6:00–6:59 UTC) 29 % (hodinové pásmo: 5:00–5:59 UTC) 29 % (hodinové pásmo: 12:00–12:59 UTC)	36 %	59 % (hodinové pásmo: 13:00–13:59 UTC) 58 % (hodinové pásmo: 6:00–6:59 UTC) 58 % (hodinové pásmo: 15:00–15:59 UTC)
Zimní sezóna 2019/2020	14 %	32 % (hodinové pásmo: 16:00–16:59 UTC) 28 % (hodinové pásmo: 6:00–6:59 UTC) 27 % (hodinové pásmo: 7:00–7:59 UTC)	31 %	62 % (hodinové pásmo: 7:00–7:59 UTC) 56 % (hodinové pásmo: 16:00–16:59 UTC) 52 % (hodinové pásmo: 19:00–19:59 UTC)

(487) Komise navíc konstatuje, že společnost SAS na letišti v letní sezóně IATA 2019 bázovala sedmnáct letadel a v zimní sezóně IATA 2019/2020 šestnáct letadel. Podle odhadů poskytnutých Dánskem a Švédskem provozovala základnu na letišti Stockholm Arlanda řada dalších leteckých společností, včetně Norwegian Air Shuttle (jedenáct letadel bázovaných v letní sezóně IATA 2019 a pět letadel v zimní sezóně IATA 2019/2020), Lufthansa Group (Lufthansa a Austrian: tři letadla bázovaná v letní sezóně IATA 2019 i zimní sezóně IATA 2019/2020) a Air France-KLM (dvě letadla bázovaná v letní sezóně IATA 2019 i zimní sezóně IATA 2019/2020).

(488) Ačkoli jsou podíly společnosti SAS na týdenních obrátkách a využitých místech na letišti Stockholm Arlanda v obou sezónách IATA poměrně vysoké (nepřesahují však 48 %), Komise nicméně na základě i) omezené pozice společnosti SAS s ohledem na podíl letištních časů na letišti Stockholm Arlanda v obou sezónách IATA (v průměru méně než 20 %), ii) značné dostupné kapacity letištních časů na letišti Stockholm Arlanda v obou sezónách IATA, a to i v době špičky, a iii) přítomnosti relativně silných konkurentů dospěla k závěru, že pro účely tohoto rozhodnutí nemá společnost SAS významnou tržní sílu na trhu poskytování služeb osobní letecké dopravy na/z letiště Stockholm Arlanda.

6.3.5.1.4.3 Posouzení tržní síly společnosti SAS na letišti Trondheim

(489) Na letišti Trondheim přesáhl podíl společnosti SAS na trhu 40 % na základě týdenních obrátek a využitých míst, přičemž 50 % dosáhl pouze v jedné sezóně a pouze na základě využitých míst (letní sezóna IATA 2019: 43 % na základě týdenních obrátek a 50 % na základě využitých míst; zimní sezóna IATA 2019/2020: 41 % na základě týdenních obrátek a 48 % na základě využitých míst).

(490) Míra přetížení letiště před pandemií COVID-19 však byla mírná, takže letečtí dopravci, kteří chtěli rozšířit své působení na letišti Trondheim nebo na něj vstoupit, nečelili žádné významné překážce ([251]). Odhadovaný průměrný podíl letištních časů společnosti SAS byl omezený a v roce 2019 každopádně nižší než 20 % (letní sezóna IATA 2019: 19 %; zimní sezóna IATA 2019/2020: 17 %). Společnost SAS byla proto omezována nejen konkurenty, kteří již na letišti Trondheim působí (v obou sezónách IATA představují souhrnný podíl na trhu ve výši nejméně 49 %), nýbrž také hrozbou rozšíření činnosti těchto konkurentů a vstupu nových konkurentů ([252]).

(491) Komise dále uvádí, že podle odhadů poskytnutých Dánskem a Švédskem letiště Trondheim využívaly jako základnu nejen společnost SAS (deset letadel bázovaných v letní sezóně IATA 2019 i zimní sezóně IATA 2019/2020), nýbrž také společnosti Norwegian Air Shuttle (dvě letadla bázovaná v letní sezóně IATA 2019 i zimní sezóně IATA 2019/2020) a KLM (jedno letadlo bázované v letní sezóně IATA 2019 i zimní sezóně IATA 2019/2020).

(492) Na základě výše uvedených skutečností vyvodila Komise závěr, že pro účely tohoto rozhodnutí nemá společnost SAS významnou tržní sílu na trhu poskytování služeb osobní letecké dopravy na/z letiště Trondheim.

([251]) Koordinace na letišti Trondheim je zapříčiněna spíše omezeními terminálu, nikoli dráhy, takže kapacita letiště Trondheim je vyjádřena zejména maximálním počtem odlétajících nebo přilétajících cestujících nebo maximálním počtem mezinárodních odletů, nikoli počtem pohybů. Proto je obtížné převést kapacitu letiště na počet letištních časů. Nicméně při zohlednění kapacitního limitu vyjádřeného počtem mezinárodních odletů za hodinu (sedm) a při konzervativním odhadu, že všechny odletové sloty přidělené leteckým společnostem (podle odhadů představují polovinu všech přidělených slotů, druhou polovinu tvoří příletové sloty) jsou určeny pro mezinárodní lety, by míra přetížení letiště Trondheim v roce 2019 byla nižší než 50 % (letní sezóna IATA 2019: 45 %; zimní sezóna IATA 2019/2020: 43 %).

([252]) S ohledem na kapacitní limit letiště Trondheim vyjádřený počtem mezinárodních odletů za hodinu (sedm) a při konzervativním odhadu, že všechny odletové sloty přidělené společnosti SAS (podle odhadů představují polovinu přidělených slotů, druhou polovinu tvoří příletové sloty) jsou určeny pro mezinárodní lety, by průměrný podíl letištních časů společnosti SAS v roce 2019 byl nižší než 20 % (letní sezóna IATA 2019: 19 %; zimní sezóna IATA 2019/2020: 17 %). To dokládá silné tlaky, jež byly na společnost SAS na letišti vyvíjeny před vypuknutím pandemie COVID-19.

6.3.5.1.4.4 Posouzení tržní síly společnosti SAS na letišti Stavanger

(493) Na letišti Stavanger přesáhl podíl společnosti SAS na trhu 40 % na základě týdenních obrátek a využitých míst, přičemž 50 % dosáhl pouze v jedné sezóně a pouze na základě využitých míst (letní sezóna IATA 2019: 48 % na základě týdenních obrátek a 50 % na základě využitých míst; zimní sezóna IATA 2019/2020: 47 % na základě týdenních obrátek a 48 % na základě využitých míst).

(494) Průměrná míra přetížení letiště před vypuknutím epidemie COVID-19 však byla nízká (letní sezóna IATA 2019: 21 %; zimní sezóna IATA 2019/2020: 22 %), takže letečtí dopravci, kteří chtějí rozšířit své působení na letišti Stavanger nebo na něj vstoupit, nečelili žádné významné překážce. Společnost SAS byla proto omezována nejen konkurenty, kteří již na letišti Stavanger působí (v obou sezónách IATA představují souhrnný podíl na trhu ve výši nejméně 50 %), nýbrž také hrozbou rozšíření činnosti těchto konkurentů a vstupu nových konkurentů. Silné tlaky, jež byly na společnost SAS vyvíjeny, dokládá velmi omezený průměrný podíl letištních časů společnosti SAS, který v letní sezóně IATA 2019 dosáhl v průměru 10 % a v zimní sezóně IATA 2019/2020 v průměru 8 %.

(495) Komise navíc konstatuje, že podle odhadů poskytnutých Dánskem a Švédskem letiště Stavanger využívaly jako základnu nejen společnost SAS (osm letadel bázovaných v letní sezóně IATA 2019 i zimní sezóně IATA 2019/2020), nýbrž také společnosti Norwegian Air Shuttle (dvě letadla bázovaná v letní sezóně IATA 2019 i zimní sezóně IATA 2019/2020), Wideroe (jedno letadlo bázované v letní sezóně IATA 2019 i zimní sezóně IATA 2019/2020) a KLM (jedno letadlo bázované v letní sezóně IATA 2019 i zimní sezóně IATA 2019/2020).

(496) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že pro účely tohoto rozhodnutí nemá společnost SAS významnou tržní sílu na trhu poskytování služeb osobní letecké dopravy na/z letiště Stavanger.

6.3.5.1.4.5 Posouzení tržní síly společnosti SAS na letišti Tromsø

(497) Na letišti Tromsø dosáhly podíly společnosti SAS na trhu 40 % pouze na základě počtu využitých míst (letní sezóna IATA 2019: 49 %; zimní sezóna IATA 2019/2020: 46 %). Na základě týdenních obrátek se pohybovaly pod 40 % (letní sezóna IATA 2019: 30 %; zimní sezóna IATA 2019/2020: 28 %).

(498) Průměrná míra přetížení letiště před pandemií COVID-19 byla každopádně nízká (letní sezóna IATA 2019: 18 %; zimní sezóna IATA 2019/2020: 20 %), takže leteckým dopravcům, kteří chtěli rozšířit své působení na letišti Tromsø nebo na něj vstoupit, nestála v cestě žádná významná překážka. Společnost SAS byla proto omezována nejen konkurenty, kteří již na letišti Tromsø působí (v obou sezónách IATA představují souhrnný podíl na trhu ve výši nejméně 51 %), nýbrž také hrozbou rozšíření činnosti těchto konkurentů a vstupu nových konkurentů. Silné tlaky, jež byly na společnost SAS vyvíjeny, dokládá velmi omezený průměrný podíl letištních časů společnosti SAS, který v letní sezóně IATA 2019 dosáhl v průměru 5 % a v zimní sezóně IATA 2019/2020 v průměru 4 %.

(499) Komise navíc konstatuje, že podle odhadů poskytnutých Dánskem a Švédskem nebyla společnost SAS leteckou společností s největší flotilou na letišti Tromsø. Společnost Wideroe bázovala na letišti v letní sezóně IATA 2019 i v zimní sezóně IATA 2019/2020 čtyři letadla, zatímco společnost SAS bázovala na letišti v letní sezóně IATA 2019 i v zimní sezóně IATA 2019/2020 dvě letadla. Na letišti provozovala základnu také společnost Norwegian Air Shuttle (jedno letadlo bázované v letní sezóně ITA 2019 a zimní sezóně IATA 2019/2020).

(500) Na základě výše uvedených skutečností vyvodila Komise závěr, že pro účely tohoto rozhodnutí nemá společnost SAS významnou tržní sílu na trhu poskytování služeb osobní letecké dopravy na/z letiště Tromsø.

6.3.5.1.4.6 Závěr ohledně tržní síly

(501) Jelikož společnost SAS nemá na žádném z letišť, na nichž působí, významnou tržní sílu, Komise se domnívá, že nejsou splněny podmínky, za kterých by Dánsko a Švédsko musely podle bodu 72 dočasného rámce navrhnout dodatečná opatření.

6.3.5.2 Slučitelnost s ostatními podmínkami podle oddílu 3.11.6 dočasného rámce

6.3.5.2.1 Bod 71 dočasného rámce

(502) Podle bodu 71 dočasného rámce se příjemce rekapitalizace COVID-19 nesmí dopouštět agresivní obchodní expanze a podstupovat nadměrné riziko.

(503) V tomto ohledu Komise uvádí, že Dánsko a Švédsko podmínily opatření dodržením všech podmínek stanovených v oddíle 3.11.6 dočasného rámce. To zahrnuje i dodržování bodu 71. Společnosti SAS bude proto zakázána jakákoli agresivní obchodní expanze a podstupování nadměrného rizika (111. bod odůvodnění).

(504) Komise navíc posoudila obchodní plán vypracovaný společností SAS dne 24. dubna 2020. Jak je uvedeno v 41. bodě odůvodnění, tento obchodní plán předpokládal obezřetný a postupný návrat k úrovním provozu před pandemií COVID-19 nejdříve v polovině roku 2023, přičemž dlouhé období oživení mělo trvat od listopadu 2020 do února 2022. Tyto prognózy vycházely z předpokladu, že od října 2020 nebudou vlády uplatňovat cestovní omezení. Komise konstatuje, že v době, kdy společnost SAS vypracovala svůj obchodní plán, byly prognózy odvětví optimističtější než prognózy společnosti SAS. Například dne 27. dubna 2020 Mezinárodní rada letišť pro Evropu ve svém umírněném scénáři předpokládala, že se osobní doprava vrátí na úroveň před pandemií COVID-19 nejdříve v roce 2022 a na 90 % této úrovně v prosinci 2021.

(505) V průběhu července 2020 byly některé prognózy odvětví revidovány vzhledem k pomalejšímu oživení zaznamenanému v květnu a červnu 2020, přetrvávajícím cestovním omezením a nejistotě ohledně výhledu pandemie COVID-19. Mezinárodní rada letišť pro Evropu tehdy předpokládala, že k plnému oživení nedojde dříve než v roce 2024, a stejně tak uvažovala i IATA ve své zprávě ze dne 28. července 2020, třebaže se tyto prognózy týkaly celosvětové dopravy ([253]).

(506) V tomto ohledu Dánsko a Švédsko ve svém oznámení objasnily, že koncem července 2020 se společnost SAS rozhodla své obchodní prognózy nerevidovat vzhledem k tomu, že provoz skutečně zaznamenaný v období od dubna do června 2020 a její provozní výnosy byly lepší, než předpokládala. Z jejích ukazatelů provozu rovněž vyplývá, že se v červenci a srpnu 2020 počet rezervací neustále zvyšoval (51. bod odůvodnění). Společnost SAS rovněž objasnila, že její hlavní činnost je zaměřena na vnitrostátní lety a mezinárodní lety na krátké vzdálenosti (zejména ve Skandinávii), jež byly obnoveny rychleji než lety na dlouhé vzdálenosti. Prognózy provozu společnosti SAS byly v každém případě víceméně v souladu s aktualizovanými prognózami odvětví a plné oživení se očekávalo v letech 2023 až 2024.

(507) Komise rovněž konstatuje, že jak vyplývá z oddílu 2.1.3.1, obchodní plán společnosti SAS byl zjevně zaměřen na optimalizaci (trvalé snížení počtu zaměstnanců, omezení činností, jako je pozemní odbavování atd.) a na její činnost v letech 2020 a 2021, nikoli na expanzi nebo podstupování nadměrného rizika.

(508) Komise také uvádí, že společnost SAS je povinna dodržovat všechny podmínky oddílu 3.11.6 dočasného rámce, a zejména zákaz akvizic stanovený v bodě 74.

(509) Z toho vyplývá, že opatření je v souladu s bodem 71 dočasného rámce.

6.3.5.2.2 Bod 73 dočasného rámce

(510) Bod 73 dočasného rámce uvádí, že „*příjemci rekapitalizačního opatření COVID-19 ho nesmějí propagovat v reklamě pro komerční účely*“.

([253]) Oživení vnitrostátní dopravy a mezinárodních letů na krátké vzdálenosti se předpokládalo v roce 2023. Tyto prognózy byly koncem října 2020 dále revidovány v návaznosti na vypuknutí druhé vlny pandemie COVID-19.

(511) Opatření stanoví, že společnost SAS a společnosti jí ovládané nesmějí využívat opatření pro účely komerční reklamy (112. bod odůvodnění).

(512) Opatření je proto v souladu s bodem 73 dočasného rámce.

6.3.5.2.3 Body 74 a 75 dočasného rámce

(513) V bodě 74 dočasného rámce se stanoví, že dokud není splaceno alespoň 75 % rekapitalizačních opatření COVID-19, nesmějí příjemci kromě malých a středních podniků nabýt více než 10% podíl v konkurenčních subjektech nebo jiných subjektech v téže oblasti podnikání, a to ani těch, kteří působí v předcházejících a navazujících operacích.

(514) Opatření stanoví, že společnost SAS a všechny společnosti jí ovládané budou povinny tuto podmínku dodržovat, s přihlédnutím k možné výjimce uvedené v bodě 75 dočasného rámce (112. bod odůvodnění).

(515) Opatření je proto v souladu s body 74 a 75 dočasného rámce.

6.3.5.2.4 Bod 76 dočasného rámce

(516) Komise bere na vědomí, že opatření bude vyžadovat, aby společnost SAS dodržovala bod 76 dočasného rámce týkající se použití státní podpory v podnicích, které se již dne 31. prosince 2019 nacházely v obtížích (121. bod odůvodnění).

(517) Opatření je proto v souladu s bodem 76 dočasného rámce.

6.3.5.2.5 Bod 77 dočasného rámce

(518) V bodě 77 dočasného rámce je uvedeno, že dokud nejsou rekapitalizační opatření COVID-19 zcela splacena, mohou příjemci provádět výplaty dividend, nepovinné výplaty kuponů a zpětné odkupy akcií pouze ve vztahu ke státu.

(519) Dánsko a Švédsko podmínily opatření splněním bodu 77 dočasného rámce, přičemž pro příjemce stanovily výjimku ze zákazu provádět nepovinné výplaty kupónů u nových komerčních hybridních dluhopisů vyplývajících z konverze stávajících dluhopisů (115. bod odůvodnění). Dánsko a Švédsko vysvětlily, že upuštění od tohoto konkrétního zákazu bylo v zásadě nezbytné k zajištění účasti soukromých věřitelů na transakci (115. bod odůvodnění).

(520) Jinými slovy, Dánsko a Švédsko uplatnily (částečnou) výjimku z bodu 77 dočasného rámce týkající se nepovinných výplat kupónů u nových komerčních hybridních dluhopisů. Takovou (částečnou) výjimku však bod 77 dočasného rámce nepředpokládá.

(521) Komise v této souvislosti na úvod odkazuje na judikaturu popsanou v 396. a 397. bodě odůvodnění.

(522) Ačkoli znění bodu 77 dočasného rámce vyžaduje uplatnění zákazu nepovinných výplat kupónů v rámci rekapitalizačního opatření, je přesto třeba ověřit, zda v daném případě existovaly výjimečné okolnosti, které by odůvodňovaly přímé použití ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU na skutkové okolnosti tohoto případu, a tudíž výjimku z bodu 77 dočasného rámce ve vztahu k nepovinným výplatám kupónů u nových komerčních hybridních dluhopisů.

(523) V tomto případě se Komise domnívá, že opatření i) bylo součástí regulačního rámce, který byl ovlivněn výjimečnými okolnostmi způsobenými pandemií COVID-19, a že ii) obsahovalo specifické a jedinečné prvky, jež odůvodňovaly upuštění od zákazu nepovinných výplat kupónů u nových komerčních hybridních dluhopisů.

Regulační rámec byl ovlivněn výjimečnými okolnostmi způsobenými pandemií COVID-19

(524) Za prvé, hospodářské dopady těchto mimořádných okolností vyžadovaly přijetí okamžitých opatření jak na úrovni členských států, tak na úrovni Unie. Za tímto účelem přijala Komise dočasný rámec dne 19. března 2020, tj. několik dní poté, co členské státy přijaly první opatření k omezení volného pohybu osob, aby těmto státům umožnila jednat s naléhavostí, kterou dotyčná situace vyžadovala. Z tohoto hlediska stanovila Komise v dočasném rámci podmínky, jež musí dočasná opatření státní podpory splňovat, aby mohla být považována za slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU a schválena velmi rychle po jejich oznámení dotčeným členským státem. Tento rámec vzhledem k mimořádně naléhavým okolnostem, které panovaly v době jeho přijetí, nemohl obsáhnout všechna opatření, která členské státy mohly přijmout ve prospěch hospodářských subjektů postižených krizí způsobenou pandemií COVID 19.

(525) Připomínka společnosti Ryanair k bodu 77 dočasného rámce (203. bod odůvodnění) na tomto zjištění nic nemění. Skutečnost, že dočasný rámec již zohledňuje pandemii COVID-19, neznamená, že by v době svého přijetí mohl předvídat všechna opatření, která by členské státy mohly přijmout pro hospodářské subjekty postižené krizí způsobenou pandemií COVID-19. Jak je uvedeno v 525. bodě odůvodnění, Komise přijala dočasný rámec ve velmi krátké době po prvních opatřeních k omezení volného pohybu osob v důsledku pandemie COVID 19. Tento nástroj byl omezeným a neustále se vyvíjejícím nástrojem, jak vyplývá z řady změn, které v něm Komise provedla mezi datem jeho přijetí a datem provedení opatření. Právě tuto výjimečnou situaci bere Komise v úvahu, když v tomto případě posuzuje možnost odchýlit se od dočasného rámce.

Opatření obsahovalo specifické a jedinečné prvky

(526) Pokud jde o specifické prvky spojené s opatřením, je třeba připomenout, že bod 77 dočasného rámce stanoví požadavek slučitelnosti, jehož cílem je zabránit tomu, aby stávající soukromí investoři a věřitelé měli prospěch ze státní podpory prostřednictvím diskrečních opatření příjemce (jako je vyhlášení dividend, zpětný odkup akcií nebo nepovinná výplata kupónu). V tomto smyslu přispívá bod 77 dočasného rámce k minimalizaci výše potřebné podpory tím, že snižuje odliv hotovosti příjemce, a omezuje tak výši podpory na to, co je nezbytně nutné k obnovení kapitálové struktury příjemce a k zajištění jeho životaschopnosti.

(527) Komise se v tomto případě domnívá, že opatření mělo jedinečné charakteristiky, a to z níže uvedených šesti důvodů.

(528) Komise za prvé připomíná, že rekapitalizace společnosti SAS zahrnovala významnou účast soukromých investorů, což společnosti SAS umožnilo získat soukromý kapitál ve výši až 3,75 miliardy SEK. Samotná konverze dluhopisů představovala 2,25 miliardy SEK, tj. více než 15 % celkového objemu rekapitalizace společnosti SAS. Tato konverze proto představovala významnou část financování rekapitalizace společnosti SAS.

(529) Komise za druhé poznamenává, že možnost společnosti SAS provádět nepovinné platby kupónů u nových komerčních hybridních dluhopisů vyplývajících z konverze dluhopisů byla zásadním bodem při jednáních s některými majiteli dluhopisů a obecněji klíčovým faktorem, pokud jde o souhlas všech majitelů dluhopisů s konverzí dluhopisů (115. bod odůvodnění). V rozporu s tím, co tvrdí společnost Ryanair (205. bod odůvodnění), není toto tvrzení samo o sobě protichůdné: společnost SAS jednala přímo s některými majiteli dluhopisů, kteří zastupovali zájmy všech dotčených majitelů dluhopisů, a nikoli s každým majitelem dluhopisů zvlášť. Po dosažení dohody měli všichni majitelé dluhopisů možnost hlasovat na valné hromadě o souhlasu či nesouhlasu s navrhovanou rekapitalizací, jak vyplývá z tiskové zprávy zveřejněné společností SAS dne 7. srpna 2020 ([254]). Pokud bylo tudíž upuštění od zákazu nepovinných výplat kupónů zásadní pro ty majitele dluhopisů, kteří jednali se společností SAS, mohly Dánsko a Švédsko důvodně očekávat, že to bude klíčové i pro všechny majitele dluhopisů.

([254]) Viz tisková zpráva ze dne 7. srpna 2020 vydaná společností SAS (naposledy zobrazeno v listopadu 2023).

(530) Za třetí je nutné zmínit, že majitelé dluhopisů již odmítli první návrh plánu rekapitalizace, neboť původně s podmínkami konverze dluhopisů nesouhlasili (83. bod odůvodnění). Pro společnost SAS i Dánsko a Švédsko bylo zásadní zajistit, aby jednání opět neztroskotala na otázkách, které byly pro tyto majitele dluhopisů rozhodující. V tomto ohledu je tvrzení společnosti Ryanair (206. bod odůvodnění), podle něhož měli majitelé dluhopisů již dostatečné pobídky k investování z důvodu významné podpory ze strany Dánska a Švédska, zjevně neopodstatněné, neboť tito majitelé dluhopisů již odmítli podílet se na transakci v první řadě.

(531) Za čtvrté Komise konstatuje, že přeměna dluhopisů na nové komerční hybridní dluhopisy neměla za následek obohacení majitelů dluhopisů, kteří se na rekapitalizaci společnosti SAS podíleli. Naopak, jak je uvedeno v 119. bodě odůvodnění, původní investice těchto majitelů dluhopisů ztratila hodnotu v důsledku přeměny na nové komerční hybridní dluhopisy. Jinými slovy, majitelé dluhopisů by měli nárok na vyšší výnos z investice, pokud by si dluhopisy ponechali, než v případě, že souhlasili s jejich přeměnou na nové komerční hybridní dluhopisy. Konverze se tedy uskutečnila na úkor těchto majitelů dluhopisů, kteří tak s Dánskem a Švédskem sdíleli náklady rekapitalizace společnosti SAS.

(532) Za páté, Komise uvádí, že Dánsko a Švédsko očekávaly, že přeměna stávajících dluhopisů na nové soukromé hybridní dluhopisy přinese společnosti SAS, Dánsku a Švédsku tři pozitivní účinky, a sice že i) zlepší kapitálovou strukturu, likvidní pozici a klíčové finanční ukazatele společnosti SAS (116. bod odůvodnění); ii) sníží výši potřebné státní podpory (117. bod odůvodnění) a iii) usnadní a lépe zajistí protiplnění Dánsku a Švédsku (118. bod odůvodnění).

(533) Společnost Ryanair v tomto ohledu tvrdí, že zákaz nepovinných výplat kupónů podle bodu 77 dočasného rámce má příjemci podpory na rekapitalizaci zabránit ve vyjednávání se soukromými věřiteli, a tím snížit výši potřebné podpory (206. bod odůvodnění). To však není správné. Ačkoli je pravdou (jak je uvedeno v 527. bodě odůvodnění), že cílem zákazu nepovinných výplat kupónů je zabránit odlivu hotovosti od příjemce, a tím snížit výši podpory, bod 77 dočasného rámce nebrání příjemci podpory na rekapitalizaci, aby jednal se soukromými věřiteli (např. majiteli dluhopisů) o podmínkách, za nichž tito věřitelé převezmou riziko spojené s vložením nového soukromého kapitálu spolu s kapitálem členského státu, aby obnovili kapitálovou strukturu příjemce a zajistili jeho životaschopnost. Tvrzení společnosti Ryanair v každém případě nic nemění na zjištění, že bez zrušení zákazu nepovinných výplat kupónů u nových komerčních hybridních dluhopisů by existovalo vysoké riziko toho, že soukromí investoři nebudou souhlasit s účastí na rekapitalizaci společnosti SAS.

(534) Stejně tak není opodstatněná připomínka společnosti Ryanair, podle níž Komise nesprávně předpokládala, že by v případě neexistence sdílení nákladů společnost SAS obdržela vyšší podporu (207. bod odůvodnění). Jak je uvedeno v oddíle 6.3.3, opatření je v souladu s bodem 54 dočasného rámce. Komise dospěla k tomuto závěru za předpokladu, že Dánsko a Švédsko mohly přispět na rekapitalizaci společnosti SAS částkou ve výši až 14,25 miliard SEK i) v případě absence soukromého kapitálu a ii) navzdory skutečnosti, že nakonec byla poskytnuta podpora ve výši 9,54 miliard SEK (342. bod odůvodnění). Dánsko a Švédsko by tudíž skutečně mohly zaplnit mezeru, která by vznikla v případě, že by se majitelé dluhopisů rozhodli transakce neúčastnit, a to částkou 2,25 miliardy SEK. Komise nemůže vyloučit, že by Dánsko a Švédsko poskytly vyšší podporu, pokud by ke sdílení nákladů nedošlo. To by vedlo k výsledku, který by byl v rozporu s cílem dočasného rámce a ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, jež vyžadují, aby podpora byla omezena na to, co je nezbytné k dosažení sledovaných cílů.

(535) Za šesté, Komise podotýká, že dočasný rámec neukládá žádný požadavek na sdílení nákladů s ohledem na slučitelnost státní podpory ve formě rekapitalizace. Sdílení nákladů stanovené opatřením je v tomto případě výsledkem snahy společnosti SAS najít na trhu alternativní financování za přijatelných podmínek, aby se na žádost Dánska a Švédska minimalizovala výše poskytnuté státní podpory (84. bod odůvodnění).

(536) Komise odmítá tvrzení společnosti Ryanair, podle něhož bod 77 dočasného rámce již předpokládá sdílení nákladů (208. bod odůvodnění). Bod 77 dočasného rámce nevyžaduje, aby se soukromí věřitelé ani jiné soukromé zúčastněné strany podílely na rekapitalizaci příjemce, natož aby ji prováděly na své náklady.

(537) Z výše uvedeného vyplývá, že upuštění od zákazu nepovinných výplat kupónů u nových komerčních hybridních dluhopisů představovalo v tomto případě rozhodující prvek pro účast soukromých majitelů dluhopisů na rekapitalizaci společnosti SAS, kteří k této rekapitalizaci významně přispěli. Jednání mezi společností SAS a těmito majiteli dluhopisů byla nejistá, protože ti již odmítli první plán rekapitalizace společnosti SAS. Tito majitelé dluhopisů dobrovolně souhlasili s tím (tj. aniž by to vyžadoval dočasný rámec nebo jiná pravidla), že jim u jejich investice vzniknou ztráty v důsledku přeměny dluhopisů na nové komerční hybridní dluhopisy, zatímco tato přeměna měla pozitivní dopad na finanční situaci společnosti SAS a umožnila Dánsku a Švédsku omezit výši státní podpory potřebné k řešení potřeb společnosti v oblasti likvidity a vlastního kapitálu.

(538) Komise proto zastává názor, že by požadavek na zákaz nepovinných výplat kupónů (splatných u nových komerčních hybridních dluhopisů) pravděpodobně odradil majitele dluhopisů od účasti na plánech rekapitalizace společnosti SAS, což by následně vedlo ke zvýšení státní podpory, která by byla vložena do kapitálové struktury společnosti. Za těchto okolností by zachování uvedeného zákazu bylo v rozporu s cíli Smlouvy, cílem dočasného rámce a ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, které (jak bylo uvedeno) vyžadují, aby podpora byla omezena na to, co je nezbytné k dosažení sledovaných cílů.

(539) Vzhledem k tomu, že dotčené opatření bylo koncipováno tak, aby co nejvíce minimalizovalo výši podpory, bylo tudíž k zajištění významného příspěvku soukromých investorů nutné, aby bylo těmto investorům zajištěno obdržení plateb z nových komerčních hybridních dluhopisů. Bylo tomu tak tím spíše, že mimořádné okolnosti související s pandemií COVID-19 vedly nevyhnutelně ke zhoršení investičního klimatu v odvětví letecké dopravy. Dánsko a Švédsko proto nemohly přiměřeně očekávat významnou účast soukromých investorů, aniž by zavedly pobídky.

(540) Komise se proto domnívá, že zrušení zákazu nepovinných výplat kupónů týkajícího se nových obchodních hybridních dluhopisů (a tudíž odchylka od požadavku stanoveného v bodě 77 dočasného rámce) je v tomto případě odůvodněná vzhledem k výjimečným okolnostem případu a specifickým prvkům opatření.

6.3.5.2.6 Bod 78 dočasného rámce

(541) V bodě 78 dočasného rámce se uvádí, že „*dokud není splaceno alespoň 75 % rekapitalizačních opatření COVID-19, odměna jednotlivých členů vedení příjemců nesmí převyšovat pevnou složku jejich odměny stanovenou ke dni 31. prosince 2019. U osob, které se stanou členy vedení v okamžiku rekapitalizace nebo po ní, je platným limitem pevná odměna členů vedení se stejnou úrovní odpovědnosti stanovená ke dni 31. prosince 2019. Za žádných okolností se nevyplácejí žádné bonusy ani jiné pohyblivé nebo srovnatelné složky odměny.*“

(542) Komise konstatuje, že opatření obsahuje zákaz stanovený v bodě 78 dočasného rámce (113. bod odůvodnění).

(543) Opatření je proto v souladu s bodem 78 dočasného rámce.

6.3.5.3 Závěr ohledně splnění podmínek týkajících se správních opatření a předcházení nepatřičnému narušení hospodářské soutěže

(544) S ohledem na výše uvedené skutečnosti dospěla Komise k závěru, že opatření splňuje všechny podmínky stanovené v oddíle 3.11.6. dočasného rámce, které se týkají správních opatření a předcházení nepatřičnému narušení hospodářské soutěže. Ačkoli se opatření odchyluje od bodu 77 dočasného rámce, Komise má za to, že tato odchylka je v tomto konkrétním případě oprávněná z důvodů uvedených v oddíle 6.3.5.2.5.

6.3.6 *Strategie pro postupné ukončování státní účasti plynoucí z rekapitalizace a povinnosti spojené s podáváním zpráv*

(545) Podle bodu 79 dočasného rámce *„příjemci kromě malých a středních podniků, kteří v okamžiku intervence obdrželi rekapitalizaci COVID-19 převyšující 25 % vlastního kapitálu, musí prokázat existenci důvěryhodné strategie pro postupné ukončování účasti členského státu, ledaže by státní intervence byla do dvanácti měsíců od data poskytnutí podpory snížena pod úroveň 25 % vlastního kapitálu“* ([255]). Podle bodu 80 dočasného rámce musí strategie pro postupné ukončování účasti stanovit plán příjemce, pokud jde o pokračování jeho činnosti a využití prostředků investovaných státem, včetně harmonogramu výplat protiplnění a opatření, která příjemce a stát přijmou k dodržení splátkového kalendáře.

(546) Společnost SAS je velkým podnikem, který by v době intervence získal rekapitalizaci převyšující 25 % vlastního kapitálu. Dánsko a Švédsko proto předložily obchodní plán, který vypracovala společnost SAS s cílem splatit do účetního roku 2025 nástroje poskytnuté Dánskem a Švédskem (125. bod odůvodnění). Dánsko a Švédsko vysvětlily, že společnost SAS hodlá použít ke splacení nástrojů státní podpory jak kladné volné peněžní toky z podnikání, tak výnosy z emisí na kapitálovém trhu (včetně dluhových a kapitálových nástrojů) ([256]). Dánsko a Švédsko mimoto rovněž objasnily, že co nejdříve a po finanční stabilizaci společnosti SAS zváží jako pravděpodobnou strategii pro postupné ukončování účasti prodej soukromým třetím stranám, zejména pokud jde o akcie COVID-19 upsané v rámci rekapitalizace. Dánsko a Švédsko se každopádně zavázaly, že do dvanácti měsíců od poskytnutí podpory obdrží a schválí věrohodnou strategii pro postupné ukončování účasti, pokud by se do této lhůty intervence státu nesnížila pod úroveň 25 % vlastního kapitálu (126. bod odůvodnění).

(547) Komise proto vyvodila závěr, že podmínky stanovené v bodech 79 a 80 dočasného rámce jsou splněny.

(548) Dánsko a Švédsko navíc potvrdily, že společnost SAS bude Dánsku a Švédsku předkládat zprávy o pokroku při provádění splátkového kalendáře v souladu s bodem 82 dočasného rámce (130. bod odůvodnění). Společnost SAS, Dánsko a Švédsko také potvrdily, že budou plnit povinnosti týkající se zveřejňování a podávání zpráv stanovené v bodech 83 až 84 dočasného rámce (viz 130. bod odůvodnění).

(549) V souladu s bodem 85 dočasného rámce se Dánsko a Švédsko zavázaly oznámit plán restrukturalizace v případě, že se do šesti let od provedení opatření jejich kapitálová intervence nesníží pod 15 % vlastního kapitálu příjemce ([257]) (viz 130. bod odůvodnění). Opatření je proto v souladu s bodem 85 dočasného rámce.

(550) Komise konstatuje, že společnost Ryanair nesouhlasí s lhůtou v délce šesti let stanovenou v bodě 85 dočasného rámce (209. bod odůvodnění). Tvrdí, že takovýto „laxní“ požadavek nemotivuje k ukončení účasti státu a je v rozporu se zásadou proporcionality a bodem 45 dočasného rámce. Neuvádí však, jaká by měla být vhodná lhůta.

(551) Komise podotýká, že požadavek týkající se plánu restrukturalizace nemá sloužit jako pobídka k ukončení účasti členského státu na podílu na kapitálu získaném rekapitalizací COVID-19. Dočasný rámec již tyto pobídky stanoví ve svém oddíle 3.11.5 a teprve po uplynutí tohoto šestiletého období bude zřejmé, že různé pobídkové mechanismy nepřinesly očekávaný výsledek a že bude nutné oznámit plán restrukturalizace. Takováto lhůta je rovněž zcela v souladu s různými mechanismy zavedenými dočasným rámcem, které mají podpořit a urychlit ukončení státní účasti na vlastním kapitálu dotčeného příjemce a z nichž některé pokrývají podobné období.

([255]) V souladu s poznámkou pod čarou č. 66 dočasného rámce by se hybridní nástroje poskytnuté státem měly počítat jako vlastní kapitál.

([256]) Dluhové financování může zahrnovat zajištěné i nezajištěné nástroje: i) nezajištěné dluhopisy včetně hybridních dluhopisů, směnky, komerční cenné papíry a syndikované úvěry, ii) zajištěné nástroje, jako je japonský operativní leasing, financování letadel a případně nástroje zpětného prodeje a leasingu. Rozhodnutí o finančním nástroji přijímá společnost SAS mimo jiné na základě těchto faktorů: atraktivita podmínek/nákladů financování příslušného nástroje; velikost trhu a dostupné objemy pro společnost SAS; skutečný úvěrový rating společnosti SAS a očekávaný výhled/migrace ratingu.

([257]) V souladu s poznámkou pod čarou č. 66 dočasného rámce by se hybridní nástroje poskytnuté státem měly počítat jako vlastní kapitál.

(552) Není proto v žádném rozporu se zásadou proporcionality, je-li v bodě 85 dočasného rámce stanoveno, že takový plán restrukturalizace má být oznámen pouze tehdy, pokud se po šesti letech dánská a švédská intervence nesníží pod 15 % vlastního kapitálu společnosti SAS.

(553) Mimoto není analogie se sdělením o bankovnictví vhodná, jelikož (jak bylo uvedeno v tomto sdělení) tato krize byla přinejmenším zčásti způsobena nadměrným rizikem některých finančních institucí, na rozdíl od pandemie COVID-19, která je zdravotní krizí. Nelze proto požadovat, aby opatření, která Komise zavedla k nápravě důsledků krize COVID-19, byla stejné povahy jako opatření reagující na tuto finanční krizi.

(554) Dále je třeba odmítnout připomínku společnosti Ryanair založenou na bodě 45 dočasného rámce. Ačkoli tento bod vyžaduje, aby rekapitalizační opatření podléhala přísným podmínkám za účelem omezení narušení hospodářské soutěže, je vysvětleno, že se tyto podmínky týkají začátku státní účasti na vlastním kapitálu dotčených podniků, protiplnění a ukončení této účasti, ustanovení o správě a vhodných opatření k omezení narušení hospodářské soutěže. Jedná se zjevně o odkaz na podmínky stanovené v oddílech 3.11.2 až 3.11.7 dočasného rámce.

(555) Komise proto dospěla k závěru, že opatření splňuje všechny požadavky stanovené v oddíle 3.11.7 dočasného rámce.

6.3.7 **Oddíl 4 dočasného rámce**

(556) Dánsko a Švédsko potvrdily, že budou plnit povinnosti týkající se podávání zpráv a sledování obsažené v oddíle 4 dočasného rámce (129. a 130. bod odůvodnění).

6.3.8 **Slučitelnost opatření s jinými ustanoveními práva Unie**

(557) Společnost Ryanair ve svých připomínkách tvrdila, že opatření porušuje několik ustanovení SFEU, zejména články 18, 49 a 56, jakož i článek 15 nařízení (ES) č. 1008/2008 (166. bod odůvodnění). Odkazuje rovněž na porušení obecné zásady práva Unie týkající se zákazu diskriminace (167. bod odůvodnění).

(558) V tomto ohledu společnost Ryanair správně připomíná, že státní podpora, která je sama o sobě nebo z důvodu některých svých podmínek v rozporu s ustanoveními nebo obecnými zásadami práva Unie, nemůže být prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem ([258]).

(559) Pokud však jde o její tvrzení, že opatření porušuje článek 18 SFEU, Komise připomíná, že toto ustanovení ve svém prvním odstavci uvádí, že „*v rámci použití Smluv, aniž jsou dotčena jejich zvláštní ustanovení, je zakázána jakákoli diskriminace na základě státní příslušnosti*“. Článek 18 SFEU totiž může být použit samostatně pouze v situacích upravených právem Unie, pro něž SFEU nestanoví žádné zvláštní pravidlo obsahující zákaz diskriminace. Ustanovení čl. 107 odst. 2 a 3 SFEU stanoví odchylky od zásady uvedené v čl. 107 odst. 1 SFEU, podle níž je státní podpora neslučitelná s vnitřním trhem, a umožňuje tak rozdílné zacházení s podniky, pokud jsou splněny požadavky stanovené těmito odchylkami. Podle Soudního dvora je třeba tyto odchylky považovat za „zvláštní ustanovení“ stanovená Smlouvami ve smyslu čl. 18 prvního pododstavce SFEU ([259]).

([258]) Rozsudek ze dne 31. ledna 2023 ve věci Komise v. Braesch a další, C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, bod 96 a rozsudek ze dne 28. září 2023 ve věci Ryanair v. Komise, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, bod 109.

([259]) Rozsudek ze dne 28. září 2023 ve věci Ryanair v. Komise, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, bod 111.

(560) Z toho vyplývá, že v daném případě je třeba pouze přezkoumat, zda je rozdílné zacházení, které opatření vyvolalo, přípustné podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. Komise tudíž posuzovala, zda je opatření v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, jak je vykládán dočasným rámcem. Komise došla k závěru, že opatření je v souladu s těmito požadavky, tj. je poskytnuto pro účely cíle, který je v něm uznán, a v mezích toho, co je nezbytné a přiměřené k dosažení tohoto cíle ([260]). Proto není třeba dále posuzovat možné porušení článku 18 SFEU. Společnost Ryanair v každém případě neuvádí důvody, proč by měl být v daném případě porušen článek 18 SFEU.

(561) Pokud jde o články 49 a 56 SFEU a článek 15 nařízení (ES) č. 1008/2008, tato ustanovení chrání volný pohyb služeb na vnitřním trhu a volný pohyb služeb letecké dopravy na vnitřním trhu. Komise konstatuje, že podle článku 58 SFEU se článek 56 SFEU na odvětví dopravy nevztahuje; opatření proto nemůže toto ustanovení porušovat. Pokud jde o článek 15 nařízení (ES) č. 1008/2008, společnost Ryanair tvrdí, že Dánsko a Švédsko tím, že opatření vyhradily pouze společnosti SAS na úkor všech leteckých společností, které byly pandemií COVID-19 postiženy stejně, odrazovaly od volného pohybu služeb a svobody usazování těchto leteckých společností, včetně společnosti Ryanair (170. bod odůvodnění). V podstatě tvrdí, že volba příjemce omezuje její svobodu poskytovat služby a svobodu usazování.

(562) Komise v této souvislosti uvádí, že podle judikatury nepředstavují omezující účinky, které má opatření podpory na volný pohyb služeb nebo svobodu usazování, omezení zakázané Smlouvou, neboť mohou být vlastní samotné povaze státní podpory, například její selektivní povaze ([261]).

(563) Podle téže judikatury musí být v případě, jsou-li podmínky opatření podpory natolik neoddělitelně spjaty s předmětem podpory, že je nelze hodnotit odděleně, jejich vliv na slučitelnost či neslučitelnost podpory jako celku s vnitřním trhem nutně určen postupem podle článku 108 SFEU ([262]).

(564) V této souvislosti Soudní dvůr rozhodl, že za těchto okolností nelze účinek výběru podniku jako příjemce opatření na vnitřní trh zkoumat odděleně od účinku slučitelnosti tohoto opatření podpory jako celku s vnitřním trhem postupem podle článku 108 SFEU. Z připomínek společnosti Ryanair vyplývá, že tato společnost sdílí tento názor, neboť navrhuje, aby Komise zakázala opatření v rámci řízení podle čl. 108 odst. 3 SFEU, avšak z důvodu údajného porušení článku 15 nařízení (ES) č. 1008/2008 a článku 49 SFEU.

(565) Jak však vyplývá z judikatury uvedené v 563. bodě odůvodnění, omezující účinky, které může mít státní podpora na volný pohyb služeb nebo na svobodu usazování, nepředstavují omezení zakázané Smlouvou, neboť mohou být vlastní samotné povaze státní podpory, například její selektivní povaze. V tomto případě nezjistila Komise žádný prvek, který by prokazoval, že opatření, konkrétně výběr společnosti SAS jako jediného příjemce opatření, mělo omezující účinky, jež by přesahovaly účinky vlastní státní podpoře poskytnuté v souladu s požadavky stanovenými v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. Ani zúčastněné strany takové důkazy nepředložily.

([260]) Pokud jde o možné porušení obecné zásady zákazu diskriminace, Komise se domnívá, že i za předpokladu, že se společnost SAS a ostatní letecké společnosti nacházejí ve srovnatelné situaci z hlediska cíle opatření, by takové rozdílné zacházení bylo v každém případě odůvodněné, neboť opatření je nezbytné pro dosažení jeho cíle uvedeného v 17. bodě odůvodnění, jak je prokázáno v oddíle 6.3.1 (zejména existence obecného zájmu na intervenci ve prospěch společnosti SAS konkrétně z důvodů uvedených v oddíle 6.3.1.2), a je přiměřené tomuto cíli, jak je prokázáno v oddílech 6.3.3 (přiměřenost podpory), 6.3.4 (protiplnění a ukončení intervence státu), 6.3.5 (správní opatření a předcházení nepatřičnému narušení hospodářské soutěže) a 6.3.6 (strategie pro postupné ukončování státní účasti), neboť nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení cíle opatření.

([261]) Rozsudek ze dne 28. září 2023 ve věci Ryanair v. Komise, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, bod 132.

([262]) Rozsudek ze dne 28. září 2023 ve věci Ryanair v. Komise, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, bod 133. Viz také v tomto smyslu rozsudek ze dne 22. března 1977 ve věci Iannelli & Volpi, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, bod 14 a rozsudek ze dne 31. ledna 2023 ve věci Komise v. Braesch a další, ECLI:C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, odstavec 97.

(566) Opatření proto není v rozporu s článkem 49 SFEU a článkem 15 nařízení (ES) č. 1008/2008.

(567) Z výše uvedených skutečností vyplývá, že opatření není v rozporu s žádným z ustanovení práva Unie, na něž společnost Ryanair ve svých připomínkách poukázala.

7. **ZÁVĚR**

(568) Komise konstatuje, že Švédsko a Dánsko provedly opatření v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU. Komise se však domnívá, že opatření je slučitelné s čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU za podmínky, že Dánsko a Švédsko zavedou mechanismus popsaný v 148. bodě odůvodnění v souladu s body 61 a 62 dočasného rámce do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí dotčeným členským státům,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Podpora ve výši 9,54 miliardy SEK, kterou Dánské království a Švédské království schválily a poskytly společnosti Scandinavian Airlines System AB, je slučitelná s vnitřním trhem za podmínek stanovených v článku 2.

Článek 2

Slučitelnost podpory uvedené v článku 1 je podmíněna tím, že Dánské království a Švédské království budou od společnosti Scandinavian Airlines System AB požadovat, aby za účelem splnění podmínek bodů 61 a 62 dočasného rámce vydala Dánskému království a Švédskému království dodatečné kapitálové cenné papíry zvyšující protiplnění pro tyto členské státy za akcie COVID-19, které získaly v důsledku podpory uvedené v článku 1, prostřednictvím úpisu nových kmenových akcií společnosti Scandinavian Airlines System AB.

K vydání nástrojů uvedených v prvním odstavci dojde po čtyřech letech (pokud Dánské království a/nebo Švédské království neprodaly alespoň 40 % akcií COVID-19, které získaly) a po šesti letech (pokud Dánské království a/nebo Švédské království neprodaly veškeré své akcie COVID-19) ode dne poskytnutí podpory uvedené v článku 1.

Za účelem vydání nástrojů uvedených v prvním odstavci společnost Scandinavian Airlines System AB buď i) změní podmínky státních hybridních dluhopisů vydaných tímto podnikem Dánskému království a Švédskému království tak, aby se zvýšila částka splatná na jejich základě, nebo ii) vydá Dánskému království a Švédskému království nový nástroj za stejných podmínek jako státní hybridní dluhopisy vydané tímto podnikem Dánskému království a Švédskému království.

Navýšení protiplnění poskytnutého v rámci nástrojů uvedených v prvním odstavci bude odpovídat 10% zvýšení částky vyplývající z vynásobení počtu akcií společnosti Scandinavian Airlines System AB v držení Dánského království a Švédského království, které dosud nebyly prodány před daty uvedenými v odstavci 2 a které převyšují počet akcií, jež tyto členské státy držely v uvedeném podniku před poskytnutím podpory uvedené v prvním odstavci, vyšší z těchto částek: i) 1,16 SEK nebo ii) objemově váženou průměrnou cenou zaplacenou za akcie společnosti Scandinavian Airlines System AB na burze Nasdaq Stockholm v období dvaceti obchodních dnů bezprostředně předcházejících pátému obchodnímu dni před aktivací mechanismu navýšení protiplnění v době uvedené v odstavci 2. Dodatečná částka jistiny vyplývající z tohoto výpočtu bude upravena tak, aby zohlednila očekávané budoucí peněžní toky spojené s touto dodatečnou nominální částkou kapitálových cenných papírů, diskontované vhodnou tržní sazbou odrážející jejich podmínky a rizikovost emitenta v době uvedené v odstavci 2.

Článek 3

Dánské království a Švédské království informují Komisi do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí o opatřeních přijatých ke splnění podmínek stanovených v článku 2.

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno Dánskému království a Švédskému království.

V Bruselu dne 29. listopadu 2023.

Za Komisi
Didier REYNDERS
člen Komise