2024/2549

1.10.2024

KOMISJONI OTSUS (EL) 2024/2549,

29. november 2023,

riigiabi SA.57543 ja SA.58342 (2020/NN) (ex 2020/N) kohta, mida Taani Kuningriik ja Rootsi Kuningriik andsid ettevõtjale Scandinavian Airlines System AB

(teatavaks tehtud numbri C(2023) 8356 all)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele ([1]) ja võttes nende märkusi arvesse,

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) Taani Kuningriik (edaspidi „Taani“) ja Rootsi Kuningriik (edaspidi „Rootsi“) andsid komisjonile teatiste esitamisele eelnenud teabevahetuse järel ([2]) oma 11. augusti 2020. aasta elektrooniliste teatistega teada kavatsusest osaleda ettevõtja Scandinavian Airlines System AB (edaspidi „SAS“) rekapitaliseerimises (edaspidi „meede“).

(2) Taani ja Rootsi teatasid meetmest vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 107 lõike 3 punktile b, nagu seda on tõlgendatud teatise „Riigiabi ajutine raamistik majanduse toetamiseks praeguse COVID-19 puhangu kontekstis“ (edaspidi „ajutine raamistik“) jaos 3.11 ([3]).

(3) Meede hõlmas kahte rekapitaliseerimisinstrumenti:

— Taani ja Rootsi märkisid riigi hübriidvõlakirju (edaspidi „hübriidkapitaliinstrument“) ning

— need kaks liikmesriiki märkisid uusi lihtaktsiaid (edaspidi „omakapitaliinstrument“).

(4) Taani ja Rootsi 11. augustil 2020 teatatud meetme maksimaalne kogusumma oli ligikaudu 11 miljardit Rootsi krooni (1,069 miljardit eurot), ([4]) millest Taani osa moodustas ligikaudu 6 miljardit Rootsi krooni ja Rootsi osa ligikaudu 5 miljardit Rootsi krooni.

([1]) ELT C 250, 14.7.2023, lk 11.

([2]) Taani ja Rootsi esitasid teatise vormi kavandi 12. juunil 2020. Pärast mitteametlikku teabevahetust komisjoniga esitasid Taani ja Rootsi 16. juunil 2020 lisateabe. Komisjon edastas Taanile ja Rootsile 16., 19., 23. ja 30. juunil 2020 teabenõuded, millele Taani ja Rootsi vastasid 18., 22., 23. juunil ja 2. juulil 2020. Komisjon edastas 2., 6. ja 10. juulil 2020 täiendavad teabenõuded, millele Taani ja Rootsi vastasid 3., 8., 13. ja 23. juulil 2020. Taani ja Rootsi esitasid lisateavet 24., 27., 30. ja 31. juulil 2020 ning 1. ja 2. augustil 2020.

([3]) Komisjoni teatis „Riigiabi ajutine raamistik majanduse toetamiseks praeguse COVID-19 puhangu kontekstis“ (ELT C 91 I, 20.3.2020, lk 1), mida on muudetud komisjoni teatistega C(2020) 2215 (ELT C 112 I, 4.4.2020, lk 1), C(2020) 3156 (ELT C 164, 13.5.2020, lk 35) ja C(2020) 4509 (ELT C 218, 2.7.2020, lk 3). Pärast esialgse otsuse vastuvõtmist muudeti ajutist raamistikku komisjoni teatistega C(2020) 7127 (ELT C 340 I, 13.10.2020, lk 1), C(2021) 564 (ELT C 34, 1.2.2021, lk 6), C(2021) 8442 (ELT C 473, 24.11.2021, lk 1) ja C(2022) 7902 (ELT C 423, 7.11.2022, lk 9).

([4]) 11. augustil 2020 teatatud meetmele viitamisel kasutatakse abisumma Rootsi kroonidest eurodesse konverteerimiseks 14. augusti 2020. aasta vahetuskurssi.

(5) Lisaks nähti rekapitaliseerimiskavas ette ka erainvestorite osalemine summas 3,75 miljardit Rootsi krooni. Selleks sõlmis SAS eelkõige teatavate olemasolevate hübriidvõlakirjade omanike ja teatavate võlakirjade omanikega lepingud, et konverteerida vastavalt need hübriidvõlakirjad uuteks lihtaktsiateks ja asjaomased võlakirjad kas uuteks kommertshübriidvõlakirjadeks või uuteks lihtaktsiateks.

(6) 17. augustil 2020 võttis komisjon vastu otsuse mitte esitada meetme suhtes vastuväiteid, kuna see on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b alusel siseturuga kokkusobiv (edaspidi „esialgne otsus“) ([5]).

(7) Taani ja Rootsi andsid SASile abi 26. oktoobril 2020. Taani ja Rootsi antava abi suuruseks kujunes lõppkokkuvõttes ligikaudu 9,54 miljardit Rootsi krooni (907 miljonit eurot), mis oli seega väiksem kui teatises kavandatud ja komisjoni esialgses otsuses heaks kiidetud 11 miljardit Rootsi krooni (vt põhjendus 4).

(8) Ryanair DAC (edaspidi „Ryanair“) esitas 4. mail 2021 hagi esialgse otsuse tühistamiseks. Üldkohus tühistas oma 10. mai 2023. aasta otsusega kohtuasjas T-238/21 (edaspidi „kohtuotsus SAS II“) esialgse otsuse ajutise raamistiku punktide 61 ja 62 rikkumise tõttu ([6]). Üldkohus leidis, et komisjon ei nõudnud omakapitaliinstrumendi suhtes astmelise või alternatiivse mehhanismi kehtestamist, mis on vastuolus ajutise raamistiku asjaomastes sätetes ette nähtud nõuetega.

(9) Pärast esialgse otsuse tühistamist palus komisjon 8., 13. ja 15. juunil 2023 Taanil ja Rootsil esitada rohkem teavet. Taani ja Rootsi esitasid oma vastused vastavalt 12., 15. ja 16. juunil 2023.

(10) 4. juuli 2023. aasta kirjas teatas komisjon Rootsile ja Taanile, et ta on otsustanud algatada abi suhtes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetluse („menetluse algatamise otsus“).

(11) Menetluse algatamise otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ([7]). Komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma märkused.

(12) Taani ja Rootsi esitasid ühiselt oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta 19. juulil 2023.

(13) Komisjon sai märkused ka kahelt huvitatud isikult, nimelt SASilt ja Ryanairilt (vastavalt 10. augustil 2023 ja 14. augustil 2023). Komisjon edastas need märkused 23. augustil 2023 Taanile ja Rootsile. Taani ja Rootsi esitasid 25. septembri 2023. aasta kirjaga komisjonile ühise vastuse Ryanairi märkuste kohta.

(14) Komisjon esitas 2. oktoobril 2023 Taanile ja Rootsile teabenõude. Nad vastasid asjaomasele teabenõudele mitmes etapis 6., 11., 12., 13., 16., 19. ja 23. oktoobril 2023. Komisjon edastas teabenõuded ka: 16. oktoobril 2023, millele Taani ja Rootsi vastasid 24., 26. ja 31. oktoobril 2023; 9. novembril 2023, millele Taani ja Rootsi vastasid 14. novembril 2023; ning 14. novembril 2023, millele Taani ja Rootsi vastasid 20. ja 21. novembril 2023.

(15) Vastavalt 24. ja 17. oktoobri 2023. aasta kirjades nõustusid Taani ja Rootsi erandkorras loobuma oma õigustest, mis tulenesid ELi toimimise lepingu artiklist 342 koostoimes määruse nr 1/1958 ([8]) artikliga 3, ning käesoleva otsuse vastuvõtmise ja teatavakstegemisega inglise keeles.

([5]) Komisjoni 17. augusti 2020. aasta otsus C(2020) 5750 final riigiabi kohta: SA.57543 (2020/N) – Taani ja SA.58342 (2020/N) – Rootsi – COVID-19: SAS AB rekapitaliseerimine (ELT C 50, 12.2.2021, lk 1). 23. augustil 2020 võttis komisjon vastu parandusotsuse, millega muudeti esialgset otsust.

([6]) Kohtuotsus, 10. mai 2023, Ryanair *vs.* komisjon (SAS II; COVID-19), T-238/21, ECLI:EU:T:2023:247.

([7]) Vt joonealune märkus 1.

([8]) Määrus nr 1, millega määratakse kindlaks Euroopa Majandusühenduses kasutatavad keeled (EÜT 17, 6.10.1958, lk 385/58, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj).

2. **MEETME ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS**

(16) Järgmistes punktides kirjeldatakse meedet ja selle konteksti meetme võtmise ajal, s.o 26. oktoobril 2020. Meetme hindamine pärast seda, kui Üldkohus oli tühistanud esialgse otsuse (vt põhjendus 8), peab põhinema abi andmise ajal esinenud faktilistel asjaoludel ja andmetel.

2.1. **Meetme eesmärk**

(17) Meetme eesmärk oli taastada SASi omakapital ja likviidsus COVID-19 pandeemia põhjustatud erakorralises olukorras.

(18) Meede oli osa Taani ja Rootsi vastu võetud üldisest meetmepaketist, mille eesmärk oli tagada turul piisava likviidsuse säilimine ja vähendada likviidsuspuudujääki, millega ettevõtjad pandeemia puhkemise tõttu silmitsi seisid. Selle meetmepaketi eesmärk oli ka tagada, et pandeemia põhjustatud häired ei kahjustaks ettevõtjate elujõulisust, ning säilitada majandustegevuse jätkumine pandeemia ajal ja pärast seda.

2.1.1. *Piirangumeetmed, mille Taani ja Rootsi olid COVID-19 pandeemiale reageerimiseks võtnud*

(19) Maailma Terviseorganisatsioon liigitas 11. märtsil 2020 COVID-19 haiguse pandeemiaks. Uudse COVID-19 viiruse ravimite ja vaktsiinide puudumisest tulenev oht rahvatervisele oli nende asjaolude erakorralisuse puhul määrav tegur. Viiruse kiirel levikul oli laiaulatuslik mõju: riskirühmade puhul võis haigus lõppeda surmaga ning viiruse levikuga kaasnesid majanduslikud ja ühiskondlikud häired.

(20) Liikmesriigid, sealhulgas Taani ja Rootsi, võtsid COVID-19 leviku piiramiseks vastu ulatuslikud piirangumeetmed, näiteks nõuded teha kaugtööd kodust ja vältida avalikke kogunemisi, mittehädavajalike ettevõtete sulgemine ja ööajal liikumispiirangute rakendamine. Lisaks piirasid Taani ja Rootsi ning teised liikmesriigid oluliselt liikumist ja reisimist oma territooriumil ning välisriikidesse ja välisriikidest, rakendades reisipiiranguid ja üldiseid sanitaarmeetmeid (nt lennukeelud, karantiininõuded või negatiivse COVID-19 testi tulemuse nõuded).

(21) Mis puudutab Taanit, siis soovitas Taani välisministeerium 13. märtsil 2020 oma kodanikel ja elanikel peatada kõik mittehädavajalikud reisid teistesse riikidesse. Samal päeval sulgesid Taani ametivõimud oma riigi piirid ning kehtestasid ajutise Taani sisenemise keelu. Neid piiranguid rakendati enamiku välisriikide suhtes kuni 26. juunini 2020, ([9]) mil Taani kaotas liikmesriikidesse ja Schengeni riikidesse reisimise piirangud, välja arvatud mõned erandid ([10]). Kuigi Taani kaotas need piirangud, jätkas ta epidemioloogilist riski käsitlevate iganädalaste arenguaruannete jälgimist kõikide välisriikide puhul, sealhulgas teistes liikmesriikides, ajakohastades vastavalt oma soovitusi väljapoole Taanit reisimise kohta. Peale selle kaasnes piirangute osalise kaotamisega alates 26. juunist 2020 siiski kuue päeva reegel, mille kohaselt võisid vaba aja veetmise eesmärgil reisivad välismaalased siseneda Taani üksnes juhul, kui nad olid broneerinud puhkusereisi vähemalt kuueks ööks. See eeskiri mõjutas Taanis välisturismi, kuna 2019. aasta suvel viibis 70 % riiki sisenenud välisturistidest riigis vähem kui kuus päeva.

([9]) 29. mail 2020 hakkas Taani kaotama Saksamaale, Islandile ja Norrasse reisimisele kehtestatud reisipiiranguid. Piirangute kaotamine jõustus 15. juunil 2020.

([10]) Erandid puudutasid Ühendkuningriiki, Rootsit, Portugali, Rumeeniat, Maltat ja Iirimaad. Vt https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/ny-model-for-rejsevejledningerne-for-europa-traeder-i-kraft?publisherId=2012662&releaseId=13596062 (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

(22) Taani täheldas hiljem alates 2020. aasta septembrist kogu liidus epidemioloogilise riski suurenemist. Taani kehtestas 31. augustil 2020 piirangud Prantsusmaale ja Horvaatiasse reisimisele, kuna nendes riikides olid suurenenud COVID-19 nakkuste juhud ([11]). 11. septembril 2020 kehtestas Taani sarnased piirangud Tšehhisse reisimisele ([12]) ning nädal hiljem Austriasse, Ungarisse, Madalmaadesse, Portugali ja Šveitsi reisimisele ([13]). Taani jätkas liikmesriikide lisamist oma suure riskiga riikide loetellu, tuginedes epidemioloogilise olukorra iganädalasele seirele kogu maailmas, ning kehtestas 25. septembril 2020 piirangud Islandile, Iirimaale, Ühendkuningriigile ja Sloveeniale; ([14]) 3. oktoobril 2020 Slovakkiale ja San Marinole; ([15]) 9. oktoobril 2020 mitmele Rootsi piirkonnale; ([16]) 16. oktoobril 2020 Bulgaariale, Itaaliale, Leedule ja Poolale ([17]) ning 23. oktoobril 2020 Küprosele, Lätile ja Saksamaale ([18]). Selle tagajärjel oli Taani 26. oktoobriks 2020 kehtestanud reisipiirangud 24 liikmesriigile ja kõikidele kolmandatele riikidele, pidades silmas COVID-19 pandeemia teise laine puhkemist ([19]).

(23) Rootsi kehtestas omakorda sarnased reisipiirangud. 14. märtsil 2020 soovitasid Rootsi ametivõimud oma kodanikel ja elanikel peatada mittehädavajalikud reisid teistesse riikidesse. See soovitus kehtis kuni 17. juunini 2020, enne kui see teistesse liikmesriikidesse suunduvate ja sealt väljuvate reiside puhul järk-järgult kaotati ([20]). Lisaks kehtestas Rootsi 19. märtsist 2020 kuni 31. augustini 2020 ajutise Rootsi kaudu liitu sisenemise keelu kõikidele välismaalastele. Pärast 17. juunit 2020 jätkas Rootsi sarnaselt Taaniga korrapäraselt kõikide välisriikide epidemioloogilise olukorra arengu jälgimist ning andis välja uusi soovitusi reisimise kohta kõikidesse nendesse riikidesse, kus oli suur COVID-19ga nakatumise oht. Pärast seda, kui ta oli 2020. aasta juulist septembrini teatavate liikmesriikide suhtes kehtestatud reisipiiranguid järk-järgult kaotanud, kehtestas ka Rootsi alates 22. oktoobrist 2020 uuesti reisipiirangud, pidades silmas COVID-19 pandeemia teise laine puhkemist ([21]).

(24) Üldiselt kujutas koroonaviiruse pandeemia endast suurt šokki maailmamajandusele ja liidu majandusele, sealhulgas Taani ja Rootsi majandusele, millel olid rasked majanduslikud ja sotsiaalsed tagajärjed. Liidu majandustegevus vähenes aasta esimesel poolel järsult ning taastus 2020. aasta suvel vaid osaliselt, kui piirangumeetmed järk-järgult kaotati. Pandeemia taaspuhkemine 2020. aasta septembris tõi aga kaasa veel häireid, kuna riikide ametivõimud rakendasid uusi rahvatervise meetmeid viiruse leviku tõkestamiseks. Komisjon hindas oma 2020. aasta sügiseses majandusprognoosis, et euroala majandus kahaneb 2020. aastal 7,8 %. 2021. ja 2022. aasta kohta hoiatas komisjon, et kuigi tema prognoosi kohaselt oli majanduskasv vastavalt 4,2 % ja 3 %, olid need prognoosid COVID-19 konteksti silmas pidades äärmiselt ebakindlad ja nendega kaasnesid riskid ([22]).

(25) Seetõttu leidsid Taani ja Rootsi, et COVID-19 pandeemia ja sellega seotud piirangumeetmed, mida nemad ja paljud teised riigid olid võtnud, mõjutasid oluliselt reaalmajandust ja eelkõige selliseid ettevõtjaid nagu SAS.

([11]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).
([12]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).
([13]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-arrivals-from-another-five-european-countries/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).
([14]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-nationals-of-another-four-countries-from-sept-26/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).
([15]) https://www.schengenvisainfo.com/news/arrivals-from-slovakia-san-marino-to-be-quarantined-in-denmark-from-october-3/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).
([16]) https://www.schengenvisainfo.com/news/covid-19-denmark-advises-citizens-to-avoid-travel-to-eight-swedish-regions/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).
([17]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-discourages-its-citizens-from-travelling-to-bulgaria-italy-lithuania-poland/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).
([18]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).
([19]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).
([20]) Alates 17. juunist 2020 loobus Rootsi soovitusest mitte reisida Belgiasse, Horvaatiasse, Prantsusmaale, Kreekasse, Ungarisse, Islandile, Itaaliasse, Luksemburgi, Monacosse, Portugali, San Marinosse, Hispaaniasse, Šveitsi ja Vatikani Linnriiki; alates 15. juulist 2020 Andorrasse, Saksamaale ja Poola ning alates 29. juulist 2020 Taani, Norrasse ja Tšehhi.
([21]) https://www.schengenvisainfo.com/news/sweden-extends-its-temporary-entry-ban-until-december-22/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).
([22]) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/et/ip_20_2021 (viimati vaadatud 28. novembril 2023). Need prognoosid põhinevad teabel, mida koguti kuni 22. oktoobrini 2020.

2.1.2. *COVID-19 pandeemia ja sellega seotud piirangumeetmete mõju SASi tegevusele*

(26) COVID-19 pandeemia ja sellega seotud piirangumeetmete võtmine kogu maailmas, sealhulgas Taanis ja Rootsis, tõi kaasa selle, et peatati enamik lennuettevõtjate, nagu SASi lennutransporditegevusest.

(27) 2019. aastal vedas SAS kokku ligikaudu 30 miljonit reisijat, ([23]) kusjuures keskmine lennu täituvus oli 75,2 % ([24]). See oli vaid veidi vähem kui 2018. aastal (–1,1 %). Samamoodi vähenesid SASi puhul 2019. aastal võrreldes 2018. aastaga ka teatavad peamised tulemusnäitajad, nagu pakutav istekohtkilomeeter ([25]) (–0,8 %) ja sõitjakilomeetrid ([26]) (–1,4 %).

(28) Alates 2019. aasta detsembrist kuni 2020. aasta veebruarini, st veidi enne seda, kui Maailma Terviseorganisatsioon kuulutas COVID-19 pandeemiaks, parandas SAS oma neid peamisi tulemusnäitajaid ([27]). Äriühingu puhul täheldati võrreldes ajavahemikuga alates 2018. aasta detsembrist kuni 2019. aasta veebruarini ([28]) veetavate reisijate arvu, tema pakutavate istekohtkilomeetrite ([29]) ja sõitjakilomeetrite ([30]) olulist suurenemist.

(29) Pärast esimeste piirangumeetmete vastuvõtmist (põhjendused 21 ja 23) kaotas SAS 2020. aasta märtsis võrreldes 2019. aasta märtsiga ligikaudu 60 % oma reisijatest ning tema sõitjakilomeetrid vähenesid 62 % ([31]). Kuni 2020. aasta juunini tühistas SAS peaaegu kõik oma rahvusvahelised lennud, piirdudes oma tegevuses mõne kohaliku lennuliiniga Rootsis ja Norras, kusjuures reisijate arv vähenes 2019. aasta samade perioodidega võrreldes rohkem kui 95 % (aprill 2020) ja 93 % (mai 2020). SAS pidi maandama suurema osa oma lennukipargist, mis koosnes enam kui 150 õhusõidukist, millest üksnes 15 jätkasid lendude tegemist ([32]).

([23]) Vt SASi 2019. aasta majandusaasta aruanne ja kestlikkusaruanne (lk 44), kättesaadavad aadressil https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (viimati vaadatud 28. novembril 2023). Selles aruandes vastab 2019. aasta SASi majandusaastale, st see hõlmab perioodi alates 2018. aasta novembrist kuni 2019. aasta oktoobrini.

([24]) Lennu täituvus on lennundussektori näitaja, millega mõõdetakse, kui suurt osa lennuettevõtja reisijate veomahust kasutatakse. See on oluline näitaja, mille abil hinnatakse lennuettevõtja suutlikkust täita tema kasutatavate õhusõidukite veomaht, kuigi see näitaja ei pruugi võtta arvesse hindu ja kasumlikkust, millega seda mahtu müüakse.

([25]) Pakutav istekohtkilomeeter on näitaja, millega mõõdetakse lennuki kandevõimet tulu teenimise seisukohast. See näitab, kui palju istekohtkilomeetreid on võimalik lennuettevõtjalt osta. Istekohtkilomeetrite arvutamiseks korrutatakse asjaomasel lennuliinil lendava lennuki läbitavate kilomeetrite arv vastava lennuki istekohtade arvuga. Pakutavaid istekohtkilomeetreid saab kasutada selleks, et hinnata, kui tõhus on lennuettevõtja tulu teenimise suutlikkus klientidele pakutavate istekohtade järgi. Seega, kui kõik lennuki istekohad ei ole välja müüdud, tegutseb lennuettevõtja alla oma suutlikkuse.

([26]) Sõitjakilomeetrite arvutamiseks korrutatakse tasuliste reisijate arv läbitud vahemaaga. Näiteks 100 reisijaga lennuk, mis lendab 250 kilomeetrit, saab tulemuseks 25 000 sõitjakilomeetrit.

([27]) COVID-19 hakkas kogu maailmas oluliselt levima alates 2020. aasta veebruarist. SAS täheldas juba sel kuul konkreetsetel tema teenindatavatel lennuliinidel nõudluse teatavat vähenemist, eelkõige mandritevahelistel lennuliinidel (väljaspool liitu) ning Itaaliasse suunduvatel ja sealt väljuvatel lennuliinidel. Vaatamata esimestele selgetele pandeemia ilmingutele registreeris SAS 2020. aasta veebruaris rohkem veetavaid reisijaid kui 2019. aasta veebruaris.

([28]) Täpsemalt registreeris SAS 2019. aasta detsembris, et veetud reisijate arvu oli võrreldes 2018. aasta detsembriga kasvanud kokku 2,1 % (vt https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/nearly-2-million-passengers-traveled-with-sas-in-december/), 2020. aasta jaanuaris võrreldes 2019. aasta jaanuariga 3,2 % (vt https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/1-9-million-passengers-traveled-with-sas-in-january/) ning 2020. aasta veebruaris võrreldes 2019. aasta veebruariga peaaegu 4 % (https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---february-2020/) (kõik viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([29]) SAS suurendas oma pakkumist pakutavates istekohtkilomeetrites 2019. aasta detsembris 0,9 %, 2020. aasta jaanuaris 1,9 % ja 2020. aasta veebruaris 1,5 % võrrelduna vastavalt 2018. aasta detsembri, 2019. aasta jaanuari ja 2019. aasta veebruariga.

([30]) SAS suurendas oma sõitjakilomeetreid 2019. aasta detsembris 2,6 %, 2020. aasta jaanuaris 2,8 % ja 2020. aasta veebruaris võrreldes eelneva aasta sama perioodiga 0,5 %.

([31]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---march-2020/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([32]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---may-2020/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

(30) Hoolimata sellest, et 2020. aasta suvel kaotati liidus järk-järgult mingil määral reisipiiranguid, oli SASi lennuliiklust puudutavate näitajate paranemine 2020. aasta juuni ja septembri vahel vaevumärgatav. Võrreldes eelneva aastaga vähenes SASi veomaht 73 % (september 2020) kuni 91 % (juuni 2020) ning veetud reisijate koguarv vähenes 74 % (august 2020) kuni 86 % (juuni 2020) ([33]). 2020. aasta oktoobris, pärast COVID-19 pandeemia teise laine puhkemist, jätkas SAS tegutsemist väga piiratud nõudlusega keskkonnas – veeti ligikaudu 20 % 2019. aasta oktoobri reisijate arvust ([34]).

(31) Meetme võtmise ajal hindas Eurocontrol oma kõige optimistlikumas stsenaariumis, et 2020. aasta jaanuarist oktoobrini kogutud andmeid arvestades ei jõua lennundussektor enne 2024. aastat tagasi oma 2019. aasta tasemele ([35]). Rahvusvahelise Lennujaamade Nõukogu Euroopa osakond esitas sarnase prognoosi 6. oktoobril 2020, arvestades, et Euroopa lennuliikluse taastumine 2019. aasta tasemele on enne 2024. või 2025. aastat ebatõenäoline, kusjuures lennuliikluse areng 2021. aastal oli äärmiselt ebakindel ([36]).

(32) SASiga seotud märkimisväärne nõudluse vähenemine COVID-19 pandeemia tagajärgede, piirangumeetmete ning lennundussektori väljavaadetega seotud märkimisväärse ebakindluse tõttu lühikeses ja keskpikas perspektiivis mõjutasid oluliselt SASi finantsseisundit.

2.1.3. *SASi omakapitali- ja likviidsusvajadused COVID-19 pandeemiaga toimetulekuks*

(33) Taani ja Rootsi sõnul kandis SAS pärast COVID-19 pandeemia puhkemist ja punktis 2.1.1 kirjeldatud piirangumeetmete võtmist märkimisväärset kahju. Meetme võtmise ajal eeldas SAS, et kahju suureneb veelgi. Sellest tulenevalt vajas äriühing oma finantsraskustega toimetulekuks rekapitaliseerimise vormis antavat omakapitali- ja likviidsustoetust.

(34) Taani ja Rootsi sõnul vajas SAS asjaomast toetust hoolimata mitmest kulude vähendamise algatusest, mida ta oli rakendanud oma kahjumi vähendamiseks, ja riigiabist, mida ta oli varem COVID-19 pandeemia kontekstis saanud.

2.1.3.1. SASi vastu võetud kulude vähendamise algatused COVID-19 pandeemia mõju leevendamiseks

(35) 3. märtsil 2020, varsti pärast COVID-19 pandeemia puhkemist Euroopas, teatas SAS, et käivitab viivitamata mitu kulude vähendamise algatust, et tulla toime pandeemia tagajärgedega ja vähenenud nõudlusega lennureisiteenuste järele ([37]). SAS peatas Hongkongi suunduvad lennud alates 5. märtsist 2020 ning teatas lisaks lähikuudel oma lühilendude vähendamisest, et hüvitada võimalikult suurel määral saamata jäänud tulu, vähendades lendudega seotud kulusid (kütus, personal, õhusõidukitega seotud maksud ja tasud jms).

(36) SAS teatas 12. märtsil 2020 toimunud SASi juhatuse koosolekul juhatuse liikmetele, et COVID-19 pandeemia tagajärgede ja SASi finantsseisundi halvenemisega toimetulekuks on vaja jätkata tööd kahel tegevussuunal.

(37) Esiteks märkis SAS, et ta peab tagama raha tagavara, kärpides kiiresti kulusid. Sellega seoses leppis SASi juhtkond kokku, et nende töötasusid vähendatakse viivitamata vabatahtlikult kolmeks kuuks 20 % võrra. Samal ajal teatas SAS juhatusele, et on alustanud dialoogi töötajate ametiühingutega, et leppida kõigi SASi töötajate puhul kokku selles, et tööaega (ja vastavat töötasu) vähendatakse kolmeks kuuks kuni 20 %. Lisaks nähtub juhatuse 12. märtsi 2020. aasta koosoleku protokollist, et SAS oli juba pidanud rendileandjatega läbirääkimisi õhusõidukite ja muu vara rendilepingutest ajutise loobumise või nende edasilükkamise üle. Väikese lendude broneerimismahu tõttu oleks SAS 2020. aasta märtsis ja aprillis vähendanud ka oma lennuteenuseid 15–20 %, peatades lennud Hiinasse ja Itaaliasse

([33]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---june-2020/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).
([34]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---october-2020/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).
([35]) https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-11/eurocontrol-five-year-forecast-europe-2020-2024.pdf (viimati vaadatud 28. novembril 2023).
([36]) www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE_updated%20estimates%20of%20COVID19%20traffic%20revenue%20impacts_06.10.2020.pdf (viimati vaadatud 28. novembril 2023).
([37]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/update-on-covid-19/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

kuni 3. aprillini 2020 ning vähendades lennusagedust enamikus SASi sihtkohtades. Teiseks teatas SAS juhatusele, et tegeleb uue äriplaani väljatöötamisega, et võtta arvesse COVID-19 pandeemia mõju ning selle tagajärgi lühi- ja pikaajalisele äristrateegiale.

(38) 15. märtsil 2020 teatas SAS, et peatab ajutiselt suurema osa oma lennuliiklusest alates 16. märtsist 2020 seoses COVID-19 pandeemia arengu ning Taani ja Rootsi võetud piirangumeetmetega (vt põhjendused 21 ja 23). Peale selle teatas SAS, et ta vähendab ajutiselt tööd kuni 10 000 töötaja puhul, mis vastas 90 %-le kogu töötajaskonnast, kohe pärast seda, kui Taanis (15. märtsil 2020) ja Rootsis (16. märtsil 2020) ([38]) võeti vastu õigusaktid, mis võimaldasid rakendada ajutisi koondamisi.

(39) SAS märkis 1. aprillil 2020 toimunud juhatuse koosolekul, et seejärel pakkus ta vaid 10 % oma lennuteenustest võrreldes eelneva aasta sama perioodiga. SAS märkis ka, et ta oli 2020. aasta ülejäänud osa jaoks välja töötanud mitu kulude vähendamise algatust, mille abil oli võimalik säästa 4,1 miljardit Rootsi krooni. Lisaks kiitis juhatus heaks viie õhusõiduki varumootori müügi- ja tagasirendilepingu sõlmimise, mis tagas SASile 45 miljonit USA dollarit sularaha.

(40) SAS esitles 15. aprillil 2020 toimunud juhatuse koosolekul oma äriplaani, milles määrati kindlaks uus äristrateegia COVID-19 pandeemia ning selle lühi- ja pikaajaliste tagajärgedega toimetulekuks.

(41) SASi äriplaanis lähtuti sisulisest eeldusest, et reisipiirangute tõttu oleks nõudlus lennutransporditeenuste järele 2020. aasta aprillist kuni juunini olnud praktiliselt olematu ([39]). Reisijad oleksid uuesti reisima hakanud alles 2020. aasta juulist oktoobrini ning piiratud ulatuses ([40]). Seejärel oleks reisijatevedu 2020. aasta novembri seisuga taastunud ühtlases tempos, saavutades 2022. aasta veebruaris 85 % 2019. aasta reisijateveo tasemest. Pärast seda oleks reisijateveo kasv COVID-19 pandeemiast tingitud reisiharjumuste pikaajaliste muutuste tõttu (kodukontoris töötamine, vähem ärikonverentse, uued vaba aja veetmise viisid jms) aeglustunud. Sellest tulenevalt ei eeldanud SAS COVID-19-eelsele tasemele naasmist enne 2023. aasta keskpaika. Asjaomane nõudluse prognoos põhines eeldusel, et pärast 2020. aasta oktoobrit ei kaasne täiendavaid pandeemia laineid ega reisipiiranguid.

(42) Selle stsenaariumi kohaselt prognoosis SAS 2020. ja 2021. majandusaasta kahjumiks 22 miljardit Rootsi krooni ([41]). Kahjumi vähendamiseks planeeris äriühing oma äriplaanis kolme peamise tegevussuuna rakendamist: kohandada oma pakkumist nõudlusele, hakata jõuliselt kulusid vähendama ja hallata koondamisi.

(43) Seoses esimese tegevussuunaga (kohandada oma pakkumist nõudlusele) kavatses SAS COVID-19 pandeemia kontekstis igal nädal tähelepanelikult jälgida lennutransporditeenuste nõudluse arengut. SAS kavatses maandada enamiku oma lennukipargist kuni 2020. aasta juunini ja suurendada järk-järgult kasutuses olevate õhusõidukite arvu alates 2020. aasta juulist sõltuvalt kolme peamise näitaja tulemustest. Nende näitajatega mõõdetaks vastavalt reisimissuutlikkust (analüüsides valitsuste kehtestatud reisipiiranguid ja ettevõtetele kehtestatud keelde kogu maailmas), reisikavatsusi (nt otsinguandmete või broneerimistasemete mõõtmise teel SASi veebisaitidel) ja tegelikku reisimist (nt kohaletulekute määra, veetavate reisijate ja SASi registreeritud broneerimisklasside arvu abil). Pikemas perspektiivis (nimelt pärast 2020. aasta oktoobrit), kui eeldati nõudluse stabiilset taastumist, oleks SAS oma teenustes keskendunud kõige kasumlikumatele lennuliinidele (eelkõige lühilennud Skandinaavias ja Euroopas) ja klientidele (ärikategooria), samal ajal vähendades veomahtu ja lennusagedust, et maksimeerida õhusõidukite kasutamist. Samuti kavatses ta asendada enamiku oma praegustest analüüsidest, süsteemidest ja vahenditest täiustatud toodetega, et parandada lennuliiklust ja broneeringuid kajastavate näitajate täpsust, ning vaadata uuesti läbi oma pardateenused, et kõrvaldada tarbetud kulud (topeltteeninduse vähendamine pardal jms).

([38]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-temporarily-halt-most-of-the-traffic/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023). Vt ka SASi juhatuse 16. märtsi 2020. aasta koosoleku protokoll (teatise lisa 40.1).

([39]) Vähem kui 8 % SASi 2019. aastal veetud reisijatest.

([40]) SAS eeldas, et 2020. aasta oktoobris jõuab see vaid 30 %-ni reisijatest, keda ta 2019. aastal vedas.

([41]) Vt joonealune märkus 23. SASi majandusaasta hõlmab perioodi alates 1. novembrist kuni 31. oktoobrini.

(44) Seoses teise tegevussuunaga (hakata jõuliselt kulusid vähendama) tegi SAS ettepaneku vähendada jõuliselt kulusid, keskendudes püsikuludele, et saavutada 2020. aasta oktoobri lõpuks 2,4 miljardi Rootsi krooni suurune kokkuhoid ja 2021. aasta märtsi lõpuks 1 miljardi Rootsi krooni suurune lisakokkuhoid ([42]). SAS prognoosis ka kulude vähendamist pärast 2020. aasta oktoobrit, vähendades oma lennukiparki, liikudes järk-järgult üheliigiliste õhusõidukite kasutamise suunas, et parandada hoolduskulude tõhusust, ning lükates edasi õhusõidukite tarneid raha kokkuhoiu eesmärgil, et säästa veel 1,1 miljardit Rootsi krooni kuni 2024. aastani.

(45) Seoses kolmanda tegevussuunaga (hallata koondamisi) kavatses SAS jätkata Rootsis, Norras ja Taanis ulatuslike ajutiste koondamiste rakendamist, et säästa 2020. aasta oktoobri lõpuks kokku 2 miljardit Rootsi krooni, millele järgnesid lisameetmed tootlikkuse suurendamiseks taastumisperioodil (täpsemalt 25 % tootlikkuse paranemine maismaapersonali ja 17 % tootlikkuse paranemine salongipersonali puhul), et vähendada kulusid veel 2 miljardi Rootsi krooni võrra. Samal ajal algataks SAS koondamiskava, et vähendada 2020. aasta oktoobri lõpuks püsivalt oma töötajate koguarvu 30 % ning et vähendada 2021. aasta märtsiks veelgi üldkulusid 1,6 miljardi Rootsi krooni võrra (vähendades üldist personali kolmandiku võrra ja kaubaveo haru personali 50 % võrra; kehtestades fikseeritud IT-kulud, mida on vähendatud 20 % võrra; suurendades kaubaveo ja maapealse teeninduse teenustega seotud allhankeid ning vähendades turundusse, infotehnoloogiasse ja toodetesse tehtavaid investeeringuid SASi jaoks rangelt vajaliku tasemeni).

(46) Asjaomase kulude vähendamise kava abil soovis SAS 2020. ja 2021. majandusaastal saavutada kokku 5,4 miljardi Rootsi krooni suuruse kulude kokkuhoiu (ja pärast 2021. aastat täiendava 4,5 miljardi Rootsi krooni suuruse kulude kokkuhoiu).

(47) 15. aprillil 2020 toimunud juhatuse koosolekul palus juhatus siiski SASi juhtkonnal leida äriplaani raames rohkem kulude vähendamise allikaid.

(48) Seetõttu esitas SAS 22. aprillil 2020 toimunud juhatuse koosolekul laiaulatuslikuma kulude vähendamise kava. Sisuliselt tegi SAS ettepaneku vähendada täiendavalt väliseid kulutusi, suurendada koondamiste hulka (30 %-lt 40 %-le SASi töötajate koguarvust) ning lükata edasi veel õhusõidukite tarneid. Samuti nähtub selle koosoleku protokollist, et SAS uuris teatavate oluliste varade võõrandamise võimalust, eelkõige oma kliendilojaalsusprogrammi „EuroBonus“ ning kaubaveo ja maapealse teeninduse teenuseid. Programmi „EuroBonus“ puhul kõrvutas SAS võõrandamise poolt- ja vastuargumendid ning jõudis järeldusele, et muud võimalused on sobivamad kui võõrandamine ([43]). Seoses kaubaveo haru võõrandamisega märkis SAS, et ükski ostja ei näidanud üles huvi osta osa või kogu kaubaveo haru, ([44]) kuid maapealse teeninduse teenuste puhul […] (*).

(49) Muudetud äriplaani abil püüdis SAS vähendada kulusid 2020. ja 2021. aastal kokku kuni 7,3 miljardi Rootsi krooni võrra, vähendades prognoositavat kumuleerunud puudujääki 2021. aasta lõpuks 22 miljardilt Rootsi kroonilt 15 miljardile Rootsi kroonile.

(50) SAS võttis asjaomase äriplaani vastu 24. aprillil 2020 pärast seda, kui juhatus oli selle heaks kiitnud, ning jätkas oma kulude vähendamise algatuste elluviimist kolme kindlaks määratud peamise tegevussuuna raames.

([42]) Kulude vähendamine oli suunatud personalikuludele (töölevõtmiste peatamine, koolituste vähendamine) kokku enam kui 800 miljoni Rootsi krooni ulatuses, õhusõidukite hooldusele (märgrendi lepingute uuesti läbirääkimine, õhusõidukite tarnete edasilükkamine, hoolduse vähendamine jms) kokku 1,3 miljardi Rootsi krooni ulatuses ja muudele kuludele (peatatud projektid, väiksemad kulutused mittehädavajalikele tegevustele, nagu turundus, konsultandid, infotehnoloogia ja ruumidega seotud kulude vähendamine) kokku 1,3 miljardi Rootsi krooni ulatuses.

([43]) Muu hulgas oli SASi programm „EuroBonus“ äriühingu jaoks oluline tuluallikas ning tema äristrateegia jaoks strateegiline vara, mis oli suunatud konkreetsetele klientidele ja püsiklientidele. SAS leidis, et selle programmi abil raha teenimiseks on muid võimalusi kui selle võõrandamine, näiteks programmi üleandmine eraldiseisvale juriidilisele isikule, et SAS saaks seda lähitulevikus kasutada tagatisena laenupõhiseks rahastamiseks, või lojaalsetele klientidele allahindlusega punktide pakkumine, et rohkem raha teenida. Sellise üleandmise lõpuleviimiseks kuluks siiski mitu kuud, mistõttu SAS leiab, et üleandmine ei pakuks tema finantsraskustele lühiajalist lahendust, kuid seda võimalust võiks keskmise pikkusega perspektiivis uurida.

([44]) SAS-il ei ole kaubalennukeid – selle asemel kasutab ta kaupade veoks oma reisilennukite hoiuruumi. Seetõttu oleks potentsiaalsetel ekspediitoritel raske optimeerida kaubavooge, sest nad sõltuksid SASi reisijateveo lennugraafikust, kuna lende korraldab SAS. Seega oli omandajate ainus huvi seotud SASi pakutava kaubaveo suutlikkuse turundus- ja müügitegevuse ülevõtmisega, kuid olulise vahendustasu eest. Samuti osutusid edutuks SASi varasemad katsed seda tegevusharu müüa. SAS leidis, et seetõttu on parem hoida tegevusharu kontsernis, kuid töötajate arvu märkimisväärselt vähendada (–50 %).

(*) Konfidentsiaalne teave.

(51) Esiteks, mis puudutab lennutegevust (põhjendus 43), siis teenindas SAS Rootsis ning Norra, Taani ja Rootsi vahel vaid üksikuid kohalikke lennuliine ning mõningaid repatrieerimislende ([45]) ja kaubalende ([46]) 2020. aasta aprillist juunini, teenindades aprillis ja mais vähem kui 10 % oma veomahust võrreldes 2019. aasta sama perioodiga (põhjendus 29) ([47]). 8. juunil 2020, tuginedes viimaste nõudlusmeetmete julgustavatele tulemustele (põhjendus 43), ([48]) oli SAS valmis järk-järgult suurendama kasutuses olevate õhusõidukite arvu 16-lt (2. juunil 2020) 45-le (2020. aasta juuli keskel), järgides enda kindlaks tehtud lennuliikluse kasvusuundumusi ([49]). Lennugraafik oleks keskendunud peamiselt kohalikule lennuliiklusele Taanis, Norras ja Rootsis, mõnele ühenduslennule Euroopa peamiste ärisihtkohtadega (Belgia, Saksamaa, Madalmaad) ning Skandinaavia piires ühenduslendude tugevdamisele. Näiteks kavatses SAS oma hinnangul 2020. aasta juuli esimesel nädalal pakkuda 34 % oma istekohtade koguarvust (võrreldes 2019. aasta sama nädalaga) Skandinaavia turule (lennud Skandinaavia suunal või Skandinaaviast väljapoole ja Skandinaavia-sisesed lennud), mida ta pidas konkurentide pakutava keskmise veomahuga (28 %) kooskõlas olevaks ([50]). Lendude arvu suurenemine 2020. aasta juunis ja juulis tõi SASile lisatulu, mis vähendas tema kahjumit ning võimaldas tal kavandada 2020. aasta augustis teistkordset kasutusele võetavate õhusõidukite arvu suurendamist Euroopa puhkusesihtkohtadesse, võttes arvesse ka viimaste nõudluse arengut käsitlevate mõõtmiste häid tulemusi. Sellega seoses hindas SAS, et selline kasutusel olevate õhusõidukite arvu suurenemine (mis moodustaks kuni 45 % tema turupakkumisest võrreldes sama perioodiga 2019. aastal) oli kooskõlas konkurentide 2020. aasta augusti pakkumisega ([51]). Kuna 2020. aasta septembris ja oktoobris suurenes kogu Euroopas COVID-19 juhtumite arv, vähendas SAS oma veomahtu 2020. aasta oktoobri lõpuks tunduvalt alla 40 %.

(52) Teiseks, mis puudutab püsikulude vähendamist (põhjendus 44), siis vähendas SAS oma kavandatud investeeringuid, lükates edasi õhusõidukite tarneid. SAS alustas kiiresti dialoogi oma õhusõidukite tarnijaga Airbus seoses tarne-eelsete maksete ja õhusõidukite tarnete edasilükkamise võimalusega. Sel viisil suutis SAS saavutada [0–300] miljoni USA dollari ([200–500] miljoni Rootsi krooni) suuruse tarne-eelsete maksete maksetähtaja edasilükkamise ajavahemikul […] ning muuta nelja […] tarne tähtaega […]-lt […]-le, nelja […] tarne tähtaega […]-lt […]-le ja kahe […] tarne tähtaega […]-lt […]-le. Rootsi ja Taani aga selgitasid, et SAS ei saanud rakendada tellimuste tühistamist […] puhul, ilma et sellega kaasneks […] riski. Lisaks lükkas SAS kõik renditud õhusõidukite […] tarned edasi […] kuu võrra ja kiirendas […] rendilepingute müümise või varasemal kuupäeval lõpetamise protsessi, ([52]) et tagada varem raha olemasolu. Lisaks pidas SAS uusi läbirääkimisi lepingute üle rohkem kui 200 tarnijaga kogu oma tegevuse ulatuses, et kõrvaldada lühiajaliselt kõik muutuvkulud, et pidada uusi läbirääkimisi püsikulude üle lühikeses ja pikas perspektiivis ning et parandada maksetähtaegu. Uued läbirääkimised võimaldasid SASil 2020. aasta ülejäänud osas hoida kokku enam kui 1,5 miljardi Rootsi krooni ulatuses kulusid.

(53) Kolmandaks, mis puudutab koondamisi (põhjendus 45), siis teatas SAS 28. aprillil 2020, et algatab oma tulevase tööjõu alalise vähendamise kuni 5 000 täistööajaga ametikoha võrra, millest enamiku puhul oli ette nähtud kuuekuuline etteteatamisaeg ([53]). Muud tööga seotud meetmed hõlmasid summaarse ületunnitöö vähendamist ja teatavatele töötajatele palgata puhkuse andmist.

([45]) SAS teenindas repatrieerimislende Brasiiliast, Pakistanist, Colombiast, Guineast, Peruust ja Türgist.

([46]) Eelkõige mitu Stockholmi ja Hongkongi vahelist lendu, kasutades tühjasid reisilennukeid meditsiiniseadmete ja farmaatsiatoodete veoks Aasiast Euroopasse.

([47]) 15. aprillil 2020 käitas SAS 2019. aastaga võrreldes 7,4 % oma lennuteenustest. SAS hindas EUROCONTROLi andmete põhjal, et see oli pigem kooskõlas võrdlusettevõtete keskmise pakkumisega (5,7 %), mis hõlmas 25 lennuettevõtjast (Wideroe, Alitalia, Aer Lingus, KLM, Turkish Airlines, Iberia, Wizz Air, Lufthansa, Air France, LOT, Ryanair, Austria lennuettevõtjad, EasyJet jms) koosnevat valimit (allikas: SAS AB juhatuse 15. aprilli koosolek, teatise lisa 40.1).

([48]) Näitajad tõid esile reisipiirangute osalise ja eelseisva kaotamise Euroopas ja Skandinaavias 2020. aasta suve alguses, müügi kasvu eelneva nädalaga võrreldes kuni 29 % ning kasumlikkuse /lennu täituvuse suurenemise alates juuni algusest.

([49]) SAS registreeris 2020. aasta juulis tegeliku lennuliikluse, mis oli suurem kui see, mida ta oli prognoosinud oma 24. aprillil 2024 vastu võetud äriplaanis.

([50]) SAS analüüsis muu hulgas Norwegiani, Lufthansa, Ryanairi, Air France'i / KLMi, Wizz Airi, Wideroe, IAG Groupi, Finnairi, EasyJeti, Braathens Regional Airlinesi ja Turkish Airlinesi avaldatud iganädalasi veomahte.

([51]) SASi hinnangul taastas Wizz Air oma täieliku lennuteenuste pakkumise 2020. aasta augustis (võrreldes 2019. aasta augusti tasemega), Ryanair ja Air France / KLM taastasid selle ligikaudu 65 % ulatuses, Lufthansa kuni 40 % ja Finnair kuni 30 % ulatuses.

([52]) 15 […], viis […] ja üks […].

([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/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

(54) Kokkuvõttes suutis SAS vähendada muutuvkulusid võrreldes eelneva aastaga ligi 40 %, lükata edasi 10 õhusõiduki tarned ja kiirendada 21 õhusõiduki kasutusest kõrvaldamist, pidada tarnijatega uusi läbirääkimisi enam kui 200 lepingu üle, et parandada maksetingimusi ja vähendada muutuvkulusid, ning viia 26. oktoobriks 2020 lõpule 5 000 koondamist.

(55) Lisaks nendele kulude vähendamise meetmetele märkisid Taani ja Rootsi, et SAS taotles ja sai COVID-19 pandeemia kontekstis riigiabi oma kahjumi vähendamiseks.

2.1.3.2. COVID-19 pandeemia kontekstis SASile antud riigiabi

(56) Meetme võtmise ajal oli SASi puhul rakendatud mitut riigiabimeedet ning kavandamisel olid muud riigiabimeetmed.

(57) Esiteks kiitis komisjon 15. aprillil 2020 ([54]) ja 24. aprillil 2020 ([55]) heaks Taani ja Rootsi poolt SASile riigiabi andmise riigigarantii vormis, mis moodustas kuni 90 % 3,3 miljardi Rootsi krooni (324 miljoni euro) suurusest uuendatavast krediidiliinist. Meetmete eesmärk oli lennuettevõtjale osaliselt hüvitada otseselt COVID-19 pandeemia tõttu tekkinud kahju ning Taani ja Rootsi teatasid neist meetmetest ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punkti b alusel.

(58) Teiseks sai SAS Taanilt hüvitist ka seoses püsikuludega kava alusel, mille komisjon kiitis heaks 8. aprillil 2020 ([56]). Sellega seoses sai SAS oma tütarettevõtja Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden jaoks 59 375 580 Rootsi krooni, ([57]) maapealse teeninduse jaoks 21 126 457 Rootsi krooni ja kaubaveo teenuste jaoks 11 135 382 Rootsi krooni (st kokku 91 637 419 Rootsi krooni ehk 8,9 miljonit eurot).

(59) Kolmandaks esitasid Taani ametiasutused 2020. aasta augustis esialgse hinnangu võimaliku abi kohta, mida SAS võiks saada lennuettevõtjate toetuseks ette nähtud kahe kava alusel, millest Taani oli sel ajal komisjonile eelnevalt teada andnud ([58]). Selle hinnangu kohaselt saaks SAS esimese kava alusel maksimaalselt 800 000 eurot (ligikaudu 6 miljonit Taani krooni) ja teise kava alusel ligikaudu 4,7 miljonit eurot (35 miljonit Taani krooni) ([59]).

(60) Lisaks sai SAS Norralt hüvitist COVID-19 pandeemia põhjustatud kahju eest vastavalt kavale, mille EFTA järelevalveamet kiitis heaks 17. aprillil 2020 seoses juhtumiga 85047 ([60]). Hüvitise suurus oli ligikaudu 10 miljonit Norra krooni (932 723 eurot) ([61]). Nagu Taani ja Rootsi väitsid, sõlmis SAS avaliku teenindamise lepingu ka Norra riigiga. SASi hinnangul olid selle lepingu alusel tehtavad maksed ligikaudu 500 miljonit Rootsi krooni (49 miljonit eurot).

([54]) Komisjoni 15. aprilli 2020. aasta otsus C(2020) 2416 final riigiabi SA.56795 (2020/N) kohta – Taani – SAS AB-le COVID-19 pandeemia tekitatud kahju hüvitamine (ELT C 220, 3.7.2020, lk 1).

([55]) Komisjoni 24. aprilli 2020. aasta otsus C(2020) 2784 final riigiabi SA.57061 (2020/N) kohta – Rootsi – SAS AB-le COVID-19 pandeemia tekitatud kahju hüvitamine (ELT C 220, 3.7.2020, lk 1).

([56]) Komisjoni 8. aprilli 2020. aasta otsus C(2020) 2294 final juhtumi SA.56774 (2020/N) kohta – Taani – hüvituskava ettevõtjatele, kelle käive on COVID-19 tõttu suurel määral vähenenud (ELT C 144, 30.4.2020, lk 1). Kava kiideti heaks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punkti b alusel.

([57]) Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden on konsortsium, mis kuulub SASi kolmele tütarettevõtjale (vt ka punkt 2.7).

([58]) Juhtum SA.58157 – COVID-19: abi Taani lennujaamadele ja lennuettevõtjatele, kes maanduvad Taanis ja väljuvad sealt, ning juhtum SA.58088 – COVID-19: hüvitis Taani kohalikke lennuliine teenindavatele lennuettevõtjatele COVID-19 põhjustatud kahju eest (vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile b, nagu seda on tõlgendatud ajutise raamistiku jaos 3.1 ja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punktile b). Komisjon kiitis esimese meetme heaks oma 3. septembri 2020. aasta otsusega juhtumi SA.58157 kohta (ELT C 7, 7.1.2021, lk 4). Mis puudutab teist meedet, siis loobus Taani lõppkokkuvõttes oma projektist anda abikava raames abi seoses juhtumiga SA.58088 ning võttis 14. oktoobril 2020 oma teatise tagasi.

([59]) Lõppkokkuvõttes sai SAS abikava raames abi üksnes seoses juhtumiga SA.58157 summas 800 000 eurot. Pärast seda, kui Taani loobus riigiabi andmise projektist juhtumi SA.58088 raames, jäi SASil hinnanguliselt saamata 4,7 miljonit eurot. Proportsionaalsuse hindamisel võetakse siiski arvesse nii abikava raames seoses juhtumiga SA.58157 saadud abi kui ka juhtumiga SA.58088 seotud hinnangulist abi (punkt 6.3.3).

([60]) https://www.eftasurv.int/state-aid/state-aid-register/covid-19-grant-scheme-undertakings-suffering-substantial-loss-turnover (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([61]) InforEuro 2020. aasta augusti vahetuskursi kohaselt.

2.1.3.3. SASi omakapitali ja likviidsusega seotud finantsvajadused

(61) Oma 11. augusti 2020. aasta teatises selgitasid Taani ja Rootsi ametiasutused, et võetud leevendusmeetmed ja SASile antud riigiabi ei olnud piisavad, et parandada selle COVID-19 pandeemiast ja sellega seotud piirangumeetmetest tingitud ülirasket finantsseisundit.

(62) SASi äriplaan näitas, et hoolimata võetud leevendusmeetmetest ja saadud valitsuse toetusest prognoosis SAS 2020. ja 2021. aastal ligikaudu 15 miljardi Rootsi krooni suurust kahjumit. SAS prognoosis, et 2020. aasta oktoobri lõpuks ammendub likviidsus ja et ta lõpetab oma 2020. majandusaasta pea 11 miljardi Rootsi krooni suuruse negatiivse omakapitaliga.

(63) Taani ja Rootsi selgitasid ka, et SASi 2020. aasta teise kvartali vahearuande kohaselt oli SASi võla ja omakapitali suhe ([62]) 2020. aasta aprilli lõpus negatiivne (– 459,4). Lisaks vähenes SASi finantsvalmidus 32 %-lt 26 %-le, saavutades peaaegu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1008/2008 nõutud 25 % miinimumkünnise ([63]). Omakapital oli muutunud negatiivseks: 2019. aasta aprillis oli selle väärtus 5,4 miljardit Rootsi krooni, kuid see langes 2020. aasta aprillis –65 miljoni Rootsi kroonini. Ajavahemikus 2020. aasta maist juulini jätkasid SASi tulud vähenemist ning langesid 2019. aasta sama perioodiga võrreldes enam kui 80 %. Tegevuskulude vähenemine (–67 % võrreldes sama perioodiga 2019. aastal), mis tulenes väiksemast nõudlusest ja SASi võetud leevendusmeetmetest, ei tasakaalustanud asjaomast tulude vähenemist ([64]).

(64) Kokkuvõttes kandis SAS 2020. aasta juulis kahjumit, mis ulatus alates COVID-19 pandeemia algusest peaaegu 6 miljardi Rootsi kroonini. Samuti vähenes jätkuvalt SASi omakapital, kusjuures 31. juuli 2020. aasta seisuga oli negatiivne bilansiline omakapitali positsioon enam kui 1 miljard Rootsi krooni ([65]). 2020. aasta augustist oktoobrini jätkas SASi finantsolukord halvenemist, kusjuures tulud vähenesid eelneva aastaga võrreldes 77 % ([66]).

(65) Taani ja Rootsi kinnitasid oma 11. augusti 2020. aasta teatises koos ajakohastatud andmetega (juuli 2020), et 2020. aasta detsembriks peaks SAS prognooside kohaselt saavutama 9,4 miljardi Rootsi krooni suuruse negatiivse omakapitali ning hiljemalt 2020. aasta detsembriks oleks ära kasutatud ka tema likviidsed vahendid (31. jaanuaril 2020 olid need 6,598 miljardit Rootsi krooni) ([67]). Seda järeldust kinnitas ka reitinguagentuur Moody's oma 10. juuni 2020. aasta analüüsis SASi finantsseisundi kohta, milles Moody's hindas, et SASil jätkub likviidseid vahendeid tegevuse jätkamiseks üksnes kuni aasta lõpuni ([68]).

(66) Taani ja Rootsi sõnul oleksid märkimisväärsed lennutranspordi häired, mille oleks põhjustanud SASi võimalik pankrot või kohustuste täitmata jätmine, märkimisväärselt halvendanud Rootsi ja Taani majanduse olukorda, eelkõige selle tõttu, kui tähtis on SAS asjaomaste liikmesriikide majandusele.

([62]) Võla ja omakapitali suhe on finantsnäitaja, mis kajastab seda, kui suur osa äriühingust kuulub võlausaldajatele, võrreldes sellega, kui palju omakapitali kuulub äriühingule. Sellega arvestatakse koguvõla ja finantskohustiste osakaalu kogu omakapitali suhtes. Mida suurem on suhtarv, seda suurem on äriühingu finantsvõimendus. Suure finantsvõimendusega äriühingutel on tulude vähenemise korral suurem oht, et võlamaksed jäävad tasumata. Samuti on neil vähem võimalusi saada uut laenu. Negatiivne suhtarv näitab, et äriühingu kohustused ületavad tema varasid. Enamikul juhtudel peetaks seda suureks riskiks, mille puhul tuleks taotleda pankrotikaitset.

([63]) SASi puudutav finantsvalmiduse nõue on, et sularaha peab olema igal ajal kättesaadav iga-aastastest püsikuludest vähemalt 25 % ulatuses. Taani ja Rootsi märgivad, et see likviidsusnõue tuleneb Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrusest (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj), mille kohaselt peab lennuettevõtja tagama oma tegevusloa säilimiseks finantsvalmiduse.

([64]) https://www.sasgroup.net/investor-relations/financial-reports/interim-reports/continued-negative-impact-of-covid-19/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([65]) Vt SASi 2020. aasta kolmanda kvartali vahearuanne, mis on kättesaadav aadressil https://www.sasgroup.net/files/documents/financial-reports/Q3-2020/Q320-Presentation-2020-08-25.pdf (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

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

([67]) Taani ja Rootsi ametiasutuste teatise lisa 33.

([68]) Taani ja Rootsi ametiasutuste teatise lisa 34.1.

2.1.4. *SASi roll Taani ja Rootsi majanduses*

(67) Taani ja Rootsi osutasid kõigepealt olulistele reisijateveoteenustele, mida SAS osutas nendesse kahte liikmesriiki, neist väljapoole ja nende piires.

(68) Taani kohta selgitasid Taani ametiasutused, et 2019. aastal hõlmas SAS 32 % kogu Taani kohalikust ja rahvusvahelisest reisijateveost, pakkudes rohkem kui 100 lennuliini Taani, Taanist väljapoole ja Taani piires ([69]). Ainuüksi 2019. aastal avas SAS Taani lennujaamadest 12 uut lennuliini ([70]).

(69) Taani ametiasutuste andmetel kattis SAS riiklikul tasandil 2019. aastal 41 % Taani kohalikust lennuühendusest, ([71]) kasutades Ålborgi, Århusi, Billundi, Bornholmi ja Fääri saarte lennujaamu. 2019. aastal tagas SAS aasta ringi ja regulaarsel lennusagedusel Kopenhaageni ning Billundi, Århusi ja Ålborgi vahelise ühenduse (keskmiselt 250 kohaliku lennuga kuus) ning teataval määral ühenduse Fääri saartega (enam kui 500 lennuga aastas). SAS säilitas COVID-19 pandeemia ajal kohalikud ühenduslennud Kopenhaageni ning Ålborgi, Århusi ja Fääri saarte vahel, tagades Taanis ajavahemikus 2020. aasta aprillist juunini hädavajalikud reisid. Pärast 2020. aasta juunit tegi SAS nende sihtkohtade vahel 100–200 lendu kuus ([72]).

(70) Mis puutub rahvusvahelistesse sihtkohtadesse, siis pakkus SAS ühenduslende Skandinaavia riikidega ([73]) ning liidu ([74]) ja rahvusvaheliste ärikeskustega (New York, Chicago, Washington, Hongkong, London, Genf jne) regulaarsel lennusagedusel ja enamasti aasta ringi ([75]). SAS vedas 2019. aastal Taani suunal ja Taanist väljapoole ligikaudu 10 miljonit reisijat, mis moodustab ligi 30 % rahvusvaheliste reisijate koguarvust Taani suunal ja Taanist väljapoole ([76]). Ajavahemikus 2020. aasta jaanuarist septembrini jäi SAS veetud reisijate poolest suurimaks lennuettevõtjaks ning kattis Taani suunal ja Taanist väljapoole veetavate rahvusvaheliste reisijate koguarvust endiselt 30 % ([77]).

(71) Mis puudutab Rootsit, siis selgitasid Rootsi ametiasutused, et kuna Rootsi asub suurel hõredalt asustatud poolsaarel, mis paikneb geograafiliselt liidu äärealadel, on lennundus riigi suunal ja riigist väljapoole rahvusvaheliste reiside tegemiseks kõige levinum transpordiliik, moodustades ligikaudu 70 % kõigist rahvusvahelistest reisidest. Rootsi transpordiameti andmetel langes 2019. aastal SASi arvele veetud reisijate arvu mõistes 49 % Rootsi kohalikust lennuliiklusest ja veerand rahvusvahelisest lennuliiklusest, ning ta pakkus enam kui 150 lennuliini Rootsi suunal, Rootsist väljapoole ja Rootsi piires ([78]).

([69]) Taani ametiasutuste poolt Trafikstyrelsenilt (Taani tsiviillennundus- ja raudteeamet) komisjoni 2. oktoobri 2023. aasta teabenõude alusel kogutud andmete kohaselt olid kolm suurimat lennuettevõtjat, kes korraldasid lende Taanist väljapoole, Taani suunal ja Taani piires (lisaks SASile) 2019. aastal Norwegian Air Shuttle (85 lennuliini), Ryanair (48 lennuliini) ja EasyJet (16 lennuliini). Norwegian Air Shuttle teenindas ühte kohalikku lennuliini, kuid Ryanair ja EasyJet ei teenindanud ühtki.

([70]) Vt SASi 2019. aasta majandusaasta aruanne ja kestlikkusaruanne, lk 8, kättesaadavad aadressil https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([71]) Taani tsiviillennundus- ja raudteeameti andmete kohaselt oli SAS 2019. aastal riiklikul tasandil suurim lennuettevõtja, kelle arvele langes 41 % riigisiseselt veetavate reisijate koguarvust, kellele järgnesid Norwegian Air Shuttle (29 %), Danish Air Transport (22 %), Air Alsie (4,5 %) ja Dancopter (0,8 %).

([72]) Taani tsiviillennundus- ja raudteeameti andmetel säilitas SAS ajavahemikus 2020. aasta jaanuarist septembrini riiklikul tasandil suurima lennuettevõtja staatuse, tema arvele langes 39 % riigisiseselt veetavate reisijate koguarvust Taanis ning talle järgnesid Danish Air Transport (28,5 %), Norwegian Air Shuttle (24 %) ja Air Alsie (3,1 %).

([73]) 2019. aastal pakkus SAS näiteks 600–700 lendu kuus Oslosse ja Stockholmi, enam kui 300 lendu kuus Göteborgi ja Stavangeri ning lende, mis ühendasid Taanit Helsingi, Aalesundi, Trondheimi ja Bergeniga.

([74]) 2019. aastal pakkus SAS näiteks enam kui 100 lendu kuus Brüsselisse, Amsterdami, Pariisi, Gdanskisse, Hamburgi, Frankfurti, Düsseldorfi, Münchenisse, Vilniusse, Varssavisse ja Milanosse.

([75]) Taani tsiviillennundus- ja raudteeameti ning SASi andmete kohaselt teenindas SAS aasta ringi ligikaudu kahte kolmandikku oma lennuliinidest (64 lennuliini 102 lennuliinist), sealhulgas New York, Chicago, Washington, Hongkong, London ja Genf, samas kui Norwegian Air Shuttle teenindas aasta ringi 29 lennuliini (85 lennuliinist), Ryanair 23 lennuliini (48 lennuliinist) ja EasyJet 11 lennuliini (16 lennuliinist).

([76]) Taani tsiviillennundus- ja raudteeameti andmete kohaselt oli SAS 2019. aastal Taani suunal ja Taanist väljapoole veetud rahvusvaheliste reisijate poolest juhtiv lennuettevõtja, kellele järgnesid Norwegian Air Shuttle (15 %), Ryanair (9 %), EasyJet (5 %) ja KLM (4 %).

([77]) Taani tsiviillennundus- ja raudteeameti andmetel vedas SAS ajavahemikus 2020. aasta jaanuarist septembrini enam kui 2 miljonit reisijat, talle järgnesid Norwegian Air Shuttle (11 % rahvusvaheliste reisijate koguarvust), Ryanair (10 %), KLM (5 %) ja EasyJet (4,5 %).

([78]) Rootsi transpordiameti andmete kohaselt oli SAS riigisiseste reisijate õhutransporditeenuste puhul juhtiv lennuettevõtja, kes teenindas enam kui 3 miljonit veetavat reisijat. Talle järgnesid Braathens Regional Airlines (30 %), Norwegian Air Shuttle (18 %), LOT Polish Airlines (0,8 %) ja Amapola Flyg (0,7 %).

(72) Riiklikul tasandil teenindas SAS Stockholmi ja Göteborgi lennujaamu, tagades reisijatele lennuühenduse Umeå, Luleå, Malmö, Visby, Östersundi, Helsingborgi, Skelleftea, Sundsvalli, Kalmari, Örnsköldsviki, Ronneby ja Kiruna lennujaamadega, kusjuures aasta ringi toimus regulaarsel lennusagedusel enam kui 150 lendu kuus (iga sihtkoha kohta). COVID-19 pandeemia ajal säilitas SAS ajavahemikus 2020. aasta märtsist juunini enamiku neist kohalikest ühenduslendudest, mis võimaldas teha hädavajalikke reise Rootsi piires. Pärast 2020. aasta juunit avas SAS uuesti kõik kohalikud lennuliinid ning pakkus neil keskmiselt 50 lendu kuus iga sihtkoha kohta ([79]). Rahvusvaheliste sihtkohtade puhul ([80]) pakkus SAS aasta ringi ja regulaarsel lennusagedusel ühenduslende Skandinaavia riikide, ([81]) teiste liikmesriikide ([82]) ja rahvusvaheliste ärikeskustega (Los Angeles, Peterburi, London, Zürich jne).

(73) Nii Taani kui ka Rootsi tõid esile ka konkreetse panuse, mille SAS COVID-19 pandeemia ajal oma kaubaveo teenuste ja erilendudega andis. Nad rõhutasid, et SAS teenindas ligikaudu 50 lendu Hiinast enam kui 800 tonni meditsiinivarustuse ja ravimitega, mille ta Rootsi ja Taani toimetas, sealhulgas 600 tonni isikukaitsevahendeid ning üle 40 miljoni kaitsemaski Rootsi ja Taani tervishoiutöötajatele. Lisaks oli SAS loonud kaubaveolennud olulistele Rootsi ja Taani tööstusettevõtetele, sealhulgas tootmiskomponentide ja varuosade tarbeks, et tagada COVID-19 pandeemia tõttu katkenud tootmisahela järjepidev toimimine. Nagu on märgitud põhjenduses 51, korraldas SAS koostöös Rootsi ja Taani ametiasutustega ka mitu repatrieerimislendu Rootsi ja Taani elanikele, kes olid jäänud lõksu sellistesse riikidesse nagu Brasiilia ja Pakistan.

(74) Taani ja Rootsi selgitasid veel, et SAS on olnud asjaomaste liikmesriikide jaoks oluline tööandja. Nad märkisid, et kuigi SAS oli kahjumi vähendamise eesmärgil juba viinud ellu ligikaudu 5 000 koondamist, töötas ettevõttes meetme võtmise ajal endiselt ligikaudu 6 000 inimest, kelle koondamine oleks COVID-19 pandeemia põhjustatud tõsiseid häireid veelgi süvendanud ja tekitanud asjaomaste liikmesriikide majandusele tõsiseid sotsiaalseid raskusi.

(75) Taani ja Rootsi märkisid ka, et SASi võimalik maksejõuetus või kohustuste täitmata jätmine oleks avaldanud järelmõju paljudele tarnijatele (õhusõidukite ja mootorite tootjad, lennujaama- ja aeronavigatsiooniteenuste osutajad, kütusetarnijad, toitlustusettevõtjad, infotehnoloogia tarnijad, tehnilise hooldusega seotud tarnijad, piirkondlikud tootepartnerid, finantsteenused), kelle jaoks SAS oli oluline klient. Sellega seoses märkisid Taani ja Rootsi, et SAS ostis 2019. aastal Rootsi ja Taani tarnijatelt vastavalt 4,2 miljardi Rootsi krooni ja 3,9 miljardi Rootsi krooni eest. Üldisemalt oli 2019. aastal SASi otsene panus Rootsi sisemajanduse koguprodukti (edaspidi „SKP“) 5,9 miljardit Rootsi krooni, samas kui tema kaudne panus oli 4,7 miljardit Rootsi krooni, millele lisandus kaasnev mõju 6 miljardi Rootsi krooni ulatuses. See moodustas 30 % lennundussektori kogupanusest Rootsi majandusse ([83]). Lisaks oli SASi osa Taani 2019. aasta SKPs 3 miljardit Taani krooni ([84]). Taani ametiasutused märkisid, et 2020. aastal vedas SAS 58 % ärireisijatest Taanist väljapoole ja Taani suunal.

([79]) Rootsi transpordiameti andmetel oli SAS ajavahemikus 2020. aasta jaanuarist septembrini veetavate reisijate arvu poolest endiselt suurim kohaliku lennuliiklusega lennuettevõtja, kelle arvele langes 60 % kogu lennuliiklusest, ning talle järgnesid Braathens Regional Airlines (20 %), Norwegian Air Shuttle (14 %), Air Leap (1,8 %) ja Amapola Flyg (1,8 %).

([80]) Rootsi transpordiameti andmete kohaselt oli SAS 2019. aastal Rootsist väljapoole tehtavate ja Rootsi suunduvate rahvusvaheliste lennutransporditeenuste puhul juhtiv lennuettevõtja, kes vedas üle 7 miljoni reisija ning kellele järgnesid Norwegian Air Shuttle (18 %), Ryanair (8 %), Wizz Air (5,6 %) ja Lufthansa (5 %). 2020. aasta jaanuarist septembrini vähenes SASi rahvusvaheliste reisijate osakaal veidi, nimelt 25 %-lt 23 %-le; Norwegian Air Shuttle säilitas reisijate osakaalu poolest teise koha 13 %ga (2019. aasta 18 % asemel). Ryanairi reisijate osakaal püsis stabiilsena, samas kui Wizz Airi ja Lufthansa osakaalud suurenesid vastavalt 5,6 %-lt 7,2 %-le ja 5,1 %-lt 6,6 %-le.

([81]) 2019. aastal pakkus SAS näiteks enam kui 600 lendu kuus Oslosse ja Kopenhaagenisse ning enam kui 300 lendu Helsingisse, enam kui 100 lendu Billundisse, Tamperesse, Turusse ja Vaasasse ning lende, mis ühendasid Rootsit Århusi, Stavangeri, Tromsø, Trondheimi ja Ouluga.

([82]) 2019. aastal pakkus SAS näiteks enam kui 100 lendu kuus Brüsselisse, Amsterdami, Pariisi, Berliini, Frankfurti, Vilniusse ja Tallinna.

([83]) Vt Copenhagen Economicsi 2019. aasta aprilli aruanne, mis on kättesaadav aadressil https://www.copenhageneconomics.com/dyn/resources/Filelibrary/file/6/216/1562329592/sas-swedenreport.pdf (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([84]) Samas. Aruandes märgitakse ka, et SASi loodud lennuühenduste panus Taani SKPsse on 18,4 miljardit Taani krooni.

(76) Selleks et vältida SASi maksejõuetuse või kohustuste täitmata jätmisega seotud raskeid tagajärgi oma majandusele, leidsid Taani ja Rootsi, et meetmele puuduvad muud alternatiivid kui need, millest kaks asjaomast liikmesriiki olid teatanud.

2.1.5. *Rekapitaliseerimismeetmel puuduvad alternatiivid*

(77) Taani ja Rootsi selgitasid oma teatises, et SAS ei leidnud turult ega muude abimeetmete raames alternatiivset rahastust meetmega seotud kapitali- ja likviidsusvajaduste katmiseks.

(78) Kohe pärast COVID-19 puhangut 2020. aasta märtsis püüdis SAS sõlmida mõne pangaga uuendatava krediidiliini lepingut, ([85]) mis osutus ilma riikliku toetuseta edutuks, kuna pangad ei olnud valmis võtma katteta riske. Samal ajal otsustasid Rootsi ametiasutused toetada lennundussektorit kavaga, millega anti lennuettevõtjatele riigigarantii, mis kattis 90 % krediidiasutustelt võetud laenudest. Komisjon kiitis asjaomase kava heaks 11. aprilli 2020. aasta otsusega seoses juhtumiga SA 56812 ([86]). SAS püüdis tagada krediidiasutustelt võetavat laenu Rootsi riigigarantiiga, kuid need asutused ei soovinud laenu anda, kuna see oli osaliselt tagatiseta. SASi raskusi arvestades otsustasid Rootsi ametiasutused koos Taani ametiasutustega anda SASile riigigarantii, mille abil on võimalik katta kuni 100 % SASi taotletavast uuendatavast krediidiliinist juhul, kui krediidiasutused laenuga kaasneva 10 % riski tõttu sellest ikkagi keelduksid või kui nad leiaksid, et SASi tagatised ei ole riski katmiseks piisavad. Komisjon kiitis selle abi heaks (põhjendus 57). Taani ja Rootsi märkisid, et asjaomase ühise riigigarantii abil sai SAS lõpuks sõlmida uuendatava krediidiliini lepingu, mis oli 90 % ulatuses tagatud riigigarantiiga, kuid seda võimaldavad pangad vajasid SASi omandis olevate koormamata varade arvelt märkimisväärseid tagatisi krediidiliini tagatiseta osa ülejäänud 10 %-le. Asjaomaste pankadega sõlmitud uuendatava krediidiliini lepingu tingimuste kohaselt esitas SAS tagatisena õhusõidukite varade paketi koguväärtuses, mis vastas uuendatava krediidiliini tagatiseta summa kahekordsele väärtusele, mille risk jäi pankade kanda (10 % laenu nimiväärtusest), ning SASi kontsernisiseste laenude ja kontod suhtes kehtestati tagatise andmise piiramise klausel ([87]).

(79) Lisaks alandasid kaks reitinguagentuuri 10. juunil 2020 SASi krediidireitingut. Standard & Poor's alandas SASi krediidireitingu tasemelt B+ tasemele CCC ([88]) ja jättis selle suhtes kehtima negatiivse prognoosiga krediidijärelevalve, arvestades „suurt tõenäousust, et lähinädalatel toimub võla restruktureerimine", sest SASi likviidsuspositsioon oli eelnevatel nädalatel veelgi halvenenud ja lennuettevõtja kapitali struktuur näis olevat jätkusuutmatu ([89]). Moody's alandas SASi krediidiprofiili tasemelt B2 tasemele Caa1, ([90]) mille põhjuseks oli see, et SAS tegi märkimisväärseid kulutusi oma tegevuse jätkamiseks, „mistõttu on vältimatu, et SAS nõuab oma aktsionäridelt rekapitaliseerimist" ([91]). Moody's leidis, et „SASi koguvõimendus, mida mõõdetakse võla ja EBITDA suhtena, oli 2020. majandusaastal 4,6x, mis jätab koroonaviiruse pandeemiast tingitud tõsise turulanguse jaoks ainult väikese puhvri" ([92]).

([85]) Nimelt […], […], […] ja […].

([86]) Komisjoni 11. aprilli 2020. aasta otsus juhtumi SA.56812 (2020/N) kohta – Rootsi – COVID-19: laenugarantiide kava lennuettevõtjatele (ELT C 269, 14.8.2020, lk 2).

([87]) Tagatise andmise piiramine tähendab konkreetset lepingut või laenulepingu tingimust, mis takistab laenuvõtjal kõikide või konkreetsete varade pantimist teisele laenuandjale. Sellega tagatakse, et algne laenuandja säilitab eelisjärjekorra, kui laenuvõtja jätab oma kohustused täitmata ja tema varad arestitakse.

([88]) Standard & Poor'si reitinguskaala kohaselt näitab reitingutase CCC seda, et äriühingu krediidiprofiil on praegu haavatav ning sõltub finantskohustuste täitmiseks soodsatest äri-, finants- ja majandustingimustest. Vt https://www.spglobal.com/ratings/en/about/intro-to-credit-ratings (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([89]) Vt 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/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([90]) Moody'se reitinguskaala kohaselt näitab reitingutase Caa seda, et äriühingu kohustuste seis on hinnatud halvaks ja et krediidirisk on väga suur. Vt https://www.moodys.com/sites/products/productattachments/ap075378_1_1408_ki.pdf (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([91]) Rootsi ja Taani ametiasutuste teatise lisa 34.1.

([92]) Võla ja EBITDA suhe on finantsvõimenduse määr, millega mõõdetakse äriühingu suutlikkust tasuda tekkinud võlg. Selle suhtarvu abil, mida krediidiasutused tavaliselt kasutavad, määratakse kindlaks emiteeritud võlakirjadega seotud kohustuste täitmata jätmise tõenäosus. Suhtarv on kasulik selleks, et määrata kindlaks, mitme aasta jagu intressi-, maksu- ja amortisatsioonieelset kasumit (EBITDA) kogu võla tagasimaksmiseks vaja on. Tavaliselt loetakse murettekitavaks seda, kui suhtarv on suurem kui 3, kuid see võib sõltuvalt majandussektorist erineda. Vt nt https://www.investopedia.com/terms/l/leverageratio.asp (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

(80) Lisaks selgitasid Taani ja Rootsi, et SASile juba antud riigiabimeetmed olid tema omakapitalivajaduste rahuldamiseks kas ebapiisavad või sobimatud, kuna nende eesmärk oli tegeleda üksnes SASi vahetu likviidsuspuudujäägiga, mitte tema kapitali struktuuri halvenemisega lühikeses ja pikas perspektiivis.

(81) Rootsi ja Taani sõnul piiras riigigarantii meetmega tagatud uuendatav krediidiliin (põhjendus 57) ainult SASi raha tegevuskuludele kulutamise määra ([93]) kuni 2020. majandusaasta lõpuni 500–700 miljoni Rootsi kroonini kuus, mistõttu ei sobinud see selleks, et võimaldada SASil taastada oma COVID-19-eelne kapitali struktuur (ja sellest ei piisanud selleks, et tagada raha säilitamine). Lisaks pidi SAS vastavalt uuendatava krediidiliini lepingu tingimustele tühistama uuendatava krediidiliini (ja maksma tagasi kõik tasumata summad) niipea, kui Taani ja Rootsi analüüsitav rekapitaliseerimiskava oli edukalt kasutusele võetud ([94]). Kogu muu SASile antud abi eesmärk oli katta vaid lühikese perioodi jooksul teatavaid tegevuskulusid toetuste või avalike teenuste osutamise kohustuste täitmise eest makstava hüvitise vormis (põhjendused 58–60) ning see ei aidanud lahendada SASi märkimisväärseid finantsraskusi ega tagada tema elujõulisust.

(82) Taani ja Rootsi märkisid ka, et nad ei olnud COVID-19 pandeemia raames vastu võtnud muid kehtivaid horisontaalseid abikavasid, mis oleksid võinud lahendada SASi finantsraskused **tabelis 1** ja **tabelis 2** esitatud põhjustel.

Tabel 1

Loetelu asjakohastest abikavadest, mille Rootsi võttis vastu COVID-19 pandeemia raames ajavahemikus 1. märtsist 2020 kuni 26. oktoobrini 2020 ([95])

Abikava	Meetme kirjeldus	Rootsi selgitused meetme ebapiisavuse/ sobimatuse kohta
SA.56860 Laenugarantiide kava COVID-19 pandeemiast mõjutatud ettevõtjatele	Meetmega anti laenugarantii vormis abi, mis ei ületanud 75 miljonit Rootsi krooni (ligikaudu 6,8 miljonit eurot) ettevõtja kohta. Erandjuhtudel võis tagada suuremaid laenusummasid, kuid kõige rohkem 250 miljoni Rootsi krooni ulatuses (ligikaudu 22,7 miljonit eurot).	Maksimaalne summa, mida võis asjaomase abikava alusel tagada, ei olnud SASi elujõulisuse tagamiseks piisav. SAS vajas kapitali ka oma omakapitali suurendamiseks ega saanud seega toetuda üksnes laenudele.
SA.56812 Laenugarantiide kava COVID-19 pandeemiast mõjutatud lennuettevõtjatele	Meetmega anti riigigarantii vormis abi teatavatele Rootsi tegevusloaga lennuettevõtjatele uute laenude võtmiseks, et tagada nende äriühingute piisav likviidsus.	SAS ei saanud selle abikava alusel turult laenu (põhjendus 78).
SA.56972 Üürisoodustus COVID-19 pandeemiast mõjutatud üürnikele	Kava raames anti abi (maksimaalselt 800 000 eurot), et katta üürileandjate ja kestvustarbekaupade (välja arvatud veebikaubandus) pakkumisega tegelevate ettevõtjate, hotelli- ja restoranimajanduse ning teatud muu majandustegevuse vallas tegutsevate ettevõtjate vahel kokku lepitud üürisoodustused, keskendudes kliendisuhetele COVID-19 pandeemia kontekstis.	Abikava ei olnud SASi likviidsus- ja kapitalivajaduste katmiseks sobiv ning pakutav summa oli ilmselgelt ebapiisav.

([93]) Määr, millega kulutab äriühing kahjumit teenivas olukorras rahareservi või sularaha oma põhitegevuse peale.

([94]) Pärast 26. oktoobril 2020 meetme võtmist tasus SAS 29. oktoobril 2020 täies ulatuses uuendatava krediidiliiniga seotud võlgnevused. Samal ajal kaotas kehtivuse Rootsi ja Taani riigigarantii.

([95]) See loetelu sisaldab üksnes abikavasid, mille puhul SAS vastas abi saamise eesmärgil abikõlblikkuse tingimustele.

Abikava	Meetme kirjeldus	Rootsi selgitused meetme ebapiisavuse/ sobimatuse kohta
SA.58822 Hüvituskava ettevõtjatele, kellel on COVID-19 pandeemiast tingitud käibekahju	Meetmega anti ettevõtjatele abi (kuni 800 000 eurot) COVID-19 pandeemia puhkemise ja sellega seotud piiravate meetmete tõttu 2020. aasta juunis ja juulis tekkinud kahjude hüvitamiseks.	Abikava hõlmas vaid konkreetsel perioodil kaotatud käivet. Lisaks oli pakutav abisumma SASi finantsvajaduste rahuldamiseks ilmselgelt ebapiisav.

Tabel 2

Loetelu asjakohastest abikavadest, mille Taani võttis vastu COVID-19 pandeemia raames ajavahemikus 1. märtsist 2020 kuni 26. oktoobrini 2020 ([96])

Abikava	Meetme kirjeldus	Taani selgitused meetme ebapiisavuse/sobimatuse kohta
SA.57027 Krediidiliin ning käibemaksu ja töötasult kinnipeetava maksu tasumise edasilükkamine	Meede hõlmas abi nii maksude edasilükkamise kui ka krediidiliini vormis, et leevendada likviidsuspiirangute mõju kõige haavatavamatele ettevõtjatele, keskendudes eelkõige VKEdele. Meetme kogueelarve oli 130 miljonit eurot.	Meede ei olnud SASi finantsolukorra lahendamiseks sobiv, sest abi hõlmas üksnes maksude edasilükkamist ja krediidiliine. Lisaks anti abi peamiselt VKEdele ja pakutav summa oli piiratud.
SA.57932 Hüvituskava ettevõtjatele, keda mõjutas piiride sulgemine ja reisipiirangud	Meetme raames võimaldati abi reisi- ja turismisektori ettevõtjatele, kes vastasid teatavatele abikõlblikkuse tingimustele.	Maksimaalne abisumma, mida võis selle kava alusel saada (8 miljonit eurot äriühingu kohta), ei olnud SASi elujõulisuse tagamiseks piisav.

(83) Lisaks selgitasid Taani ja Rootsi, et igal juhul ei rahuldaks rahastamine võla suurendamise vormis SASi kapitalivajadusi. Äriühing pidi enda omakapitalivajaduste täitmiseks tingimata kapitali kaasama. Sellega seoses selgitasid Taani ja Rootsi, et meetme eesmärk oli katta võimalikult suur osa SASi kapitalivajadusest turu kaudu, meelitades ligi erainvestoreid ja nõudes, et SASi olemasolevad eraaktsionärid jagaksid Taani ja Rootsiga rekapitaliseerimise kulusid, nagu on täpsemalt selgitatud punktis 2.2.

(84) SASi juhatuse 2020. aasta mais ja juunis toimunud koosolekute protokollidest nähtub, et Taani ja Rootsi nõudsid sõnaselgelt, et SAS paluks erainvestoritel osaleda rekapitaliseerimisega seotud finantskulude kandmises (edaspidi „kulude jagamine“), mis on asjaomase kahe liikmesriigi SASi rekapitaliseerimises osalemise eeltingimus. Seega oli SAS kohustatud pidama läbirääkimisi eraaktsionäride, SASi kohustustega seotud võlakirja- ja veksliomanikega ning rekapitaliseerimise protsessis osalevate pankadega. SAS teatas 30. juunil 2020 esimesest rekapitaliseerimiskavast, mis hõlmas olemasolevate võlakirjade ja olemasolevate hübriidvõlakirjade teatavatel tingimustel konverteerimist ning üleskutset võlakirja- ja veksliomanikele kiita kavandatud kava heaks 17. juulil 2020 toimuval koosolekul ([97]). 10. juulil 2020 teatas SAS siiski, et see koosolek tühistati, kuna nagu eeldada võis, ei nõustunud võlakirja- ja veksliomanikud esimeses rekapitaliseerimiskavas esitatud konverteerimistingimustega ([98]).

([96]) See loetelu sisaldab üksnes abikavasid, mille puhul SAS vastas abi saamise eesmärgil abikõlblikkuse tingimustele.

([97]) Vt SASi 30. juuni 2020. aasta pressiteade, milles kirjeldatakse üksikasjalikult esimest rekapitaliseerimiskava ettepanekut, kättesaadav aadressil 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/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([98]) Vt SASi 10. juuli 2020. aasta pressiteade, kättesaadav aadressil 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/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

(85) SASi kavandatud ning Taani ja Rootsi toetusel esitatud rekapitaliseerimiskava tagasilükkamise tõttu nõustusid need kaks liikmesriiki tingimused läbi vaatama, et asjaomased võlakirja- ja veksliomanikud nõustuksid kulude jagamisega. Käesolevas otsuses hinnatud meede oli osa läbivaadatavast rekapitaliseerimiskavast ja seda on kirjeldatud järgmistes punktides.

2.2. **Meetme erinevate komponentide ülevaade**

(86) Rekapitaliseerimiskava koosnes kolmest põhielemendist: omakapitaliinstrument (6 miljardit Rootsi krooni), hübriidkapitaliinstrument (6 miljardit Rootsi krooni), mis mõlemad moodustasid meetme, ning erasektori võla konverteerimine omakapitali- või hübriidkapitaliinstrumentideks (3,75 miljardit Rootsi krooni). Seega nägi rekapitaliseerimiskava ette kokku 15,75 miljardi Rootsi krooni suuruse kapitalisüsti SASile, millest 11 miljardit Rootsi krooni pidid meetme raames andma Taani ja Rootsi.

(87) Täpsemalt hõlmas rekapitaliseerimiskava järgmist:

— hübriidkapitaliinstrument, mis omakorda koosnes järgmistest komponentidest:

  — suunatud hübriidvõlakirjad summas 5 miljardit Rootsi krooni, mis on ette nähtud Taanile ja Rootsile ning nende vahel võrdselt jagatud, ning

  — suunatud hübriidvõlakirjad summas 1 miljard Rootsi krooni, mis on ette nähtud üksnes Taanile;

— omakapitaliinstrument, mis omakorda koosneb järgmistest komponentidest:

  — kinnine emissioon summas ligikaudu 4 miljardit Rootsi krooni, mille käigus Taani ja Rootsi märgivad uued lihtaktsiad ja tagavad nende emissiooni summas ligikaudu 3 miljardit Rootsi krooni (jagatud võrdselt kahe liikmesriigi vahel), mis on avatud kõikidele SASi aktsionäridele ja teistele investoritele, ning

  — lihtaktsiate suunatud emissioon summas ligikaudu 2 miljardit Rootsi krooni, mis nähakse ette Taanile ja Rootsile (jagatud peaaegu võrdselt kahe liikmesriigi vahel);

— erasektori võla konverteerimine omakapitaliks või hübriidkapitaliks, mis omakorda koosneb järgmistest komponentidest:

  — ujuva intressiga tähtajatute allutatud kapitaliväärtpaberite (edaspidi „olemasolevad hübriidvõlakirjad“) konverteerimine lihtaktsiateks summas 1,5 miljardit Rootsi krooni ([99]) ja

  — 2022. aasta novembris fikseeritud intressimääraga tagamata eelisvõlakirjade (edaspidi „võlakirjad“) konverteerimine võlakirjaomanike valikul kas uuteks kommertshübriidvõlakirjadeks (edaspidi „uued kommertshübriidvõlakirjad“) või uuteks lihtaktsiateks summas 2,25 miljardi Rootsi krooni ([100]).

2.3. **Meetme vorm**

(88) Meedet rakendati rekapitaliseerimise vormis kogusummas 11 miljardit Rootsi krooni, mis hõlmas omakapitaliinstrumente (6 miljardit Rootsi krooni) ja hübriidkapitaliinstrumente (5 miljardit Rootsi krooni).

2.4. **Õiguslik alus**

(89) Taani ja Rootsi osalemine SASi rekapitaliseerimises põhines i) Rootsi valitsuse 15. juuni 2020. aasta seaduseelnõul nr 2019/20:187 riskirühmadele hüvitise maksmise, riigi omanduses olevate ettevõtete kapitali sekkumiste ja muude COVID-19ga seotud meetmete kohta, millega muudeti 2020. aasta eelarvet, ning ii) Taani parlamendi finantskomitee 25. juuni 2020. aasta volitusel aidata teatavatel tingimustel kaasa SASi rekapitaliseerimisele.

([99]) 2. septembril 2020 kiitsid võlakirjaomanikud heaks olemasolevate hübriidvõlakirjade konverteerimise, vahetades need nimiväärtusest 90 % ulatuses SASi lihtaktsiate vastu emissioonihinnaga 1,16 Rootsi krooni aktsia kohta, tingimusel et erakorraline aktsionäride koosolek kiidab selle heaks.

([100]) 2. septembril 2020 kiitsid võlakirjaomanikud heaks võlakirjade konverteerimise, vahetades need Rootsi kroonides arvestatud nimiväärtusest 100 % ulatuses nomineeritud SASi ujuva intressiga tähtajatute, allutamata, tagamata ja garanteerimata tagasiostetavate kapitaliväärtpaberite vastu.

2.5. **Abi andev asutus ja meetme haldamine**

(90) Abi andvad asutused olid Taani rahandusministeerium ja Rootsi valitsus. Meedet haldasid Taani rahandusministeerium ning Rootsi ettevõtlus- ja innovatsiooniministeerium. Meedet rahastati Rootsi ja Taani riigieelarvetest.

2.6. **Meetme eelarve ja kestus**

(91) Meetme eelarve oli 11 miljardit Rootsi krooni. Nagu on selgitatud põhjenduses 7, andsid Taani ja Rootsi lõppkokkuvõttes rahalist abi 9,54 miljardi Rootsi krooni ulatuses.

(92) Taani ja Rootsi võtsid meetme vastu 26. oktoobril 2020.

2.7. **Abisaaja**

(93) Meetmest abisaaja SAS on lennuvõrgustikku omav Skandinaavia lennuettevõtja, kelle tegevus hõlmab kohalikku lennuliiklust Taanis, Rootsis ja Norras ning Skandinaavia-sisest lennuliiklust ning kes pakub otselende peamiste ELi ja rahvusvaheliste ärikeskustega. SAS on ka ülemaailmse lennundusliidu Star Alliance liige ([101]).

(94) SAS on Rootsi riiklik aktsiaselts, mida reguleerib Rootsi äriühingute seadus 2005:551 (edaspidi „Rootsi äriühingute seadus“) ([102]). SAS on ettevõtjate SAS Danmark A/S, SAS Norge AS ja SAS Sverige AB ([103]) ning SAS Cargo Group, SAS Ground Handling Denmark A/S, SAS Ground Handling Norway AS, SAS Ground Handling Sweden AB ja SAS Technical Services (kõik need ettevõtjad moodustavad SASi kontserni) emaettevõtja.

(95) Taani ja Rootsi ametiasutuste sõnul vedas SAS 2019. aastal ligikaudu 30 miljonit reisijat. SAS tegi lende 233 sihtkohta, kasutades selleks enam kui 150 õhusõidukist koosnevat lennukiparki. SASi peamine sõlmlennujaam on Kopenhaageni lennujaam, millele järgnevad suuruse poolest vastavalt teisel ja kolmandal kohal Oslo lennujaam ja Stockholmi Arlanda lennujaam.

(96) Meetme võtmise ajal kuulus SAS osaliselt Rootsi ja Taani valitsusele, kelle osalus oli vastavalt 14,82 % ja 14,24 %. Ülejäänud 70,92 % kuulus eraaktsionäridele, sealhulgas Knut and Alice Wallenberg Foundation (edaspidi „KAW“), kellele kuulus 6,5 %.

(97) SAS esitas 8. mail 2020 Taani ja Rootsi ametiasutustele kirjaliku ametliku taotluse kapitalisüsti tegemiseks.

(98) Taani ja Rootsi kinnitasid oma teatises, et SAS ei olnud 31. detsembril 2019 raskustes komisjoni määruse (EL) nr 651/2014 (üldine grupierandi määrus) ([104]) tähenduses ning esitasid selle järelduse toetuseks tõendid, sealhulgas SASi konsolideeritud finantsaruanded, mis tõendas SASi finantsseisundit 31. detsembri 2019. aasta seisuga ([105]). Nad märkisid, et i) SASi kui aktsiaseltsi ja SAS kontserni emaettevõtja konsolideeritud finantsaruanded näitavad, et ta ei olnud kumuleerunud puudujäägi tõttu kaotanud enam kui poolt oma emiteeritud aktsiakapitalist (vt üldise grupierandi määruse artikli 2 lõike 18 punkt a), kuna 31. detsembril 2019 oli SASi emiteeritud aktsiakapital 7,7 miljardit Rootsi krooni, samas kui tema omakapital oli 5,7 miljardit Rootsi krooni; ii) SASi suhtes ei kohaldatud kõiki võlakohustusi hõlmavat maksejõuetusmenetlust ning ta ei vastanud kriteeriumidele, mis on siseriiklikus õiguses võlausaldajate taotlusel sellise menetluse algatamiseks ette nähtud (vt üldise grupierandi määruse artikli 2 lõike 18 punkt c); ja iii) 31. detsembril 2019 oli SASi arvestuslik võla ja omakapitali suhe 4,96, mis jäi kaugelt alla üldise grupierandi määruse artikli 2 lõike 18 punktis e sätestatud künnisest 7,5.

([101]) Star Alliance'i asutasid 1997. aastal viis lennuettevõtjat, mis oli esimene ülemaailmne lennundusliit. Star Alliance'isse kuuluvad on 26 lennuettevõtjat, kes pakuvad ühenduslende ülemaailmses lennuvõrgustikus. Saksamaal Frankfurdis asuv projektiettevõte koordineerib Star Alliance'i tegevust, sealhulgas ühispaiknemist lennujaamades, taristut, teavitusalgatusi ja muid teenuseid.

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

([103]) Neile kolmele tütarettevõtjale kuulub konsortsium Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden.

([104]) Nagu on määratletud komisjoni 17. juuni 2014. aasta määruse (EL) nr 651/2014 (ELi aluslepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks) artikli 2 lõikes 18 (ELT L 187, 26.6.2014, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([105]) Selguse huvides tuleb märkida, et SASi 2019. aasta aastaaruandes esitatud arvandmed puudutasid majandusaastat, mis kestis 1. novembrist 2018 kuni 31. oktoobrini 2019. Seepärast palus komisjon vastava hinnangu jaoks asjaomaseid arvnäitajaid kohandada, et need kajastaksid SASi finantsolukorda 31. detsembri 2019. aasta seisuga.

2.8. **Meetme rakendamine**

(99) Meede koosnes i) omakapitaliinstrumendist (5 miljardit Rootsi krooni) ja ii) hübriidkapitaliinstrumendist (6 miljardit Rootsi krooni).

(100) Kooskõlas rekapitaliseerimiskavaga leppis SAS teatavate olemasolevate hübriidvõlakirjade omanike ja teatavate võlakirjade omanikega kokku ka järgmistes küsimustes: i) olemasolevate hübriidvõlakirjade konverteerimine lihtaktsiateks (1,5 miljardit Rootsi krooni) ja ii) võlakirjade konverteerimine uuteks kommertshübriidvõlakirjadeks või lihtaktsiateks võlakirjaomanike valikul (2,25 miljardit Rootsi krooni).

2.8.1. *Omakapitaliinstrument*

(101) Meetme omakapitaliinstrument hõlmas i) suunatud emissiooni ja ii) kinnist emissiooni.

2.8.1.1. Suunatud emissioon

(102) Meetmega nähti ette lihtaktsiate suunatud emissioon Taanile ja Rootsile summas ligikaudu 2 miljardit Rootsi krooni, mis vastas ligikaudu 1,729 miljardile uuele aktsiale emissioonihinnaga 1,16 Rootsi krooni.

(103) 26. oktoobril 2020 märkisid Taani ja Rootsi uusi aktsiaid emissioonihinnaga 1,16 Rootsi krooni kogusummas 2 miljardit Rootsi krooni (Taani puhul ligikaudu 1 016 miljonit Rootsi krooni ja Rootsi puhul ligikaudu 990 miljonit Rootsi krooni).

2.8.1.2. Kinnine emissioon

(104) Meetmega nähti ette kinnine emissioon järgmistel tingimustel:

— uute lihtaktsiate kinnine emissioon oli ette nähtud kõlblikele aktsionäridele ([106]) summas ligikaudu 4 miljardit Rootsi krooni ja emissioonihinnaga 1,16 Rootsi krooni. Kõlblikud aktsionärid said 9 märkimisõigust iga aktsia kohta, mis neile kinnise emissiooni aktsiate väljaostu kuupäeval kuulus. Muudel investoritel, kes ei olnud kõlblikud aktsionärid, oli võimalik osaleda kinnises emissioonis kas märkimisõiguse turult hankimise teel või taotledes aktsiate märkimist ilma märkimisõiguseta ulatuses, mis jäi kinnise emissiooni raames märkimisõiguse kasutajate poolt märkimata;

— kinnine emissioon hõlmas märkimiskohustusi ja emissiooni tagamise kohustusi, mis moodustasid 81,5 % kinnise emissiooni kogusummast, kusjuures ligikaudu 3 miljardit Rootsi krooni moodustasid Taani ja Rootsi (võrdselt jagatavad) proportsionaalsed märkimiskohustused ja emissiooni tagamise kohustused ning ligikaudu 259 miljonit Rootsi krooni moodustas teatavatel tingimustel rakenduv KAWi proportsionaalne märkimiskohustus;

— Taani ja Rootsi kaetava kinnise emissiooni lõplik summa sõltus teiste aktsionäride aktsiate lõplikust märkimisest ning võis ulatuda vähemalt ligikaudu 1,16 miljardist Rootsi kroonist Taani ja Rootsi puhul (kui kõik Taani ja Rootsi tagatavad aktsiad märgitakse erakapitali poolt) kuni maksimaalselt ligikaudu 3 miljardi Rootsi kroonini (kui ükski Taani ja Rootsi tagatud aktsiatest ei oleks erakapitali poolt märgitud).

(105) 2020. aasta oktoobris osutus erahuvi 4 miljardi Rootsi krooni suuruse kinnise emissiooni vastu oodatust suuremaks. Seega märkisid Taani ja Rootsi lihtaktsiaid kinnises emissioonis kokku üksnes summas 1 540 765 422 Rootsi krooni kavandatud ligikaudu 3 miljardi Rootsi krooni suuruse maksimumsumma asemel.

([106]) Kõik SASi aktsionärid, kes olid aktsiate väljaostu kuupäeval registreeritud SASi aktsionäride registris, nagu on kirjeldatud kinnise emissiooni prospektis.

2.8.2. *Hübriidkapitaliinstrument*

(106) Hübriidkapitaliinstrument hõlmas Rootsi kroonides nomineeritud tähtajatuid kapitaliväärtpabereid (edaspidi „uued riigi hübriidvõlakirjad“), mis emiteeriti Taanile ja Rootsile, hõlmates järgmist:

— üks hübriidvõlakirjade pakett (edaspidi „NSHN1“), mis nähti ette Taanile ja Rootsile kogusummas 5 miljardit Rootsi krooni ning mis jagunes nende vahel võrdselt, mille ujuv intress oli 6 kuu Stockholmi pankadevaheline laenuintressimäär (STIBOR) ning alustamise tagatis 340 baaspunkti aastas. Seejärel suureneks NSHN1 kavandatud tagatis järgmiselt: teisel ja kolmandal aastal 440 baaspunkti aastas, neljandal ja viiendal aastal 590 baaspunkti aastas, kuuendal ja seitsmendal aastal 790 baaspunkti aastas ning kaheksandal aastal ja edaspidi 1 040 baaspunkti aastas. NSHN1 koosnes allutatud kapitaliväärtpaberitest, mis kuulusid NSHN2-ga samasse nõudeõiguse järku;

— üks hübriidvõlakirjade pakett (edaspidi „NSHN2“), mis nähti üksnes ette Taanile kogusummas 1 miljard Rootsi krooni, muutuva intressimääraga 6 kuu STIBOR ning alustamise tagatis 440 baaspunkti aastas. NSHN2 võlakirjade kavandatud tagatis suureneks seejärel järgmiselt: teisel ja kolmandal aastal 540 baaspunkti aastas, neljandal ja viiendal aastal 690 baaspunkti aastas, kuuendal ja seitsmendal aastal 890 baaspunkti aastas ning kaheksandal aastal ja edaspidi 1 140 baaspunkti aastas. NSHN2 koosnes allutatud kapitaliväärtpaberitest, mis kuulusid NSHN1-ga samasse nõudeõiguse järku.

(107) Uued riigi hübriidvõlakirjad olid vabalt üleantavad, kuid noteerimata, need ei hõlmanud aktsiateks konverteerimise võimalust, need olid SASi poolt igal ajal nimiväärtuses tagasiostetavad ning neid käsitati rahvusvaheliste finantsaruandlusstandardite kohaselt SASi raamatupidamisarvestuses omakapitalina.

(108) Selleks et võimaldada nende rahvusvaheliste finantsaruandlusstandardite kohaselt omakapitalina käsitlemist, ei olnud uute riigi hübriidvõlakirjade kupongimaksete tegemine kohustuslik ja jäi üksnes SASi otsustada. Kupongimaksete edasilükkamise korral koguksid need aga liitintressi kuni tegeliku kupongimakse tegemiseni.

2.8.3. *Olemasolevate hübriidvõlakirjade ja võlakirjade konverteerimine*

(109) Rekapitaliseerimiskava raames pidas SAS Taani ja Rootsi valitsuse taotlusel läbirääkimisi olemasolevate hübriidvõlakirjade teatavate peamiste omanike ja 2,25 miljardit Rootsi krooni hõlmavate võlakirjade teatavate peamiste omanikega, mille tulemusel jõuti kokkuleppele järgmistes küsimustes:

— olemasolevate hübriidvõlakirjade konverteerimise tingimused, mille kohta tehti ettepanek vahetada need 90 % ulatuses nimiväärtusest SASi lihtaktsiate vastu ja emissioonihinnaga 1,16 Rootsi krooni aktsia kohta;

— võlakirjade konverteerimise tingimused, mille kohta tehti ettepanek vahetada need 100 % ulatuses nimiväärtusest SASi ujuva intressiga tähtajatute, allutamata, tagamata ja garanteerimata tagasiostetavate kapitaliväärtpaberite vastu (edaspidi „uued kommertshübriidvõlakirjad“). Uute kommertshübriidvõlakirjade muutuv intressimäär oli 6 kuu STIBOR ning alustamise tagatis 340 baaspunkti aastas. Uute kommertshübriidvõlakirjade kavandatav tagatis suureneks seejärel järgmiselt: teisel ja kolmandal aastal 440 baaspunkti aastas, neljandal ja viiendal aastal 590 baaspunkti aastas, kuuendal ja seitsmendal aastal 1 090 baaspunkti aastas, kaheksandast kuni kümnenda aastani (kaasa arvatud) 1 440 baaspunkti aastas, üheteistkümnendal aastal ja edaspidi 1 590 baaspunkti aastas.

(110) Uusi kommertshübriidvõlakirju käsitati rahvusvaheliste finantsaruandlusstandardite kohaselt SASi raamatupidamisarvestuses omakapitalina, need olid kõrgema nõudeõiguse järguga kui uued riigi hübriidvõlakirjad, need olid vabalt üleantavad ning SAS võis need igal ajal nimiväärtusega tagasi osta.

2.8.4. *Juhtimistingimused ja põhjendamatute konkurentsimoonutuste vältimine*

(111) Taani ja Rootsi seadsid meetme tingimuseks ajutise raamistiku jaos 3.11.6 sätestatud juhtimise ja konkurentsiga seotud aspektide järgimise.

(112) SASi ja kõikide SASi kontrollitavate äriühingute suhtes kehtiks reklaamimis- ja omandamiskeeld. Taani ja Rootsi võtsid kohustuse järgida järgmisi tingimusi:

— SAS ja SASi kontrollitavad äriühingud ei tohi meedet kasutada ärilistel eesmärkidel reklaamimiseks;

— kuni vähemalt 75 % meetme kogusummast ei ole tagasi makstud, ei tohi SAS ja SASi kontrollitavad äriühingud omandada üle 10 % osalust sama äriliini, sealhulgas eelneva ja järgneva etapi äritegevusega seotud konkurentides või muudes ettevõtjates. Erandlikel asjaoludel ja ilma, et see piiraks ühinemiste kontrolli, ning komisjoni eelneval nõusolekul võivad SAS ja SASi kontrollitavad äriühingud omandada enam kui 10 % osaluse oma tegevuspiirkonna eelneva või järgneva etapi ettevõtjates, kuid ainult juhul, kui omandamine on vajalik omandaja elujõulisuse säilitamiseks.

(113) Kuni vähemalt 75 % meetmest ei ole tagasi makstud, on Taanil ja Rootsil järgmised kohustused: i) SASi juhatuse töötasu ei tohi ületada tema 31. detsembri 2019. aasta töötasu fikseeritud osa. Rekapitaliseerimise ajal või pärast seda juhatuse liikmeks saavate isikute suhtes on kohaldatav töötasu piirmäär võrdeline sama vastutusastmega juhatuse liikmete jaoks kindlaks määratud töötasuga 31. detsembri 2019. aasta seisuga; ning ii) SAS ei tohi maksta preemiaid, muid muutuvtasusid ega võrreldavaid tasusid.

(114) Kuni meetme täieliku tagasimaksmiseni on SAS kohustatud mitte tegema dividendimakseid, mittekohustuslikke kupongimakseid ega ostma aktsiaid tagasi, välja arvatud Taani ja Rootsi puhul või juhul, kui on juriidiline kohustus seda teha. Dividendide maksmise keeldu ei kohaldata kontsernisiseste dividendimaksete suhtes, mida teevad SASile (otseselt või kaudselt) täielikult SASile kuuluvad äriühingud.

(115) Mittekohustuslike kupongimaksete keeldu ei kohaldata uute kommertshübriidvõlakirjade kupongimaksete suhtes, mis tulenevad olemasolevate võlakirjade konverteerimisest. Taani ja Rootsi ametiasutused selgitasid, et selliste kupongimaksete tegemine on teatavate võlakirjaomanike jaoks kulude jagamise läbirääkimiste ajal väga oluline ning üldisemalt eeldati, et kõik võlakirjaomanikud nõustuvad konverteerimisega. Taani ja Rootsi sõnul oli konverteerimine kogu rekapitaliseerimiskava õnnestumiseks hädavajalik ja selle eesmärk oli saavutada kolm positiivset mõjuaspekti.

(116) Esiteks vähendaks see SASi jaoks vajamineva riigiabi kogusummat. Konverteerimise puudumise korral oleks SASi bilansis tekkinud märkimisväärne 2,25 miljardi Rootsi krooni suurune omakapitali puudujääk, mille katmist oleks tõenäoliselt nõutud Taanilt ja Rootsilt, kuna SASil oli enne meedet kapitaliturgudele piiratud juurdepääs. Seevastu edukas konverteerimine vähendaks seega vajalikku riigiabi ja SASi poolt tasumisele kuuluvate kupongimaksete summat. Võlakirjade konverteerimise tulemusena suudaks aga SAS esimestel aastatel pärast meetme võtmist oluliselt vähendada oma väljaminevaid rahavooge. Taani ja Rootsi sõnul oli võlakirjade kohustuslik kupongimäär 5,375 % aastas, samas kui uute kommertshübriidvõlakirjade puhul kehtestati kuni viienda aastani madalamad mittekohustuslikud kupongimaksed. Võlakirjade konverteerimise korral ei peaks SAS neid 2022. aasta novembris tagasi maksma, vältides seeläbi 2,25 miljardi Rootsi krooni suurust väljaminevat rahavoogu, mida oleks olnud raske kapitaliturgudel refinantseerida.

(117) Teiseks parandaks see SASi kapitali struktuuri, kuna võlakirjad (arvestades võlana) konverteeritakse uuteks kommertshübriidvõlakirjadeks (mis arvestatakse omakapitali hulka) või lihtaktsiateks. Sellest tulenevalt tooks konverteerimine SASi asjakohastele finantssuhtarvudele (netovõla ja omakapitali suhe, ([107]) maksevõime, ([108]) finantsvõimendusmäär jms) ja tema likviidsuspositsioonile ([109]) suurt kasu.

([107]) Eeldades, et EBITDA oli 2021. majandusaastal 3,4 miljardit Rootsi krooni, väheneks konverteerimise tulemusena võlg 2,25 miljardi Rootsi krooni võrra ning netovõla ja EBITDA suhe 66,2 % võrra.

([108]) Äriühingu maksevõimet määratletakse kui aktsionäridelt kogutud omakapitali ja võlaomanike kaudu kaasatud välise kapitali suhet. Eeldades, et 2021. majandusaastal kasutati varasid kokku summas 54 miljardi Rootsi krooni, suurendaks omakapitali paranemine 2,25 miljardi Rootsi krooni ulatuses maksevõimet 4,2 % võrra.

([109]) Konverteerimise tulemusena ei peaks SAS maksma tagasi 2,25 miljardit Rootsi krooni olemasolevate võlakirjade eest, mille tähtaeg on 2022. aasta novembris. Lisaks saaks SAS tänu konverteerimisele säästa uute kommertshübriidvõlakirjade kupongimaksete puhul esimese viie aasta jooksul ligikaudu 0,8 miljardit Rootsi krooni võrreldes olemasolevate võlakirjade ja hübriidvõlakirjade kavandatud kupongimaksete summaga.

(118) Kolmandaks toetaks see Taani ja Rootsi omakapitali- ja hübriidkapitaliinstrumentide puhul riigi võetavat tasu ja tagaks selle paremini põhjenduses 116 nimetatud põhjustel.

(119) Taani ja Rootsi märkisid ka, et olemasolevate võlakirjade konverteerimine uuteks kommertshübriidvõlakirjadeks toimus võlakirjaomanike kulul. Uute kommertshübriidvõlakirjade nüüdispuhasväärtuseks arvutati 80 % nimiväärtusest, arvestades SASi tavapärast stabiilset majandusolukorda (mille võib rekapitaliseerimiskava rakendamisel eeldatavasti saavutada), samas kui võlakirjade väärtuseks määrati sama olukorra puhul 100 % nimiväärtusest (võlakirjade tagasiost nimiväärtuses 2022. aasta novembris).

(120) Seoses uute riigi hübriidvõlakirjadega nõustusid Taani ja Rootsi ametiasutused, et ajutise raamistiku jaos 3.11.6 sätestatud juhtimispiirangud, välja arvatud mittekohustuslike kupongimaksete keeld, jäävad kehtima kuni võlakirjade täieliku lunastamiseni (täieliku nimiväärtuse ja kogunenud kupongimaksete tasumine) või kuni kõik uued riigi hübriidvõlakirjad, sealhulgas kogunenud kupongimaksed ja liitintress, müüakse nimiväärtusega või sellest suuremas väärtuses.

(121) Samuti keelati SASil ristsubsideerida kontserni äriühinguid, kes loeti 31. detsembri 2019. aasta seisuga üldise grupierandi määruse tähenduses raskustes olevateks ettevõtjateks.

2.8.5. *Taani ja Rootsi väljumisstrateegia*

(122) Mis puudutab kinnist emissiooni, siis oleks Taani ja Rootsi ametiasutuste sõnul Taani ja Rootsi puhul võimalikud kaks potentsiaalset väljumisstrateegiat: i) SAS võiks Taanilt ja Rootsilt aktsiad tagasi osta või ii) Taani ja Rootsi võiksid oma aktsiaid turul müüa.

(123) Rootsi ametiasutused selgitasid, et Rootsi äriühingute seaduse kohaselt ei ole äriühingul võimalik üksnes ühelt konkreetselt aktsionärilt lihtaktsiaid tagasi osta, vaid ainult kõikidelt aktsionäridelt ja samadel tingimustel.

(124) Seetõttu oleks Taani ja Rootsi ametiasutuste sõnul teine väljumisstrateegia (st lihtaktsiate müük kolmandatele isikutele turuhinnaga) ainus reaalselt teostatav võimalus.

(125) Lisaks märkisid Taani ja Rootsi, et SAS kavatseb meetme 2025. aastaks tagasi maksta. Taani ja Rootsi selgitasid, et SAS kavatses riigiabi instrumentide tagasimaksmiseks kasutada nii äritegevusest saadud vabasid positiivseid rahavooge kui ka kapitalituru emissioonidest saadud tulu (sealhulgas võlad ja omakapital) ([110]). Peale selle selgitasid Taani ja Rootsi, et nad kaaluvad võimalikult kiiresti ja pärast SASi finantsolukorra stabiliseerumist tõenäolise väljumisstrateegiana müüki kolmandatele isikutele erasektorist, eelkõige rekapitaliseerimise käigus märgitud COVID-19 tõttu emiteeritud aktsiate puhul.

(126) Igal juhul võtsid Taani ja Rootsi meetme raames kohustuse võtta vastu ja kinnitada usaldusväärne väljumisstrateegia 12 kuu jooksul pärast meetme võtmist, välja arvatud juhul, kui riikide sekkumist on vähendatud nimetatud tähtajaks alla 25 % omakapitalist.

([110]) Laenupõhine rahastamine võib hõlmata nii tagatud kui ka tagamata instrumente: i) tagamata võlakirjad, sealhulgas hübriidvõlakirjad, lihtvekslid, kommertsväärtpaberid ja sündikaatlaenud, ii) tagatud instrumendid, nagu näiteks Jaapani kasutusrent (*Japanese Operating Lease*), õhusõidukite rahastamine ning võimalikud müügi- ja tagasiliisinguinstrumendid. SAS teeb otsuse rahastamisvahendi kohta, tuginedes muu hulgas järgmistele teguritele: asjaomase rahastamisvahendi tingimuste/rahastamiskulude atraktiivsus; SASi turu suurus ja saadaolevad mahud; SASi tegelik krediidireiting ja eeldatav reitingu väljavaade/muutumine.

2.9. **Riigiabi kumuleerimine**

(127) Meetme alusel antud abi võib kumuleerida komisjoni määruste (EL) nr 1407/2013 ([111]) ja (EL) nr 360/2012 ([112]) või üldise grupierandi määruse alusel antava abiga, kui on täidetud kõnealustes määrustes sätestatud vastavad tingimused.

(128) Meetme raames antud abi võib kumuleerida ka abiga, mida antakse muude meetmete raames, mille komisjon on vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punktile b või ajutisele raamistikule heaks kiitnud, tingimusel et täidetakse kõnealustes õiguslikes alustes sätestatud vastavaid tingimusi.

2.10. **Seire ja aruandlus**

(129) Taani ja Rootsi ametiasutused kinnitasid, et nad täidavad ajutise raamistiku jaos 4 sätestatud seire- ja aruandluskohustusi (sealhulgas kohustust avaldada asjakohane teave SASile ette nähtud rekapitaliseerimise kohta põhjalikul riigiabi käsitleval veebisaidil või komisjoni IT-vahendi kaudu kolme kuu jooksul alates abi üleandmise hetkest) ([113]).

(130) Taani ja Rootsi ametiasutused kinnitasid samuti, et nad tagavad, et:

— SAS esitab Taanile ja Rootsile aruanded, tuginedes ajutise raamistiku punktis 82 sätestatud ajakavale tagasimaksegraafiku rakendamisel tehtud edusammude ja ajutise raamistiku jaos 3.11.6 sätestatud tingimuste täitmise kohta;

— SAS kui meetmest abi saaja avaldab 12 kuu jooksul alates rekapitaliseerimise kuupäevast ja seejärel korrapäraselt iga 12 kuu järel teabe ajutise raamistiku punkti 83 kohaselt saadud abi kasutamise kohta. See peab sisaldama andmeid selle kohta, kuidas antud abi SASi poolne kasutamine toetab tema tegevust kooskõlas digipöördega seotud liidu eesmärkide ja riiklike kohustustega ning kuidas SAS aitab kaasa kogu liidu majandust hõlmavale eesmärgile saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus, sealhulgas kõnealuse abi ja oma avaliku sektori toetustegevuse kaudu;

— Taani ja Rootsi esitavad komisjonile igal aastal aruanded tagasimaksegraafiku rakendamise ning ajutise raamistiku jao 3.11.6 ja punkti 54 tingimuste täitmise kohta;

— Taani ja Rootsi säilitavad üksikasjalikud andmed abi andmise kohta kümne aasta jooksul alates meetme võtmise kuupäevast ning kohustuvad need taotluse korral komisjonile esitama. Need andmed peavad sisaldama kogu teavet, mis on vajalik ajutises raamistikus sätestatud tingimuste täitmise tõendamiseks; ning

— Taani ja Rootsi esitavad ümberkorraldamiskava, kui Taani ja Rootsi sekkumist ei ole kuue aasta jooksul pärast meetme võtmist vähendatud alla 15 % SASi omakapitalist.

([111]) Komisjoni 18. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1407/2013, milles käsitletakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamist vähese tähtsusega abi suhtes (ELT L 352, 24.12.2013, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj).

([112]) Komisjoni 25. aprilli 2012. aasta määrus (EL) nr 360/2012 Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele antava vähese tähtsusega abi suhtes (ELT L 114, 26.4.2012, lk 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/360/oj).

([113]) Viide määruse (EL) nr 651/2014 III lisas nõutavale teabele.

2.11. **Ametliku uurimismenetluse algatamise põhjused**

(131) Komisjon võttis vastu menetluse algatamise otsuse kohtuotsuse SAS II täitmiseks. Pärast esialgse uurimise elluviimist järeldas komisjon oma otsuses, et meedet tuleb käsitada riigiabina ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ([114]). Samuti leidis ta, et kuigi meetmest teatati ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 kohaselt menetluses, mille tulemusel võeti vastu esialgne otsus, oli meede muutunud ebaseaduslikuks abiks alates selle võtmise hetkest pärast seda, kui Üldkohus oli asjaomase otsuse tühistanud, kuna meede ei olnud enam komisjoni otsusega heaks kiidetud ([115]).

(132) Komisjon leidis esialgu, et kuna meede oli muutunud ebaseaduslikuks, tuleb selle kokkusobivust hinnata vastavalt õigusnormidele, mis kehtisid abi andmise ajal, st 26. oktoobril 2020. Sel ajal sisaldas ajutine raamistik asjakohaseid sätteid, et hinnata ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b alusel meetme kokkusobivust ([116]).

(133) Menetluse algatamise otsuses leidis komisjon esialgu, et meede ei olnud kooskõlas ajutise raamistiku punktidega 61 ja 62.

(134) Kooskõlas kohtuotsusega SAS II leidis komisjon esialgu, et meetme omakapitaliinstrumendiga ei kaasnenud ajutise raamistiku punktis 61 nõutud astmelist mehhanismi, mille käigus suurendatakse riigi võetavat tasu, et ergutada abisaajat riigi kapitalisüste tagasi maksma. Komisjon väljendas kahtlust ka selle suhtes, kas ajutise raamistiku punkti 62 kohaselt kaasnes meetme omakapitaliinstrumendiga asjakohane alternatiivne mehhanism ajutise raamistiku punktis 61 ette nähtud mehhanismile, mis kokkuvõttes viiks riigi väljumise stiimulite pakkumisel sarnase tulemuseni ja millel on riigi võetavale tasule võrreldav üldmõju.

3. **TAANI JA ROOTSI MÄRKUSED**

(135) Oma ühistes märkustes menetluse algatamise otsuse kohta keskendusid Taani ja Rootsi komisjoni väljendatud kahtlusele seoses meetme vastavusega ajutise raamistiku punktidele 61 ja 62. Samuti käsitlesid nad lühidalt meetme ajutise raamistikuga kokkusobivusega seotud esialgse hindamise muid aspekte.

3.1. **Meetmega on Taanile ja Rootsile juba ette nähtud asjakohane riigi võetav tasu ja väljumisstiimulid**

(136) Kuigi Taani ja Rootsi ametiasutused tunnustavad kohtuotsust SAS II ja selle järeldusi ajutise raamistiku punktide 61 ja 62 täitmata jätmise kohta, leiavad Taani ja Rootsi ametiasutused, et meetme võib siiski siseturuga kokkusobivaks tunnistada. Nende arvates sisaldas meede juba sobivat alternatiivi astmelisele mehhanismile kooskõlas ajutise raamistiku punktiga 62 järgmistel põhjustel.

(137) Esiteks suurendas meetme raames tehtud märkimisväärne allahindlus maksimaalse aktsiahinna suhtes, millega Taani ja Rootsi omandasid SASi aktsiad, nende kasuks riigi võetavat tasu.

(138) Teiseks oli SASi kohustus esitada meetme raames ümberkorraldamiskava iseenesest tugev stiimul Taani ja Rootsi väljumiseks.

(139) Kolmandaks vähendas erainvestoritele pandud kulude jagamise ulatus Taani ja Rootsi vajadust väljumisstiimulite järele.

([114]) Menetluse algatamise otsus, põhjendused 71–75.
([115]) Menetluse algatamise otsus, põhjendused 77 ja 78.
([116]) Menetluse algatamise otsus, põhjendused 79–85.

(140) Viimaseks oli nii Taani kui ka Rootsi ametiasutustel nende poliitiliste volituste kohaselt kavatsus väljuda SASi kapitali struktuurist, mis puudutas meetme raames omandatud COVID-19 tõttu emiteeritud aktsiaid. 15. juuni 2020. aasta poliitilises kokkuleppes, mis käsitleb Taani riigi poolt SASi rekapitaliseerimist ja osalust SASis, ([117]) ning ministri 24. juuni 2020. aasta dekreedis on sätestatud, et osalust SASis tuleb põhimõtteliselt vähendada, müües aktsiad vastutustundlikele pikaajalistele investoritele, kui turutingimused olid soodsad. Rootsis oli valitsus sõnaselgelt teatanud oma kavatsusest mis tahes sobival ajal, kui turuolukord seda uuesti võimaldas, vähendada oma osalust SASis või see võõrandada kooskõlas parlamendilt varem saadud volitustega ([118]).

(141) Teise võimalusena leiavad Taani ja Rootsi, et meetme saab tunnistada siseturuga kokkusobivaks otseselt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b alusel. Nende arvates on see nii SASi rekapitaliseerimise eriaspektide tõttu ning eelkõige soovi tõttu tagada kulude jagamine ja kaasata rekapitaliseerimisse uut erakapitali. Taani ja Rootsi leiavad, et need i) ei olnud ajutise raamistiku kohaselt nõutavad, nagu komisjon tunnistas esialgse otsuse põhjenduses 95 ja menetluse algatamise otsuse põhjenduses 206, ning ii) oleks SASi puhul osutunud sobivamaks vahendiks, et tagada Taani ja Rootsi võetava tasu maksmine ja vähendada konkurentsimoonutusi.

3.2. **Muud märkused menetluse algatamise otsuse kohta**

(142) Taani ja Rootsi rõhutavad, et Üldkohus kinnitas kohtuotsuses SAS II, et hübriidkapitaliinstrument vastas kõikidele ajutises raamistikus sätestatud asjakohastele riigi võetava tasu ja väljumisstiimulite tingimustele.

(143) Nad märgivad veel, et Üldkohtu otsus Lufthansa kohta ([119]) kinnitas metoodikat, mida komisjon kasutas märkimisväärse turujõu olemasolu hindamiseks lennujaamapõhise lähenemise alusel ning mida komisjon oli kasutanud ka menetluse algatamise otsuses.

4. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

(144) Ametliku uurimismenetluse raames esitasid märkusi kaks huvitatud isikut, nimelt SAS ja Ryanair.

4.1. **SASi märkused**

(145) SAS esitas märkused komisjoni menetluse algatamise otsuses esitatud meetme kokkusobivuse esialgse hinnangu kahe punkti kohta, mis käsitlesid ühelt poolt ajutise raamistiku punktide 61 ja 62 kohaldamist ning teiselt poolt ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti c kohaldamist.

4.1.1. *Meetmega on Taanile ja Rootsile juba ette nähtud asjakohane riigi võetav tasu ja väljumisstiimulid*

(146) SAS tuletab meelde, et Rootsi äriühingute seaduse kohaselt (vt põhjendus 123) ei ole võimalik rakendada astmelist mehhanismi, mille käivitab tulevane sündmus ja millega antakse teatavale aktsiaomanikule täiendavaid aktsiad. Seega esines õiguslik takistus, mis takistas ajutise raamistiku punktis 61 konkreetselt ette nähtud astmelise mehhanismi kohaldamist.

(147) Peale selle, võttes eelkõige arvesse Taani ja Rootsi poolt meetme kaudu omandatavate aktsiate märkimisväärset eelnevat allahindlust ning SASile kehtestatud käitumuslikke kohustusi, sisaldas meede SASi sõnul juba nii piisavat tasu Taanile ja Rootsile kui ka piisavaid väljumisstiimuleid, et pakkuda alternatiivi, mis viiks kokkuvõttes riigi väljumise jaoks stiimulite pakkumisel sama tulemuseni ja millel on riigi võetavale tasule võrreldav üldmõju.

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

([118]) Viimane selline volitus oli väljendatud 15. juuni 2020. aasta valitsuse ettepanekus 2019/20:187: https://data.riksdagen.se/fil/93D66908-D6E7-4ED0-8D30-7AF1EDAD2AD0.

([119]) Kohtuotsus, 10. mai 2023, Ryanair *vs.* komisjon, T-34/21 ja T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248, punkt 322.

(148) Sellest hoolimata on SAS esitanud alternatiivse mehhanismi, mida võiks rakendada ajutise raamistiku asjaomaste sätetega vastavuse tagamiseks, juhul kui komisjon jõuab järeldusele, et Taani ja Rootsi teatatud meede ei ole kooskõlas ajutise raamistiku punktidega 61 ja 62. See alternatiivne mehhanism seisneks täiendavate kapitaliväärtpaberite emiteerimises asjaomasele liikmesriigile, ([120]) mis toimuks järgmiselt.

— Kui üks või mõlemad liikmesriigid ei ole selle mehhanismi käivitamise ajaks vajalikul arvul aktsiaid maha müünud, siis SAS kas i) muudab vastava(te) riigi hübriidvõlakirja(de) tingimusi, et suurendada selle alusel tasumisele kuuluvat summat, näiteks tõstes põhisummat, või ii) emiteerib asjaomasele riigile (asjaomastele riikidele) uue instrumendi samadel tingimustel (nt allutatuse tase, arvestuslik käsitus ja tasu), mis kehtisid olemasoleva(te) vastava(te) hübriidvõlakirja(de) puhul.

— See mehhanism vastaks rahalises väärtuses 10 %-le summast, mille saamiseks korrutatakse vastava riigi osalus (st aktsiate arv), mis ületab tema osaluse SASis enne rekapitaliseerimist ja mida ei ole sel hetkel veel müüdud, olenevalt sellest kumb on suurem, kas i) 1,16 Rootsi krooni (2020. aasta aktsiate emissioonihind) või ii) aktsiate arvul põhineva kaalutud keskmise hinnaga, mida maksti SASi aktsiate eest Nasdaq Stockholmi turul 20 kauplemispäeva jooksul, mis eelnesid vahetult viiendale kauplemispäevale enne mehhanismi käivitamise kuupäeva. Võttes arvesse, et riigi hübriidvõlakirjade puhul riigi võetav tasu ei pruugi mehhanismi käivitamise ajal olla turutingimustega kooskõlas, korrigeeritakse sellest arvutusest tulenevat täiendavat põhisummat, et võtta arvesse kapitaliväärtpaberite täiendava nimiväärtusega seotud eeldatavaid tulevasi rahavooge, diskonteerituna asjakohase turuhinnaga, mis kajastab nende tingimusi ja emitendi riski astmelise mehhanismi rakendamise ajal. Selle metoodikaga tagatakse, et arvestades eeldatavaid tulevasi rahavooge ja diskontomäära astmelise mehhanismi rakendamise ajal, on riigi võetava tasu suurenemine rahalises väärtuses täpselt 10 %.

— Kooskõlas ajutise raamistiku punktis 61 sätestatud erimehhanismiga aktiveeritakse see alternatiivne mehhanism neljandal aastal pärast meetme võtmist, kui asjaomane liikmesriik ei ole müünud vähemalt 40 % oma COVID-19 tõttu toimunud rekapitaliseerimise osalusest, ning kuuendal aastal pärast meetme võtmist, kui asjaomane liikmesriik ei ole täies ulatuses müünud oma rekapitaliseerimisega seotud osalust.

(149) SASi sõnul tagaks kavandatav mehhanism SASile piisava stiimuli Taani ja Rootsi poolt meetme kaudu omandatud aktsiate tagasi ostmiseks. See alternatiiv vastaks SASi arvates ajutise raamistiku punktide 61 ja 62 tingimustele ning oleks proportsionaalne nende sätetega taotletava eesmärgiga.

4.1.2. *SAS ei leidnud turult vastuvõetavate tingimustega rahastamist*

(150) Sissejuhatava märkusena esitas SAS selgitused, mille Taani ja Rootsi esitasid oma teatises meetme kohta, ning komisjoni esialgses otsuses antud esialgse hinnangu, mille kohaselt ei leidnud SAS oma kapitalivajaduste katmiseks turult vastuvõetavate tingimustega rahastamist. SAS esitas selle aspekti kohta siiski lisaandmeid ja taustteavet.

(151) SASi sõnul kasutas ta enne COVID-19 pandeemiat mitmesuguseid turupõhise rahastamise allikaid, sealhulgas pangalaene, võlakirju, allutatud laene, hübriidvõlakirju ja renti. Oma õhusõidukite rahastamiseks kasutas SAS tavaliselt rendi ning tagatud pangalaenude ja krediidiliinide kombinatsiooni. Lisaks kasutas SAS muid rahastamisallikaid, mis olid endiselt käibel enne rekapitaliseerimise alustamist (2020. aasta augustis), sealhulgas i) tagamata võlakirjad summas 1,5 miljardit Rootsi krooni (emiteeritud 2017. aasta novembris), ii) lihtaktsiate suunatud pakkumine summas 1,27 miljardit Rootsi krooni (emiteeritud novembris 2017), iii) tagamata võlakirjad summas 0,75 miljardit Rootsi krooni (emiteeritud 2018. aasta juunis) ja iv) hübriidvõlakirjad summas 1,5 miljardit Rootsi krooni (emiteeritud 2019. aastal) ([121]).

([120]) SAS leiab, et komisjon on sarnaste mehhanismidega nõustunud oma varasemates otsustes, nt komisjoni 31. juuli 2020. aasta otsuses juhtumis SA.57659 – Hispaania – COVID-19: rekapitaliseerimisfond (ELT C 269, 14.8.2020, lk 8).

([121]) Meetme raames konverteeriti mõlemad tagamata võlakirjad uuteks hübriidvõlakirjadeks või lihtaktsiateks (võlakirjaomanike valikul) ning hübriidvõlakirjad konverteeriti lihtaktsiateks.

(152) Lisaks selgitab SAS, et enne COVID-19 pandeemiat oli tal Euroopa keskmise tähtajaga võlakirjade programmi (edaspidi „EKTV programm“) raames võlakirjade suunatud pakkumise programm koos […]. Need olid krediidiriski vahetustehingutega kaetud võlakirjad. SAS emiteeris 2016., 2017. ja 2018. aastal uusi võlakirju. EKTV programm koos […] pidi pikenema 2020. aastal. COVID-19 pandeemia tõttu ei olnud krediidiriski vahetustehingute turg siiski kättesaadav ning ükski investor ei olnud valmis SASi investeerima. Seetõttu ei saanud SAS EKTV programmi pikendada.

(153) Lisaks märgib SAS, et COVID-19 pandeemia tõttu oli tal meetme võtmise ajal ka raske ligi pääseda muudele turupõhistele rahastamisallikatele. SAS esitas selle kohta kolm peamist selgitust.

(154) Esiteks näitab SASi krediidireiting, et oli ebatõenäoline, et SAS oleks suutnud emiteerida tagamata võlainstrumente või hübriidkapitaliinstrumente vastuvõetavatel tingimustel. 16. jaanuaril 2020 enne COVID-19 pandeemiat hindas reitinguagentuur Standard & Poor's SASi krediidireitingu tasemeks B+, võttes arvesse, et äriühing võib säilitada krediidimeetmed, kuid 10. juunil 2020 alandati ettevõtte krediidireitingut tasemele CCC ning jäeti tema suhtes kehtima negatiivse prognoosiga krediidijärelevalve. SAS esitas Standard & Poor'si 10. juuni 2020. aasta teate, milles olid esitatud asjaomase reitinguagentuuri põhjendused reitingutaseme alandamiseks.

(155) SASi sõnul tõendab tagamata võlakirjade ja hübriidkapitaliinstrumentide vormis vastuvõetavatel tingimustel turupõhise rahastamise puudumist ka SASi finantsinstrumentidega kauplemise tase järelturul. Need tõendid viitavad sellele, et nende instrumentide rahastamiskulud olid väga suured, välistades seega selle, et mis tahes järgnevate uute instrumentide erainvestoritele emiteerimine oleks teostatav võimalus olnud:

— võlakirjad: 31. detsembril 2019 oli 2017. aastal emiteeritud SASi tagamata eelisvõlakirjade (mille lõpptähtaeg oli 2022. aastal) väärtus Bloombergi andmetel 103,4 % nimiväärtusest. See on samaväärne 375 baaspunkti suuruse tegeliku marginaaliga (st riskivabasid intressimäärasid ületava krediidimarginaali riskipreemiaga) ja eeldatava rahastamiskuluga 3,99 %. Seevastu 14. juunil 2020 – üks päev enne Rootsi ja Taani valitsuse toetuse väljakuulutamist – oli võlakirjade väärtus 67 % nimiväärtusest, mis vastab 2485 baaspunkti suurusele tegelikule marginaalile ja eeldatavale rahastamiskulule 24,9 %. SASi olemasolevate võlakirjade püsiva tulukuse oluline suurenemine COVID-19 pandeemia esimestel kuudel näitas, et tema jaoks puudus võlakirjade turul vastuvõetavate tingimustega alternatiivne rahastamine;

— hübriidkapitaliinstrumendid: 31. detsembril 2019 oli SASi 2019. aastal emiteeritud hübriidvõlakirjade väärtus Bloombergi andmetel 102,38 % nimiväärtusest, mis vastab tegelikule marginaalile 802 baaspunkti ja eeldatavale rahastamiskulule 8,17 %. Seevastu 14. juunil 2020 oli võlakirjade väärtus 52 % nimiväärtusest, mis vastab tegelikule marginaalile 1571 baaspunkti ja eeldatavale rahastamiskulule 15,81 %. SASi olemasolevate hübriidvõlakirjade püsiva tulukuse oluline suurenemine COVID-19 pandeemia esimestel kuudel näitas, et tema jaoks puudus hübriidkapitaliinstrumentide turul vastuvõetavate tingimustega alternatiivne rahastamine.

(156) Lisaks näitab SASi sõnul asjaolu, et meetme võtmise kuupäeval konverteeriti käibelolevaid tagamata võlakirju ja hübriidvõlakirju SASi rekapitaliseerimise raames, et SASi juurdepääs vastuvõetavate tingimustega võlakirjade ja hübriidkapitaliinstrumentide turule oli väga piiratud. SAS oli juba oma olemasolevalt investorite baasilt küsinud nende olemasolevate instrumentide vähem rangetel tingimustel omakapitali- või võlainstrumentideks konverteerimise kohta. Nõue, et samad investorid investeeriksid uutesse võlakirjadesse või hübriidvõlakirjadesse, ei oleks sellises olukorras olnud tulemuslik. Uued investorid omakorda hindaksid tingimata SASi võlakirjadesse või hübriidvõlakirjadesse tehtud investeeringute krediidiriski, tuginedes äriühingu murettekitavale krediidireitingule, mis oli langetatud tasemele CCC.

(157) Peale selle olid SASi sõnul kolmel põhjusel tõenäoliselt ebatõhusad ka muud võimalused saada vastuvõetavate tingimustega turupõhist rahastamist tagatud laenu vormis, kasutades koormamata õhusõidukeid või muid varasid, nagu näiteks programm „EuroBonus“.

(158) *Esiteks* kuulus meetme võtmise kuupäeval SASile 35 % tema lennukipargist, millest 17 õhusõidukit olid koormamata ja mille arvestuslik koguväärtus oli ligikaudu [0–2] miljardit Rootsi krooni. Sellest hoolimata olid 10 õhusõidukit neist 17 õhusõidukist järk-järgult kasutuselt kõrvaldamisel ja seega ei olnud need potentsiaalsete laenuandjate jaoks tagatisena atraktiivsed ([122]). Lisaks märkis SAS, et ülejäänud 7 koormamata õhusõidukist 3 kasutati juba tagatisena 324 miljoni Rootsi krooni suuruse uuendatava krediidiliini tagamiseks, mille puhul tagas Taani ja Rootsi tagatis 90 % laenust, kusjuures ülejäänud 10 % jäi pankade kanda ([123]). SASi sõnul hindas sõltumatu kolmas isik nende kolme õhusõiduki väärtuseks [50–100] miljonit USA dollarit. SASi sõnul ei olnud need õhusõidukid siiski piisavad, et tagada uuendatava krediidiliini tagamata osa, arvestades, et pangad nõudsid lisaks õhusõidukitele SASi kontsernisiseste laenude ja kontode pantimist. SAS väidab, et kui juba kolmest õhusõidukist ei piisanud 10 % 0,3 miljardi Rootsi krooni suuruse laenu tagamiseks, võis selgelt järeldada, et ülejäänud neli õhusõidukit ei oleks olnud piisavad, et katta mis tahes olulist osa SASi kapitalivajadusest.

(159) *Teiseks* olid SASil teatavad muud varad, mida teoreetiliselt oleks võinud kasutada tagatud laenu tagatisena. Eelkõige oleks programmi „EuroBonus“ tagatisena kasutamine tinginud märkimisväärsed sisemised ümberkorraldused, sealhulgas vajaduse asutada uued äriühingud, kellele varad üle anda. SAS leidis meetme võtmise ajal, et ükski neist võimalustest ei olnud vastavate ajaliste piirangute tõttu teostatav.

(160) *Kolmandaks* sooviti SASi sõnul sel perioodil lennundussektori äriühingutele isegi tagatisega laene väga vähe anda. Seda tõendab asjaolu, et enne rekapitaliseerimist suutis SAS tagada uuendatava krediidiliini ainult seetõttu, et see oli 90 % ulatuses kaetud riigigarantiiga. Kuigi ülejäänud 10 % oli tagamata, nõudsid laenu andvad pangad ülejäänud 10 % ulatuses täielikku tagatist (sealhulgas õhusõidukid).

(161) Lisaks ei oleks uute võlainstrumentide emiteerimine igal juhul aidanud lahendada SASi maksevõimeprobleeme, kuna ta vajas oma kapitali struktuuri taastamiseks uut omakapitali. SAS kandis märkimisväärset kahjumit, nii et tema aktsiakapital vähenes kiiresti. Sellega seoses esitas SAS lisa, mis sisaldas mitut pankade (Den Norske Bank, Nordea, Sydbank) ja ajalehtede (Dagens Industri) ([124]) uuringuaruannet ning 2. juuni 2020. aasta joonist, millel oli esitatud maaklerite soovitused SASi aktsiate kohta ([125]). Sellises olukorras ei oleks suurenenud võlg toonud kaasa aktsiakapitali taastamist. Pigem oleks see suurendanud SASi kahjumit suurenenud intressimaksete tõttu. Seega oli SASi sõnul ainus viis, kuidas äriühingu tegevust jätkata, kaasata kapitali omakapitali vormis.

([122]) Eelkõige oli asjaomase 10 kasutuselt kõrvaldatud õhusõiduki arvestuslik väärtus [350–400] miljonit Rootsi krooni. SASi sõnul oli aga pandeemia ajal õhusõidukite kasutamine rahastamiseks, kui tegu oli vanema tehnoloogia või kasutuselt kõrvaldatud õhusõidukitega, peaaegu võimatu.

([123]) Lepiti kokku, et osa rekapitaliseerimise vahenditest kasutatakse uuendatava krediidiliini tagasimaksmiseks. Pärast seda oleksid need kolm õhusõidukit, mida kasutati asjaomase krediidiliini tagamiseks, taas koormamata.

([124]) 28. mail 2020 esitas Den Norske Bank (DNB) järgmise märkuse: „Kuna bilansiline omakapital on juba negatiivne, bilanss on jätkusuutmatu võlatasemega ja prognooside kohaselt jätkub aastaid kestva kasvustsenaariumi korral märkimisväärne tulude vähenemine, siis prognoosime, et vaja võib olla kuni 10 miljardi Rootsi krooni suurust uut rahastamist.“ Samal päeval esitas Sydbank järgmise märkuse: „Kui kahjum jätkub lähikuudel vastavalt meie mudelitele, on kapitali sissemakseteks vaja kuni 10 miljardit Rootsi krooni.“ Nordea esitas 29. mail 2020 järgmise märkuse: „Lühiajaliselt tagavad SASi tegevuse 4,2 miljardit Rootsi krooni sularahas ja 3,3 miljardit Rootsi krooni riigigarantiiga krediidiliinide vormis. Võttes aga arvesse omakapitali puudujääki ja lõppkokkuvõttes piisava sularaha puudumist, peab SAS konverteerima olemasolevad võlad aktsiateks ja emiteerima rohkem omavahendeid.“ Ajaleht Dagens Industri teatas 2. juunil 2020, et „HSBC vähendas oma soovitust SASi kohta“ [aktsiate säilitamise asemel aktsiate müük]. *[…]*. Muu hulgas juhtis pank tähelepanu sellele, et SASil on negatiivne rahavoog 500–700 miljonit Rootsi krooni kuus ning leidis, et see kajastab kapitalinõudeid, mis on äriühingu puhul vajalikud“.

([125]) Asjaomane joonis näitab maaklerite soovituste arengut ajavahemikus 2018. aasta juunist 2020. aasta juunini koos SASi aktsiahinna muutumisega. See näitab, et 100 % maaklereid soovitas ajavahemikus 2018. aasta juunist kuni 2018. aasta detsembrini SASi aktsiaid osta. Ajavahemikus 2019. aasta jaanuarist kuni 2020. aasta veebruarini oli 60 % maaklerite soovitusest ostmise kasuks ja 40 % hoidmise kasuks. Ajavahemikus 2020. aasta märtsist aprillini soovitati aktsiaid hoida. Alates 2020. aasta maist hakkasid maaklerid soovitama SASi aktsiate müüki (50 % soovitustest 2020. aasta mais ja 67 % soovitustest 2020. aasta juunis).

(162) Sellega seoses rõhutab SAS, et meede oli tõhusalt struktureeritud, et meelitada ligi suurt erasektori osalust:

— omakapitaliväärtpaberid: selleks et stimuleerida erasektori sidusrühmade osalemist kinnisel emissioonil, tuli tehing katta Taani ja Rootsi poolt 81,5 % ulatuses kinnise emissiooni tagamise kohustustega. Kokku ligikaudu 3,99 miljardi Rootsi krooni suuruse kinnise emissiooni puhul märkisid erainvestorid lihtaktsiaid märkimisväärses summas ligikaudu 2,45 miljardit Rootsi krooni;

— tagamata võlakirjad: erainvestorid konverteerisid tagamata võlakirjad kogusummas ligikaudu 1,615 miljardit Rootsi krooni uuteks kommertshübriidvõlakirjadeks 100 % ulatuses nimiväärtusest ning ülejäänud tagamata võlakirjad kogusummas ligikaudu 0,635 miljardit Rootsi krooni konverteeriti lihtaktsiateks 100 % ulatuses nimiväärtusest;

— hübriidvõlakirjad: erainvestorid konverteerisid 1,5 miljardi Rootsi krooni väärtuses hübriidvõlakirju lihtaktsiateks 90 % ulatuses nimiväärtusest.

4.2. **Ryanairi märkused**

(163) Ryanair esitas menetluse algatamise otsuse kohta märkused seoses meetme seaduslikkuse ning komisjoni menetluse algatamise otsuses meetme kokkusobivuse kohta antud esialgse hinnangu seitsme aspekti kohta.

4.2.1. *Meetme seaduslikkus*

(164) Ryanair väidab, et kuna komisjon tunnistas menetluse algatamise otsuses meetme ebaseaduslikuks, peaks ta sellest tulenevalt ja senist olukorda säilitava sätte alusel kohustama Taanit ja Rootsit abi viivitamata peatama ja maksma intressi ajavahemiku eest, mil ebaseaduslik abi oli endiselt SASi käsutuses ([126]).

4.2.2. *Meede ei ole kooskõlas ELi toimimise lepingu artiklitega 18, 49 ja 56 ning määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikliga 15*

(165) Esiteks väidab Ryanair, et kuigi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis b on ette nähtud erand ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohasest riigiabi andmise keelust liikmesriigi majanduse tõsise häire korral, ei näe see ette erandit muudest liidu õigusnormidest ja üldpõhimõtetest. Ryanair väidab, et väljakujunenud kohtupraktika ([127]) kohaselt on komisjonil riigiabi siseturuga kokkusobivuse hindamisel kohustus tagada abimeetme ja sellega lahutamatult seotud elementide kokkusobivus mis tahes muude liidu õigusnormide ja üldpõhimõtetega, näiteks võrdse kohtlemise põhimõtte järgimisega. Ryanair leiab, et komisjon ei ole menetluse algatamise otsuses kõnealuse meetme kohta sellist hindamist teinud.

(166) Lisaks väidab Ryanair, et meede ei ole kooskõlas kodakondsuse alusel diskrimineerimise keeluga (ELi toimimise lepingu artikkel 18), asutamisvabadusega (ELi toimimise lepingu artikkel 49) ja teenuste osutamise vabadusega (ELi toimimise lepingu artikkel 56 ja määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikkel 15).

(167) Ryanair tuletab meelde, et võrdse kohtlemise üldpõhimõte nõuab, et võrreldavaid olukordi ei käsitletaks erinevalt ja erinevaid olukordi ühtemoodi, välja arvatud juhul, kui selline kohtlemine on objektiivselt põhjendatud. Lisaks leidis Euroopa Kohus Ryanairi sõnul, et määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikkel 15, mis laiendab ELi toimimise lepingu artiklis 56 sätestatud teenuste osutamise vabadust lennutransporditeenustele, „ei luba rakendada mis tahes meedet, mis muudab teenuste osutamise liikmesriikide vahel raskemaks kui teenuste osutamine üksnes ühe liikmesriigi piires“. Samamoodi on ELi toimimise lepingu artiklis 49 sätestatud, et keelatud on „piirangud, mis kitsendavad liikmesriigi kodaniku asutamisvabadust teise liikmesriigi territooriumil“.

([126]) Ryanair viitab 12. veebruari 2008. aasta kohtuotsusele CELF I, C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, punktid 63 ja 64.
([127]) Nt kohtuotsus, 12. märts 1977, Iannelli *vs.* Meroni, C-74/76, ECLI:EU:C:1977:51, punkt 14.

(168) Ryanair väidab, et kuna COVID-19 pandeemia on rängalt mõjutanud kõiki Rootsis ja Taanis tegutsevaid lennuettevõtjaid (sealhulgas teda ennast) ning kuna meetmest saab abi üksnes SAS, luuakse meetmega SASile võrreldavas olukorras olevate lennuettevõtjate ees eelis. Ryanairi arvates ei ole komisjon sellist erinevat kohtlemist objektiivselt põhjendanud. Eelkõige ei ole komisjon selgitanud, miks teised Rootsis ja Taanis tegutsevad lennuettevõtjad ei vasta kavandatud avalikule eesmärgile, milleks on tõsise häire kõrvaldamine Rootsi ja Taani majanduses.

(169) Ryanair tõi oma väidete põhjendamiseks esile, et SAS tagas hinnanguliselt Rootsis ja Taanis vastavalt üksnes 35 % ja 34 % Euroopa-sisesest lennuühendusest, samas kui teised lennuettevõtjad katsid ülejäänud suurema osa – Rootsis 65 % ja Taanis 64 % ([128]). Lisaks jäi 2020. aastal COVID-19 pandeemia ja sellest tulenevate piirangumeetmete tõttu lennutransporditeenuste puhul kasutamata märkimisväärne veomaht, sest kogu liidus olid maandatud tuhanded lennukid ([129]). Ryanairi sõnul oli teistel lennuettevõtjatel kavandatud avaliku eesmärgi saavutamiseks küllaldaselt veomahtu.

(170) Lisaks väidab Ryanair, et andes meetme ilma objektiivse põhjenduseta üksnes SASile, diskrimineerivad Taani ja Rootsi võrreldavas olukorras olevaid lennuettevõtjaid. Selline diskrimineerimine pärsib liidus teenuste osutamise vabadust ja asutamisvabadust. Kuigi Ryanair tegeles viimastel aastatel oma konkurentsipositsiooni arendamisega Rootsis ja Taanis, ohustab meede seda arengut, võimaldades SASil oma konkurentsipositsiooni nendes riikides kunstlikult kinnistada ja edasi arendada.

4.2.3. *SASi abikõlblikkuskriteeriumid meetme saamiseks ei olnud täidetud (ajutise raamistiku punkt 49)*

4.2.3.1. Komisjon ei ole nõuetekohaselt põhjendanud, et ilma Taani ja Rootsi sekkumiseta lõpetaks SAS tegevuse või et tal oleks oma tegevuse jätkamisega tõsiseid raskusi.

(171) Ryanair kritiseerib ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti a alusel antud komisjoni hinnangut, milles leiti, et ainus realistlik alternatiiv abile oli SASi „maksejõuetuse stsenaarium“ ja „tõsised raskused tema tegevuse jätkamisel“ (menetluse algatamise otsuse põhjendus 88), osutades finantsprognoosidele, mis väidetavalt näitavad, et SAS seisaks silmitsi „tehnilise mittelikviidsusega 2020. aasta detsembriks“ (menetluse algatamise otsuse põhjendused 14 ja 88).

(172) Ryanair leiab, et seda lähenemisviisi kasutades ei hinnanud komisjon muud alternatiivset stsenaariumi kui SASi maksejõuetus või mittelikviidsus. Ryanairi sõnul oleks SAS võinud vähendada oma mittesüsteemset tegevust või leida turult vastuvõetavate tingimustega alternatiivset rahastamist.

([128]) Ryanair esitas asjaomased arvnäitajad oma märkuste lisades A.2.a (Taani) ja A.2.b (Rootsi). Need lisad viitavad ühe lennuettevõtja analüütiku 27. aprilli 2021. aasta uuringule, mille Ryanair tellis, et koostada analüüs mitmel suuremal Euroopa turul tegutsevate suurimate lennuettevõtjate suuruse ja tegevusloa päritolu kohta seoses Ryanairi apellatsioonkaebusega esialgse otsuse peale (edaspidi „lennuettevõtja turu-uuring“). Uuringus käsitletakse kümne liikmesriigi, sealhulgas Taani ja Rootsi lennundusturgu ning tehakse kindlaks i) peamiste lennuettevõtjate turuosad igas riigis ning ii) nende viieaastane kasvumäär (2014–2019), iii) juhtivate lennuettevõtjate panus sellesse kasvu ja iv) nende lennuettevõtjate teenindatavate lennuliinide üldine kasv samal ajavahemikul. Selle uuringu jaoks kasutatud andmed pärinevad sõltumatult ülemaailmselt lennureiside andmekogumisettevõttelt OAG. Lennuettevõtja turu-uuringus on andmed esitatud kolme tabeli kujul, nii lisas A.2.a (Taani puhul) kui ka lisas A.2.b (Rootsi puhul): tabelis 1 on esitatud Taani ja Rootsi neli suurimat lennuettevõtjat tulenevalt istekohtade arvust ja turuosast 2019. aastal; tabelis 2 on esitatud andmed 16 Euroopa lennuettevõtja istekohtade arvu muutumise kohta Euroopas aastatel 2014–2019; tabelis 3 on esitatud lennuliinide arvu ja istekohtade arvu muutumine aastatel 2014–2019 (nii kohalikul kui ka Euroopa-sisesel tasandil) Taani puhul SASi, Danish Air Transporti, odavlennuettevõtjate ja muude lennuettevõtjate kohta ning Rootsi puhul SASi, Braathens Regional Airlinesi, odavlennuettevõtjate ja muude lennuettevõtjate kohta.

([129]) Ryanair esitas oma märkuste lisas 3 väljavõtte mitmest andmekogumist, mis käsitlesid EUROCONTROLi piirkonnas maandatud õhusõidukite arvu, mis on kättesaadavad aadressil: https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

4.2.3.2. Komisjon ei ole tõendanud, et sekkumine on ühistes huvides

(173) Sissejuhatava märkusena tuleb mainida, et Ryanair kritiseerib ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti b alusel antud komisjoni hinnangut, milles tugineti üksnes Rootsi ja Taani ametiasutuste väidetele. Selle asemel oleks komisjon pidanud sõltumatult hindama SASi süsteemset tähtsust asjaomase kahe liikmesriigi jaoks.

(174) Igal juhul on Ryanair seisukohal, et isegi kui komisjon tugines täielikult Rootsi ja Taani esitatud andmetele, ei olnud komisjonil siiski võimalik tõendada, et SAS on süsteemne ettevõtja, keda tema konkurendid ei saa hõlpsasti asendada.

(175) Esiteks ei ole menetluse algatamise otsuses esitatud andmed lennundussektori panuse kohta Taani ja Rootsi majandusse asjakohased, kuna need ei kajasta SASi konkreetset panust.

(176) Teiseks moodustab menetluse algatamise otsuses esitatud arvandmete põhjal SASi panus SKPsse üksnes 30 % Rootsi ja 10 % Taani lennundussektori kogupanusest. Ryanairi sõnul ei ole need arvud väidetavalt süsteemse lennuettevõtja kohta eriti suured, eriti juhul, kui dünaamilised konkurendid (nagu näiteks Ryanair) on täiesti võimelised SASi mitmel lennuliinil asendama. Ryanairi jaoks veel olulisem on see, et need on pandeemiaeelsed näitajad, mis ei näita midagi SASi võimaliku panuse kohta, mille ta pärast pandeemiat majandusse ja töökohtade loomisse andis. See panus on tõenäoliselt palju väiksem, võttes arvesse finantsprobleeme, mida komisjon oli menetluse algatamise otsuses esile toonud.

(177) Kolmandaks väidab Ryanair, et komisjon peab tõendama, et SASi kogu tegevus on asendamatu, või hindama täpselt, millist osa SASi praegusest tegevusest ei ole võimalik asendada. Ryanairi sõnul on lennuettevõtjad viimastel aastakümnetel Euroopas regulaarselt pankrotti läinud ning nende tegevuse lõpetamine ei ole kunagi ohustanud nende koduriigi majandust ja lennuühendust. Kui lennuettevõtja suhtes algatatakse pankrotimenetlus, võtavad tema tegevuse üldjuhul üle tõhusamad lennuettevõtjad, näiteks odavlennuettevõtjad. Ryanairi sõnul illustreerivad seda asjaolu mitu pretsedenti, näiteks Sabena ning Malevi ja Spanairi pankrotid 2012. aastal. Kahel viimasel juhul järgnes pankrotijuhtumitele kohene lennuliikluse kasv Budapesti ja Barcelona lennujaamades, kus need lennuettevõtjad olid tegutsenud. Ryanairi arvates oleks asjaomane stsenaarium veelgi tõenäolisem 2020. aasta olukorras, mida iseloomustab võrreldamatult suurem olemasolev veomaht kui 2012. aastal (COVID-19 kriisi ja püsivalt väikese nõudluse tõttu) ning seega teiste lennuettevõtjate suurem valmisolek sekkuda. See oleks kooskõlas ka järeldusega, milleni komisjon jõudis 2014. aastal, mille kohaselt: „kogemus näitab, et isegi kui lennuettevõtja läheb pankrotti ja teda ei saa restruktureerimise teel uuesti elujõuliseks muuta, ei tähenda tema kadumine seda, et asjaomane liikmesriik kaotab oma lennuühendused“ ning „mõjutatud lennujaamadest väljuvate otsesihtkohtade arv võib lühikeses kuni keskpikas perspektiivis märkimisväärselt suureneda ja ületada enne riikliku lennuettevõtja kokkuvarisemist kättesaadavate sihtkohtade arvu. See kasv näib peamiselt olevat tingitud odavlennuettevõtjatest“ ([130]).

(178) Lõpetuseks väitis Ryanair, et SASi tegevuse asendatavuse väidetav võimatus on vastuolus menetluse algatamise otsusega, milles komisjon väitis, et vaatamata SASi suurele turuosale ei ole tal märkimisväärset turujõudu ning et SASi konkurentidel oli võimalik turule siseneda ja SASiga konkureerida.

(179) Lisaks ei selgitanud komisjon Ryanairi sõnul, miks SASi tööjõu püsiva vähendamisega seotud stsenaarium ei teeniks samaväärselt ühist huvi. Isegi kui eeldada, et osa SASi tegevusest oli tõeliselt süsteemne, ei teinud komisjon Ryanairi arvates kindlaks, kas sellist süsteemset tegevust oleks võimalik säilitada kontserni tööjõudu vähendades ning mittesüsteemset tegevust, näiteks maapealset teenindust vähendades või piirates ([131]).

([130]) Ryanair viitab oma märkuste lisale A.4, mis sisaldab komisjoni 9. juuli 2014. aasta konkurentsipoliitika ülevaate artiklit „State aid for airline restructuring: Does it give you wings?“ (Riigiabi lennuettevõtjate restruktureerimiseks: kas see annab tiivad?) (2014. aasta väljaanne nr 10, 9. juuli 2014, lk 1 ja 4) (edaspidi „konkurentsipoliitika ülevaade“).

([131]) Ryanair viitab oma märkuste lisale A.5, mis sisaldab väljavõtet Emmanuel Combe'i ja Didier Bréchemier' 2020. aasta mai artiklist „Before COVID-19, Air Transportation in Europe: an already fragile sector“ (Euroopa õhutransport enne COVID-19: niigi haavatav sektor) (edaspidi „mõttekoja artikkel“). See artikkel koostati Prantsusmaa Euroopa integratsiooni ja vaba majanduse mõttekoja Fondation pour l' Innovation politique jaoks. Väljavõttes anti ülevaade teatavate Euroopa lennuettevõtjate finantsseisundist enne COVID-19 pandeemiat ja selle ajal.

4.2.3.3. SASil oli võimalik turult leida vastuvõetavate tingimustega rahastamist

(180) Sissejuhatava märkusena tuleb mainida, et Ryanair kritiseerib ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti c alusel antud komisjoni hinnangut, milles tugineti üksnes Rootsi ja Taani valitsuse väidetele järeldamaks, et SASil ei olnud võimalik katta oma kapitali- ja likviidsusvajadusi kapitaliturul kaudu.

(181) Lisaks on komisjoni menetluse algatamise otsuses esitatud ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti c kohane esialgne järeldus väidetavalt väär kolmel põhjusel.

(182) Esiteks leiab Ryanair, et SAS oleks tõenäoliselt kapitaliturult saanud uute investorite kaudu hankida märkimisväärse osa omakapitalist. Ryanair esitab selle järelduse toetuseks oma märkuste lisas 7 Oxera Consulting LLP-lt tellitud majandusaruande (edaspidi „Oxera aruanne“). Oxera aruandes on märgitud, et meetmega ette nähtud kapitali suurendamises said osaleda ainult SASi olemasolevad aktsionärid, kuna ainult Rootsi ja Taani ametiasutustel lubati osaleda uute lihtaktsiate suunatud emissioonis, samas kui lihtaktsiate kinnine emissioon oli ette nähtud üksnes SASi olemasolevatele aktsionäridele. Kuid Oxera aruande kohaselt hankisid paljud börsil noteeritud äriühingud COVID-19 pandeemia alguses aktsiaturult rahastamist. Lennundussektori kohta näitab Oxera aruanne, et üheksa lennuettevõtjat hankis 2020. aasta aprillist detsembrini sel viisil kokku 6,2 miljardit eurot ([132]). Ryanairi sõnul näitab see seda, et SAS oleks ilma Rootsi ja Taani osaluseta avaliku pakkumise kaudu võinud saada omakapitali vormis rahastamist investoritelt, kes ei olnud juba tema aktsionärid.

(183) Teiseks väidab Ryanair, et turuandmed näitavad, et mitu lennuettevõtjat, kellel oli COVID-19 pandeemia alguses SASiga võrreldav krediidireiting, suutsid turult hankida märkimisväärses summas laenupõhist rahastamist. Need tõendid näitavad kindlalt, et ka SAS oleks saanud seda teha, muu hulgas kasutades tagatisena SASile kuulunud 55 õhusõiduki koormamata osa, et võtta laenu rohkem vastuvõetavatel tingimustel. Sellega seoses on Oxera aruandes esitatud tabel, milles võrreldakse lennuettevõtjaid, kellel oli sama krediidivõimelisus kui SASil enne COVID-19 pandeemiat ning kes suutsid 2020. aastal laenupõhist rahastamist saada ([133]).

(184) Viimasena heidab Ryanair komisjonile ette, et komisjon ei kaalunud, kas SAS oleks võinud teha eraõiguslike turuosalistega muid tehinguid, mis oleksid aidanud kaasa SASi likviidsusele, suurendamata tema võlga, nagu näiteks hübriidkapitaliinstrumente emiteerimine või hüpoteegiga koormatud õhusõidukite müük.

4.2.3.4. Komisjon tugines ajutise raamistiku punkti 49 alapunktiga d kooskõla hindamisel ekslikele andmetele

(185) Ryanair seab kahtluse alla finantsandmed, mida komisjon kasutas oma hinnangus, et kontrollida, kas SASi võis liigitada 31. detsembri 2019. aasta seisuga raskustes olevaks ettevõtjaks üldise grupierandi määruse tähenduses. Ryanair väidab, et hinnang põhines SASi konsolideerimata finantsaruannetel, samas kui tegelikult oleks tulnud kasutada konsolideeritud finantsaruandeid.

(186) Lisaks märgib Ryanair, et komisjon oleks pidanud täpsustama, kas ta tugines oma hinnangu teistes osades SASi asjakohasele konsolideeritud finantsaruandele.

4.2.4. *Meede ei ole asjakohane ega kõige vähem konkurentsi moonutav alternatiiv (ajutise raamistiku punkt 53)*

(187) Ryanair leiab, et menetluse algatamise otsuses üksnes kirjeldatakse meedet, andmata selgitust selle asjakohasuse kohta SASi rekapitaliseerimisvajaduste rahuldamiseks. Samuti väidab Ryanair, et menetluse algatamise otsuses ei ole esitatud järeldust, et meede moonutab konkurentsi kõige vähem. Eelkõige ei sisalda menetluse algatamise otsus väidetavalt analüüsi meetme põhjustatud moonutuste kohta võrreldes muude võimalike rahastamisvahenditega.

([132]) Need lennuettevõtjad olid Ryanair, EasyJet, IAG, Air Canada, United Airlines, American Airlines, Spirit Airlines, Norwegian Airlines ja Hawaiian Airlines.

([133]) Need lennuettevõtjad olid American Airlines, Allegiant Air, Azul, Hawaiian Airlines, Spirit Airlines ja GOL Airlines.

4.2.5. *Meede ei ole proportsionaalne ja rekapitaliseerimisabi summa ületab elujõulisuse tagamiseks vajalikku minimaalset taset (ajutise raamistiku punkt 54)*

4.2.5.1. Ajutise raamistiku väidetav väär kohaldamine

(188) Viidates mittefinantsettevõtjate päästmise ja ümberkorraldamise suunistele, ([134]) leiab Ryanair, et elujõulisus ajutise raamistiku punkti 54 tähenduses on taastatud, „kui ettevõtja on pärast kõigi oma kulude, sealhulgas amortisatsioonikulude ja finantsoperatsioonide kulude katmist võimeline tagama omakapitali piisava tasuvuse“. Ryanairi sõnul ei hinnata menetluse algatamise otsuses SASi suutlikkust taastada kasumlikkuse tase, mis oleks erainvestoritele vastuvõetav. Ryanair kritiseerib komisjoni elujõulisuse võrdsustamise eest „äriühingu juurdepääsuga erakapitaliturule“ ning selle pärast, et elujõulisuse hindamisel võetakse arvesse üksnes võla- ja omakapitali näitajaid. Ryanair väidab, et komisjon oleks pidanud hindama mitmesuguseid parameetreid, eelkõige selliseid kasumlikkuse näitajaid nagu tulevased kasumimarginaalid ning varade või omakapitali tasuvus.

(189) Ryanair leiab ka, et komisjon oleks pidanud hindama langusstsenaariumide mõju SASi elujõulisuse taastamise potentsiaalile, nagu varasemates pangandussektorit käsitlevates otsustes. Komisjoni tundlikkuse testid SASi äriplaani kohta on ebapiisavad ning komisjon oleks pidanud tegema „mitmeid stressiteste“, kaaludes „mitut võimalikku langusstsenaariumi, võttes arvesse olemasolevat ebakindlust turul“.

4.2.5.2. Väidetav ilmne hindamisviga abisumma arvutamisel

(190) Ryanair väidab, et komisjon tegi SASi jaoks vajaliku abisumma arvutamisel hulga hindamisvigu.

(191) Esiteks leiab Ryanair, et künnised, mida komisjon kasutas menetluse algatamise otsuses elujõulisuse kindlakstegemiseks, on sobimatud, sest need on liiga kõrged ja suunatud liiga soodsale finantsseisundile. Ryanair märgib, et enne COVID-19 pandeemiat olid SASi netovõla ja omakapitali suhe, netovõla ja EBITDA suhe ning omakapitali ja varade suhe (kolm neljast hinnatavast elujõulisuse kriteeriumist) halvemad kui komisjoni poolt elujõulisuse tõendamiseks ette nähtud sihtmäärad ning et SAS oleks siiski sel ajal saanud kapitaliturult rahastamist leida. Näiteks Ryanairi andmetel oli SASi netovõla ja omakapitali suhe 2020. aasta jaanuaris 4,75 (tema netovõla ja omakapitali suhe oli pidevalt suurem kui 3,0–3,5, jõudes 2020. aasta jaanuaris 4-ni) ning tema omakapitali ja varade suhe oli järjepidevalt alla 18,1 %, ulatudes ligikaudu 16 %-st 2019. aasta oktoobris ligikaudu 8 %-ni 2020. aasta jaanuaris.

(192) Teiseks väidab Ryanair, et komisjon keskendus ebasobivale võrdlusalusele, kui ta leidis, et investeerimisjärgu krediidireiting kujutab endast minimaalset reitingut, mis on vajalik äriühingu juurdepääsuks turupõhisele rahastamisele. Leidub ka lennuettevõtjaid, kellel on madalama reitingu puhul juurdepääs kapitaliturule, sealhulgas COVID-19 pandeemia ajal. Kuna abi proportsionaalsuse hindamisel lähtutakse krediidireitingu künnisest, mis on kõrgem sellest, mida investorid tavaliselt lennuettevõtjatelt kapitaliturult rahastamise saamise puhul nõuavad, ei piirdu abi SASi rahalise elujõulisuse tagamiseks vajaliku miinimumiga.

(193) Kolmandaks väidab Ryanair, et menetluse algatamise otsus ei sisalda piisavat SASi finantsprognooside analüüsi. Lisaks oleks komisjon pidanud hindama eelkõige seda, mil määral saaks SAS struktuurselt vähendada oma kulubaasi, et suurendada kasumlikkust, või seda, mil määral saaks SAS lühiajaliselt kulusid vähendada. Samuti ei hinnanud komisjon alternatiivsete lennuliikluse prognooside ja eelduste mõju seoses lennuliikluse taastumisega pandeemiast.

(194) Seetõttu leiab Ryanair, et abi ei vasta SASi rahalise elujõulisuse tagamiseks vajalikule minimaalsele määrale.

([134]) Komisjoni teatis „Suunised raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta“ (ELT C 249, 31.7.2014, lk 1).

4.2.6. *Meetmega ei tagata Taanile ja Rootsile asjakohast riigi võetavat tasu ja väljumist (ajutise raamistiku jagu 3.11.5)*

4.2.6.1. Omakapitaliinstrumendiga ei tagata astmelist mehhanismi ega võrreldavat alternatiivi (ajutise raamistiku punktid 61 ja 62)

(195) Ryanair viitab kohtuotsusele SAS II, milles leiti, et omakapitaliinstrumendiga ei kaasnenud astmelist mehhanismi, nagu on märgitud ka menetluse algatamise otsuse põhjenduses 134. Ryanair nõustub komisjoni esialgse järeldusega, mille kohaselt ei näi meetme omakapitaliinstrumendiga kaasnevat sobivat alternatiivset mehhanismi, mis tooks kokkuvõttes riigi väljumise stiimulite pakkumisel kaasa sarnase tulemuse ja võrreldava üldmõju riigi võetavale tasule, nagu ajutise raamistiku punktis 61 kirjeldatud astmelise mehhanismi puhul on ette nähtud.

4.2.6.2. Hübriidkapitaliinstrumendid ei taga Rootsile ja Taanile piisavat tasu (ajutise raamistiku punktid 65 ja 66)

(196) Ryanair vaidleb vastu komisjoni esialgsele järeldusele, mille kohaselt hübriidkapitaliinstrumendid tagasid Rootsile ja Taanile piisava tasu.

(197) Ryanair väidab, et NSHN1 ja NSHN2 marginaalid, mis on ajutise raamistiku punktis 66 sätestatud miinimumnõuetest vastavalt 90 baaspunkti ja 190 baaspunkti kõrgemad, ei hüvita Rootsile ja Taanile täielikult asjaomaste instrumentide riskitunnuseid. Ryanairi esitatud Oxera aruandes analüüsitakse erinevust selliste finantsinstrumentide, mida iseloomustab üks neljast komisjoni tuvastatud peamisest riskitunnusest (vt põhjendus 430), ja asjakohase turupõhise võrdlusaluse vahel, mis koosneb finantsinstrumentidest, millel puudub asjaomane riskitunnus, kuid mis on muidu sarnased, nt emiteerimiskuupäeva, lõpptähtaja ja krediidireitingu poolest ([135]). Selles analüüsis jõuti järeldusele, et Rootsile ja Taanile piisava hüvitise maksmiseks oleks vaja 400 baaspunkti suurust lisamarginaali, mitte 90 baaspunkti ja 190 baaspunkti suurust tegelikku marginaali.

(198) Lisaks leiab Ryanair, et kuna NSHN1 ja NSHN2 on riskiprofiilide poolest identsed, ei põhine kahe instrumendi marginaali erinevus (100 baaspunkti suurune delta) konkreetsel usaldusväärsel arvestusel.

4.2.7. *Meede ei takista põhjendamatuid konkurentsimoonutusi (ajutise raamistiku punkt 72)*

(199) Ryanair väidab, et meede ei takista põhjendamatuid konkurentsimoonutusi ning on eelkõige vastuolus ajutise raamistiku punktiga 72.

(200) Ryanair esitab oma väite toetuseks kaks argumentide kogumit seoses i) asjaomaste turgude määratlemisega ja ii) SASi turujõu hindamisega lennujaamades.

(201) Esiteks väidab Ryanair, et menetluse algatamise otsuses kaldus komisjon kõrvale oma otsustamistavast seoses lennuettevõtjate ühinemisega, mis seisneb turgude määratlemises lähte- ja sihtkohalinnade paaridena (edaspidi „lähte- ja sihtkoha lähenemisviis“), tehes selle asemel ettepaneku määrata asjaomased turud kindlaks üksnes lennujaamapõhise lähenemisviisi kohaselt. Ryanair leiab, et sel viisil toimides määratles komisjon asjaomased turud valesti ega hinnanud, kas SASil on märkimisväärne turujõud vähemalt ühel asjaomasel turul, nagu on nõutud ajutise raamistiku punktis 72. Asjaolu, et meede on suunatud SASile kui kontsernile, mitte konkreetsetele lennuliinidele, ei välista Ryanairi sõnul seda, et antud abi mõjutab SASi konkreetset konkurentsipositsiooni igas lähte- ja sihtkohalinna paaris. Seetõttu puudub Ryanairi sõnul objektiivne põhjus keskenduda riigiabi puhul konkurentsihinnangus pakkumisega seotud kaalutlustele. Nõudluse kõrvalmõju on samaväärselt oluline lennundussektoris antava riigiabi hindamisel, sest abisaaja saab eelise võrreldes teiste ettevõtjatega, kes on tema konkurendid

([135]) Eelkõige võrdleb Ryanair järgmist: mittekonverteeritavaid eelisvõlakirju mittekonverteeritavate allutatud võlakirjadega (et hinnata allutatuse taseme jaoks nõutavat marginaali), konverteeritavaid laene ja võlakirju mittekonverteeritavate võlakirjadega (et hinnata mittekonverteeritavuse jaoks nõutavat marginaali), mittekonverteeritavaid võlakirju mittekonverteeritavate mitterahaliste võlakirjadega (et hinnata nõutavat marginaali, et emitent saaks kupongimakseid teha) ning 10–20-aastaseid mittekonverteeritavaid võlakirju tähtajatute mittekonverteeritavate võlakirjadega (et hinnata puuduva lunastustähtaja jaoks nõutavat marginaali).

lähte- ja sihtkoha vahelistel lennuliinidel. Lisaks kohustab ajutise raamistiku punkt 72 komisjoni i) hindama, kas abisaajal on märkimisväärne turujõud igal asjaomasel turul, kus ta tegutseb, ja ii) nõudma neilt turgudelt parandusmeetmeid. Seetõttu nõuab ajutine raamistik konkurentsimõju hindamist, mis oleks kooskõlas monopolidevastase võitluse ja ühinemiste puhul tavaliselt nõutava hindamisega. Ryanair viitas oma tähelepanekutes Oxera aruandele, milles analüüsiti SASi turuosa 567 lennuliinil, mida SAS teenindas IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal Skandinaavia riikidesse ja Skandinaavia riikidest.

(202) Teiseks väidab Ryanair, et menetluse algatamise otsuses esineb komisjoni hinnangus SASi turujõu kohta mitmeid puudusi: i) komisjon ei kasutanud tulevikku suunatud lähenemisviisi ja tugines üksnes varasematele IATA 2019. aasta suvise lennuhooaja ja 2019/2020. aasta talvise lennuhooaja andmetele; ii) komisjon ei võtnud arvesse lennujaamu, kus SASil ei olnud lennukibaasi, kuid lennuettevõtjal ei ole lennujaamas edukalt tegutsemiseks lennukibaasi tingimata vaja; iii) komisjon ei võtnud arvesse muid turule sisenemise tõkkeid peale teenindusaegadest tulenevate piirangute, näiteks mitmekülgsussäästu, brändimist, müügiedendust ja kliendilojaalsust, lennuvõrgustikust tulenevat säästu või turgu valitsevate ettevõtjate vallutuslike survemeetmete ohtu; ning iv) komisjon jättis ekslikult tähelepanuta konkurentide killustatuse taseme lennujaamades, keskendudes kohatult teenindusaegade osakaalule, mitte turuosadele, ega hinnanud lennujaamu piisavalt üksikasjalikult.

4.2.8. *Komisjon ei saa loobuda mittekohustuslike kupongimaksete tegemise keelust (ajutise raamistiku punkt 77)*

(203) Ryanair väidab, et tegemist ei ole olnud erandlike asjaoludega, mis õigustaksid kõrvalekaldumist ajutise raamistiku punktist 77. COVID-19 pandeemiat ise ei saa kasutada sellise erandliku asjaoluna, sest ajutises raamistikus juba võetakse arvesse pandeemia erandlikku iseloomu ja kehtestatakse nõuded selle põhjal.

(204) Seoses meetme konkreetsete aspektidega toob Ryanair välja mitu vasturääkivust.

(205) Esiteks leiab ta, et võlakirjaomanikega kulude jagamise üle peetavate läbirääkimiste kirjeldus on vastuoluline. Ryanairi arvates väitis komisjon, et „kupongimaksete tasumine lisati seoses läbirääkimistega teatavate võlakirjaomanikega“, samas kui „eeldati, et kõikide võlakirjaomanike jaoks oli oluline nõustuda konverteerimisega“. Teiseks märgib Ryanair, et komisjon selgitas, et mittekohustuslike kupongimaksete keelu eesmärk on minimeerida vajaminevat abisummat. Tema arvates leidis komisjon siiski, et keelust loobumine peaks vähendama antava riigiabi summat. Ryanairi sõnul on ajutise raamistiku punktis 77 sätestatud keeld selleks, et kehtestada rekapitaliseerimisabi saajatele siduv kohustus, et vältida läbirääkimisi investoritega selles küsimuses ja lõppkokkuvõttes vähendada vajaminevat abisummat. Ryanairi arvates oli võlakirjaomanikel juba investeerimiseks piisavalt stiimuleid, arvestades Taani ja Rootsi märkimisväärset toetust abile.

(206) Kolmandaks väidab Ryanair, et komisjoni hinnang põhines vääral vastupidisel stsenaariumil, nimelt et SAS oleks lihtsalt saanud oma finantsvajaduste rahuldamiseks rohkem abi, juhul kui võlakirjaomanikud ei oleks mittekohustuslike kupongimaksete keeluga nõustunud. Sellega seoses leiab Ryanair, et võlakirjaomanike nõusoleku puudumise korral sobiv vastupidine stsenaarium oleks vähem abi SASile või talle abi andmata jätmine.

(207) Neljandaks leiab Ryanair, et asjaolu, et mittekohustuslike kupongimaksete keelust loobumine võis võlakirjaomanike jaoks olla rekapitaliseerimises osalemise jaoks oluline aspekt, ei saa õigustada komisjoni kõrvalekaldumist ajutisest raamistikust. Asjaolu, et „ajutise raamistikuga ei kehtestata kulude jagamise nõuet“ (menetluse algatamise otsuse põhjendus 206), ei ole Ryanairi sõnul asjakohane, sest ajutise raamistiku punkt 77 näeb väidetavalt ette teatava kulude jagamise, nagu komisjon on tunnistanud menetluse algatamise otsuse põhjenduses 198: „ajutise raamistiku punktis 77 on sätestatud kokkusobivuse nõue, mis takistab olemasolevatel eraõiguslikel kapitalipakkujatel saamast riigiabist kasu abisaaja kaalutlusõigusest tulenevate toimingute kaudu (näiteks dividendide deklareerimine, aktsiate tagasiost või mittekohustuslike kupongimaksete tegemine)“.

4.2.9. *Komisjon ei nõua ümberkorraldamiskava õigeaegset esitamist (ajutise raamistiku punkt 85)*

(208) Ryanair märgib, et kuueaastane periood, mille järel võivad liikmesriigid olla kohustatud esitama rekapitaliseerimismeetmest abi saaja ümberkorraldamiskava, nagu on sätestatud ajutise raamistiku punktis 85, ei loo stiimuleid riigi väljumiseks. Samuti on see teravas vastuolus 2008. aasta pangandusteatisega, ([136]) milles väidetavalt nõuti pankadelt ümberkorraldamiskava esitamist enne rekapitaliseerimise heakskiitmist. Ryanairi sõnul on selline leebem lähenemisviis ning konkurentsimoonutuste kõrvaldamisele suunatud struktuurimeetmete puudumine proportsionaalsuse põhimõttega vastuolus. Samuti on see vastuolus ajutise raamistiku punktiga 45, milles on sätestatud, et (rekapitaliseerimis)instrumentide emiteerimise suhtes tuleks kohaldada rangeid tingimusi, kuna need moonutavad väga tugevasti ettevõtjatevahelist konkurentsi. Sellest tulenevalt peaks komisjon nõudma, et ümberkorraldamiskava tuleks esitada palju varem.

5. TAANI JA ROOTSI MÄRKUSED HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

(209) Taani ja Rootsi ametiasutused reageerisid neljale Ryanairi märkustes tõstatatud punktile, nimelt abi ebaseaduslikkus, ühine huvi sekkuda, vaba liikumise eeskirjad ning kooskõla ajutise raamistiku punktidega 61 ja 62.

5.1. Abi ajutine tagastamine ei ole põhjendatud

(210) Taani ja Rootsi ametiasutused järeldavad Ryanairi märkustest, et viimane palus komisjonil anda korraldus nii ebaseadusliku abi peatamiseks kui ka selle esialgu tagastamiseks. Nad tunnistavad, et ametliku uurimismenetluse käigus võib komisjon anda liikmesriigile korralduse abi esialgu tagasi nõuda, kuni komisjon on võtnud seisukoha siseturuga kokkusobivuse kohta. Abi esialgne tagasinõudmine on siiski komisjoni otsustada. Lisaks peavad nõukogu määruse (EL) 2015/1589 (edaspidi „menetlusmäärus“) ([137]) artikli 13 lõike 2 kohaselt olema ajutise tagastamise kohaldamiseks täidetud järgmised tingimused:

— vastavalt kehtivale tavale ei ole kahtlusi, et asjaomane meede on oma olemuselt abi;

— on vaja kiiresti tegutseda;

— on tõsine oht, et konkurendile tehakse olulist ja korvamatut kahju.

(211) Käesoleval juhul rõhutavad Taani ja Rootsi ametiasutused, et puudub vajadus kiiresti tegutsemiseks ning et meede ei too Ryanairile ega ühelegi teisele konkurendile kaasa olulise ja korvamatu kahju ohtu.

(212) Peale selle väidavad Taani ja Rootsi, et Ryanair ei põhjendanud, miks olid käesoleval juhul täidetud tingimused, mille alusel komisjon saaks anda korralduse abi esialgu tagastamiseks.

5.2. SASi kasuks sekkumine oli ühistes huvides

(213) Taani ja Rootsi ametiasutused vaidlevad vastu Ryanairi väitele, et SAS ei olnud meetme võtmise ajal „ainulaadsel positsioonil kõigi teiste lennuettevõtjate seas“, kes Taanis ja Rootsis tegutsesid. Taani ja Rootsi väidavad, et SASi laiaulatuslikul kohalikul ja rahvusvahelisel lennuvõrgustikul oli (ja on endiselt) oluline roll lennutranspordiühenduste säilitamisel Rootsis ja Taanis, Rootsi ja Taani suunal ning Rootsist ja Taanist väljapoole. Seetõttu pidasid nad vajalikuks tugevdada SASi omakapitali ja juurdepääsu likviidsusele ajal, mil COVID-19 leviku mõju ohustas tõsiselt SASi elujõulisust.

([136]) Komisjoni teatis „Riigiabi eeskirjade kohaldamine meetmete suhtes, mida on võetud seoses finantsasutustega praeguse ülemaailmse finantskriisi olukorras“ (edaspidi „pangandusteatis“) (ELT C 270, 25.10.2008, lk 8).

([137]) Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(214) Lisaks väidavad Taani ja Rootsi, et asjaolu, et komisjon tugines oma hinnangus muu hulgas liikmesriikide esitatud teabele, ei takista komisjonil asjaomast teavet sõltumatult ja põhjalikult hinnata. Komisjoni hinnang põhineb konkreetsetel faktidel ja andmetel, mida Ryanair iseenesest ei vaidlusta ja mis näitavad SASi olulist panust Taani ja Rootsi tööhõivesse, lennuühendusse ja majandusse. Lisaks märgivad Taani ja Rootsi ametiasutused, et komisjon palus mitmel korral lisateavet, et hinnata, kas ajutise raamistiku punkti 49 alapunkt b on täidetud, mis seega näitab, et komisjon viis ellu sõltumatu hindamise.

(215) Vastusena Ryanairi märkusele (põhjendus 177) tuletavad Taani ja Rootsi meelde, et analüüsis oli otsustava tähtsusega asjaolu, et Taani ja Rootsi ei saanud olla kindlad, et teised konkurendid säilitavad abi andmise ajal lennuühenduse samal tasemel, mida SAS pakkus.

(216) Lisaks leiavad Taani ja Rootsi, et Ryanairi väited, et odavlennuettevõtjad asendavad SASi kõikidel lennuliinidel, aidates seeläbi kaasa Taani ja Rootsi majandusele ja lennuühendusele samamoodi nagu SAS, on väärad. Rootsi ametiasutused märgivad, et toimivad lennutranspordiühendused on riigi majanduse jaoks vajalikud, pidades eelkõige silmas Rootsi geograafilist asukohta ja eripära ([138]). Seega oli nende arvates vaja säilitada SASi tegevus, et tagada piisav lennuühendus, kuna SASil on otsustav roll Rootsi suunduva, Rootsist väljuva ja Rootsi-sisese lennuühenduse säilitamisel. SAS lendab 13 Rootsi linna ning katab kogu riiki alates Malmöst lõunas kuni Kirunani põhjas. Need kohalikud sihtkohad on ühendatud Stockholmi ja Kopenhaageni kui sõlmlennujaamadega, kust pakutakse ümberistumisega lennuvõrgustikku reisimiseks nii kohalikul tasandil kui ka rahvusvaheliselt. See muudab SASi väidetavalt ainulaadseks. Erinevalt SASist ei tegele Ryanair sõlmlennujaamu ühendavate lennuliinide võrgustikul põhineva äritegevusega ([139]) ega võimalda samasugust rahvusvaheliste ja kohalike ühenduslendude kättesaadavust.

(217) Üldisemalt on Taani ja Rootsi ametiasutused seisukohal, et liikmesriikidel on abisaaja kasuks sekkumise puhul ühise huvi kindlaksmääramisel oluline kaalutlusõigus, kuna komisjoni kontrolliga kaasnevad ilmselt hindamisvead. Meetme ja SASi kasuks sekkumise valiku puhul sellist ilmset hindamisviga ei esine.

5.3. **Meede on kooskõlas ELi toimimise lepingu artiklitega 18, 49 ja 56**

(218) Taani ja Rootsi ametiasutused väidavad, et ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkt b võimaldab anda individuaalset abi ning seetõttu ei saa juhul, kui liikmesriigid täidavad ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis b sätestatud tingimusi, pidada teatavate ettevõtjate kaudset väljajätmist abimeetme eesmärgiga lahutamatult seotuks. Selle põhjal väidavad Taani ja Rootsi, et komisjon ei ole pädev riigiabimenetluste käigus kontrollima, kas peale SASi kõikide teiste ettevõtjate väljajätmine on vastuolus aluslepingu vaba liikumist käsitlevate sätetega ([140]).

([138]) Rootsi ametiasutused märkisid, et Rootsi põhja- ja lõunapoolseima punkti vaheline lennureis on pikem kui lennureis Luksemburgist Tunisesse, Istanbuli või Minskisse. Kõige levinum transpordiviis Rootsi suunal ja Rootsist väljapoole on lennutransport, mis hõlmab ligikaudu 70 % kõikidest rahvusvahelistest reisijatest. Lisaks valitseb Rootsi põhjapoolseimates piirkondades karm talvine kliima ning talvisel ajal korduvad teedel lume ja jääga seotud ligipääsetavuse probleemid. Lennureisid on seega väga olulised kogu riigis toimivate ühenduste säilitamiseks ning neid on raske asendada kõige pikemate reiside puhul ja reiside puhul, kus puudub maanteeühendus.

([139]) Sõlmlennujaamu ühendavate lennuliiniide võrgustikul põhineva äritegevuse puhul lennuettevõtja mitte ainult ei vea reisijaid kahe sihtkoha vahel, vaid tagab ka kaugematesse sihtkohtadesse reisijatele lennuühenduse oma sõlmlennujaama kaudu. Lennuliine kasutatakse sõlmlennujaama kaudu teiste linnadega ühenduse tagamiseks. See süsteem erineb Ryanairi kasutatavast punktist punkti mudelist, kus puuduvad sõlmlennujaamad, ning selle asemel pakutakse sihtkohalinnade vahel vahemaandumiseta lende.

([140]) Taani ja Rootsi viitavad sellega seoses muu hulgas 22. märtsi 1977. aasta kohtuotsusele Iannelli *vs.* Meroni, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, punkt 14.

(219) Teise võimalusena leiavad Taani ja Rootsi, et kui komisjon peaks Ryanairi sellekohaseid väiteid sisuliselt hindama, ei ole alust järeldada, et meede kujutab endast vaba liikumise piirangut. Taani ja Rootsi sõnul leidis Üldkohus, et tõendamaks, et abimeede piirab vaba liikumist, tuleb kindlaks teha faktilised või õiguslikud asjaolud, mille tõttu abimeetmel on piirav mõju, mis ulatub kaugemale sellest, mis toob kaasa ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud keelu ([141]).

5.4. **Kooskõla ajutise raamistiku punktidega 61 ja 62**

(220) Vastuseks Ryanairi tähelepanekutele (põhjendus 195) viitavad Taani ja Rootsi ametiasutused oma ühistele märkustele menetluse algatamise otsuse kohta. Nad kordavad, et meede tuleks tunnistada siseturuga kokkusobivaks, kuna sellega on juba ette nähtud nõutavad stiimulid kooskõlas ajutise raamistiku punktiga 62. Teise võimalusena tuleks meede tunnistada siseturuga kokkusobivaks, tuginedes otseselt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile b.

(221) 9. novembril 2023 Taanile ja Rootsile esitatud teabenõudes palus komisjon Taanil ja Rootsil esitada oma seisukohad SASi märkustes välja pakutud mehhanismi kohta.

(222) Taani ja Rootsi kinnitasid, et sarnaselt SASiga leiavad nad, et SASile 26. oktoobril 2023 antud meede on kooskõlas ajutise raamistiku punktiga 62, ilma et oleks vaja rakendada SASi kavandatud mehhanismi (punkt 3.1). Taani ja Rootsi ametiasutused tunnistasid siiski vastuseks komisjoni küsimustele, et SASi pakutud mehhanism vastab ajutise raamistiku punktides 61 ja 62 sätestatud tingimustele. Samuti tunnistasid nad, et sellise mehhanismi rakendamist ei takista ükski oluline õiguslik ega majanduslik takistus. Viimasena tunnistasid nad, et nad ei leidnud SASi kavandatud mehhanismile alternatiivseid võimalusi, mis oleksid SASi või Taani ja Rootsi jaoks ilmselgelt vähem koormavad, olles samal ajal endiselt kooskõlas ajutise raamistiku punktides 61 ja 62 sätestatud tingimustega.

6. **MEETME HINDAMINE**

6.1. **Riigiabi olemasolu**

(223) Abi kvalifitseerimiseks riigiabina artikli 107 lõike 1 tähenduses peavad olema täidetud kõik selles sättes ette nähtud tingimused. Esiteks peab meede olema seostatav riigiga ja rahastatud riigi rahalistest vahenditest. Teiseks peab see soodustama abisaajat. Kolmandaks peab see eelis olema valikuline. Neljandaks peab meede moonutama või ähvardama moonutada konkurentsi ning mõjutama liikmesriikidevahelist kaubandust.

(224) Meede on seostatav riigiga, sest selle andsid ja seda on hallanud Taani ja Rootsi ametiasutused (põhjendus 90). Meedet rahastati riiklikest vahenditest, kuna rahastamine toimus Rootsi ja Taani avaliku sektori vahenditest omakapitali- ja hübriidkapitaliinstrumentide kaudu (põhjendus 91).

(225) Meetmega anti SASile olemasolevatest turutingimustest soodsamatel tingimustel rekapitaliseerimise vormis eelis. Seega soodustas meede SASi võrreldes tavapäraste turutingimustega.

(226) Meetmega antud eelis oli valikuline, sest Taani ja Rootsi andsid selle ainult ühele ettevõtjale, nimelt SASile.

(227) Meede võis moonutada konkurentsi, kuna see tugevdas SASi konkurentsipositsiooni. Samuti mõjutas see liikmesriikidevahelist kaubandust, kuna SAS tegutses sektorites, kus toimub liidusisene kaubandus.

(228) Eespool nimetatut arvesse võttes järeldab komisjon, et meedet saab käsitada riigiabina ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Taani ja Rootsi ametiasutused ei vaidle sellele järeldusele vastu.

([141]) Taani ja Rootsi viitavad sellega seoses muu hulgas 14. aprilli 2021. aasta kohtuotsusele Ryanair *vs.* komisjon, T-378/20, ECLI:EU:T:2021:194, punkt 81.

6.2. **Riigiabi seaduslikkus**

(229) Teavitades meetmest enne selle andmist, täitsid Taani ja Rootsi ametiasutused esialgu oma ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikest 3 tulenevaid kohustusi.

(230) Kuid pärast seda, kui Üldkohus tühistas esialgse otsuse, on meede muutunud ebaseaduslikuks abiks alates selle andmise hetkest, kuna see ei olnud komisjoni otsusega enam heaks kiidetud.

(231) Nagu on märgitud põhjenduses 164, palus Ryanair komisjonil kohustada Taanit ja Rootsit abi viivitamata peatama ning nõuda SASilt intressi tasumist ajavahemiku eest, mil ebaseaduslik abi oli endiselt SASi käsutuses.

(232) Menetlusmääruse artikli 13 lõikes 1 on sätestatud, et „pärast seda, kui kõnealusele liikmesriigile on antud märkuste esitamise võimalus, võib komisjon vastu võtta otsuse, millega liikmesriigilt nõutakse ebaseadusliku abi peatamist, kuni komisjon on teinud otsuse abi ja siseturu kokkusobivuse kohta“.

(233) Sellest sättest tuleneb, et abi peatamisega seotud korralduse andmine on jäetud komisjoni otsustada ([142]) ja see sõltub teatavate menetlusnormide järgimisest, st komisjon peab pärast seda, kui ta on andnud liikmesriigile võimaluse esitada oma märkused, tegema selle kohta konkreetse otsuse. Lisaks ei pea komisjon kohtupraktika kohaselt oma kaalutlusõigust kasutades põhjendama, miks ta otsustas igal konkreetsel juhul abi peatamise korraldust mitte vastu võtta ([143]).

(234) Kuna käesoleva otsuse eesmärk on lõpetada meetmega seotud ametlik uurimismenetlus, võttes lõpliku seisukoha asjaomase abi kokkusobivuse kohta siseturuga, ei ole käesolevas otsuses vaja hinnata abi peatamise korralduse vajalikkust.

(235) Nagu on märgitud punktis 5.1, paistab Taanile ja Rootsile, et Ryanair palub komisjonil lisaks kohustada Taanit ja Rootsit nõudma SASilt ebaseadusliku abi esialgset tagastamist ([144]). Taani ja Rootsi sõnul võib komisjon anda korralduse abi esialgseks tagastamiseks üksnes juhul, kui kõik menetlusmääruse artikli 13 lõikes 2 sätestatud tingimused on täidetud.

(236) Komisjon märgib, et menetlusmääruse artikli 13 lõikes 2 sätestatud esialgse tagastamise korraldus on samuti jäetud komisjoni otsustada ning selle suhtes kohaldatakse tõepoolest tingimusi, mida Taani ja Rootsi on põhjenduses 211 meelde tuletanud. Ryanair ei ole märkinud, kas käesoleval juhul on täidetud mõni menetlusmääruse artikli 13 lõikes 2 sätestatud kumulatiivsetest tingimustest. Igal juhul, kuna käesoleva otsuse eesmärk on lõpetada meetmega seotud ametlik uurimismenetlus, võttes lõpliku seisukoha asjaomase abi kokkusobivuse kohta siseturuga, ei ole käesolevas otsuses samuti vaja abi tagastamise korralduse vajalikkust hinnata.

6.3. **Riigiabi kokkusobivus**

(237) Kuna meede kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, tuleb uurida, kas asjaomane meede on siseturuga kokkusobiv. Kuna meede kujutab endast ebaseaduslikku abi, tuleb selle kokkusobivust siseturuga hinnata vastavalt õigusnormidele, mis kehtisid abi andmise ajal, st 26. oktoobril 2020.

(238) Komisjon märgib, et Taani ja Rootsi ametiasutused teavitasid meetmest vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile b, nagu seda on tõlgendatud ajutises raamistikus.

(239) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b kohaselt võib komisjon tunnistada siseturuga kokkusobivaks mõne liikmesriigi majanduses tõsise häire kõrvaldamiseks antava abi.

([142]) Kohtuotsus, 22. aprill 2016, Iirimaa ja Aughinish Alumina Ltd *vs.* komisjon, T-50/06 RENV II ja T-69/06 RENV II, ECLI:EU:T:2016:227, punktid 79 ja 259.

([143]) Kohtuotsus, 25. aprill 2018, Ungari *vs.* komisjon, T-554/15 ja T-555/15, EU:T:2018:220, punkt 112.

([144]) Komisjon märgib siiski, et Ryanairi märkustest ei nähtu täielikult, et viimane oleks taotlenud esialgu tagastamist menetlusmääruse artikli 13 lõike 2 alusel.

(240) Ajutise raamistiku vastuvõtmisega 19. märtsil 2020 tunnistas komisjon (2. jaos), „et COVID-19 puhang mõjutab kõiki liikmesriike ja et liikmesriikide võetud piirangumeetmed mõjutavad ettevõtjaid“. Komisjon järeldas, et „riigiabi on õigustatud ja selle võib kuulutada ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b alusel siseturuga kokkusobivaks piiratud ajavahemikuks, et leevendada ettevõtjate likviidsuspuudujääki ja tagada, et COVID-19 puhangu põhjustatud häired ei kahjustaks nende elujõulisust“.

(241) Ajutise raamistiku jaos 3.11 käsitletakse rekapitaliseerimismeetmeid. Selles on sätestatud kriteeriumid, mille alusel liikmesriigid võivad anda COVID-19 pandeemia tõttu finantsraskutes olevatele ettevõtjatele omakapitali- või hübriidkapitaliinstrumentide vormis avaliku sektori toetust, eesmärgiga tagada, et majanduses tekkinud häired ei sunniks ettevõtjaid, mis olid enne pandeemiat elujõulised, põhjendamatult turult lahkuma.

(242) Meede kuulub ajutise raamistiku jao 3.11 kohaldamisalasse, kuna tegemist on rekapitaliseerimismeetmega omakapitali- ja hübriidkapitaliinstrumentide vormis, mille eesmärk on tugevdada SASi omakapitali ja tema juurdepääsu likviidsusele, mida ohustavad COVID-19 pandeemia tagajärjed (põhjendus 17).

(243) Ajutise raamistiku punktis 48 on sätestatud, et COVID-19 rekapitaliseerimismeetmeid ei tohi võtta hiljem kui 30. septembril 2021 ([145]). Komisjon märgib, et Taani ja Rootsi võtsid meetme vastu 26. oktoobril 2020.

(244) Seepärast hindab komisjon järgmistes punktides meetme kokkusobivust siseturuga ajutise raamistiku jao 3.11 alusel, mis oli abi andmise ajal kohaldatav kehtiv õiguslik alus.

6.3.1. *Abikõlblikkus ja osalemistingimused*

(245) Ajutise raamistiku punkti 49 kohaselt peab COVID-19 rekapitaliseerimismeede vastama neljale tingimusele. Neid tingimusi hinnatakse üksteise järel järgmistes punktides.

6.3.1.1. Kooskõla ajutise raamistiku punkti 49 alapunktiga a

(246) Ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti a kohaselt peavad liikmesriigid tõendama, et „ilma riigi sekkumiseta lõpetaks abisaaja tegevuse või tal oleks tegevuse jätkamisega tõsiseid raskusi. Sellistele raskustele võib osutada eelkõige abisaaja võla ja omakapitali suhte või muu sarnase näitaja halvenemine.“

(247) Taani ja Rootsi esitatud asjaoludest (punkt 2.1.3) nähtub, et ilma meetmeta oleks SAS oma tegevuse lõpetanud või vähemalt oleks tal olnud tõsiseid raskusi oma tegevuse jätkamisel.

(248) Esiteks täheldas SAS negatiivset omakapitali juba 2020. aasta aprillis, mis ohustas seega tema maksevõimet (põhjendus 63). SASi kohustused ületasid tema varasid, nagu on näha tema võla ja omakapitali suhte halvenemisest. Järgnevatel kuudel suurenes SASi kumuleerunud puudujääk edasi, samal ajal kui tema omakapital kahanes veelgi (põhjendus 64). 2020. aasta juulis hindasid Taani ja Rootsi, et SASi omakapital ulatub 2020. aasta detsembriks – 9,4 miljardi Rootsi kroonini, mis muudab tema kapitali struktuuri mitteelujõuliseks (põhjendus 65).

(249) Teiseks kahanes SASi omakapital märkimisväärselt ja kiiresti, aga lisaks sellele näis olevat jätkusuutmatu ka tema likviidsuspositsioon. Taani ja Rootsi hindasid, et SASi likviidsus ammendub 2020. aasta detsembri lõpuks (põhjendus 65). Teisisõnu prognoosisid nad lühikeses perspektiivis makseviivitusolukorda. Tururеitinguagentuur Moody's kinnitas seda hinnangut selgelt (põhjendus 65).

([145]) Nagu on sätestatud meetme võtmise ajal kehtinud ajutise raamistiku versioonis.

(250) Kolmandaks tuleb märkida, et SAS sattus raskesse finantsolukorda hoolimata asjaolust, et ta võttis ette märkimisväärseid kulude vähendamise algatusi kahjumi vähendamiseks (vt punkt 2.1.3.1), tegutsedes muutuvkulude vähendamiseks piiratud mahus (põhjendus 51), võttes meetmeid raha säilitamiseks, eelkõige õhusõidukite tarnete edasilükkamise ja tarnelepingute üle uute läbirääkimiste pidamise teel (põhjendus 52), ning korraldades oma ettevõtte tegevuse ümber nii, et see toimiks piiratud nõudluse tingimustes, vähendades töötajate arvu (põhjendus 53).

(251) Seepärast leiab komisjon, et Rootsi ja Taani tõendasid, et ilma riigi sekkumiseta oleks SAS oma tegevuse lõpetanud või vähemalt oleks tal olnud tõsiseid raskusi oma tegevuse jätkamisel.

(252) Seda järeldust kinnitab veelgi asjaolu, et meetme võtmise ajal esinesid selged märgid COVID-19 pandeemia puhangu teisest lainest, mida SASi äriplaanis arvesse ei võetud, kusjuures Taanis ja Rootsis kehtestati uuesti reisipiirangud ja neid tugevdati (põhjendused 22–24, 30–31 ja 41). Need reisipiirangud võisid seega veelgi mõjutada ja halvendada SASi juba niigi habrast finantsseisundit.

(253) Vastupidiselt sellele, mida väidab Ryanair põhjenduses 172, ei ole komisjon ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti a kohaselt kohustatud hindama alternatiivset stsenaariumi, mille kohaselt SAS oleks pidanud vähendama oma mittesüsteemset tegevust või leidma turult alternatiivset rahastamist. Ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti a kohaselt peavad liikmesriigid tõendama, et *ilma riigi sekkumiseta* lõpetaks abisaaja oma tegevuse või tal oleks oma tegevuse jätkamisega tõsiseid raskusi. Seega ei ole ajutise raamistiku punkti 49 alapunktis a ette nähtud ühtegi muud alternatiivset stsenaariumi, näiteks stsenaariumi, mille puhul abisaaja oma tegevust vähendaks või korraldaks oma tegevuse ümber.

(254) Igal juhul märgib komisjon, et Taani ja Rootsi esitasid nõutava tõendi punkti 49 alapunktis a sätestatud nõude täitmise kohta olukorras, kus SAS vähendas oma tegevust olulisel määral.

(255) Nagu on märgitud põhjendustes 35–39, reageeris SAS kiiresti COVID-19 pandeemia arengule ja reisipiirangutele. Näiteks kohe, kui Rootsi ja Taani õigusaktid seda lubasid, rakendas SAS viivitamatult ja ulatuslikult ajutisi koondamisi (põhjendus 38). SAS koostas 24. aprilliks 2020 kiiresti uue äriplaani, keskendudes eelkõige kulude vähendamise algatustele (põhjendused 49 ja 50) ning hakkas seda viivitamata ellu viima (põhjendused 37, 51 ja 53) ([146]). Meetme võtmise ajaks oli SAS lõpetanud oma koondamiskava elluviimise (põhjendus 53), ta oli pidanud uusi läbirääkimisi enam kui 200 tarnijaga kõigis sektorites, lükanud edasi 10 õhusõiduki tarnimise (põhjendused 52 ja 54) ning rakendanud uut nõudluse iganädalast hindamist, et kohandada vastavalt oma veomahtu ja vähendada oma muutuvkulusid (põhjendus 51). Seetõttu suutis SAS kiiresti ja vajalikku hoolsust rakendades reageerida COVID-19 pandeemiale ja reisipiirangutele.

(256) Lisaks rakendas SAS märkimisväärsel hulgal kulude vähendamise algatusi. SAS tegi oma esialgses äriplaanis ettepaneku vähendada kulusid 2020. aastaks 5,4 miljardi Rootsi krooni võrra ja pärast 2021. aastat 4,5 miljardi Rootsi krooni võrra, st vähendada kulusid summas, mis on peaaegu võrdne meetme summaga (põhjendused 40–46). Väärib märkimist, et SASi juhatus nõudis siiski täiendavaid kärpeid (põhjendus 47), mille SAS kindlaks määras ja ellu lubas viia, sealhulgas selliste varade nagu maapealse teeninduse teenuste osalise võõrandamise kaudu (põhjendus 48). Selle tagajärjel suurendati 2020. aasta jaoks ette nähtud kulude vähendamise eesmärki märkimisväärselt (põhjendus 49). Lisaks sellele, et kulude vähendamise eesmärk oli märkimisväärne, hõlmas see ka SASi kõiki erinevaid tegevusvaldkondi, sealhulgas kaubavedu, maapealse teeninduse teenuseid, üldkulusid, reisijateveoteenuseid jms (põhjendused 41, 43, 45 ja 48).

(257) Mis puudutab küsimust, kas SAS oleks saanud turult leida alternatiivset rahastamist, siis seda hinnangut käsitletakse ajutise raamistiku punkti 49 alapunktis c, mitte ajutise raamistiku punkti 49 alapunktis a.

(258) Kõiki neid asjaolusid arvesse võttes järeldab komisjon, et meede on kooskõlas ajutise raamistiku punkti 49 alapunktiga a.

([146]) Eelkõige oli SAS 12. märtsil 2020 juba alustanud arutelusid rendileandjate ja tarnijatega õhusõidukite tarnete edasilükkamiseks või muude varade eest tasumise edasilükkamiseks või neist loobumiseks. Samuti vähendas SAS 2020. aasta aprillis ja mais märkimisväärselt veomahtu, jätkates tegevust vähem kui 10 % ulatuses oma veomahust, ning 28. aprillil 2020, neli päeva pärast äriplaani vastuvõtmist, kuulutas ta välja ulatusliku koondamiskava.

6.3.1.2. Sekkumine on ühistes huvides

(259) Ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti b kohaselt peavad liikmesriigid tõendama, et „sekkumine on ühistes huvides. Eesmärk võib olla hoida ära suure arvu töökohtade kadumist, millega võivad kaasneda sotsiaalsed raskused ja turutõrked, innovatiivse või süsteemse tähtsusega äriühingu tegevuse lõppemist, olulise teenuse osutamisel häirete tekkimise ohtu või muud sarnast olukorda, mida asjaomane liikmesriik on nõuetekohaselt põhjendanud“.

(260) Punktis 2.1.4 esitatud asjaolude kirjeldusest nähtub, et Taani ja Rootsi tuginesid eelkõige kahele ajutise raamistiku punkti 49 alapunktis b esitatud põhjendusele selgitamaks, et SASi kasuks sekkumine oli ühistes huvides.

(261) Enne asjaomaste põhjenduste üksikasjalikumat analüüsi tuleb käsitleda esmalt Ryanairi ning seejärel Taani ja Rootsi esitatud üldisi märkusi.

(262) Esiteks, nagu on märgitud põhjenduses 173, väidab Ryanair, et komisjon tugines oma sõltumatu hindamise asemel menetluse algatamise otsuses üksnes Taani ja Rootsi esitatud asjaoludele, et hinnata meetme vastavust ajutise raamistiku punkti 49 alapunktile b. Sellega seoses tuletab komisjon meelde, et Taani ja Rootsi esitasid oma ühise teatise meetme kohta 11. augustil 2020 ning et teatis sisaldas põhjendusi, mille põhjal leidsid Taani ja Rootsi, et meede on kooskõlas ajutise raamistiku punkti 49 alapunktiga b. Komisjon esitas need asjaolud menetluse algatamise otsuses ja hindas neid ning leidis esialgu, et need ei tekita kahtlusi. Oluline ei ole mitte see, kas komisjon tugineb liikmesriikide esitatud teabele, vaid see, kas asjaomane teave on täpne, piisav ja tõenditel põhinev ning kas komisjon on seda vajalikul määral hinnanud. Käesoleval juhul ei tekitanud nende liikmesriikide esitatud teabe täpsus, piisavus või kehtivus kahtlusi. Lisaks on ametliku uurimismenetluse eesmärk anda huvitatud isikutele võimalus esitada oma märkused, et komisjon saaks tema käsutuses olevaid asjaolusid ja teavet igakülgselt hinnata. Nagu Taani ja Rootsi ametiasutused õigesti märkisid (põhjendus 215), ei ole ükski huvitatud isik, sealhulgas Ryanair, vaidlustanud menetluse algatamise otsuses esitatud asjaolude tõepärasust, vaid üksnes nende asjakohasust ja tõlgendamist, et hinnata, kas SASi kasuks sekkumine on ühistes huvides.

(263) Teiseks, mis puudutab andmete asjakohasust, mis on seotud lennundussektori panusega Taani ja Rootsi majandusse (põhjendus 175), siis need on asjakohased, et välja selgitada, kas vastavalt ajutise raamistiku punkti 49 alapunktile b abisaaja kasuks sekkumine on ühistes huvides.

(264) Lõpetuseks, vastupidiselt sellele, mida väidab Ryanair põhjenduses 179, kohustab ajutise raamistiku punkti 49 alapunkt b liikmesriike tõendama ja komisjoni hindama, kas vähemalt ühe asjaomases sättes ette nähtud põhjenduse alusel sekkumine on ühistes huvides. Seega, kui komisjon on ühise huvi olemasolu kindlaks teinud, ei pea ta Ryanairi soovitusel hindama, kas abisaaja võiks mittehädavajalikke tegevusi veelgi vähendada või piirata, seadmata ohtu tuvastatud ühiste huvide järgimist.

(265) Mis puudutab Taani ja Rootsi ametiasutuste märkust põhjenduses 218, mille kohaselt komisjoni hinnang selle kohta, mida liikmesriigid peavad sekkumiseks ühistes huvides, piirdub ilmse hindamisvea kontrollimisega, siis tuleb see märkus tagasi lükata. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on komisjonil ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b kohaldamisel ulatuslik kaalutlusõigus, mille kasutamine hõlmab majanduslike ja sotsiaalsete aspektide hindamist liidu kontekstis ([147]). Seega ei piirdu komisjoni kontroll ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti b alusel liikmesriigi esitatud põhjenduse ilmse hindamisvea kontrollimisega.

([147]) Vt selle kohta 12. detsembri 2014. aasta kohtuotsus Banco Privado Português, SA *vs.* komisjon, T-487/11, EU:T:2014:1077, punkt 83.

(266) Neid esialgseid kaalutlusi arvesse võttes hindab komisjon, kas meede vastab ajutise raamistiku punkti 49 alapunktile b, võttes arvesse ametliku uurimismenetluse käigus esitatud huvitatud isikute ning Taani ja Rootsi seisukohti.

Olulise teenuse osutamisel häirete tekkimise oht

(267) *Esiteks*, nagu on märgitud põhjendustes 68 ja 71, käitab SAS olulist kohalikku ja rahvusvahelist lennuvõrgustikku, mis tagab lennuühenduse Taanis ja Rootsis ning väljaspool neid riike. Mõlemas liikmesriigis tegutses SAS enne COVID-19 pandeemiat, tehes aasta ringi regulaarlende ([148]) ja mitmeid kohalikke ühenduslende nende liikmesriikide eri piirkondade vahel ([149]). SASi arvele langes 2019. aastal 40 % riigisiseselt veetavatest reisijatest Taanis ja 50 % Rootsis, nii et ta oli Taani ja Rootsi suurim lennuettevõtja. Lisaks tagas SAS oma Kopenhaageni ja Stockholmi sõlmlennujaamade kaudu riigisisestele reisijatele rahvusvaheliste lendude kättesaadavuse, pakkudes lennuteenuseid peamiste liidu ja rahvusvaheliste ärikeskuste vahel. SASi arvele langes 30 % Taani suunal ja Taanist väljapoole ning 25 % Rootsi suunal ja Rootsist väljapoole veetavate rahvusvaheliste reisijate koguarvust. Need lennuteenused on seda enam vajalikud Rootsi jaoks, arvestades tema suhteliselt kauget geograafilist asukohta liidus ja tema territooriumi laiust (mille puhul alternatiivsed transpordiliigid ei ole sama tõhusad või sobivad kui lennutransport) ning Taani jaoks, arvestades eelkõige tema saari (näiteks Fääri saared ja Bornholmi saar). Kokku pakkus SAS üle 100 lennuliini Taani suunal, Taanist väljapoole ja Taani-siseselt ning üle 150 lennuliini Rootsi suunal, Rootsist väljapoole ja Rootsi-siseselt.

(268) *Teiseks* osutas SAS COVID-19 pandeemia ajal olulisi kauba- ja reisijateveoteenuseid (enne meetme võtmist), teostades spetsiaalseid repatrieerimislende (põhjendus 51), vedades meditsiiniseadmeid ja farmaatsiatooteid Taani ja Rootsi ning aidates tagada Rootsi ja Taani ettevõtjate tootmisahela järjepideva toimimise (põhjendus 73). Peale selle säilitas SAS pandeemia ajal kohalikud ja rahvusvahelised ühenduslennud, mis võimaldasid teha hädavajalikke reise (põhjendused 68 ja 71). Ükski teine lennuettevõtja ei osutanud nendes riikides sarnaseid teenuseid, mis olid eriti olulised olukorras, kus Rootsi ja Taani püüdsid pandeemia leviku mõju piirata. Seega oleks SASi sellisel ajal turult lahkumine COVID-19 pandeemiat arvestades võinud põhjustada häireid olulise teenuse osutamisel. Seda eriti seetõttu, et meetme võtmise ajal oli COVID-19 pandeemia teine laine juba puhkenud (põhjendused 22 ja 23), mistõttu võis olla vaja SASi lennuteenuseid uuesti kasutada, et tuua Rootsi ja Taani olulist lasti või repatrieerida Taani ja Rootsi elanikke.

(269) Nende asjaolude põhjal märgib komisjon, et SAS osutas olulisi reisijate- ja kaubaveoteenuseid Taani ja Rootsi suunal, neist väljapoole ning nende riikide siseselt, sealhulgas COVID-19 pandeemia ajal. SASi maksejõuetus või tõsised raskused äritegevuse jätkamisel oleksid ilmselgelt kaasa toonud ohu, et Taani ja Rootsi jäetakse kohe ilma nende majanduse jaoks olulistest lennuteenustest.

(270) Ryanair väidab, et ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti b kohaselt peab komisjon tõendama, et kogu abisaaja tegevus on asendamatu, või teise võimalusena peab ta kindlaks tegema vastava osa abisaaja tegevusest, mida ei ole võimalik asendada (põhjendus 177). Komisjon leiab, et selline nõue ei tulene ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti b sõnastusest ega eesmärgist. Punkti 49 alapunktis b on sätestatud, et sekkumist ühistes huvides saab tõendada olulise teenuse osutamisel häirete tekkimise ohuga. Nagu Taani ja Rootsi põhjenduses 216 õigesti märkisid, piisab ka sellest, kui tõendada, et teised ettevõtjad ei saa kõnealust olulist teenust samas või sarnases ulatuses osutada, kuna määratluse kohaselt kaasneks sellisel juhul oluliste teenuste osutamisel häirete tekkimise oht.

([148]) 250 kohalikku lendu kuus Taanis Kopenhaageni ja kolme muu Taani linna vahel; keskmiselt 150 kohalikku lendu kuus Rootsis Stockholmi/Göteborgi ja 12 muu Rootsi linna vahel.

([149]) Nii Taanis kui ka Rootsis on SASi teenindatavad linnad kogu Rootsi ja Taani territooriumi piires geograafiliselt hajutatud ning need ei ole koondunud konkreetsetesse piirkondadesse.

(271) Igal juhul, mis puutub sellesse, kas teised lennuettevõtjad oleksid saanud asendada SASi olulised teenused, et korvata lühikese aja jooksul asjaomaste teenuste osutamisel häirete tekkimise mõju Taanis ja Rootsis, analüüsib komisjon allpool täielikkuse huvides konkurentide veomahtu ja pakkumist nii kohalikul kui ka rahvusvahelisel tasandil. Komisjon märgib siiski, et Ryanairi esitatud märkustes on vaidlustatud üksnes SASi osutatavate kommertsreisijate-veoteenuste tähtsus, mis on vaid üks tegur, mida komisjon muu hulgas arvesse võttis. Ryanair ei sea oma seisukohtades kahtluse alla seda, kui olulised olid kaubaveo- ja repatrieerimisteenused, mida SAS COVID-19 pandeemia ajal Taanile ja Rootsile osutas (põhjendus 269).

Taani

(272) Komisjon märgib seoses kohalike lennuteenustega Taani esitatud andmete põhjal, mida on kirjeldatud põhjenduses 68, et 2019. aastal osutasid märkimisväärsel määral kohalikke lennuteenuseid ([150]) ainult Norwegian Air Shuttle ([151]) (ühe kohaliku lennuliiniga) ja Danish Air Transport ([152]). 2020. aasta jaanuarist septembrini vähendas Norwegian Air Shuttle COVID-19 pandeemia ajal Taanis kohalikke lennuteenuseid, mistõttu tema turuosa kahanes 29 %-lt 24 %-le, samas kui Danish Air Transporti turuosa suurenes 22,5 %-lt 28,5 %-le. SAS oli jätkuvalt riiklikul tasandil suurim lennuettevõtja, hõlmates ligi 40 % riigisiseselt veetavate reisijate koguarvust.

(273) Mis puutub rahvusvahelistesse lennuteenustesse Taani suunal ja Taanist väljapoole, siis SASi järel olid Taani suunal ja Taanist väljapoole veetavate reisijate arvu poolest peamised lennuettevõtjad Norwegian Air Shuttle ja Ryanair, ([153]) kusjuures 2019. aastal vedasid nad rahvusvaheliste reisijate koguarvust vastavalt 15 % ja 9 %. Komisjon märgib, et nii Norwegian Air Shuttle kui ka Ryanair katsid suure osa Taanist väljuvatest ja Taani suunduvatest hooajalistest lennuliinidest (Norwegian Air Shuttle'i puhul 54 lennuliini 85st ja Ryanairi puhul 25 lennuliini 48st) võrreldes SASiga (36 lennuliini enam kui 100st lennuliinist). 2020. aasta jaanuarist septembrini vähenes ka Norwegian Air Shuttle'i veetavate reisijate osakaal (15 %-lt 11 %-le); kõik teised lennuettevõtjad säilitasid enam-vähem oma turuosa (Ryanairi turuosa suurenes veidi (1 % võrra), EasyJeti turuosa ([154]) aga kahanes veidi). Samuti nähtub Ryanairi esitatud andmetest, et Norwegian Air Shuttle oli COVID-19 pandeemia alguses tõsistes finantsraskustes ([155]). Seda asjaolu kinnitavad ka SASi sisedokumendid ([156]) ja pressiteated ([157]).

(274) Eespool esitatud asjaolusid arvesse võttes võib teha järgmised järeldused. Esiteks näib, et Norwegian Air Shuttle'il, mis on SASi peamine konkurent Taanis nii kohalikul kui ka rahvusvahelisel tasandil, oli tõsiseid finantsraskusi, mistõttu ei ole reaalne eeldada, et see äriühing oleks suutnud lühikese aja jooksul võtta üle kõik SASi teenused Taani suunal, Taanist väljapoole ja Taani-siseselt või märkimisväärse osa neist teenustest. Teiseks, mis puudutab Danish Air Transporti, siis toob komisjon esile äriühingu piiratud suuruse, kuna see teenindas vähesel arvul lennuliine ([158]) vähem kui 20 õhusõidukiga (sh väikelennukid), ([159]) mistõttu on samuti ebatõenäoline, et see äriühing suudaks

([150]) Taanis vedas 2019. aastal Norwegian Air Shuttle 29 % riigisiseste reisijate koguarvust ja Danish Air Transport 22 %. Rootsis vedas 2019. aastal Braathens Regional Airlines 30 % riigisiseste reisijate koguarvust ja Norwegian Air Shuttle 18 %.

([151]) Norwegian Air Shuttle on odavlennuettevõtja, kes oli enne COVID-19 pandeemiat suuruse poolest üsna sarnane SASiga ning kes teenindas kohalikke, rahvusvahelisi ja mandritevahelisi lende.

([152]) Danish Air Transport oli piirkondlik lennuettevõtja, millele kuulus väiksem lennukipark (10–20 õhusõidukit).

([153]) Ryanair on samuti odavlennuettevõtja ja Euroopa suurim lennuettevõtja, kes pakub peamiselt Euroopa-siseseid lende.

([154]) EasyJet on üks suuremaid odavlennuettevõtjaid Euroopas.

([155]) Väljavõte mõttekoja artikli leheküljelt 29: „Roland Bergeri hinnangute kohaselt oli Norwegian Air Shuttle'il aasta alguses likviidsuspositsioon, mis võimaldas tal ilma reaalse majandustegevuseta tegutseda edasi vähem kui kuu aega. […] Kuigi Norwegian Air Shuttle'i emaettevõtja sai 4. mail 2020 mõningast leevendust tänu päästepaketile, mis tagas talle 880 miljoni euro suuruse abi, on tema finantsolukord endiselt väga ebakindel."

([156]) Taani ja Rootsi teatise lisa 40.1. SASi juhatus arutas 7. mai 2020. aasta koosolekul Norwegian Air Shuttle'i käimasolevat restruktureerimisprotsessi.

([157]) Vt näiteks Reutersi 1. mai 2020. aasta pressiteade, kättesaadav aadressil: https://www.reuters.com/article/uk-health-coronavirus-norwegianair-histo-idUKKBN22D4QZ (viimati vaadatud 28. novembril 2023). Vt ka 20. aprilli 2020. aasta pressiteadet CNBC veebisaidilt, mis on kättesaadav aadressil: https://www.cnbc.com/2020/04/20/norwegian-says-4700-jobs-at-risk-after-unit-bankruptcies-contracts-axed.html (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([158]) Vt lennuettevõtja turu-uuring, mille tabelis 3 on märgitud, et Danish Air Transport teenindas 2019. aastal 9 kohalikku lennuliini ja 4 rahvusvahelist lennuliini.

([159]) Vt Danish Air Transporti veebisait: https://dat-corporate.com/about-us/dat-fleet/ (viimati vaadatud 28. novembril 2020). Osa Danish Air Transporti lennukipargist koosnes ATR-tüüpi lennukitest, mis on piiratud veomahuga (50–70 istekohta) piirkondlikuks veoks ette nähtud õhusõidukid. Vt ka Danish Air Transporti varasema lennukipargi hinnangut (hinnanguliselt 14 õhusõidukit), mille koostas Planespotters.net, kättesaadav aadressil: https://www.planespotters.net/airline/Danish-Air-Transport?refresh=1 (viimati vaadatud 28. novembril 2020).

lühikeses perspektiivis asendada isegi osa SASi teenustest sarnase lennuvõrgustiku, veomahu ja lennusageduse tasemel. Samuti on Ryanairi puhul ebatõenäoline, et see äriühing oleks suutnud SASi teenused lühiajalises perspektiivis üle võtta. Ryanair ei teenindanud Taanis kohalikku lennuliiklust ja tema rahvusvaheline lennuliiklus piirdus enne COVID-19 pandeemiat 23 aastat kasutuses olnud lennuliinidega, st mis on peaaegu kolm korda vähem kui SASi puhul, ning Ryanairi Taani suunduvate ja Taanist väljuvate lennuliinide koguarv moodustas pool SASi vastavatest lennuliinidest. Seega on mõistlik järeldada, et see lennuettevõtja ei oleks SASi teenuseid lühiajalises perspektiivis asendada suutnud, võttes arvesse ka lennundussektori tingimusi pärast COVID-19 pandeemiat ja pandeemia teist lainet, mis puhkes meetme võtmise ajal (põhjendused 22–24 ja 31). Komisjon märgib siinkohal, et Ryanair ei ole meetme võtmise ajal esitanud plaane Taanis toimuva lennutegevuse laiendamiseks.

(275) Ryanairi poolt lennuettevõtja turu-uuringus esitatud andmed (põhjendus 169) ei võimalda teha vastupidiseid järeldusi. Asjaomases uuringus kirjeldatakse sisuliselt lennuliikluse arengut Taani suunal, Taanist väljapoole ja Taani-siseselt aastatel 2014–2019, tuginedes lennuettevõtjate pakutavatele istekohtadele ja lennuliinide arvule. Lennuettevõtja turu-uuringus esitati kokkuvõte sellest, et odavlennuettevõtjad laienesid aastatel 2014–2019 palju kiiremini (pakutavate istekohtade arvu kasv 66 % ja 62 lennuliini lisandumine) kui Taanis tegutsevad lennuettevõtjad, nagu SAS, kes väidetavalt panustas üksnes 3 % istekohtade arvu kasvu ja kelle puhul lisandus vaid 14 lennuliini.

(276) Lennuettevõtja turu-uuring on aga mitme aspekti osas puudulik.

(277) *Esiteks* kirjeldatakse selles üksnes lennuliikluse arengut Taani suunal, Taanist väljapoole ja Taani-siseselt aastatel 2014–2019, kuid ei anta mingit teavet COVID-19 pandeemia tagajärgede kohta Taani suunal, Taanist väljapoole ja Taani-siseselt toimuvale lennuliiklusele, mis on käesolevas asjas ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti b kohase hindamise põhielement. Asjaolu, et odavlennuettevõtjad suurendasid oma kohalolekut analüüsis vaadeldud viieaastase perioodi jooksul, ei tõenda seda, et selline kasv oleks jätkunud pärast COVID-19 pandeemiat, mis mõjutas kogu lennundussektorit. Vastupidi, Taani esitatud andmed näitavad, et 2020. aasta jaanuarist septembrini vähendasid odavlennuettevõtjad, nagu Norwegian Air Shuttle ja EasyJet, oma reisijate osakaalu, keda veeti Taani suunal ja Taanist väljapoole, samas kui Ryanair suurendas oma reisijate osakaalu vaid veidi.

(278) *Teiseks*, kuigi odavlennuettevõtjad suurendasid aastatel 2014–2019 rahvusvaheliste lennuteenuste pakkumist Taani suunal ja Taanist väljapoole, ei olnud see nii kohaliku lennuliikluse puhul – odavlennuettevõtjad teenindasid vaid kahte kohalikku lennuliini, ilma et nende arv oleks aastatel 2014–2019 suurenenud, ning nendel kohalikel lennuliinidel pakutavate istekohtade arv vähenes asjaomasel viieaastasel perioodil.

(279) *Kolmandaks* ei anna uuring teavet erinevate analüüsitud lennuettevõtjate pakutavate lendude regulaarsuse ja sageduse kohta ega isegi mitte nende pakutavate lennuvõrgustiku ja sihtkohtade kohta. See kajastab üksnes lennuettevõtjate pakutavate istekohtade ja teenindatavate lennuliinide arvu. Taani tsiviillennundus- ja raudteeameti esitatud andmed näitavad siiski, et kui odavlennuettevõtjad, nagu Norwegian Air Shuttle ja Ryanair, teenindasid 2019. aastal märkimisväärsel arvul lennuliine Taani suunal ja Taanist väljapoole, olid üle poole neist hooajalised lennuliinid (põhjendus 275), mistõttu neid ei teenindatud regulaarsel lennusagedusel aasta ringi.

(280) *Neljandaks* tehakse uuringus vahet SASil ja odavlennuettevõtjatel, kui analüüsitakse Taaniga seotud lennuliinide ja pakutavate istekohtade kasvu aastatel 2014–2019. Selles aga ei esitata konkreetset teavet iga analüüsitava odavlennuettevõtja kohta. Nagu nähtub põhjendusest 68, on odavlennuettevõtjate vahel suured erinevused – 2019. aastal teenindas Norwegian Air Shuttle Taani suunal, Taanist väljapoole ja Taani-siseselt 85 lennuliini ning EasyJet teenindas üksnes Taani suunal ja Taanist väljapoole 16 lennuliini. Samamoodi, nagu on märgitud Ryanairi esitatud mõttekoja artiklis, ei olnud kõik odavlennuettevõtjad meetme võtmise ajal ühesuguses finantsolukorras, näiteks Norwegian Air Shuttle'il oli võrreldes Ryanairiga tõsiseid finantsraskusi.

(281) *Lõpetuseks*, kuigi lennuettevõtja turu-uuringus leiti, et „SAS kui peamine lennuettevõtja ei ole oluliselt laienenud“ lennuliikluses aastatel 2014–2019, on siiski selge – nagu näitab ka käesolev uuring –, et SAS teenindas 2019. aastal Taani suunal, Taanist väljapoole ja Taani-siseselt 95 lennuliini ning pakkus 7,1 miljonit istekohta ([160]). Odavlennuettevõtjate rühm ([161]) teenindas aga Taani suunal, Taanist väljapoole ja Taani-siseselt 171 lennuliini, pakkudes 7,1 miljonit istekohta. Teisisõnu oli 2019. aastal SASi Taani suunal, Taanist väljapoole ja Taani-siseselt pakutav istekohtade arv võrdne kõikide odavlennuettevõtjate pakutava istekohtade arvuga ning SAS teenindas mitut lennuliini, mis vastas rohkem kui poolele kõikide odavlennuettevõtjate teenindatud lennuliinide koguarvust. See asjaolu toetab järeldust, et odavlennuettevõtjatel oleks olnud lühiajalises perspektiivis – vastupidiselt sellele, mida väidab Ryanair – raske asendada SASi tegevust COVID-19 pandeemia tingimustes, mis avaldas lennundussektorile rasket mõju.

Rootsi

(282) Komisjon märgib, et Rootsi esitatud ja põhjendustes 70–71 kirjeldatud andmete põhjal olid Braathens Regional Airlines ja Norwegian Shuttle Air riikliku tasandi lennuettevõtjad, kes osutasid lisaks SASile märkimisväärses mahus teenuseid, mis hõlmasid riigisiseselt veetavate reisijate koguarvust vastavalt 30 % ja 18 %. Braathens Regional Airlines on piirkondlik lennuettevõtja, ([162]) kes teenindab peamiselt kohalikku lennuliiklust Rootsis ja kellel on väike lennukipark (10–15 õhusõidukit), ([163]) mis koosneb väikelennukitest ([164]). Komisjon märgib, et 2020. aasta jaanuarist septembrini vähenes riiklikul tasandil Braathens Regional Airlinesi veetavate reisijate osakaal 30 %-lt 20 %-le. Sellega seoses tuleb märkida, et Braathens Regional Airlinesi suhtes algatati 2020. aasta aprillis pankrotimenetlus, mis peatas kogu tema lennuliikluse kuni 2020. aasta suveni ([165]). Nagu on märgitud põhjenduses 274, vähenes ka Norwegian Air Shuttle'i veetavate reisijate osakaal 18 %-lt 14 %-le.

(283) Mis puutub rahvusvahelistesse lennuteenustesse Rootsi suunal ja Rootsist väljapoole, siis järgnes SASile 2019. aastal kõigi veetud rahvusvaheliste reisijate osakaalu poolest Norwegian Air Shuttle 18 %-ga (üle 5 miljoni reisija), kellele omakorda järgnesid Ryanair 8 %-ga (üle 2 miljoni reisija) ning Wizz Air ja Lufthansa ligikaudu 5 %-ga (üle 1 miljoni reisija). Wizz Air on odavlennuettevõtja, mille suurus on enam-vähem võrreldav SASiga, samas kui Lufthansa on üks suurimaid Euroopa lennuettevõtjaid. 2020. aasta jaanuarist septembrini COVID-19 pandeemia ajal kahandas SASi peamine konkurent Norwegian Air Shuttle märkimisväärselt oma rahvusvaheliste reisijate osakaalu 18 %-lt 13 %-le, kuid Ryanairi reisijate osakaal jäi stabiilseks.

(284) Neid asjaolusid arvesse võttes võib teha järgmised järeldused. Esiteks näib, et Norwegian Air Shuttle'il, kes on Rootsis SASi peamine konkurent nii riiklikul kui ka rahvusvahelisel tasandil, oli tõsiseid finantsraskusi, mistõttu ei ole reaalne eeldada, et see äriühing oleks suutnud lühikese aja jooksul üle võtta kõik SASi teenused Rootsi suunal, Rootsist väljapoole ja Rootsi-siseselt või märkimisväärse osa neist teenustest. Teiseks märgib komisjon Braathens Regional Airlinesi kohta, et see äriühing ei ole piisava suurusega, kuna ta kasutas SASist palju väiksemat lennukiparki ja tal, nagu Norwegian Air Shuttle'ilgi, oli tõsiseid raskusi oma tegevuse jätkamisega. Selles kontekstis ei olnud usutav, et asjaomane äriühing oleks suutnud lühikeses perspektiivis asendada isegi osa SASi teenustest riiklikul tasandil. Samuti on Ryanairi puhul ebatõenäoline, et see äriühing oleks suutnud SASi teenused lühiajalises perspektiivis üle võtta. Ryanair ei teenindanud Rootsis kohalikku lennuliiklust, samas kui tema lennuvõrgustik Rootsi suunal ja Rootsist väljapoole hõlmas 2020. aasta jaanuarist septembrini 44 lennuliini. SAS teenindas 85 lennuliini, ([166]) nii et Ryanair hõlmas umbes pool SASi mahust. Seega on mõistlik järeldada, et asjaomane

([160]) Vt lennuettevõtja turu-uuringu tabel 3. Selles tabelis kasutatud arvud hõlmavad üksnes Taanis toimunud lende ning Euroopa-siseseid lende Taani suunal ja Taanist väljapoole. Kuna SAS teenindab ka mitut mandritevahelist sihtkohta, on SASi arvnäitajad väiksemad, kui nad tegelikult peaksid olema.

([161]) Komisjon eeldab, et asjaomane rühm hõlmab *vähemalt* odavlennuettevõtjaid Norwegian Air Shuttle, Ryanair ja EasyJet, kes olid 2019. aastal SASi järel peamised Taanis tegutsevad odavlennuettevõtjad.

([162]) Vt Braathens Regional Airlinesi veebisait, mis on kättesaadav aadressil: https://www.flygbra.se/en/about-braathens-regional-airlines/corporate-information (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([163]) Vt Braathens Regional Airlinesi varasema lennukipargi hinnang, mille on koostanud Planespotters.net, kättesaadav aadressil: https://www.planespotters.net/airline/BRA-Braathens-Regional-Airlines (viimati vaadatud 28. novembril 2023). Vt ka veebisaidil Aviation24 esitatud teave, kättesaadav aadressil: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([164]) Braathens Regional Airlines kasutas ainult lennukitüüpi ATR 72/600, mille istekohtade arv võimaldas vedada 72 reisijat.

([165]) Vt näiteks veebisait Aviation24, mis on kättesaadav aadressil: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023). Vt ka https://simpleflying.com/covid-airline-bankruptcies/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([166]) Rootsi transpordiameti andmed.

lennuettevõtja ei oleks SASi teenuseid lühiajalises perspektiivis suutnud asendada, võttes arvesse ka lennundussektori tingimusi pärast COVID-19 pandeemiat ja pandeemia teist lainet, mis oli puhkenud meetme võtmise ajal. Komisjon märgib sellega seoses, et Ryanair ei ole meetme võtmise ajal esitanud plaane Rootsis toimuva lennutegevuse laiendamiseks.

(285) Samadel põhjustel, mis on esitatud põhjendustes 278–281, ei võimalda Ryanairi poolt lennuettevõtja turu-uuringus esitatud andmed teha vastupidiseid järeldusi. Kuigi selles uuringus leiti, et „SAS kui peamine lennuettevõtja ei ole oluliselt laienenud“ Rootsi lennuliikluses aastatel 2014–2019, on siiski selge – nagu näitab ka käesolev uuring –, et SAS teenindas 2019. aastal Rootsi suunal, Rootsist väljapoole ja Rootsi-siseselt 107 lennuliini ning pakkus 10 miljonit istekohta ([167]). Odavlennuettevõtjate rühm ([168]) teenindas aga Rootsi suunal, Rootsist väljapoole ja Rootsi-siseselt 227 lennuliini, pakkudes 8,2 miljonit istekohta. Teisisõnu oli 2019. aastal SASi pakutavate istekohtade arv suurem kui kõikide odavlennuettevõtjate oma kokku ning SASi pakutavate lennuliinide arv vastas peaaegu poolele kõikide odavlennuettevõtjate teenindatavate lennuliinide koguarvust. See asjaolu toetab järeldust, et odavlennuettevõtjatel oleks olnud lühiajalises perspektiivis raske asendada SASi tegevust COVID-19 pandeemia tingimustes, mis avaldas lennundussektorile rasket mõju.

Järeldus

(286) Seepärast järeldab komisjon, et SASi turult väljumine oleks kaasa toonud oluliste lennuteenuste osutamisel häirete tekkimise Taanis ja Rootsis nii nende kahe liikmesriigi kohalike kui ka rahvusvaheliste ühenduslendude puhul, kuna on ebatõenäoline, et ükski lennuettevõtja, sealhulgas SASi peamised konkurendid, oleks suutnud lühikeses perspektiivis (kui mitte hiljem) üle võtta SASi tegevuse ja säilitada seda lennuvõrgustiku, veomahu ja lennusageduse mõistes sarnasel tasemel või märkimisväärses ulatuses olukorras, kus COVID-19 pandeemia mõjutas tõsiselt kogu lennundussektorit. Sellega seoses järeldab komisjon, et Taani ja Rootsi (põhjendus 216) ei saanud abi andmise ajal olla kindlad, et teised konkurendid säilitavad SASi pakutava lennuühenduse taseme.

(287) Lisaks, nagu märkisid Rootsi ametiasutused põhjenduses 217, esines Taani ja Rootsi puhul selge oht ilma jääda teenusest, mis põhinesid sõlmlennujaamu ühendavate lennuliinide võrgustikul, mille kaudu SAS kindlustas riigisisestele reisijatele sujuva ühenduse rahvusvaheliste lendudega, tagades Taanis ja Rootsis nii kohaliku kui ka rahvusvahelise lennuühenduse peamiste ärikeskustega liidus ja mujal. Seda teenust ei osutanud ükski SASi peamine konkurent ei enne ega pärast COVID-19 pandeemiat.

(288) Neid järeldusi ei sea kahtluse alla põhjenduses 177 esitatud Ryanairi üldine väide, mis põhineb komisjoni 2014. aasta konkurentsipoliitika ülevaatel, mille kohaselt varem enamasti asendati pankrotistunud lennuettevõtjad tõhusamate lennuettevõtjatega, nagu näiteks odavlennuettevõtjatega, mida näitlikustavad Sabena, Malevi ja Spanairiga seotud väidetavad pretsedendid. Komisjon märgib esiteks, et selles artiklis on sõnaselgelt esitatud vastutuse välistamise klausel, milles on ühemõtteliselt öeldud, et see ei kajasta komisjoni ametlikku seisukohta. Igal juhul märgib komisjon, et see 2014. aastal koostatud artikkel ei puudutanud lennuettevõtja võimalikku pankrotti pandeemia tingimustes, mis mõjutab tõsiselt kogu sektorit, nagu COVID-19 pandeemia puhul. Samamoodi leiab komisjon seoses Ryanairi viidatud Malevi ja Spanairi ([169]) pretsedentidega, et need vastavad olukordadele, mis kõik leidsid aset teistsugustes tingimustes ja erineval ajal liikmesriikides, millel on erinev geograafiline asend ja turuolukord, ning kõik need on seotud erinevate äriühingutega. Need ei anna komisjonile lisainfot selle kohta, kas käesoleval juhul kogu lennundussektorit mõjutava tõsise tervisekriisi kontekstis puudus SASi poolt Rootsile ja Taanile osutatavate oluliste lennuteenuste puhul häirete tekkimise oht.

([167]) Lennuettevõtja turu-uuringus kasutatud arvud hõlmavad üksnes Rootsis toimunud lende ning Euroopa-siseseid lende Rootsi suunal ja Rootsist väljapoole. Kuna SAS teenindab ka mitut mandritevahelist sihtkohta, on SASi arvnäitajad väiksemad, kui nad tegelikult peaksid olema.

([168]) Komisjon eeldab, et asjaomane rühm hõlmab *vähemalt* odavlennuettevõtjaid Norwegian Air Shuttle, Ryanair ja Wizz Air, kes olid 2019. aastal SASi järel peamised Rootsis tegutsevad odavlennuettevõtjad.

([169]) Ryanair ei esitanud teavet Sabena pankroti tagajärgede kohta.

(289) Peale selle on põhjendamatu ka Ryanairi väide, et komisjon ise on esitanud vastuolulisi väiteid, kui ta järeldas ühelt poolt, et SASi tegevust ei saa asendada, ja teiselt poolt, et SASil puudub turujõud. Ryanair võrdsustab olulise teenuse osutamisel häirete tekkimise märkimisväärse turujõu omamisega. Ettevõtja võib siiski osutada liikmesriigi seisukohalt olulisi teenuseid, ilma et tal tingimata oleks märkimisväärne turujõud.

Töökohtade märkimisväärse kadumisega seotud sotsiaalsete raskuste ja turutõrgete ärahoidmine

(290) Komisjon märgib ka, et SAS on Taanis ja Rootsis oluline otsene ja kaudne tööandja. Esiteks andis SAS endiselt otseselt tööd ligikaudu 6 000 töötajale (põhjendus 74), keskendus oma lennutransporditeenuste osutamisel ärireisidele (hõlmates alates 2015. aastast enam kui 50 % reisijatest) ja kulutas 2019. aastal tarnijatega seotud kuludele ligikaudu 4 miljardit Rootsi krooni, panustades seega kaudselt ka Rootsi ja Taani SKPsse (põhjendus 75). Sellega seoses hindasid Taani ja Rootsi uuringutele tuginedes, et SAS panustas Taani ja Rootsi SKPsse otseselt ja kaudselt mitme miljardi euroga aastas (põhjendus 75).

(291) Seepärast leiab komisjon, et SASi turult lahkumine oleks võinud põhjustada tõsiseid sotsiaalseid raskusi selliste töökohtade kadumisest tuleneva otsese ja kaudse mõju tõttu, mida SASi pankrot / kohustuste täitmata jätmine võis kaasa tuua. Taani ja Rootsi sekkumine oli seega õigustatud, et vältida sotsiaalseid raskusi ja turutõrkeid, mida märkimisväärne töökohtade kadumine tekitada võib.

(292) Vastupidiselt põhjenduses 176 esitatud Ryanairi väitele on SASi panus Taani ja Rootsi majanduse tööhõivesse iseenesest märkimisväärne, arvestades SASi töötajate arvu, aga ka tema loodud kaudseid töökohti, ilma et oleks vaja võrrelda seda panust ülejäänud lennundussektoriga. Samamoodi ei oma tähtsust asjaolu, et SASi panus Taani ja Rootsi tööhõivesse võib pärast pandeemiat SASi finantsprobleemide tõttu väiksem olla. Taani ja Rootsi eesmärk on ka vältida abi andmise ajal täiendavaid sotsiaalseid raskusi ja turutõrkeid, mida SASi võimalikust turult lahkumisest tingitud suure arvu otseste ja kaudsete töökohtade kadumine kaasa tooks. Sellest tulenevalt oli abi eesmärk ka ära hoida juba Taani ja Rootsi majandust mõjutavate COVID-19 pandeemia põhjustatud tõsiste häirete süvenemist.

Järeldus

(293) Kõiki neid asjaolusid arvesse võttes järeldab komisjon, et arvestades mitme sellise olulise SASi osutatava teenuse (reisijateveoteenused, repatrieerimisteenused, meditsiiniseadmete veoteenused jms) puhul häirete tekkimise ohtu, mida teised lennuettevõtjad nende puudumise korral sarnases ulatuses tõenäoliselt asendada ei suuda (kui üldse), ning selleks, et ära hoida suure arvu töökohtade kadumisega seotud täiendavaid sotsiaalseid raskusi ja turutõrkeid, on Taani ja Rootsi tõendanud, et SASi kasuks sekkumine on ühistes huvides.

(294) Seega järgitakse ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti b.

6.3.1.3. Kooskõla ajutise raamistiku punkti 49 alapunktiga c

(295) Ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti c kohaselt peavad liikmesriigid tõendama, et „abisaaja ei leia turul vastuvõetavate tingimustega rahastamist ja asjaomase liikmesriigi olemasolevad horisontaalsed meetmed likviidsusvajaduste katmiseks ei ole abisaaja elujõulisuse tagamiseks piisavad“.

(296) Sissejuhatuseks toob komisjon esile, et nagu on selgitatud punktis 2.1.3, ei olnud võetud leevendusmeetmed ja SASile antud riigiabi piisavad, et rahuldada tema COVID-19 pandeemiast ja sellega seotud piirangumeetmetest tulenevaid omakapitali ja likviidsusega seotud finantsvajadusi. SASi puhul prognoositi jätkuvalt, et ta saavutab 9,4 miljardi Rootsi krooni suuruse negatiivse omakapitali positsiooni ning et tema likviidsus ammendub 2020. aasta detsembriks. Negatiivne omakapitali positsioon ei mõjutanud mitte ainult SASi likviidsust, vaid ohustas ka tema maksevõimet ja elujõulisust lühiajalises perspektiivis. Maksevõimeprobleemi lahendamiseks pidi SAS uue omakapitali abil kiiresti taastama oma bilansi seisu, et ära hoida turult lahkumist (punkt 6.3.1.1). Selle taastamist ei olnud seega võimalik saavutada täiendava võla võtmise teel, kuna see oleks soovitud tulemuse saavutamisel olnud ebatõhus.

(297) Enne COVID-19 pandeemiat ja nagu on selgitatud põhjenduses 151, olid SASi rahastamisallikad peamiselt järgmised:

— tagamata võlainstrumendid või hübriidkapitaliinstrumendid (nt uuendatavad krediidiliinid, tagamata võlakirjad, hübriidvõlakirjad); ([170])

— tagatud laen ja kasutusrent, mille tagatiseks on tema varad (nt õhusõidukid), ning

— omakapital.

(298) Siiski nähtub Taani ja Rootsi esitatud asjaoludest, mida on kirjeldatud punktis 2.1.5, ja SASi märkustest, mis on kokkuvõtlikult esitatud punktis 4.1.2, et hoolimata SASi võetud leevendusmeetmetest ja varem saadud riigiabist, suurendas SASi halvenenud finantsolukord 2020. aasta märtsis tema kapitali- ja likviidsusvajadusi sedavõrd, et neid ei olnud võimalik katta ei vastuvõetavate tingimustega rahastamise teel turul ega Taanis ja Rootsis kehtinud horisontaalmeetmete abil.

(299) Esiteks ei leidnud SAS vastuvõetavate tingimustega rahastamist tagamata võla- ja hübriidkapitaliinstrumentide vormis.

(300) Eelkõige viitavad tõendid sellele, et erainvestorid püüdsid meetme võtmise ajal vähendada oma SASiga seotud finantsriske. Komisjon märgib sellega seoses, et asjaomase hindamise usaldusväärne lähtepunkt on SASi krediidireitingu halvenemine, millele investorid investeerimisega seotud riski hindamisel tavaliselt tuginevad. Tuleks tähele panna, et reitinguagentuur Standard & Poor's oli 16. jaanuaril 2020, st enne COVID-19 pandeemiat, hinnanud SASi reitingutasemeks B+, kuid ta alandas selle 10. juunil 2020 tasemele CCC (põhjendus 154), andes negatiivse prognoosi SASi suutlikkusele rahastada end vastuvõetavatel tingimustel tagamata võla- ja hübriidkapitaliinstrumentide turul. Reitinguagentuur Moody's alandas samuti SASi reitingut, pidades silmas SASi kehva finantsperspektiivi rekapitaliseerimise puudumise korral (põhjendus 79). SASi krediidireitingu halvenemist tõendab ka asjaolu, et SASi käibelolevate võlakirjade ja hübriidkapitaliinstrumentidega kauplemisel esines 2020. aasta juunis järelturul raskusi (põhjendus 155). Asjaomaste instrumentide hinnakujunduse areng 2019. aasta detsembrist 2020. aasta juunini näitab selgelt erainvestorite soovi vähendada oma finantsriske SASi suhtes. SAS ei saanud ka jätkata enne pandeemiat kehtinud EKTV programmi ([171]) (põhjendus 152). Lisaks oli investorite baasi huvi seoses käibelolevate võla- ja hübriidkapitaliinstrumentidega vastuvõetavatel tingimustel uutesse instrumentidesse investeerimisega tõenäoliselt tühine, kuna neil investoritel paluti rekapitaliseerimise raames konverteerida oma olemasolevad instrumendid vähem soodsatel tingimustel (põhjendus 156).

(301) Teiseks ei leidnud SAS vastuvõetavate tingimustega turupõhist rahastamist tagatud laenu vormis, kasutades koormamata õhusõidukeid või muud liiki varasid.

(302) Kohe pärast COVID-19 puhangut 2020. aasta märtsis püüdis SAS tõepoolest sõlmida mõne pangaga uuendatava krediidiliini lepingut, mis osutus ilma riikliku toetuseta edutuks, kuna pangad ei olnud valmis võtma katteta riske (põhjendus 78). See näitab selgelt, et sel ajal oli tahe anda lennundussektori ettevõtjatele laene väga väike, isegi kui need oleksid olnud tagatisega tagatud. Lõpuks sõlmis SAS uuendatava krediidiliini lepingu, mis oli 90 % ulatuses tagatud riigigarantiiga, kuid pangad nõudsid laenu ülejäänud tagatiseta osa jaoks tagatisi SASile kuuluvate koormamata varade arvelt. Sellega seoses märgib komisjon, et pangad nõudsid võrreldes enda riskipositsiooniga märkimisväärset tagatist (põhjendus 78) ([172]). Lisaks, nagu tõendas SAS (põhjendus 158), ei saanud äriühing tugineda piisavale arvule koormamata õhusõidukitele, et katta mis tahes oluline osa oma likviidsus- või kapitalivajadustest, kuna see võis põhjendatult hõlmata üksnes nelja uuema tehnoloogiaga õhusõidukit. Peale selle viitavad uuendatava krediidiliiniga seotud tingimused veel sellele, et meetme võtmise ajal ei olnud SASile tõenäoliselt tagatud

([170]) Nagu nähtub SASi 2019. aasta aruande leheküljelt 110, oli SAS sõlminud mitmesuguseid lühiajalisi krediidiliine, et tagada vajaduse korral lisarahastamine. Aruanne on avalikult kättesaadav aadressil https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([171]) Komisjon sai vastusena oma taotlusele […] keeldumiskirja vormis tõendid, mis kinnitasid, et EKTV programm ei olnud rekapitaliseerimise ajal kättesaadav.

([172]) Uuendatava krediidiliini lepingu sõlmimiseks pidi SAS andma pankadele tagatiseks õhusõidukite varade paketi koguväärtuses, mis vastas pankade riskile jäetud uuendatava krediidiliini tagamata summa (10 % laenu nimiväärtusest) kahekordsele väärtusele, ning piirama SASi kontsernisisestele laenudele ja kontodele tagatise andmist. On selge, et see leping juba piiras rekapitaliseerimise ajal SASi käsutuses olnud ülejäänud tagatiste kasutamist.

laen vastuvõetavate tingimustega kättesaadav (põhjendus 158) ([173]). Lõpuks leiab komisjon, et mis tahes ülejäänud varad, mida teoreetiliselt oleks võinud kasutada tagatisena (näiteks programm „EuroBonus“), ei oleks olnud SASi likviidsus- ja maksevõimeprobleemidele tõhus lahendus, arvestades eelkõige kiireloomulist vajadust tegutseda meetme võtmise ajal ning nende varade võõrandamise võimalusega seotud ajalisi piiranguid (põhjendused 48 ja 159).

(303) Kolmandaks, selleks et lahendada maksevõimeprobleem, mis tulenes märkimisväärsest negatiivsest omakapitali positsioonist meetme võtmise ajal, pidi SAS kiiresti uue omakapitali abil taastama oma bilansi seisu, et vältida turult lahkumist. Äriühingu bilansi seisu ei saanud taastada täiendava võla võtmise teel, sest see oleks olnud soovitud tulemuse saavutamisel ebatõhus (põhjendus 297) ([174]). Sellega seoses vajas SAS kas olemasolevatelt aktsionäridelt ja/või uutelt investoritelt saadavat kapitalisüsti, et lahendada oma maksevõimeprobleemid ning et järk-järgult taastada vastuvõetavatel tingimustel juurdepääs finantsturgudele.

(304) Sellega seoses märgib komisjon, et meetme eesmärk oli tõhusalt kaasa aidata erainvestorite osalemisele, et katta võimalikult suures ulatuses SASi kapitali- ja likviidsusvajadused. Eelkõige selleks pakkus SAS erainvestoritele atraktiivseid tingimusi kinnises emissioonis osalemiseks ning ta pidas läbirääkimisi kulude jagamise üle muude aktsionäridega kui Taani ja Rootsi (põhjendused 84, 85, 117 ja 162).

(305) Viimasena märgib komisjon, et ükski muu horisontaalne instrument, mis oli SASile meetme võtmise ajal kättesaadav, ei oleks olnud piisav, et katta SASi likviidsusvajadused ja tagada tema elujõulisus (põhjendus 82).

(306) Ryanairi selle punkti kohta esitatud väited (põhjendused 180–184) ei muuda neid järeldusi.

(307) Esiteks, mis puudutab Ryanairi väidet, et komisjoni hinnang tugines üksnes Rootsi ja Taani ametiasutuste väidetele (põhjendus 180), siis sellega seoses juhib komisjon tähelepanu käesoleva otsuse eelnevale punktile (põhjendus 263).

(308) Teiseks väidab Ryanair, et SAS oleks ilma Rootsi ja Taani osaluseta saanud avaliku pakkumise kaudu hankida omakapitali vormis rahastamist investoritelt, kes ei olnud juba tema aktsionärid. Oxera aruandes esitatud tõendite põhjal selgub, et üheksa lennuettevõtjat kogusid sel viisil 2020. aasta aprillist detsembrini kokku 6,2 miljardit eurot (põhjendus 182) ([175]). Ryanairi esitatud teave ei sisalda aga konkreetseid tõendeid selle kohta, et SAS sai meetme võtmise ajal kasutada erasektori rahastamist. Asjaolu, et mitu lennuettevõtjat võisid saada turult omakapitali kaudu rahastamist, ei tähenda tingimata, et need äriühingud olid SASiga võrreldavas olukorras või et sarnased võimalused olid SASile (piisavalt) kättesaadavad või et need oleksid võimaldanud meedet (osaliselt) asendada ([176]).

([173]) Pankadega sõlmitud uuendatava krediidiliini lepingu tingimuste kohaselt pidi SAS tagatisena esitama koormamata õhusõidukite varade paketi koguväärtuses, mis vastas pankade riskile jäetud uuendatava krediidiliini tagamata summa (10 % laenu nimiväärtusest) kahekordsele väärtusele, ning piirama SASi kontsernisisestele laenudele ja kontodele tagatise andmist.

([174]) Selleks et illustreerida SASi maksevõimeprobleemide suhtelist ulatust võrreldes üksnes likviidsusvajadustega, on kasulik võrrelda tema eeldatavat omakapitali positsiooni 2020. aasta lõpus (miinus 9,4 miljardit Rootsi krooni) meetme raames heaks kiidetud abisummaga (11 miljardit Rootsi krooni). Nagu on kirjeldatud joonealuses märkuses 123, kinnitavad seda seisukohta mitu pankade uuringuaruannet, sealhulgas Den Norske Banki (DNB) uuringuaruanne, milles avaldati 28. mail 2020 järgmine märkus: „Kuna bilansiline omakapital on juba negatiivne, bilanss on jätkusuutmatu võlatasemega ja prognooside kohaselt jätkub aastaid kestva kasvustsenaariumi korral märkimisväärne tulude vähenemine, siis prognoosime, et vaja võib olla kuni 10 miljardi Rootsi krooni suurust uut rahastamist.“

([175]) Ryanairi sõnul olid need lennuettevõtjad Ryanair, easyJet, IAG, Air Canada, United Airlines, American Airlines, Spirit Airlines, Norwegian Airlines and Hawaiian Airlines.

([176]) Samuti tuleks märkida, et lennuettevõtjate kapitali struktuur, nende ärimudel, õiguslik seisund ja välise kapitali kättesaadavus võivad märkimisväärselt erineda. Ryanair ei esita tõendeid kõikide noteeritud äriühingute ja SASi võrreldavuse kohta.

(309) Igal juhul piisab, kui märkida, et meede võimaldas kinnises emissioonis osaleda ka teistel investoritel kui SASi kõlblikud ja olemasolevad aktsionärid (põhjendus 104). Sellega seoses märgib komisjon kinnise emissiooni tulemuste põhjal, et kuigi erainvestorite huvi oli oodatust suurem, ei saadud turumajanduslikelt investoritelt kogu tehingu katmiseks piisavalt kapitali, kuna olemasolevate ja uute aktsionäride märkimine moodustas ligikaudu 90 % kõigist kinnisel emissioonil pakutavatest aktsiatest. Sellest tulenevalt tuli vajaliku kapitali suurendamise saavutamiseks rakendada Taani ja Rootsi ametiasutuste võetavaid emissiooni tagamise kohustusi. See asjaolu kinnitab, et isegi sellise tagatise puhul, mida Taani ja Rootsi pakkusid emissiooni tagamise kohustuste vormis, ei saanud SAS meetme võtmise ajal erainvestoritelt piisavat omakapitali kaudu rahastamist (põhjendused 104 ja 105).

(310) Lisaks märgib komisjon, et Ryanairi nimetatud lennuettevõtjad olid saanud oma likviidsusvajaduste katmiseks soodsatel tingimustel eelnevaid laene. Seega võisid need laenud muuta kinnise emissiooni või kapitalisüsti erainvestorite jaoks atraktiivsemaks. Seetõttu ei ole need laenud usaldusväärne võrdlusalus, mis toetaks Ryanairi väidet, et teised lennuettevõtjad suutsid COVID-19 pandeemia ajal ilma avaliku sektori toetuseta hankida investoritelt omakapitali kaudu rahastamist.

(311) Selle punkti näitlikustamiseks kasutatakse Oxera aruannet, milles on märgitud, et IAG kogus kinnise emissiooni raames olemasolevate aktsionäride proportsionaalse märkimise teel rohkem kui 2 miljardit eurot. Tuleb siiski märkida, et 2020. aasta mais (enne kinnist emissiooni) said Iberia ja Vueling (IAG kaks tütarettevõtjat) kokku 1 miljardi euro ulatuses laenu kommertspankadelt, millele andis tagatise Instituto de Crédito Official ([177]). Sama kehtib Ryanairi ([178]) ja EasyJeti ([179]) kohta, kes mõlemad said Inglismaa valitsuselt ja Bank of Englandilt 600 miljoni naela suuruse laenu valitsuse COVID-19 ettevõtete rahastamisvahendi raames (mis võimaldas Ühendkuningriigi ettevõtjatel taotleda laenu COVID-19-eelsete kommertsintressimääradega). 2020. aasta aprillis said ka Allegiant Air, American Airlines, Hawaiian Airlines ja Spirit Airlines toetuste ja laenude vormis Ameerika Ühendriikide valitsuse rahandusministeeriumilt valitsuse toetust ([180]). Ent kui SAS sai toetust enne meetme võtmist (punkt 2.1.3.2), anti seda toetust enamasti riigigarantii kaudu väiksemas summas kui asjaomaste lennuettevõtjate puhul. Juhul, kui SAS oleks viinud ellu rekapitaliseerimise, oleks see rahastamisvahend tulnud viivitamatult tühistada ja täielikult tagasi maksta (põhjendus 81).

(312) Kolmandaks väidab Ryanair, et SAS oleks Oxera aruandes sisalduvate tõendite põhjal võinud hankida laenupõhist rahastamist turumajanduslikelt investoritelt, osutades, et mitu lennuettevõtjat, kellel on SASiga võrreldavad krediidireitingud, suutsid COVID-19 pandeemia alguses turult leida märkimisväärses summas laenupõhist rahastamist ([181]). Eelkõige väidab Ryanair, et SAS oleks võinud tagatisena kasutada oma 55 koormamata õhusõidukit, et saada tagatud laenu rohkem vastuvõetavatel tingimustel.

(313) Nagu on märgitud põhjenduses 309, ei esita Ryanair ühtegi konkreetset tõendit selle kohta, et SAS sai meetme võtmise ajal kasutada erasektori rahastamist. Asjaolu, et mitu lennuettevõtjat võisid turult saada tagamata või tagatud laenu kaudu rahastamist, ei tähenda tingimata, et need äriühingud olid SASiga võrreldavas olukorras või et SASile olid sarnased võimalused (piisavalt) kättesaadavad või et need oleksid võinud asendada riigilt saadavat rekapitaliseerimisabi ([182]).

([177]) Vt nt https://www.iairgroup.com/en/newsroom/press-releases/newsroom-listing/2020/ib-vy-loan-agreements (viimati vaadatud 28. novembril 2023). Vt ka pressiteated IAG kontserni kohta, kes sai Inglismaa valitsuselt sama liiki laenu: https://www.aljazeera.com/economy/2020/5/7/british-airways-parent-iag-taps-uk-government-funds-for-help (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([178]) Vt nt https://news.sky.com/story/coronavirus-airlines-among-businesses-given-bank-of-england-bailouts-12000568 (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([179]) Vt nt https://www.theguardian.com/business/2020/apr/06/easyjet-secures-600m-coronavirus-loan-from-uk-treasury-and-bank (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([180]) Vt nt https://home.treasury.gov/policy-issues/coronavirus/assisting-american-industry/payroll-support-program-payment (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([181]) Ryanairi sõnul olid need lennuettevõtjad American Airlines, Allegiant Air, Azul, Hawaiian Airlines, Spirit Airlines ja GOL Airlines.

([182]) Samuti tuleks märkida, et lennuettevõtjate kapitali struktuur, nende ärimudel, õiguslik seisund ja välise kapitali kättesaadavus võivad märkimisväärselt erineda. Ryanair ei esita tõendeid kõikide noteeritud äriühingute ja SASi võrreldavuse kohta.

(314) Nagu on selgitatud ka põhjenduses 304, kordab komisjon, et SAS pidi kiiresti taastama oma bilansi seisu uue omakapitali abil, et lahendada oma maksevõimeprobleem ja hoida ära turult lahkumine. SAS sai üksnes olemasolevate ja/või uute investorite kaudu uut omakapitali kaasates algatada oma bilansi seisu taastamise, lahendada oma maksevõimeprobleemid vajaliku kiirusega ja järk-järgult taastada oma juurdepääsu vastuvõetavate tingimustega turupõhisele rahastamisele.

(315) Peale selle ei võimalda Ryanairi esitatud näited lennuettevõtjate kohta, kelle krediidireiting jäi vahemikku Ba3 kuni B1, teha sarnastel võrdlusalustel võrdlust, kuna SASi krediidireiting langetati 10. juunil 2020 tasemelt B+ tasemele CCC (vt põhjendus 300). Seetõttu ei saa teatavate lennuettevõtjate tehtud kirjeldatud tehinguid kasutada usaldusväärse võrdlusalusena Ryanairi väite puhul, milles leitakse, et võrreldavad lennuettevõtjad suutsid COVID-19 pandeemia ajal investoritelt laenupõhist rahastamist hankida.

(316) Vastupidiselt sellele, mida väitis Ryanair, ei olnud ka SASil 55 koormamata õhusõidukit, ([183]) mida oleks saanud kasutada tagatisena, et võtta tagatud laenu rohkem vastuvõetavatel tingimustel. Nagu on selgitatud põhjenduses 303, ei saanud SAS tugineda piisavale arvule koormamata õhusõidukitele, et katta mis tahes oluline osa oma likviidsus- või kapitalivajadustest, kuna SAS võis põhjendatult selleks kasutada üksnes nelja uuema tehnoloogiaga õhusõidukit. Lisaks näitavad uuendatava krediidiliini lepingu tingimused, mille riigigarantii kiideti heaks 2020. aasta aprillis, veel seda, et vastuvõetavate tingimustega tagatud laen ei olnud SASile rekapitaliseerimise ajal tõenäoliselt kättesaadav (põhjendus 303).

(317) Neljandaks heidab Ryanair komisjonile ette, et viimane ei võtnud arvesse, kas SAS oleks võinud teha eraõiguslike turuosalistega muid tehinguid, mis oleksid väidetavalt aidanud kaasa SASi likviidsusele, suurendamata tema võlga, nagu näiteks hübriidkapitaliinstrumente emiteerimine või hüpoteegiga koormatud õhusõidukite müük.

(318) Talle esitatud tõendite põhjal leiab komisjon, et on väga ebatõenäoline, et SASil oleks olnud juurdepääs vastuvõetavate tingimustega rahastamisele hübriidkapitaliinstrumentide vormis (vt põhjendus 300). Samuti on asjakohane võtta arvesse, et SASi krediidireitinguid alandati 2020. aasta juunis ning anti negatiivne prognoos äriühingu suutlikkusele rahastada end hübriidkapitaliinstrumentide turul vastuvõetavatel tingimusel. Seda tõendab ka asjaolu, et rekapitaliseerimise ajal kaubeldi järelturul pingeliselt SASi käibelolevate hübriidkapitaliinstrumentidega, nagu nähtub asjaomaste instrumentide hinnakujunduse arengust 2019. aasta detsembrist 2020. aasta juunini.

(319) Lisaks peab komisjon ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti c kohaselt hindama, kas abisaajal on juurdepääs vastuvõetavate tingimustega alternatiivsele turupõhisele rahastamisele. Seega ei hõlma see hindamine selle kontrollimist, kas abisaaja saaks oma tegevust veelgi vähendada, nagu soovitas Ryanair. Seetõttu ei ole põhjendatud Ryanairi väide, et SASilt tuleks nõuda, et ta käsitaks hüpoteegiga koormatud õhusõidukite müüki vastuvõetavate tingimustega alternatiivse turupõhise rahastamise vormina, mis tooks tegelikult kaasa SASi tegevuse vähendamise.

(320) Seetõttu leiab komisjon eespool kirjeldatut arvesse võttes, et SAS ei leidnud turult vastuvõetavate tingimustega rahastamist ning asjaomases liikmesriigis likviidsusvajaduste katmiseks kehtestatud horisontaalsed meetmed ei olnud tema elujõulisuse tagamiseks piisavad. Seega on meede kooskõlas ajutise raamistiku punkti 49 alapunktiga c.

6.3.1.4. Kooskõla ajutise raamistiku punkti 49 alapunktiga d

(321) Ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti d kohaselt peavad liikmesriigid tõendama, et „abisaaja puhul ei ole tegu ettevõtjaga, mis oli juba 31. detsembril 2019 raskustes (üldise grupierandi määruse tähenduses)“.

(322) Sissejuhatuseks tuleb öelda, et Ryanair oli õigesti esile toonud, et oma esialgses otsuses ajutise raamistiku punkti 49 alapunkti d järgimist hinnates tugines komisjon SASi konsolideerimata finantsaruannetele (vt põhjendus 185). Komisjon on nüüd üldise grupierandi määruse artikli 2 lõike 18 punktides a ja c sätestatud tingimusi täpsemalt hinnanud, kasutades SASi konsolideeritud finantsaruandeid, mis olid koostatud kooskõlas kohaldatavate finants- ja raamatupidamiseeskirjadega.

([183]) Selle arvnäitaja puhul Ryanair lihtsalt eeldas, et kõik 31. oktoobril 2019. aastal SASile kuulunud õhusõidukid olid rekapitaliseerimise ajal veel koormamata.

(323) Seetõttu vaatas komisjon Taani ja Rootsi ametiasutuste esitatud tõendite põhjal (põhjendus 98) läbi SASi kui piiratud vastutusega äriühingu ja SASi kontserni emaettevõtja konsolideeritud finantsaruanded. Komisjon leidis, et SAS ei olnud kumuleerunud puudujäägi tõttu kaotanud enam kui poolt oma emiteeritud aktsiakapitalist (vt üldise grupierandi määruse artikli 2 lõike 18 punkt a). SASi konsolideeritud finantsaruannete kohaselt moodustas tema omakapital 31. detsembri 2019. aasta seisuga (5,7 miljardit Rootsi krooni) enam kui pool emiteeritud aktsiakapitalist (7,7 miljardit Rootsi krooni). Teiseks leidis komisjon, et SASi suhtes ei kohaldatud kõiki võlakohustusi hõlmavat maksejõuetusmenetlust ning ta ei vastanud kriteeriumidele, mis on siseriiklikus õiguses võlausaldajate taotlusel sellise menetluse algatamiseks ette nähtud (vt üldise grupierandi määruse artikli 2 lõike 18 punkt c). Komisjon arvutas SASi konsolideeritud finantsaruannete põhjal välja ka SASi raamatupidamisliku võla ja omakapitali suhtarvu 31. detsembri 2019. aasta seisuga (4,96). Komisjon märgib, et selle arvnäitaja väärtus jäi allapoole üldise grupierandi määruse artikli 2 lõike 18 punktis e sätestatud künnist (7,5).

(324) Sellest järeldub, et SAS ei olnud ettevõtja, kes oli üldise grupierandi määruse tähenduses 31. detsembril 2019 juba raskustes. Seega on meede kooskõlas ajutise raamistiku punkti 49 alapunktiga d.

6.3.2. *Rekapitaliseerimismeetmete liigid*

(325) Ajutise raamistiku punktis 52 on sätestatud: „Liikmesriik võib kasutada COVID-19 rekapitaliseerimismeetmete võtmiseks kahte liiki rekapitaliseerimisinstrumente: a) omakapitaliinstrumendid, eelkõige emiteeritud uued liht- või eelisaktsiad, ja/või b) omakapitali komponenti sisaldavad instrumendid (edaspidi „hübriidkapitaliinstrumendid“), ([184]) eelkõige kasumiosalusõigus, passiivne osalus ning konverteeritavad tagatud ja tagamata võlakirjad“. Ajutise raamistiku punktis 53 on sätestatud, et „sekkumise käigus võib riik eespool nimetatud instrumente mis tahes viisil varieerida või kombineerida omavahel omakapitali- ja hübriidkapitaliinstrumente“. Igal juhul peab liikmesriik „tagama, et valitud rekapitaliseerimisinstrumendid ja nendega seotud tingimused on abisaaja rekapitaliseerimisvajaduste rahuldamiseks kõige asjakohasemad ning moonutavad seejuures kõige vähem konkurentsi“.

(326) Nagu on märgitud põhjenduses 99, on meede omakapitaliinstrumentide ja hübriidkapitaliinstrumentide kombinatsioon.

(327) Omakapitaliinstrument koosnes lõppkokkuvõttes kokku 3,54 miljardi Rootsi krooni suurusest omakapitalist, mille Taani ja Rootsi maksid SASile uute lihtaktsiate emiteerimise eest (põhjendused 103–105).

(328) Hübriidkapitaliinstrumentideks olid Taanile ja Rootsile kuuluvad ja nende poolt täielikult väljamakstavad uued tähtajatud hübriidvõlakirjad summas 6 miljardit Rootsi krooni (põhjendus 106). Neid instrumente käsitatakse rahvusvaheliste finantsaruandlusstandardite kohaselt omakapitalina.

(329) Mis puudutab täpsemalt ajutise raamistiku punkti 53, siis märkis Ryanair oma märkustes, et komisjon ei selgitanud, miks meede oli SASi rekapitaliseerimisvajaduste rahuldamiseks sobiv, ega hinnanud, kas meede moonutas kõige vähem konkurentsi, eelkõige võrreldes muude võimalike abi instrumentidega (põhjendus 187).

(330) Vastusena asjaomasele märkusele tuleb meelde tuletada, et rekapitaliseerimisinstrumenti ja sellega seotud tingimusi võib pidada asjakohasteks, et rahuldada abisaaja rekapitaliseerimisvajadusi, moonutades seejuures kõige vähem konkurentsi, nagu on osutatud ajutise raamistiku punktis 53, tingimusel et need vastavad selles raamistikus selleks ette nähtud mitmesugustele nõuetele, mis on seotud rekapitaliseerimisabi summa (jagu 3.11.4), riigi võetava tasu ja väljumise (jagu 3.11.5), juhtimise ja põhjendamatute konkurentsimoonutuste vältimise (jagu 3.11.6) ning riigi strateegiaga rekapitaliseerimisest tulenevast osalusest väljumiseks (jagu 3.11.7). Kõikide nende nõuete eesmärk on just nimelt tagada, et kõnealune meede ja sellega seotud tingimused ei läheks kaugemale sellest, mis on abisaaja rekapitaliseerimisvajaduste rahuldamiseks kõige asjakohasem ning moonutab seejuures kõige vähem konkurentsi. Seega, kui need nõuded on täidetud, tuleb valitud rekapitaliseerimisinstrument lugeda ajutise raamistiku punktiga 53 kooskõlas olevaks. Kõiki neid nõudeid hinnatakse järgmistes punktides.

([184]) Hübriidkapitaliinstrumendid on instrumendid, millel on nii võla kui ka omakapitali omadused. Näiteks konverteeritavate võlakirjade eest makstakse tasu sarnaselt muudele võlakirjadele, kuni need konverteeritakse omakapitaliks. Hübriidkapitaliinstrumentide üldise tasustamise hindamisel tuleb seega võtta arvesse ühelt poolt nende tasustamist ajavahemikul, mil need toimivad sarnaselt võlainstrumentidele, ja teiselt poolt tingimusi, mille alusel need konverteeritakse omakapitalisarnasteks instrumentideks.

(331) Mis puudutab alternatiivsete abi instrumentide olemasolu, siis järeldas komisjon juba punktis 6.3.1.3, et käesoleval juhul puudusid meetmele muud alternatiivid. Samuti tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et komisjon ei ole kohustatud positiivselt tõendama, et ükski teine mõeldav abimeede – mis on juba oma olemuselt hüpoteetiline – ei oleks asjakohasem ega põhjustaks konkurentsimoonutusi ([185]).

6.3.3. *Rekapitaliseerimisabi summa (ajutise raamistiku punkt 54)*

(332) Ajutise raamistiku punktis 54 on sätestatud, et „selleks et oleks tagatud abi proportsionaalsus, ei tohiks COVID-19 rekapitaliseerimisabi summa ületada abisaaja elujõulisuse tagamiseks vajalikku minimaalset taset ja peaks piirduma abisaaja COVID-19 puhangu, st 31. detsembri 2019. aasta eelse kapitali struktuuri taastamisega. Abi proportsionaalsuse hindamisel võetakse arvesse riigiabi, mis on seoses COVID-19 puhanguga juba antud või kavatsetud anda."

(333) Punktis 54 sätestatud proportsionaalsuse kontrollil on kaks kumulatiivset tingimust. Ühelt poolt ei tohi COVID-19 rekapitaliseerimisabi summa ületada abisaaja elujõulisuse tagamiseks vajalikku minimaalset taset, st see ei tohi ületada rekapitaliseerimisabi miinimumsummat, mida on vaja selleks, et taastada äriühingu juurdepääs erakapitaliturule (ja seeläbi saada turult vastuvõetavate tingimustega laenupõhist rahastamist ja/või omakapitali kaudu rahastamist). Teiselt poolt peaks COVID-19 rekapitaliseerimisabi summa piirduma abisaaja COVID-19 puhangu eelse kapitali struktuuri taastamisega.

(334) Nagu on märgitud põhjenduses 16, peab meetme hindamine pärast esialgse otsuse tühistamist Üldkohtu poolt põhinema abi andmise ajal esinenud asjaoludel ja andmetel. Seetõttu kasutatakse komisjoni hinnangus teatavate arvnäitajate puhul sel ajal koostatud prognoose ja eelhinnanguid. Komisjon on ajutise raamistiku punkti 54 kohase proportsionaalsuse hindamisel tuginenud kogu SASi kontserni, sealhulgas SASi ja tema tütarettevõtjate konsolideeritud finantsaruannetele.

(335) Esiteks, et hinnata, kas abi vastab minimaalsele tasemele, mis on vajalik abisaaja COVID-19 puhangu eelse kapitali struktuuri taastamiseks, võttis komisjon arvesse finantsprognoose, mis puudutasid i) abisaaja omakapitali positsiooni ning ii) abisaaja võla ja omakapitali suhet. Need prognoosid käsitlesid olukorda 2021. majandusaasta lõpus pärast COVID-19 rekapitaliseerimisabi andmist. Komisjon võrdles nende näitajate väärtusi COVID-19 puhangule eelnenud näitajatega ([186]).

(336) Teiseks, et hinnata, kas riigiabi vastab SASi elujõulisuse tagamiseks vajalikule minimaalsele tasemele, määras komisjon kindlaks rekapitaliseerimisabi miinimumsumma, mida on vaja, et taastada äriühingu juurdepääs kapitaliturule (laen ja/või omakapital). Selleks analüüsis komisjon järgmisi näitajaid (vastavalt prognoosile):

— netovõla ja omakapitali suhe, mida reitinguagentuurid tavaliselt äriühingute krediidivõimelisuse hindamisel arvesse võtavad. Eelkõige võrdleb komisjon abisaaja netovõla ja omakapitali suhet pärast meetme võtmist teiste Euroopa lennuettevõtjate netovõla ja omakapitali suhte võrdlusalusega enne COVID-19 puhangut, st 31. detsembri 2019. aasta seisuga. Komisjon leiab, et võrreldavate äriühingute kolmanda kvartiili netovõla ja omakapitali suhe on vajalik ja kohane võrdlusalus;

— netovõla ja EBITDA suhe, mis on veel üks näitaja, mida reitinguagentuurid kasutavad äriühingu krediidivõimelisuse määramiseks. Eelkõige hindab komisjon, ega netovõla ja EBITDA suhe ei ole pärast COVID-19 rekapitaliseerimisabi andmist väiksem kui künnis 3,0–3,5. See on konservatiivne kriteerium, sest üldiselt peetakse netovõla ja EBITDA suhtarvu, mis on suurem kui 3,5, märgiks kehvast krediidivõimelisusest. Kuigi tegelikud krediidireitingud sõltuvad mitmest tegurist, puudub enamasti äriühingutel, kelle netovõla ja EBITDA suhtarv on sarnasel tasemel, investeerimisjärgu krediidireiting, mistõttu on erakapitaliturule pääsemine nende jaoks raskem ja kulukam;

([185]) Vt selle kohta 6. mai 2019. aasta kohtuotsus Scor *vs.* komisjon (T-135/17, EU:T:2019:287, punkt 94).

([186]) Kuna SASi majandusaastat arvestatakse alates 1. novembrist kuni 31. oktoobrini, on 2020. aasta esimese kvartali (mis lõpeb 31. jaanuaril) bilanss viimane COVID-19 puhangule eelnenud bilanss. Seepärast peab komisjon asjakohaseks kasutada COVID-19 puhangule eelnenud olukorra hindamiseks 2020. majandusaasta esimese kvartali (mis lõpeb 2020. aasta jaanuaris) andmeid, selle asemel et kasutada 31. detsembri 2019. aasta andmeid.

— omakapitali ja varade suhe on veel üks näitaja, mille abil hinnatakse äriühingu krediidivõimelisust. Komisjon kasutas seda suhtarvu selleks, et teha sama võrdlusanalüüs nagu netovõla ja omakapitali suhte puhul;

— finantsvalmiduse määr, mis on äriühingu likviidsete vahendite, sealhulgas kasutamata krediidiliinide ja püsikulude suhe. Komisjon võrdles seda suhtarvu 25 % künnisega. Kui finantsvalmiduse määr oleks alla 25 %, käivituks lennuameti rangem järelevalve. Selleks et SAS saaks sellises olukorras endiselt lennundusluba omada, nõuaks see asutus, et ta koostaks aastaaruannete asemel kvartalipõhised finantsaruanded ja taastekava, milles on esitatud meetmed indeksi taastamiseks tasemele, mis on kõrgem kui 25 %.

(337) Ryanair võrdsustab elujõulisuse mõiste erainvestoritele vastuvõetava kasumlikkuse tasemega ning väidab, et komisjon oleks pidanud hindama kasumlikkuse näitajaid, näiteks omakapitali tasuvust (põhjendus 188). Ajutise raamistiku punktis 54 ei ole kasumlikkust aga mainitud. Selle asemel on ajutises raamistikus selgelt öeldud, et selle peamine eesmärk on katta likviidsusvajadused, et tagada ettevõtjate majandustegevuse jätkumine COVID-19 puhangu ajal ja pärast seda. Nii on ajutise raamistiku punktis 9 märgitud, et avaliku sektori toetust on vaja selleks, et „turgudel säiliks piisav likviidsus“ ja „majandustegevus jätkuks nii COVID-19 puhangu ajal kui ka pärast seda“. Lisaks on punktis 11 täpsustatud, et ajutises raamistikus on sätestatud liikmesriikide võimalused „tagada ettevõtjate […] likviidsus ja juurdepääs rahastamisele“. Viimaseks on punktis 18 märgitud, et „riigiabi on õigustatud […] piiratud ajavahemikuks, et leevendada ettevõtjate likviidsuspuudujääki ja tagada, et COVID-19 puhangu põhjustatud häired ei kahjustaks nende elujõulisust“.

(338) Seega ei ole komisjon kohustatud kasutama selliseid kasumlikkuse näitajaid nagu omakapitali tasuvus ja varade tasuvus (põhjendus 188), kuna komisjon ei pea SASi elujõulisuse hindamiseks hindama tema kasumlikkust. Nagu eespool selgitatud, on komisjoni poolt arvesse võetud näitajad (eelkõige netovõla ja omakapitali suhe, netovõla ja EBITDA suhe ning omakapitali ja varade suhe) peamised parameetrid, mida kasutatakse äriühingu krediidivõimelisuse ja turupõhisele rahastamisele juurdepääsu hindamiseks.

(339) Komisjon tegi põhjendustes 336 ja 337 nimetatud analüüsi, tuginedes SASi finantsprognoosidele, mille Taani ja Rootsi olid esitanud oma ühises teatises. Komisjon palus esitada sisedokumendid ja analüüsis neid, et hinnata, kas need prognoosid vastavad tõesti SASi enda organisatsioonisisese kavandamise tarbeks koostatud prognoosidele. Eelkõige uuris komisjon prognoositava kahjumi suurust, kuna sellel on otsene mõju rekapitaliseerimisvajadustele, vähendades äriühingu omakapitali. Üldiselt kinnitas SASi sisedokumentide analüüs, et SAS prognoosis kahjumit summas, mis vastas Taani ja Rootsi poolt komisjonile esitatud äriplaanis esitatud kahjumile.

(340) Lisaks väidab Ryanair, et komisjon oleks pidanud hindama, mil määral SAS saaks struktuurselt vähendada oma kulubaasi ja suurendada oma kasumlikkust, või seda, mil määral ta saaks kulusid lühiajaliselt vähendada, ning et komisjon oleks seetõttu pidanud SASi finantsprognoosid vaidlustama (põhjendus 193). Komisjon märgib, et ajutise raamistiku punktis 54 sellist nõuet ei ole. Ryanairi väide näib tulenevat analoogiast mittefinantsettevõtjate päästmise ja ümberkorraldamise suunistega (põhjendus 188). Ajutine raamistik ei nõua siiski restruktureerimist, eelkõige seetõttu, et COVID-19 pandeemia kontekstis rekapitaliseerimisabi saaja ei vastuta tema elujõulisust kahjustavate sündmuste eest.

(341) Komisjon hindas proportsionaalsust teatises esitatud finantsandmete alusel, st tegelikel finantsandmetel kuni 2020. aasta juunini, ning alates 2020. aasta juulist kuni 2025. majandusaasta lõpuni koostatud äriplaani prognooside alusel. Lisaks tegi komisjon hindamise, lisades rekapitaliseerimisabi summale nii Taani ja Rootsi kui ka erainvestorite panused. Seega on käesolevas otsuses arvesse võetud rekapitaliseerimisabi summa 14,25 miljardit Rootsi krooni, kuigi i) selle rekapitaliseerimisvajaduse rahuldamist eeldati osaliselt ka eraaktsionäridelt ([187]) ning ii) meetme lõppsumma oli vaid 9,54 miljardit Rootsi krooni (vt põhjendus 7). Seega on komisjoni prognoos väga konservatiivne.

([187]) Komisjon vaatab meetme proportsionaalsuse läbi, lisades oma hinnangusse 2,25 miljardi Rootsi krooni väärtuses erainvestoritele kuuluvate käibelolevate aktsiate konverteerimise lihtaktsiateks, kuna see pidi eeldatavasti katma ka osa SASi rekapitaliseerimisvajadustest. Taani ja Rootsi panus oli lõppkokkuvõttes ligikaudu kuni 9,54 miljardit Rootsi krooni (vt põhjendus 7).

(342) Ryanair leiab, et komisjon oleks pidanud hindama alternatiivsete lennuliikluse prognooside mõju (põhjendus 193).

(343) Ajal, mil SAS koostas äriplaani, mida ta esitles 15. aprillil 2020. aastal toimunud juhatuse koosolekul (vt põhjendus 40), olid lennundussektori prognoosid ([188]) optimistlikumad kui need, mida kasutas SAS ise (põhjendus 41). 2020. aasta juulis kahandati siiski lennundussektori prognoose, ([189]) võttes arvesse registreeritud lennuliikluse aeglasemat taastumist ja COVID-19 pandeemia halvenevaid väljavaateid. SAS otsustas oma äriprognoose mitte läbi vaadata ning seetõttu olid tema lennuliikluse prognoosid kooskõlas lennundussektori ajakohastatud prognoosidega, kusjuures aastatel 2023–2024 oodati täielikku taastumist. Komisjon leiab, et ei ole põhjust järeldada, et SAS oleks pidanud kasutama optimistlikumat lähenemisviisi või et tema lennuliikluse prognoosid, mis olid kooskõlas lennundussektori prognoosidega, ei olnud asjakohased.

(344) Lõpetuseks võttis komisjon meetme proportsionaalsuse hindamiseks arvesse i) SASile meetme võtmise ajal muude riigiabimeetmete raames juba antud abi (vt põhjendused 57–60) ja ii) abi, mida kavatseti SASile vastavalt 11. augusti 2020. aasta teatisele kõnealuse meetme alusel anda (vt põhjendus 342). Esiteks sisaldasid äriplaani prognoosid, mille alusel hinnati proportsionaalsust, kogu abi, mida meetme võtmise ajal anti. Teiseks sellise abi tundlikkusanalüüsis (vt punkt 6.3.3.3), mida meetmest teatamise ajal eeldatavasti kavatseti SASile edaspidi anda, tehti kindlaks, et proportsionaalsuse hindamisel oli olemas piisav puhver võimaliku lisaabi arvessevõtmiseks. Jällegi, komisjon kasutas konservatiivset lähenemisviisi, kuna selles võetakse arvesse abi, mida SAS oleks võinud tõenäoliselt saada Taani abikava (SA.58088) alusel, mida Taani ametiasutused lõppkokkuvõttes vastu ei võtnud (vt põhjendus 59).

6.3.3.1. Avaliku sektori toetus piirdub minimaalselt vajalikuga SASi kapitali struktuuri taastamiseks

(345) **Tabelis 4** on esitatud rekapitaliseerimise mõju COVID-19 puhangu eelsele SASi kapitali struktuurile, st 31. jaanuari 2020. aasta seisuga.

Tabel 4

Proportsionaalsuse näitajad (miljonites Rootsi kroonides ([190])**)**

COVID-19 rekapitaliseerimisabi kokku	14 250
Omakapitali positsioon ilma rekapitaliseerimisabita (31.10.2021)	- 10 024
A. Omakapitali positsioon (31.1.2020 ([191]))	4 433
B. Eeldatav omakapitali positsioon pärast rekapitaliseerimist (31.10.2021)	4 226
Proportsionaalsuse näitaja I: B – A ≤ 0	**-207**
C. Netovõla ja omakapitali suhe (31.1.2020 ([192]))	4,75
D. Netovõla ja omakapitali suhe pärast rekapitaliseerimist (31.10.2021)	6,81
Proportsionaalsuse näitaja II: C – D ≤ 0	**– 2,06**

([188]) 27. aprillil 2020 prognoositi Rahvusvahelise Lennujaamade Nõukogu Euroopa osakonna koostatud leebemas stsenaariumis, et reisijatevedu taastub COVID-19 pandeemia eelsele tasemele kõige varem 2022. aastaks, saavutades 90 % sellest tasemest 2021. aasta detsembriks. Vt https://www.aci-europe.org/downloads/resources/200427%20ACI%20EUROPE%20updated%20estimates%20of%20COVID19%20related%20traffic%20and%20financial%20losses%20FY%20European%20Airports.pdf (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([189]) Seejärel prognoosis Rahvusvahelise Lennujaamade Nõukogu Euroopa osakond, et täielik taastumine ei toimu enne 2024. aastat, samas kui IATA prognoosis, et see toimub 2023. aastal. Vt https://www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE_updated%20estimates%20of%20COVID19%20traffic%20revenue%20impacts_06.07.2020.pdf ja https://www.iata.org/en/pressroom/pressroom-archive/2020-press-releases/2020-07-28-02/ (viimati vaadatud 28. novembril 2023).

([190]) Allikas: dokument „1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls“, mis esitati 3. augustil 2020. 2021. aasta omakapitali positsioon ilma toetuseta arvutatakse toetusega omakapitali positsiooni ja rekapitaliseerimispaketi summa vahena.

([191]) 31. oktoobril 2019, st SASi majandusaasta neljanda kvartali alguses, oli SASi omakapitali positsioon 5 372 miljonit Rootsi krooni. Seetõttu on konservatiivne võrrelda SASi eeldatavat rekapitaliseerimisjärgset omakapitali positsiooni 31. jaanuari 2020. aasta seisuga, mis on madalam.

([192]) 31. oktoobril 2019, st SASi majandusaasta neljanda kvartali alguses, oli SASi netovõla ja omakapitali suhe 4,70. Seetõttu on konservatiivne võrrelda SASi rekapitaliseerimisjärgset netovõla ja omakapitali suhet 31. jaanuari 2020. aasta seisuga, mis on kõrgem.

(346) **Tabelist 4** nähtub, et SASi eeldatav omakapitali positsioon pärast rekapitaliseerimist (31. oktoobri 2021. aasta seisuga) oli 4,226 miljardit Rootsi krooni. See omakapitali summa sisaldab järgmisi rekapitaliseerimismeetmeid: ([193]) i) lihtaktsiate suunatud emissioon summas 2 miljardit Rootsi krooni, mis jaguneb ligikaudu võrdselt Taani ja Rootsi vahel; ii) uute lihtaktsiate kinnine emissioon summas 4 miljardit Rootsi krooni; iii) suunatud hübriidvõlakirjad summas 5 miljardit Rootsi krooni, mis jagunevad võrdselt Taani ja Rootsi vahel; iv) suunatud hübriidvõlakirjad summas 1 miljardit Rootsi krooni, mis on ette nähtud Taanile; v) käibelolevad võlakirjad, mis konverteeritakse lihtaktsiateks, summas 2,25 miljardit Rootsi krooni (vt põhjendus 342).

(347) Pärast COVID-19 puhangut SAS prognoosis 2020. majandusaastal 9,354 miljardi Rootsi krooni ja 2021. majandusaastal 3,939 miljardi Rootsi krooni suurust kahjumit. Seega ei oleks SASi omakapitali positsioon rekapitaliseerimismeetmete tulemusena 2021. majandusaastal suurem kui enne COVID-19 puhangut, st 31. jaanuari 2020. aasta seisuga.

(348) Komisjon järeldab, et SASi rekapitaliseerimisabi ei ületanud abisaaja COVID-19 puhangu eelse kapitali struktuuri taastamiseks vajalikku taset, sest 31. oktoobril 2021 prognoositi SASi netovõla ja omakapitali suhteks 6,81, samas kui 31. jaanuaril 2020 oli see 4,75. Taani ja Rootsi esitatud prognooside kohaselt peaks SASi 2019. aasta netovõla ja omakapitali suhe taastuma alles 2024. majandusaastaks.

6.3.3.2. Avaliku sektori toetus piirdub minimaalselt vajalikuga SASi elujõulisuse tagamiseks

(349) SASi finantsprognooside kohaselt ([194]) oleks ilma riikliku rekapitaliseerimismeetmeta SASi likviidsus 31. jaanuari 2020. aasta seisuga (6,598 miljardit Rootsi krooni) 2020. aasta detsembriks ammendunud ning 31. oktoobriks 2021 oleks SASi likviidsuspositsioon negatiivne (– 4,935 miljardit Rootsi krooni). Meede takistas SASi likviidsuse ammendumist ja tagas 31. oktoobri 2021. aasta likviidsuspositsiooni prognoosiks 3,666 miljardit Rootsi krooni.

(350) Selleks et hinnata ajutise raamistiku punktis 54 sätestatud elujõulisuse tingimust, et COVID-19 rekapitaliseerimisabi summa ei tohi ületada abisaaja elujõulisuse tagamiseks vajalikku minimaalset taset, kohaldas komisjon põhjenduses 337 nimetatud nelja kriteeriumi.

(351) Esimene kriteerium seisneb SASi prognoositava netovõla ja omakapitali suhte (arvestades rekapitaliseerimisabi) võrdlemises samaväärsete lennuettevõtjate valimi sama suhtarvuga 31. detsembril 2019. aastal ([195]). Valim koosneb kümnest Euroopa lennuettevõtjast ([196]). Neist kolmel oli 31. detsembri 2019. aasta seisuga krediidireiting, mis jäi vahemikku BBB kuni BBB+ ([197]).

(352) Komisjon kasutab võrdlusalusena SASi konkurentide netovõla ja omakapitali suhte jaotuse kolmandat kvartiili (st kõige halvemate tulemustega äriühingute oma), selle asemel et tugineda kesksetele näitajatele (näiteks keskmine või mediaan). See on konservatiivne lähenemisviis, kuna netovõla ja omakapitali suhte puhul kõrgema võrdlusaluse kasutamine vähendab SASi elujõulisuse tagamiseks ja kapitaliturule juurdepääsu taastamiseks vajalikku minimaalset abisummat (kuna netovõla ja omakapitali suhte võrdlusaluse taset on võimalik saavutada väiksema abisumma abil).

([193]) Võrdluseks olgu märgitud, et eraaktsionäride olemasolevate hübriidvõlakirjade konverteerimine lihtaktsiateks (1,5 miljardit Rootsi krooni) ei mõjuta kuidagi SASi omakapitali positsiooni.

([194]) Allikas: dokument „1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls“, mis esitati 3. augustil 2020.

([195]) Kümnest äriühingust kahe puhul, kelle majandusaasta lõppes 31. märtsil, kasutas komisjon võrreldavuse tagamiseks kolmanda kvartali bilansi andmeid.

([196]) Valimisse kuuluvad Ryanair, Deutsche Lufthansa, International Consolidate Airline Group, Air France-KLM, Wizz Air, Norwegian Air Shuttle, Aegean Airlines, Finnair, Croatia Airlines ja Icelandair Group. Nende lennuettevõtjate netovõla ja omakapitali suhte mediaan oli 0,65 ning kolmas kvartiil oli 31. detsembri 2019. aasta seisuga 1,92.

([197]) Reitingu saanud ettevõtjad on Ryanair, International Consolidate Airline Group ja Deutsche Lufthansa (allikas: Capital IQ). Nende netovõla ja omakapitali suhe oli 31. detsembri 2019. aasta seisuga vahemikus 0,12–1,11.

(353) Komisjon märgib, et rekapitaliseerimismeetmeid arvestades oli SASi eeldatav netovõla ja omakapitali suhe 31. oktoobri 2021. aasta seisuga tunduvalt suurem (6,81) kui konkurentide sama suhtarvu jaotise kolmas kvartiil enne COVID-19 puhangut (1,92). SASi kapitali struktuur pidi eeldatavasti muutuma konkurentidest paremaks alles 2025. majandusaastal, mil prognoositav netovõla ja omakapitali suhe oli 1,64. Lisaks märgib komisjon, et SASi eeldatav netovõla ja omakapitali suhe oli 31. oktoobri 2021. aasta seisuga samuti suurem kui reitingu saanud konkurentide kõrgeim suhtarv.

(354) Teise kriteeriumiga seoses hindas komisjon, kas ja millisel majandusaastal peaks SASi netovõla ja EBITDA suhe eeldatavasti langema allapoole künnist 3–3,5. Tavaliselt loetakse turul väga riskantseks äriühinguid, kelle netovõla ja EBITDA suhe ületab nimetatud künnist. Seepärast on äriühingutel, kellel on selline netovõla ja EBITDA suhe, raske pääseda erakapitaliturule. SASi finantsprognooside kohaselt oli netovõla ja EBITDA suhe 2021. majandusaasta lõpus 7,3, ületades tublisti künnist 3,0–3,5.

(355) SASi netovõla ja EBITDA suhe peaks aja jooksul järk-järgult vähenema, jõudes 2023. majandusaasta lõpuks 3,4-ni ja 2024. majandusaasta lõpuks 2,6-ni. See dünaamika näitab, et rekapitaliseerimismeetmed võimaldaksid SASil tulla toime COVID-19 kriisi negatiivse mõjuga ja taastada juurdepääsu erakapitaliturule alates 2023. aastast (kui SASi netovõla ja EBITDA suhe peaks langema allapoole künnist 3–3,5).

(356) Kolmas kriteerium seisneb SASi prognoositava omakapitali ja varade suhte (arvestades rekapitaliseerimisabi) võrdlemises põhjenduses 352 nimetatud samaväärsete lennuettevõtjate sama suhtarvuga 31. detsembril 2019. aastal ([198]). Komisjon kasutas SASi võrdlusalusena konkurentide jaotuse esimest kvartiili (mis hõlmab kõige halvemate tulemustega äriühinguid), selle asemel et tugineda keskmisele näitajatele (näiteks keskmine või mediaan). See on ka konservatiivne lähenemisviis, kuna omakapitali ja varade suhtarvu puhul madalama võrdlusaluse kasutamine vähendab SASi elujõulisuse tagamiseks ja kapitaliturule juurdepääsu taastamiseks vajalikku minimaalset abisummat (kuna omakapitali ja varade suhte võrdlusaluse taset on võimalik saavutada väiksema abisumma abil).

(357) Komisjon märgib, et võttes arvesse rekapitaliseerimisabi, oli SASi eeldatav omakapitali ja varade suhe 31. oktoobri 2021. aasta seisuga (7,87 %) tunduvalt väiksem kui konkurentide sama suhtarvu jaotise esimene kvartiil enne COVID-19 puhangut (18,12 %). Komisjon märgib ka, et SAS ei prognoosinud, et tema omakapitali ja varade suhe ületab konkurentide esimest kvartiili planeerimisperioodil, st enne 2025. majandusaastat. Lõpuks märgib komisjon, et SASi eeldatav omakapitali ja varade suhe oli 31. oktoobri 2021. aasta seisuga madalam kui reitingu saanud samaväärsete lennuvõtjate madalaim suhtarv.

(358) Neljas kriteerium seisneb SASi finantsvalmiduse määra võrdlemises 25 % künnisega (põhjendus 337). See on minimaalne künnis, mille puhul lennundusluba kehtib veel ilma lisakohustuste kehtestamiseta, nagu näiteks sagedasem aruandlus lennuametile ja taastekava esitamine. SAS prognoosis, et see suhtarv ei ületa enne 2023. majandusaastat 25 %-list künnist.

(359) Ryanairi sõnul on komisjoni kasutatud künnised (põhjendus 337) võrdlusalusena kasutamiseks sobimatud, kuna need on suunatud investeerimisjärgu krediidireitingule, samas kui lennuettevõtjatel, kelle reitingud jäävad allapoole investeerimisjärgu krediidireitingut, on tavaliselt juurdepääs kapitaliturule (põhjendus 190).

([198]) Valimist on välja jäetud üks konkurent, keda kasutati netovõla ja omakapitali võrdlusaluse puhul, sest asjaomane konkurent, kelle majandusaasta lõpeb 31. märtsil, ei esitanud 31. detsembri 2019. aasta seisuga andmeid koguvara väärtuse kohta. Selleks et hinnata selle äriühingu analüüsi kaasamise mõju, hindas komisjon ka asjaomase äriühingu omakapitali ja varade suhet, tuginedes tema majandusaasta lõppbilansi väärtusele 31. märtsi 2020. aasta seisuga. Asjaomase suhtarvu võrdlusaluse väärtus, sealhulgas samaväärsete lennuettevõtjate valimisse kuuluv äriühing, ei erine märkimisväärselt (st 18,39 % 18,12 % asemel).

(360) Tegelikult kasutab komisjon investeerimisjärgu krediidireitingut neljast hinnatud näitajast ainult ühe näitaja puhul (netovõla ja EBITDA suhe). Eelkõige võrreldakse netovõla ja omakapitali suhet ning omakapitali ja varade suhet kümne samaväärse Euroopa lennuettevõtjaga. Kuigi kolmel neist lennuettevõtjatest oli tõepoolest investeerimisjärgu krediidireiting (põhjendus 352), võrdles komisjon konservatiivselt näitajaid konkurentide rühma kuuluvate kehvade tulemustega äriühingute kvartiiliga (mis hõlmab äriühinguid, kellel ei olnud investeerimisjärgu krediidireitingut) ning isegi siis leidis komisjon, et SAS toimiks ootuste kohaselt pärast rekapitaliseerimisabi (31. oktoobri 2021. aasta seisuga) märkimisväärselt halvemini, kui näitab võrdlusalusena kasutatud suhtarv (põhjendused 354 ja 358).

(361) Ryanair väidab ka, et komisjoni kehtestatud künnised on suunatud ülemäära soodsale finantsseisundile, kuna SASi finantsseisund enne COVID-19 pandeemiat oli neljast näitajast kolme põhjal seatud eesmärkidest halvem (põhjendus 191), kuid tal oli sel ajal endiselt juurdepääs turupõhisele rahastamisele.

(362) Nagu juba selgitatud, on ajutise raamistiku punktis 54 sätestatud proportsionaalsuse kontrollimisel kaks kumulatiivset tingimust. Ühelt poolt peaks COVID-19 rekapitaliseerimisabi piirduma abisaaja COVID-19 puhangu eelse kapitali struktuuri taastamisega. Teiselt poolt ei tohi COVID-19 rekapitaliseerimisabi ületada rekapitaliseerimisabi miinimumsummat, mida on vaja selleks, et taastada äriühingu juurdepääs erakapitaliturule (põhjendus 334). Proportsionaalsuse kontrolli esimene osa on esitatud punktis 6.3.3.1 ning selles jõuti järeldusele, et SASi kapitali struktuur ei ületa COVID-19 puhangu eelset kapitali struktuuri.

(363) Komisjon leiab, et proportsionaalsuse kontrolli teises osas, mis on seotud äriühingu juurdepääsu taastamisega erakapitaliturule, on põhjendatud näitajate kasutamine, mis on selgelt seotud krediidivõimelisusega, ning seejärel asjaomaste näitajate konservatiivne võrdlemine samaväärsete lennuettevõtjate rühma (netovõla ja omakapitali suhte ning omakapitali ja varade suhte puhul) või üldkasutatava künnisega (netovõla ja EBITDA suhte puhul), nagu on selgitatud põhjenduses 337. Teiseks märgib komisjon, et meetmega ei nähtud tegelikult ette SASi finantsseisundi taastamist pärast rekapitaliseerimist (31. oktoobri 2021. aasta seisuga) kehtestatud künniste ega enne COVID-19 puhangut valitsenud finantsseisundi tasemele. Mis puudutab netovõla ja omakapitali suhet, siis SASi prognoositud suhtarv pärast rekapitaliseerimist (31. oktoobri 2021. aasta seisuga) oli 6,81 (põhjendus 354), mis oli halvem kui enne COVID-19 puhangut (4,75, nagu on märgitud põhjenduses 191). Sama kehtib netovõla ja EBITDA suhte (7,3 *vs.* maksimaalselt 4,0, nagu on märgitud põhjendustes 355 ja 191) ning omakapitali ja varade suhte (7,87 % *vs.* 8–16 %, nagu on märgitud põhjendustes 358 ja 191) kohta. Viimasena võib veel märkida, et COVID-19 pandeemia eelse perioodi võrdlus on konservatiivne, võttes arvesse ebakindlust finantsturgudel, mille on põhjustanud COVID-19 pandeemia tagajärjed lennundussektorile (põhjendused 24 ja 31).

(364) Kokkuvõttes leiab komisjon netovõla ja omakapitali suhte, netovõla ja EBITDA suhte, omakapitali ja varade suhte ning finantsvalmiduse määra põhjal, et rekapitaliseerimismeetmete võtmise ajal kättesaadavat teavet arvestades ei ületanud need minimaalset taset, mis oli vajalik SASi elujõulisuse ja erakapitaliturule juurdepääsu tagamiseks 2023. majandusaasta lõpus.

6.3.3.3. Tundlikkusanalüüs

(365) Komisjon hindas ka tundlikkusanalüüsi alusel SASi kasuks võetud rekapitaliseerimismeetmete proportsionaalsust. Selle analüüsi eesmärk on see, et proportsionaalsuse hindamine tugineks märkimisväärses ulatuses ja tingimata SASi finantsprognoosidele, mille Taani ja Rootsi esitasid, ja eelkõige prognoositavale kahjumile. Selleks tegi komisjon SASi kapitali struktuurile 31. jaanuari 2020. aasta seisuga ja põhjenduses 337 esitatud näitajatele tuginedes kindlaks kahjumi summa, mille korral – kui kõik muud tingimused on samad – ei oleks rekapitaliseerimismeetmed enam proportsionaalsed. Selle komisjoni arvutuse puhul eeldatakse, et kui SAS oleks kandnud väiksemat kahjumit, oleks tema vabad rahalised vahendid üks-ühele suurenenud, mis on konservatiivne eeldus ([199]).

([199]) See on konservatiivne eeldus, sest näiteks kõik kahjumid ei mõjuta samal perioodil likviidsuspositsiooni (raha maksmise asemel võib kajastada hilisemas etapis arveldatavat võlgnevust). Lisaks võib kahjum tuleneda kuluartiklitest, mis ei sisaldu EBITDAs, nagu näiteks finantskulud. Kui kahjum ei mõjuta võrdväärselt raha (ja seega netovõlga) ja EBITDAt, oleksid netovõla ja omakapitali suhe ning netovõla ja EBITDA suhe suuremad kui komisjoni eelduste kohaselt.

(366) Tundlikkusanalüüsi tulemused näitavad, et rekapitaliseerimismeetmed oleksid endiselt proportsionaalsed, kui SASil oleks tulnud lõppkokkuvõttes kanda algselt prognoositust ligikaudu 1 miljardi Rootsi krooni võrra väiksemat kahjumit. Seevastu finantsvalmiduse näitajat (põhjendus 359) arvesse võtmata peaks selleks, et rekapitaliseerimismeetmed ei oleks proportsionaalsed, ([200]) vähenema prognoositav kahjum rohkem kui 1,5 miljardit Rootsi krooni.

(367) Arvestades, et SASi prognoositav kumuleerunud kahjum ulatus 13,2 miljardi Rootsi kroonini ning kuna SASi finantsprognoosid tunduvad olevat tõesed ja autentsed, sest need on kooskõlas SASi sisedokumentides esitatud prognoosidega (põhjendus 342), leiab komisjon, et 1–1,5 miljardi Rootsi krooni suurune puhver on piisav, et proportsionaalsuse hindamist saaks lugeda usaldusväärseks, võttes arvesse finantsprognooside alternatiivseid eeldusi.

(368) Samuti on oluline märkida, et 1–1,5 miljardi Rootsi krooni suurune puhver toimis ka meetme proportsionaalsuse puhul täiendava kaitsemeetmena, arvestades võimaliku hüvitise maksimumsummat, millele SASil oleks olnud õigus kahe Taani abikava alusel lennuettevõtjate toetuseks, millest oli komisjonile meetme võtmise ajal eelnevalt teatatud, kusjuures esimese abikava raames kavandatud summa oli ligikaudu 6 miljonit Taani krooni ja teise abikava puhul 35 miljonit Taani krooni ehk kokku 5,5 miljonit eurot (põhjendus 59).

(369) Ryanair väidab, et komisjon oleks pidanud kaaluma mitmesuguseid stressiteste mitme võimaliku langusstsenaariumi korral (põhjendus 189).

(370) Ajutise raamistiku punkti 54 kohaselt peab komisjon hindama, et abisumma ei ületaks „abisaaja elujõulisuse tagamiseks vajalikku minimaalset taset“. Prognoosid, milles võetakse arvesse pessimistlikumaid langusstsenaariume, võivad viia vaid järelduseni, et vaja on rohkem abi. Sellest tulenevalt ei ole tundlikkusanalüüsi laiendamine täiendavatele langusstsenaariumidele asjakohane. Lisaks olid SASi äriprognoosid kooskõlas sektori standarditega (põhjendus 343) ning SASi prognoositav kumuleeruv kahjum 13,2 miljardit Rootsi krooni. Lõpetuseks tuletab komisjon meelde, et tema hinnangul on 1–1,5 miljardit Rootsi krooni piisav puhver, et proportsionaalsuse hindamist saaks lugeda usaldusväärseks, võttes arvesse finantsprognooside alternatiivseid eeldusi, sealhulgas tõusustsenaariume (põhjendus 367).

6.3.3.4. Järeldus

(371) Eespool öeldut arvestades leiab komisjon, et võttes arvesse ka SASile juba antud abi ja abi, mida võidi SASile lisaks meetmele eeldatavalt anda, ei ületanud meede selle võtmise ajal SASi elujõulisuse tagamiseks vajalikku minimaalset taset ning piirdus SASi 31. detsembril 2019. aastal kehtinud kapitali struktuuri taastamisega. Eespool esitatud analüüsi põhjal on piisavalt tõendatud, et meede on proportsionaalne.

6.3.4. *Riigi võetav tasu ja väljumine*

(372) Ajutise raamistiku punktides 55–59 sätestatud riigi võetava tasu ja väljumise üldpõhimõtete kohaselt peavad liikmesriigid saama oma investeeringute eest asjakohast tasu ning kehtestama järkjärgulise mehhanismi tagasimaksmise stimuleerimiseks.

(373) Ajutise raamistiku punktis 57 on sätestatud, et „COVID-19 rekapitaliseerimismeetme tasu tuleks järk-järgult suurendada, et lähendada seda turuhindadele ning luua sel viisil abisaajale ja teistele sidusrühmadele stiimul riigilt saadud rekapitaliseerimisabi tagasimaksmiseks ja konkurentsimoonutuse ohu minimeerimiseks“. Ajutise raamistiku punktis 58 on täpsustatud, et punkti 57 eesmärk on, et rekapitaliseerimismeetmed hõlmaksid „asjakohaseid stiimuleid, nõudes antud rekapitaliseerimisabi eest piisavalt suurt tasu, et ettevõtjad maksaksid abi tagasi ja leiaksid muu kapitali, kui turutingimused seda võimaldavad“.

(374) Eelkõige seoses riigi võetava tasuga võimaldas ajutise raamistiku punkt 59 liikmesriikidel „teatada abikavadest või üksikmeetmetest, mille puhul tasustamismeetod on kohandatud kapitaliinstrumendi omaduste ja nõudeõiguse järguga, tingimusel et selliste abikavade ja üksikmeetmetega luuakse üldiselt sarnane stiimul riigi väljumiseks või mõjutatakse üldiselt sarnaselt riigi võetavat tasu“.

([200]) Kui finantsvalmiduse määr jäetakse analüüsist välja, kasutatakse proportsionaalsuse hindamisel nn kõige rangema võrdlusalusena COVID-19 kriisi eelset netovõla ja omakapitali suhte võrdlust ja sama suhtarvu 2021. majandusaasta lõpu kohta.

(375) Põhjendustes 377–437 hindab komisjon meetme vastavust nimetatud üldpõhimõtetele ja ajutises raamistikus sätestatud spetsiaalsetele eeskirjadele, sõltuvalt rekapitaliseerimisinstrumendi liigist (eelkõige punktid 60–64 omakapitaliinstrumentide puhul ja punktid 65–70) hübriidkapitaliinstrumentide puhul.

6.3.4.1. Omakapitaliinstrumentide tasustamine ja riikide väljumine

6.3.4.1.1. Sisenemishind

(376) Omakapitaliinstrumentide kohta märgib komisjon, et ajutise raamistiku punkti 60 kohaselt peab riik tegema kapitalisüsti hinnaga, mis ei ületa abisaaja keskmist aktsiahinda kapitalisüsti taotlemisele eelnenud 15 päeva jooksul (edaspidi „maksimaalne aktsiahind“). Kuna SASi ametlik kirjalik taotlus kapitalisüsti saamiseks pärineb 8. maist 2020 (põhjendus 97), on maksimaalne aktsiahind seega 8,71 Rootsi krooni aktsia kohta.

(377) Komisjon märgib, et kapitali suurendamisega seotud uute aktsiate hind nii kinnise emissiooni kui ka otsese emissiooni puhul on 1,16 Rootsi krooni aktsia kohta (põhjendused 103 ja 104), mis kujutab endast 86,7 %-list allahindlust võrreldes maksimaalse aktsiahinnaga. Sellest järeldub, et ajutise raamistiku punktis 60 sätestatud tingimused on täidetud.

6.3.4.1.2. Astmeline mehhanism

(378) Selleks et suurendada riigi võetavat tasu ja ergutada abisaajat riigi kapitalisüsti tagasi maksma, nõutakse ajutise raamistiku punktis 61 kaheastmelise mehhanismi kehtestamist vastavalt neljandal ja kuuendal aastal pärast COVID-19 tõttu antud kapitalisüsti. Ajutise raamistiku punktis 62 on sätestatud, et komisjon võib nõustuda alternatiivsete mehhanismidega, tingimusel et need viivad kokkuvõttes riigi väljumise stiimulite pakkumisel sarnase tulemuseni ja neil on võrreldav üldmõju riigi võetavale tasule.

Astmelise mehhanismi või sobiva alternatiivse mehhanismi puudumine

(379) Komisjon märgib, et meetme omakapitaliinstrumendiga ei kaasne astmelist mehhanismi ajutise raamistiku punkti 61 tähenduses, võttes arvesse selles punktis esitatud nõudeid.

(380) Seetõttu peab komisjon ajutise raamistiku punkti 62 kohaselt hindama, kas omakapitaliinstrumendiga kaasneb alternatiivne mehhanism lisaks punktis 61 nõutud mehhanismile.

(381) Oma esialgses otsuses leidis komisjon, et meetme üldine struktuur, millest Taani ja Rootsi teatasid 11. augustil 2020, kujutab endast sellist alternatiivset mehhanismi. Eelkõige leidis komisjon, et meetme kahe komponendi (nimelt omakapitaliinstrumendi ja hübriidkapitaliinstrumendi) omavaheline seotus on põhjendatud, võttes arvesse nende kombineeritud mõju riigi väljumise stimuleerimiseks. Komisjon tugines mitmele tegurile järeldamaks, et meetme üldine struktuur tagas piisavalt tugeva stiimuli riigi väljumiseks SASi kapitalist, eelkõige: i) suur allahindlus, millest Taani ja Rootsi said SASi aktsiate omandamisel kasu, ii) asjaolu, et uute riigi hübriidvõlakirjade eest makstakse tasu suureneva kupongiintressi vormis, mis suurendas märkimisväärselt SASi puhul riigiabi säilitamise kulusid, ning iii) SASile kehtestatud käitumuslikud kohustused, eelkõige dividendide maksmise keeld, mis kehtis kuni abi täieliku tagasimaksmiseni.

(382) Nagu on märgitud põhjenduses 8, järeldas Üldkohus aga oma otsuses SAS II, et esialgses otsuses rikkus komisjon ajutise raamistiku punkte 61 ja 62, kuna ta ei nõudnud omakapitaliinstrumendi suhtes astmelise või alternatiivse mehhanismi kehtestamist.

(383) Esiteks leidis Üldkohus, et nende aktsiate hind, mille Taani ja Rootsi omandasid SASi kapitalis osalemise teel, ei ole küllaldaselt seotud astmelise mehhanismi või alternatiivse mehhanismi sisu ja eesmärgiga. Üldkohus leidis, et aktsiate esialgse ostuhinna nõudel on üksnes eelnev mõju SASi olukorrale, st ajal, mil Taani ja Rootsi SASi kapitali sisenevad, ning selle eesmärk ei ole aja jooksul suurendada SASi stiimulit asjaomane osalus tagasi osta, kuna aktsiate hind võib nii tõusta kui ka langeda.

(384) Teiseks leidis Üldkohus, et asjaolu, et Taani ja Rootsi uute riigi hübriidvõlakirjade eest makstakse tasu suureneva kupongiintressi vormis, oli eraldiseisev nõue, mis on hübriidkapitaliinstrumentide puhul nähtud ette ajutise raamistiku punktis 66 kuni nende konverteerimiseni omakapitalilaadseteks instrumentideks.

(385) Kolmandaks leidis Üldkohus, et asjaolu, et SASi suhtes kohaldatakse ajutise raamistiku jaos 3.11.6 ette nähtud käitumuslikke kohustusi, nagu dividendide maksmise keeld, kujutab endast ka eraldiseisvaid nõudeid, mis täiendavad ajutise raamistiku punktides 61 ja 62 sätestatud nõuet, kuid ei asenda seda.

(386) Neid Üldkohtu järeldusi arvesse võttes ei saa esialgses otsuses tuvastatud tegureid, mida on kirjeldatud põhjenduses 382, pidada käesoleval juhul astmeliseks mehhanismiks või alternatiivseks mehhanismiks ajutise raamistiku punktide 61 ja 62 tähenduses. Seetõttu tuleb Taani ja Rootsi väited põhjenduses 137 ning SASi väited põhjenduses 147 tagasi lükata.

(387) Samuti leidis Üldkohus, et ajutise raamistiku punkti 85 kohane kohustus esitada ümberkorraldamiskava ei mõjuta iseenesest riigi võetava tasu suurust ega tasu maksmise viisi. Lisaks on see kohustus kohaldatav üksnes juhul, kui riigi sekkumist ei ole vähendatud alla 15 % kogu abisaaja omakapitalist ning kui rekapitaliseerimisest on möödunud kuus aastat. Seega ei saa see kohustus Üldkohtu arvates kaasa tuua sarnast mõju riigi võetavale tasule ega ergutada riigi väljumist samamoodi nagu ajutise raamistiku punktis 61 ette nähtud astmeline mehhanism. Sellest lähtuvalt tuleb tagasi lükata ka Taani ja Rootsi põhjenduses 138 esitatud väited.

(388) Viimasena leidis Üldkohus, et kuigi on selge, et Rootsi äriühingute seaduse kohaselt ei või äriühing osta lihtaktsiaid tagasi ainult ühelt konkreetselt aktsionärilt, ei esitanud SAS ühtegi tõendit oma väite kohta, et Rootsi äriühingute seadus välistab aktsionärile täiendavate aktsiate tasuta andmise. Oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta ei esitanud SAS endiselt tõendeid selle kohta, et Rootsi äriühingute seadus välistab aktsionärile täiendavate aktsiate tasuta andmise. Seetõttu tuleb ka SASi põhjenduses 146 esitatud väited tagasi lükata. Igal juhul, isegi kui Rootsi siseriiklik õigus oleks välistanud ajutise raamistiku punktis 61 ette nähtud astmelise mehhanismi rakendamise, märgib komisjon, et Rootsi äriühingute seadusega seotud raskused, millega SAS kokku puutus, ei ole ainulaadsed ning et komisjoni poolt heaks kiidetud muude rekapitaliseerimismeetmete puhul on sarnastel asjaoludel kehtestatud astmelisele mehhanismile alternatiivsed mehhanismid ([201]).

(389) Oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta esitasid Taani ja Rootsi uued väited, mida ei ole käsitletud esialgses otsuses ega kohtuotsuses SAS II ning mis olid seotud kulude jagamise summaga (põhjendus 139) ning Taani ja Rootsi riigi poliitiliste volitustega vähendada vajadust väljumisstiimulite järele (põhjendus 140).

(390) Seoses põhjenduses 139 esitatud märkustega märgib komisjon, et ajutise raamistiku punkte 61 ja 62 kohaldatakse olenemata Taani ja Rootsi algsest osalusest SASis või olemasolevast kulude jagamisest. Ajutise raamistiku punktides 61 ja 62 ette nähtud astmelise mehhanismi eesmärk on taastada varasem olukord. Kuna meetme mõjul suurenes Taani ja Rootsi osalus SASis, nagu on märgitud menetluse algatamise otsuse põhjenduses 96, oleks sellega pidanud kaasnema stiimulid, et ergutada Taani ja Rootsi väljumist ning et taastada nende riikide osalus SASis COVID-19 pandeemia eelsel tasemel, nagu näiteks ajutise raamistiku punktis 61 ette nähtud astmeline mehhanism või piisav alternatiivne mehhanism, nagu on sätestatud kõnealuse raamistiku punktis 62.

(391) Mis puudutab põhjenduses 140 esitatud väidet, siis Taani ja Rootsi poliitilistes volitustes ei ole seatud nende väljumisele konkreetseid eesmärke ega ette nähtud lisatasu. Need on üldiselt ebamäärased ega ole Taani ja Rootsi ning veelgi vähem SASi jaoks siduvad. Seega ei vasta need poliitilised volitused ajutise raamistiku punktis 61 sätestatud nõuetele, need ei vii kokkuvõttes riigi väljumise stiimulite pakkumisel sarnase tulemuseni ja neil ei ole võrreldavat üldmõju riigi võetavale tasule, nagu on sätestatud ajutise raamistiku punktis 62.

(392) Vastupidiselt sellele, mida väidavad Taani ja Rootsi, ei saa seega meedet lugeda ajutise raamistiku punktiga 62 kooskõlas olevaks.

(393) Taani ja Rootsi viitasid teise võimalusena erandlikele asjaoludele, mis õigustavad ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b vahetut kohaldamist erandina ajutise raamistiku punktidest 61 ja 62. Komisjon hindab järgmisena, kas selliseid erandlikke asjaolusid võiks lugeda selle konkreetse punkti puhul väljumiseks.

([201]) Nt juhtumi SA.57659 puhul nõustus komisjon mehhanismiga, mille puhul tasu maksti laenu või samaväärse instrumendi vormis (vt asjaomase otsuse põhjendused 30 ja 73).

ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 vahetut kohaldamist õigustavate erandlike asjaolude esinemine

(394) Nagu on märgitud põhjenduses 141, väitsid Taani ja Rootsi, et ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b vahetu kohaldamine on sisuliselt õigustatud rekapitaliseerimiskavaga kaasneva kulude jagamise ja sooviga kaasata rekapitaliseerimisse erakapitali.

(395) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ([202]) on komisjonil abimeetmete siseturuga kokkusobivuse hindamisel ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 alusel kaalutlusõigus. Selle kaalutlusõiguse teostamiseks võib komisjon kehtestada suuniseid, et kindlaks määrata kriteeriumid, mille alusel ta kavatseb hinnata, kas liikmesriikide kavandatavad abimeetmed on siseturuga kokkusobivad. Selliseid suuniseid kehtestades ja nende avaldamisel teada andes, et ta kavatseb neid edaspidi nendega hõlmatud juhtumitele kohaldada, piirab komisjon ise oma kaalutlusõiguse teostamist ega saa põhimõtteliselt neist normidest kõrvale kalduda, ilma et teda olenevalt olukorrast karistataks selliste õiguse üldpõhimõtete rikkumise eest nagu võrdne kohtlemine või õiguspärase ootuse kaitse ([203]).

(396) Seega on komisjon kohustatud järgima riigiabi valdkonnas omaenda suuniseid ja teatisi ulatuses, milles need ei erine ELi toimimise lepingu sätetest ([204]). Suuniste kehtestamine, millega komisjon piirab oma kaalutlusõigust, ei vabasta teda siiski kohustusest analüüsida konkreetseid erandlikke asjaolusid, millele liikmesriik konkreetsel juhul tugineb, et taotleda ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b vahetut kohaldamist ([205]).

(397) Seega, kuna Taani ja Rootsi ei rakendanud ajutise raamistiku punktide 61 ja 62 kohast astmelist mehhanismi (või sobivat alternatiivset mehhanismi), tuleb hinnata, kas käesoleval juhul esineb erandlikke asjaolusid, mis võiksid õigustada ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b vahetut kohaldamist ning seega ajutise raamistiku punktides 61 ja 62 nõutud astmelise mehhanismi või sobiva alternatiivse mehhanismi puudumist.

(398) Komisjon on seisukohal, et SASi rekapitaliseerimise eripärad, eelkõige eesmärk tagada rekapitaliseerimise atraktiivsus erainvestoritele ja asjaomaste investorite aktsepteeritav märkimisväärne kulude jagamine, on küll SASi rekapitaliseerimise olulised aspektid ja aitasid märkimisväärselt kaasa vajaliku abisumma vähendamisele, kuid need ei õigusta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b vahetut kohaldamist, mis võimaldab kõrvale kalduda ajutise raamistiku punktides 61 ja 62 sätestatud nõuetest.

(399) Komisjon leiab esiteks, et Taani ja Rootsi ei ole tõendanud, et astmelise mehhanismi puudumine oleks erainvestorite jaoks oluline kaalutlus, ning eelkõige, et sellise mehhanismi kaasamine oleks seadnud ohtu nende osalemise rekapitaliseerimises. Seega ei saa asuda seisukohale, et sellise mehhanismi kehtestamine oleks märkimisväärselt pärssinud erainvestorite tahet osaleda SASi rekapitaliseerimises.

([202]) Vt näiteks 19. juuli 2016. aasta kohtuotsus Kotnik jt, C 526/14, ECLI:EU:C:2016:570, punkt 38 ja seal viidatud kohtupraktika.

([203]) Vt 8. märtsi 2016. aasta kohtuotsus Kreeka *vs.* komisjon, C-431/14 P, ECLI:EU:C:2016:145, punkt 69 ja seal viidatud kohtupraktika ning 19. juuli 2016. aasta kohtuotsus Kotnik jt, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, punktid 39 ja 40.

([204]) Vt 2. detsembri 2010. aasta kohtuotsus Holland Malt *vs.* komisjon, C-464/09 P, ECLI:EU:C:2010:733, punkt 47 ja seal viidatud kohtupraktika.

([205]) Vt 8. märtsi 2016. aasta kohtuotsus Kreeka *vs.* komisjon, C-431/14 P, ECLI:EU:C:2016:145, punktid 70–72 ja 19. juuli 2016. aasta kohtuotsus Kotnik jt, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, punkt 41.

(400) Teiseks, olenemata erainvestorite osalemisest SASi rekapitaliseerimises, suurenes meetme tulemusena märkimisväärselt Taani ja Rootsi osalus SASis. Seepärast oleks meetme ja täpsemalt meetme omakapitaliinstrumendiga pidanud kaasnema stiimulid, et ergutada Taani ja Rootsi omandatud COVID-19 tõttu emiteeritud aktsiate müüki, nagu on nõutud ajutise raamistiku punktides 61 ja 62.

(401) Kolmandaks, kuigi astmelise mehhanismi käivitamine, eelkõige täiendavate aktsiate andmise vormis, lahjendaks veelgi eraaktsionäride aktsiaid, sealhulgas neid, mille erainvestorid olid värskelt omandanud SASi rekapitaliseerimise raames, on astmelise mehhanismi eesmärk siiski taastada Taani ja Rootsi osalus tasemel, mis vastab COVID-19 pandeemia eelsele olukorrale. Selle eesmärk on stimuleerida abisaajat ja teisi investoreid ostma tagasi liikmesriigi aktsiad, mis on omandatud COVID-19 rekapitaliseerimisabi andmise käigus, tehes eelkõige asjaomaste riigi osalusega aktsiate omamise SASi jaoks kulukamaks. Selle stiimuliga ergutatakse SASi või teisi investoreid ostma COVID-19 tõttu emiteeritud aktsiad liikmesriigilt tagasi, et vähendada asjaomase liikmesriigi osalust COVID-19 pandeemia eelsele tasemele. Ajutise raamistiku punkti 61 kohaselt võimaldatakse abisaajal ja teistel investoritel neli ja kuus aastat (kahes järjestikuses etapis) pärast COVID-19 rekapitaliseerimisabi andmist COVID-19 tõttu emiteeritud aktsiad tagasi osta. Sel perioodil on neil võimalik osta COVID-19 tõttu emiteeritud aktsiaid liikmesriigilt tagasi, nii et astmeline mehhanism ei käivitu ja lõppkokkuvõttes välditakse eraaktsionäride aktsiate lahjendamist. Seetõttu ei ole astmelise mehhanismi või sobiva alternatiivse mehhanismi olemasolu vastuolus erainvestorite osalemisega COVID-19 rekapitaliseerimisabis.

(402) Neid asjaolusid arvesse võttes leiab komisjon, et Taani ja Rootsi ei ole tõendanud, et astmelise mehhanismi või sobiva alternatiivse mehhanismi rakendamine oleks oluliselt mõjutanud SASi võimet meelitada erainvestoreid osalema rekapitaliseerimisega seotud kulude jagamises.

(403) Seetõttu järeldab komisjon, et ajutise raamistiku punktides 61 ja 62 sätestatud nõudest kõrvalekaldumine ei ole käesoleval juhul põhjendatud.

(404) Sellest omakorda järeldub, et SASile 26. oktoobril 2020 antud meede ei ole kooskõlas ajutise raamistiku punktidega 61 ja 62, kuna sellega ei kaasne astmelist mehhanismi ega sobivat alternatiivset mehhanismi.

(405) Seetõttu analüüsib komisjon SASi esitatud alternatiivset mehhanismi juhuks, kui komisjon peaks jõudma järeldusele, et meede ei vasta ajutise raamistiku punktidele 61 ja 62.

SASi esitatud astmelise mehhanismi alternatiivne mehhanism

(406) Nagu on märgitud põhjendustes 148 ja 149, esitas SAS menetluse algatamise otsuse kohta esitatud märkustes mehhanismi, mis tema arvates vastaks ajutise raamistiku punktide 61 ja 62 nõuetele.

(407) See mehhanism oleks oma olemuselt järgmine: i) mehhanism käivitatakse neli aastat pärast meetme võtmist, kui asjaomane riik ei ole müünud vähemalt 40 % oma omakapitaliosalusest, ja kuus aastat pärast COVID-19 tõttu antud kapitalisüsti, kui asjaomane riik ei ole oma omakapitaliosalust müünud täies ulatuses, ning ii) mehhanismi käivitumise korral suurendatakse Taani ja/või Rootsi võetavat tasu 10 % ulatuses nende vastavast täiendavast osalusest, mis tuleneb COVID-19 rekapitaliseerimisabist ja mida ei ole veel tagasi makstud. See tasu suurendamine ei toimuks täiendavate aktsiate vormis, nagu on sõnaselgelt ette nähtud ajutise raamistiku punktis 61. Selle asemel SAS kas i) muudaks Taani ja/või Rootsi hübriidkapitaliinstrumentide tingimusi, et suurendada nende alusel makstavat summat, või ii) emiteeriks Taanile ja/või Rootsile uue instrumendi samadel tingimustel, mida kasutati hübriidkapitaliinstrumentide puhul.

(408) Komisjon märgib esiteks, et SASi esitatud mehhanism käivituks samadel ajavahemikel ja tingimustel, nagu on sätestatud ajutise raamistiku punktis 61, st neli aastat pärast meetme võtmist, kui asjaomane liikmesriik ei ole müünud vähemalt 40 % oma omakapitaliosalusest, ja kuus aastat pärast COVID-19 tõttu antud kapitalisüsti, kui asjaomane liikmesriik ei ole oma omakapitaliosalust müünud täies ulatuses.

(409) Teiseks võimaldaks see mehhanism nii pärast neljandat kui ka kuuendat aastat pärast meetme võtmist suurendada Taani ja/või Rootsi võetavat tasu 10 % võrra nende vastavast täiendavast osalusest, mis tuleneb COVID-19 rekapitaliseerimisabist, mida ei ole veel tagasi makstud. Selline riigi võetava tasu suurenemine vastab ajutise raamistiku punktis 61 nõutud minimaalsele tasu suurendamisele.

(410) Kolmandaks märgib komisjon, et SASi esitatud mehhanism ei taga täiendavate aktsiate puhul suuremat riigi võetavat tasu. Komisjon märgib siiski ka, et kuigi täiendavate aktsiate andmine on ajutise raamistiku punktis 61 konkreetselt ette nähtud mehhanism, viitab see säte ka muudele mehhanismidele. Lisaks kinnitab ajutise raamistiku punkt 62 paindlikkust, mis on komisjonile antud selle riigi võetava tasu vormi puhul alternatiivsete mehhanismide heakskiitmisel. SASi esitatud mehhanismis seisneb see riigi võetav tasu kas Taanile ja Rootsile kuuluvate riigi hübriidvõlakirjade alusel makstavas suuremas summas või selles, et SAS emiteerib Taanile ja Rootsile uue instrumendi samadel tingimustel kui need, mis kehtisid mehhanismi käivitumise kuupäeval ([206]) riigi hübriidvõlakirjade puhul.

(411) Eeltoodust tuleneb, et SASi esitatud mehhanismil i) oleks Taani ja Rootsi võetavale tasule samaväärne mõju kui ajutise raamistiku punktis 61 ette nähtud astmelisel mehhanismil ning ii) see stimuleeriks Taani ja Rootsi poolt meetme kaudu omandatud aktsiate tagasiostmist, muutes need aktsiad (mida ei ole enne mehhanismi käivitumist müüdud, et saavutada COVID-19 pandeemia eelne kapitaliosaluse tase) SASile järk-järgult kulukamaks.

(412) Eelöeldut silmas pidades leiab komisjon, et SASi esitatud mehhanism viiks kokkuvõttes riigi väljumise stiimulite pakkumisel sarnase tulemuseni ja sellel on riigi võetavale tasule ajutise raamistiku punktis 61 ette nähtud astmelise mehhanismiga võrreldav mõju. Seepärast leiab komisjon, et põhjenduses 148 kirjeldatud mehhanism oleks kooskõlas ajutise raamistiku punktiga 62. Neist asjaoludest lähtudes analüüsib komisjon, kas käesoleval juhul oleks asjakohane ja proportsionaalne nõuda Taanilt ja Rootsilt sellise mehhanismi kaasamist meetmesse, et meetme saaks tunnistada ajutise raamistiku punktidega 61 ja 62 kooskõlas olevaks.

Taanilt ja Rootsilt kirjeldatud mehhanismi rakendamise nõudmise asjakohasus ja proportsionaalsus kui meetme ajutise raamistiku punktidega 61 ja 62 kooskõlas olevaks tunnistamise tingimus

(413) Nagu on märgitud põhjendustes 405 ja 413, ei ole meede kooskõlas ajutise raamistiku punktidega 61 ja 62. Siiski oleks mehhanism, mille SAS esitas oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta, kooskõlas ajutise raamistiku asjaomaste sätetega, kui Taani ja Rootsi seda rakendaksid.

(414) Sellega seoses esitas komisjon Taanile ja Rootsile teabenõude, et välja selgitada, kas selle mehhanismi rakendamine oleks nende liikmesriikide arvates asjakohane ja proportsionaalne (põhjendus 222).

(415) Taani ja Rootsi tunnistasid, et SASi esitatud mehhanism vastab nende arvates ajutise raamistiku punktide 61 ja 62 nõuetele.

(416) Peale selle kinnitasid Taani ja Rootsi, et SASi esitatud mehhanismi rakendamisel ei ole olulisi takistusi ning et selle mehhanismi puhul puuduvad muud vähem piiravad alternatiivid, mis vastaksid ajutise raamistiku punktide 61 ja 62 nõuetele.

(417) Nagu on märgitud põhjendustes 408–412, leiab komisjon, et SASi esitatud alternatiivne mehhanism astmelisele mehhanismile on kooskõlas ajutise raamistiku punktidega 61 ja 62.

([206]) Nagu on selgitatud põhjenduses 148, võetakse arvesse astmelise mehhanismi käivitamise ajal valitsenud turutingimusi, nagu SASi tulevaste maksete diskontomäär, nii et riigi hübriidvõlakirjade alusel makstava summa (või uue instrumendi alusel makstava summa) suurenemine vastab nüüdispuhasväärtuses rahaliselt täpselt 10 %-le COVID-19 rekapitaliseerimisabiga seotud täiendavast osalusest, mida ei ole veel tagasi makstud.

(418) Lisaks leiab komisjon, et Taanilt ja Rootsilt meetmega kokkusobivuse tingimusena selle mehhanismi rakendamise nõudmine ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik ajutise raamistiku punktide 61 ja 62 järgimise tagamiseks. Nagu on märgitud põhjendustes 409 ja 410, käivitatakse SASi esitatud mehhanism samadel ajavahemikel, mis on ette nähtud ajutise raamistiku punktis 61, ning riigi võetava tasu suurenemine vastab sama sätte kohaselt nõutavale minimaalsele tasu suurendamisele.

(419) Komisjon märgib eelkõige, et mehhanismi rakendamise korral toimuks selle esimene käivitumine, kui see on vajalik, neli aastat pärast meetme võtmist, st 26. oktoobriks 2024, juhul kui Taani ja Rootsi ei ole veel selleks ajaks müünud vähemalt 40 % oma vastavast omakapitaliosalusest. Seega, isegi kui asjaomast mehhanismi ei oleks 26. oktoobril 2020 antud meetme raames ette nähtud, oleks selle rakendamine kahe kuu jooksul pärast käesolevast otsusest Taanile ja Rootsile teatamist siiski täpselt kooskõlas ajutise raamistiku punktis 61 ette nähtud ajavahemikega.

(420) Viimasena märgib komisjon, et kõnealuse mehhanismi esitas meetmest abisaaja nende kahe liikmesriigi kasuks.

(421) Neid asjaolusid arvesse võttes leiab komisjon, et SASi esitatud mehhanismi kehtestamine tagaks ajutise raamistiku punktide 61 ja 62 järgimise ning et käesoleval juhul on asjakohane ja proportsionaalne nõuda, et Taani ja Rootsi hakkaksid meetmega kokkusobivuse tingimusena asjaomast mehhanismi rakendama kahe kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavakstegemisest.

Järeldus ajutise raamistiku punktide 61 ja 62 kohta

(422) Seetõttu järeldab komisjon, et meetme saab lugeda ajutise raamistiku punktidega 61 ja 62 kooskõlas olevaks, tingimusel et Taani ja Rootsi rakendavad põhjenduses 148 kirjeldatud mehhanismi kahe kuu jooksul pärast käesoleva otsuse teatavakstegemist.

6.3.4.1.3. Riigi väljumine

(423) Komisjon märgib samuti, et vastavalt Rootsi äriühingute seadusele ei saanud SAS lihtaktsiaid tagasi osta mitte üksnes mõnelt konkreetselt aktsionärilt, vaid ainult kõikidelt aktsionäridelt ja samadel tingimustel (põhjendused 122–124). Ta täheldab siiski, et Taani ja Rootsi võisid igal ajal oma COVID-19 tõttu omandatud omakapitaliosaluse müüa turuhinnaga muudele ostjatele kui SAS. Seetõttu leiab komisjon, et ajutise raamistiku punktides 63 ja 64 sätestatud tingimused on täidetud.

6.3.4.2. Tasu hübriidkapitaliinstrumentide eest ja riigi väljumine

(424) Vastavalt ajutise raamistiku punktile 65 hindab komisjon suunatud hübriidvõlakirjade kogutasu, võttes arvesse instrumendi omadusi (põhjendused 106 ja 107), selle olemuslikke kava kasutamise lõpetamise stiimuleid ja sobivat intressimäära.

(425) Ajutise raamistiku punkti 66 kohaselt peab hübriidkapitaliinstrumentide puhul kuni nende konverteerimiseni omakapitalilaadseteks instrumentideks olema ette nähtud minimaalne tasu, mis on vähemalt võrdne baasmääraga (1 aasta IBOR või komisjoni avaldatud samaväärne intressimäär), ([207]) millele lisandub **tabelis 5** esitatud preemia.

Tabel 5

Tasu hübriidkapitaliinstrumentide eest: 1 aasta IBOR või samaväärne intressimäär +

Saaja liik	1. aasta	2. aasta	3. aasta	4. aasta	5. aasta	6. aasta	7. aasta	Alates 8. aastast
Suur-ettevõtjad	250 baas-punkti	350 baas-punkti	350 baas-punkti	500 baas-punkti	500 baas-punkti	700 baas-punkti	700 baas-punkti	950 baas-punkti

(426) Nagu on selgitatud põhjenduses 106, kasutatakse hübriidkapitaliinstrumentide eest makstava tasu puhul baasmäärana 6 kuu STIBORit (Stockholmi pankadevaheline 6 kuu intressimäär). Komisjon märgib, et Rootsi krooni turgudel puudub baasmäärana kasutatav ühte aastat hõlmav riiklik STIBOR ([208]). Komisjon tunnistab ka, et meetme võtmise ajal oli kõige pikema perioodi avaldatav intressimäär 6 kuu STIBOR (ka 9 kuu STIBOR ei olnud kättesaadav). Komisjon on Rootsi kroonide valuutaturgude jaoks baasmäärana kasutanud 6 kuu STIBORit, mis on arvutatud vastavalt komisjoni teatisele viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamise kohta ([209]). Seepärast leiab komisjon, et 6 kuu STIBOR on sobiv baasmäär, mida kohaldada SASi emiteeritud uute riigi hübriidvõlakirjade eest makstava tasu kindlaksmääramisel Rootsi kroonides, mistõttu tuleks intressi maksta kaks korda aastas.

(427) Kooskõlas põhjendusega 106 on SASi poolt Taanile ja Rootsile emiteeritud uute hübriidvõlakirjade eest makstav tasu kindlaks määratud **tabelis 6** esitatud viisil.

Tabel 6

Tasu uute riigi hübriidvõlakirjade eest: 6 kuu STIBOR +

Hübriid-võlakirjad	1. aasta	2. aasta	3. aasta	4. aasta	5. aasta	6. aasta	7. aasta	Alates 8. aastast
NSHN1 (5 miljardit Rootsi krooni)	340 baas-punkti	440 baas-punkti	440 baas-punkti	590 baas-punkti	590 baas-punkti	790 baas-punkti	790 baas-punkti	1 040 baas-punkti
NSHN2 (1 miljardit Rootsi krooni)	440 baas-punkti	540 baas-punkti	540 baas-punkti	690 baas-punkti	690 baas-punkti	890 baas-punkti	890 baas-punkti	1 140 baas-punkti

(428) Uute riigi hübriidvõlakirjade tasu (**tabel 6**) ajutises raamistikus sätestatud minimaalse tasuga (**tabel 5**) võrreldes märgib komisjon, et NSHN1 puhul on tasu 90 baaspunkti võrra suurem kui ajutise raamistiku kohaselt nõutav minimaalne tasu. Taani jaoks ette nähtud NSHN2 puhul suureneb see erinevus nõutavast minimaalsest tasust 190 baaspunktini. Komisjon märgib ka, et NSHN1 ja NSHN2 vaheline tasu erinevus (100 baaspunkti) tuleneb pigem Taani ja Rootsi vahelisest kokkuleppest kui hübriidkapitaliinstrumentide riskiprofiili erinevustest ([210]).

([207]) Baasmäärad arvutatakse vastavalt komisjoni teatisele viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamise kohta (ELT C 14, 19.1.2008, lk 6), mis on avaldatud konkurentsi peadirektoraadi veebisaidil https://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html.

([208]) Rootsi finantsvõrdlusaluste amet (SFBF) on sõltumatu võrdlusaluste haldur, kes vastutab STIBORi haldamise ja arvutamise eest alates 20. aprillist 2020. Vt https://swfbf.se/.

([209]) ELT C 14, 19.1.2008, lk 6.

([210]) Kui välja arvata emiteeritud võlakirjade summa ja riigi võetava tasuga seotud 100 baaspunkti suurune erinevus, on kõik muud NSHN1 ja NSHN2 tingimused täpselt samad.

(429) Lisaks märgib komisjon, et neid hübriidkapitaliinstrumente käsitletakse rahvusvaheliste finantsaruandlusstandardite kohaselt omakapitalina (põhjendus 107), kuna neil on palju omakapitalilaadseid omadusi, mis muudavad need instrumendid investorite jaoks riskantsemaks. Seega võetakse ajutise raamistiku punkti 66 alusel nõutavast minimaalsest tasust suurema tasu puhul (90 baaspunkti ja 190 baaspunkti) arvesse Taanile ja Rootsile kui investoritele kaasnevat lisariski: i) asjaomased hübriidkapitaliinstrumendid sarnanevad nõudeõiguse järgu poolest omakapitalile; ([211]) ii) need ei ole aktsiateks konverteeritavad (põhjendus 107); iii) need hõlmavad kupongimakseid, mida tehakse üksnes SASi äranägemisel (põhjendus 108); ([212]) iv) need on tähtajatud (põhjendus 106).

(430) Selleks et tagada lõppkokkuvõttes kupongimaksete tegemine, eelkõige arvestades, et SASil on võimalus seda mitte teha, on ette nähtud mitu stimuleerivat mehhanismi: i) väljamaksmata (edasilükatud) kupongimaksete intress liidetakse, ii) kupongimaksed lisanduvad alati hübriidvõlakirjade algsele nimiväärtusele ning iii) käitumuslikke nõudeid kohaldatakse seni, kuni äriühing on hübriidvõlakirjade nimiväärtuse ja nendega seotud nõuded täies ulatuses ära maksnud, olenemata nõuete võimalikust müügist, välja arvatud juhul, kui kõiki uusi riigi hübriidvõlakirju müüakse nimiväärtuses või sellest suuremas väärtuses, sealhulgas kogunenud kupongimaksed (sealhulgas liitintress).

(431) Mis puudutab Taani ja Rootsi omakapitaliosalusest väljumise stiimuleid, siis hõlmavad uued riigi hübriidvõlakirjad igal aastal kasvavat intressimäära (lisaks väljamaksmata kupongimaksete puhul kaasnevale liitintressile), mis teeb neist äriühingu jaoks ajapikku üha kulukama rahastamisallika. Lisaks tuleb need hübriidkapitaliinstrumendid ajutise raamistiku kohaselt tagasi maksta, et saaks lõpetada SASile ja tema tütarettevõtjatele pandud käitumuslikud kohustused. Kõik need elemendid tagavad SASi puhul tugeva stiimuli riigi hübriidvõlakirjade võimalikult kiiresti tagasi maksmiseks või refinantseerimiseks.

(432) Võttes arvesse uute riigi hübriidvõlakirjade konkreetset riskiprofiili, omadusi ja olemuslikke kava kasutamise lõpetamise stiimuleid, leiab komisjon, et **tabelis 6** esitatud minimaalsele tasule lisanduv 90 baaspunkti suurune tasu ([213]) tagab Taanile ja Rootsile nende uute riigi hübriidvõlakirjade eest piisava tasu. Nagu on selgitatud põhjendustes 428–429, on see nõue uute riigi hübriidvõlakirjade puhul täidetud.

(433) Ryanairi sõnul oleks Rootsile ja Taanile piisava tasu maksmiseks vaja marginaali, mis ületab ajutises raamistikus sätestatud minimaalse tasu nõuet 400 baaspunkti võrra (vt põhjendus 196). Nagu on selgitatud Oxera aruandes, põhineb 400 baaspunkti suuruse arvnäitaja arvutamiseks kasutatud metoodika turupõhistel võrdlusalustel. Peale selle leiab Ryanair, et kahe tema sõnul riskiprofiilide poolest identse hübriidvõlakirja 100 baaspunkti suurune marginaali erinevus on iseenesest tõend selle kohta, et tasu ei kehtestatud konkreetse või usaldusväärse arvestuse põhjal.

(434) Komisjon märgib, et ajutise raamistiku alusel võetud meetmed kujutavad endast riigiabi, sest need annavad eelise, mida abisaaja ei oleks tavapärastes turutingimustes saanud. Seetõttu puudub ajutises raamistikus nõue, et hübriidkapitaliinstrumentide eest makstav piisav tasu peaks põhinema turupõhistel võrdlusalustel. Selle asemel nõutakse ajutise raamistiku punktis 65, et hübriidkapitaliinstrumentide kogutasu puhul peab olema asjakohaselt arvesse võetud instrumendi omadusi, selle olemuslikke kava kasutamise lõpetamise stiimuleid ja sobivat intressimäära võrdlusalust. Komisjon võtab neid põhjendustes 425–433 esitatud aspekte arvesse ning järeldab nende põhjal, et tasu, mis ületab ajutises raamistikus sätestatud minimaalse tasu nõuet 90 baaspunkti võrra, on käesoleval juhul asjakohane. Kahe hübriidvõlakirja 100 baaspunkti suuruse marginaali erinevusega seoses tunnistab komisjon, et see ei põhine asjaomaste instrumentide riskiprofiilide erinevusel, vaid pigem Taani ja Rootsi vahelisel kokkuleppel (vt põhjendus 429). Kuna komisjon leiab, et marginaal, mis ületab ajutises raamistikus ette nähtud minimaalse tasu nõudeid 90 baaspunkti võrra, kujutab endast käesoleval juhul piisavat tasu, siis kehtib see kindlasti ka veelgi suurema, minimaalset tasu 190 baaspunkti võrra ületava marginaali puhul.

([211]) Maksejõuetuse korral on uued riigi hübriidvõlakirjad märgitud kapitali ja kapitalireservide suhtes kõrgema nõudeõiguse järguga.

([212]) Riskimaandamistegur on asjaolu, mille puhul väljamaksmata kupongimaksetele lisanduvad liitintressid, nagu on selgitatud põhjenduses 108.

([213]) Ajutise raamistiku punkt 66.

(435) Kuigi komisjon ei ole kohustatud määrama piisavat tasu turupõhise võrdlusaluse alusel, tuleb lisaks märkida, et Ryanairi hinnangus ei ole igal juhul kindlaks määratud usaldusväärset võrdlusalust kõnealuste hübriidkapitaliinstrumentidega seotud turupõhise tasu kohta. Näiteks mitu finantsinstrumenti, mida Ryanair kasutas oma analüüsis väidetava nõutava lisamarginaali hindamiseks, nagu mittekonverteeritavad eelisvõlakirjad (vt põhjendus 197), ei ole hübriidkapitaliinstrumendid, vaid võlainstrumendid. Seevastu ajutise raamistiku punktis 66 sätestatud minimaalne tasu (millele on käesoleval juhul lisatud 90 baaspunkti ja 190 baaspunkti suurused marginaalid) on tasu, mida kohaldatakse konkreetselt hübriidkapitaliinstrumentide suhtes, ning see tasu, mis kajastab suuremat allutatust ja muid omakapitali- või omakapitalilaadsete instrumentidega seotud riskitegureid, on oluliselt suurem kui ajutise raamistiku punkti 27 alapunktis a sätestatud võlainstrumentide puhul.

6.3.4.3. Järeldus

(436) Eespool toodut arvesse võttes leiab komisjon, et omakapitaliinstrumentide puhul on Taani ja Rootsi võetav tasu ning väljumisstiimulid kooskõlas ajutise raamistiku punktidega 60–64, tingimusel et Taani ja Rootsi järgivad põhjenduses 423 sätestatud tingimust. Hübriidkapitaliinstrumentidega seoses leiab komisjon nii NSHN1 kui ka NSHN2 puhul, et Taani ja Rootsi võetav tasu ning väljumisstiimulid on kooskõlas ajutise raamistiku punktides 65–70 sätestatud põhimõtetega.

6.3.5. *Juhtimine ja põhjendamatute konkurentsimoonutuste vältimine*

6.3.5.1. Kooskõla ajutise raamistiku punktiga 72

(437) Ajutise raamistiku punkti 72 kohaselt peavad liikmesriigid juhul, kui üle 250 miljoni euro suurusest COVID-19 rekapitaliseerimismeetmest abi saav ettevõtja on märkimisväärse turujõuga ettevõtja vähemalt ühel asjaomasel turul, kus ta tegutseb, kavandama täiendavad meetmed, et säilitada nendel turgudel tõhus konkurents.

(438) Meede hõlmab 11 miljardi Rootsi krooni (1 069 miljonit eurot) suurust rekapitaliseerimisabi SASi kasuks. Arvestades rekapitaliseerimisabi summat, peab komisjon käesolevas otsuses hindama, kas SAS oli märkimisväärse turujõuga ajutise raamistiku punkti 72 tähenduses.

6.3.5.1.1. Asjaomaste turgude määratlemine

(439) Komisjon on oma varasemas otsustuspraktikas kooskõlas nõukogu määrusega (EÜ) nr 139/2004 ([214]) (edaspidi „ühinemismäärus“) lennutranspordisektori jaoks määranud regulaarsete reisijate õhutransporditeenuste asjaomased turud kindlaks kahe lähenemisviisi alusel: i) lähte- ja sihtkoha lähenemisviis, mille puhul sihtettevõtja oli aktiivne lennuettevõtja, ([215]) ning ii) lennujaamapõhine lähenemisviis teatavatel tingimustel, kui sihtettevõtjaga kaasnes oluline teenindusaegade varu ([216]).

(440) Lähte- ja sihtkoha lähenemisviisi kohaselt käsitatakse iga lähtelennujaama või -linna ja sihtlennujaama või -linna kombinatsiooni eraldi turuna. Selline turukäsitus kajastab nõudluse aspekti, st asjaolu, et reisijad, kes soovivad reisida lähtelinnast sihtlinna, ei pea erinevaid linnapaare asendatavateks.

([214]) Nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (EÜ ühinemismäärus) (ELT L 24, 29.1.2004, lk 1), ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/139/oj).

([215]) Vt nt juhtum M.8869 – Ryanair/LaudaMotion, punktid 96–97; juhtum M.7541 – IAG / Aer Lingus, punkt 14; juhtum M.7333 – Alitalia/Etihad, punkt 63, ja juhtum M.6447 – IAG/bmi, punkt 31.

([216]) Vt nt juhtum M.8869 – Ryanair/LaudaMotion, punkt 116; juhtum M.8672 – easyJet / Certain Air Berlin Assets, punkt 41; juhtum M.8633 – Lufthansa / Certain Air Berlin Assets, punkt 58, ja juhtum M.6447 – IAG/bmi, punkt 483. Juhtumite M.8672 – easyJet / Certain Air Berlin Assets ja M.8633 – Lufthansa / Certain Air Berlin Assets puhul tegi komisjon vaid lennujaamapõhise hindamise, kuna tehingu toimumise ajal ei kasutatud sihtvarasid ühelgi lennuliinil (Air Berlin oli oma maksejõuetuse tõttu lõplikult lõpetanud oma lennutegevuse kõikidel lennuliinidel). Ryanair väidab, et kahe Air Berlini ühinemisasja puhul kehtinud asjaolud ei ole käesoleva juhtumi suhtes kohaldatavad, kuna SAS jätkab oma tegevust. Siiski on selge, et lennuettevõtjad, kes pidid omandama Air Berlini varad ja teenindusajad (easyJet ja Lufthansa), jätkavad omandatud varade ja teenindusaegade kasutamist ka pärast ühinemist.

(441) Kuigi komisjon on üldiselt pidanud esmatähtsaks nõudluse asendamist, on tema praktikas seoses asjaomases sektoris konkurentsi hindamis ja turu määratlemisega olnud oluline koht ka pakkumise aspektil. Näiteks on komisjon märkinud, et lennuettevõtjate vaheline konkurents toimub ka lennuvõrgustiku tasandil, kuna võrgustikus tegutsevad lennuettevõtjad loovad oma võrgustikud ja otsustavad lennata peamiselt lennuliinidel, mis on ühendatud nende sõlmlennujaamadega ([217]). Mõned odavlennuettevõtjad on samuti väitnud, et otselende teostavate lennuettevõtjate arvu kasvades on pakkumise poole asendamine turu määratlemisel üha olulisem aspekt ([218]).

(442) Lennujaamapõhise lähenemisviisi kohaselt käsitatakse iga lennujaama (või asendatavat lennujaama) eraldi turuna. Selline turu määratlemine võimaldab komisjonil hinnata tehingu mõju reisijate õhutransporditeenuste üldisele pakkumisele konkreetses lennujaamas eelkõige lennuettevõtja teenindusaegade varu alusel, tegemata vahet asjaomasesse lennujaama suunduvatel või sealt väljuvatel konkreetsetel lennuliinidel. Abisaaja turujõudu sellistel asjaomastel turgudel hinnatakse muu hulgas lennujaama ülekoormatuse taseme põhjal ja abisaaja osa põhjal lennujaama taristu läbilaskevõimes, mida tal on lubatud oma lennutegevuseks kasutada (st teenindusaegade osakaal) ([219]).

(443) Lennujaamapõhine lähenemisviis on vastu võetud eelkõige selleks, et hinnata lennuettevõtja positsiooni tugevnemise mõju teatavates lennujaamades ja tõhusale konkurentsile kaasnevat ohtu, mis tuleneb teenindusaegade teatavates lennujaamades ettevõtja kätte koondumisest ([220]). Komisjon on oma lennujaamu käsitleva poliitika raames märkinud, et „teenindusajad on harvaesinev ressurss“ ja „juurdepääs sellele ressursile on lennutransporditeenuste pakkumise ja tõhusa konkurentsi säilitamise seisukohalt äärmiselt tähtis“ ([221]). Komisjon kogus kokku andmed kõikide lennujaamas algavate või lõppevate lennuliinide kohta, et määrata kindlaks vastav olukord tehingu puudumise korral, eelkõige sellise lennuettevõtja omandamise puhul, kelle suhtes on algatatud maksejõuetusmenetlus ([222]).

(444) Neid põhjendusi arvesse võttes leiab komisjon, et seoses ajutise raamistiku punkti 72 kohaldamisega on meetme konkurentsi moonutava mõju hindamisel asjakohased turud, kus pakutakse reisijate õhutransporditeenuseid abisaaja teenindatavatesse lennujaamadesse ja teenindatavatest lennujaamadest. Seda järeldust kinnitab asjaolu, et meetme eesmärk on säilitada abisaaja üldine suutlikkus osutada lennutransporditeenuseid, eelkõige tagada tema varade säilimine ja õigus tegutseda keskpikas ja pikas perspektiivis. Neid varasid ja õigusi ei seostata põhimõtteliselt ühegi konkreetse lennuliiniga. See kehtib eelkõige lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama teenindusaegade puhul, ([223]) millel võib olla suur väärtus ja mida võib kasutada mis tahes sellest lennujaamast väljuval ja sinna saabuval lennuliinil. Seda järeldust toetab ka komisjoni teatis asjaomase turu määratlemise kohta, ([224]) mille joonealuses märkuses 1 on märgitud, et riigiabi juhtumite hindamisel keskendutakse pigem asjaomase abi saajale ja asjaomasele tööstusharule või sektorile, mitte aga selle abisaaja konkurentsisurve kindlakstegemisele.

([217]) Vt nt juhtum M.7541 – IAG / Aer Lingus, punktid 17–18; juhtum M.6607 – US Airways / American Airlines, punkt 10, ja juhtum M.6447 – IAG/bmi, punkt 31.

([218]) Vt nt juhtum M.6663 – Ryanair / Aer Lingus III, punkt 57.

([219]) Vt analoogia põhjal toodud näited: juhtum M.8633 – Lufthansa / Certain Air Berlin Assets; juhtum M.8672 – easyJet / Certain Air Berlin Assets.

([220]) Vt nt juhtum M.8869 – Ryanair/LaudaMotion.

([221]) Komisjoni ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus Euroopa Liidu lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiseeskirjade kohta (COM(2011) 827 (final), 1. detsember 2011), põhjendus 4.

([222]) Vt juhtum M.6447 – IAG/bmi, punktid 136–157.

([223]) Vastavalt nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määruse (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta artiklile 2 (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj) (edaspidi „teenindusaegade määrus“): „lennuoperatsioone koordineeriv lennujaam – lennujaam, kuhu on nimetatud koordinaator, hõlbustamaks selles lennujaamas tegutsevate või tegutseda kavatsevate lennuettevõtjate tegevust“.

([224]) Komisjoni teatis asjaomase turu mõiste kohta ühenduse konkurentsiõiguses (EÜT C 372, 9.12.1997, lk 5).

(445) Meede toetab SASi tegevust üldiselt ning võib seega mõjutada konkurentsi kõikidel lennuliinidel, mis algavad ja lõppevad lennujaamas, kus SAS omab teenindusaegu, olenemata SASi konkreetsest konkurentsipositsioonist mis tahes konkreetsel lennuliinil. Võttes arvesse, et meede ei tugevda SASi konkurentsipositsiooni konkreetses lähte- ega sihtkohas võrreldes teistega ning avaldab mõju SASi üldisele olukorrale, ei ole asjakohane analüüsida meetme mõju igale asjaomasele lennuliinile eraldi. Selle asemel on ajutise raamistiku punkti 72 kohaldamisel asjakohane järgida lennujaamapõhist lähenemisviisi ning käsitada asjaomaste turgudena lennujaamu, kus SAS pakub reisijate õhutransporditeenuseid.

(446) Ryanair väidab oma märkustes, et meetme mõju SASi üldisele tegevussuutlikkusele ei välista seda, et meede mõjutab SASi konkreetset konkurentsipositsiooni igas lähte- ja sihtkohas. Ryanair järeldab, et puudub mõjuv põhjus ühegi meetmega seotud lähte- ja sihtkoha hindamata jätmiseks.

(447) Ryanairi järeldus, mille järgi ei ole lennujaamapõhise lähenemisviisi kohased lähte- ja sihtkohad asjaomase turuna määratletud, on märk komisjoni kasutatud turu määratluse ja selle tagajärgede väärast tõlgendusest. Lennujaamapõhise lähenemisviisi kohaselt on kõik konkreetsesse lennujaama suunduvad ja sealt väljuvad lähte- ja sihtkohad asjakohased ning kaasatud abi mõju üldisesse hindamisse, kuigi mitte eraldiseisvalt. See, kui asjakohasena määratletaks iga konkreetne lähte- ja sihtkoht, mida SAS enne COVID-19 puhangut teenindas, nagu nõuab Ryanair, ei tagaks nõuetekohast hindamisraamistikku rekapitaliseerimismeetme jaoks, mis oma olemuselt ei tugevda abisaaja konkurentsipositsiooni teatavatel lähte- ja sihtkoha turgudel võrreldes teistega. Samadel põhjustel ei saa nõustuda Ryanairi väitega, et komisjon oleks pidanud hindama SASi turujõudu lähte- ja sihtkohtades koos lennujaamapõhise hindamisega ([225]).

6.3.5.1.2. Ülevaade asjaomastest lennujaamadest

(448) Komisjon leiab, et ajutise raamistiku punkti 72 kohaldamisel on järgmistel põhjustel asjakohased üksnes need Euroopa Majanduspiirkonna (edaspidi „EMP“) lennuoperatsioone koordineerivad lennujaamad, kus SASil oli enne COVID-19 pandeemiat lennukibaas ([226]).

(449) Esiteks ei saa selle hinnangu raames omistada SASile märkimisväärset turujõudu lennujaamades, kus tal puudub lennukibaas. Eelkõige kaldub asjaolu, et lennuettevõtjal on konkreetses lennujaamas lennukibaas, näitama, et ta tegutseb selles lennujaamas pikaajaliselt, mis võimaldab tal avaldada püsivamat konkurentsisurvet oma samas lennujaamas tegutsevatele konkurentidele. Lisaks on kohtupraktikas leitud, et lennukibaasi omamisel on teatavad eelised, nagu paindlikkus lennuliinide ümberkorraldamisel, õhusõidukite ümberpaigutamine, häiretega seotud kulude minimeerimine, meeskondade vahetus, klientidele osutatavad teenused ja kaubamärgi tuntus ([227]). Peale selle osutab lennukibaasi rajamine konkreetsesse lennujaama üldiselt sellele, et sinna määratakse lennuettevõtja töötajad ning et asjaomases lennukibaasis asuvat õhusõidukit võib kasutada ükskõik millisel sellest lähtuval lähte- ja sihtkoha lennuliinil. Sellest järeldub, et lennuettevõtjal, kellel on konkreetses lennujaamas lennukibaas, on stabiilseks ja pikaajaliseks kaubanduslikuks kohalolekuks – koos võimalusega omandada ja säilitada teatav turujõud – paremad võimalused kui lennuettevõtjal, kes küll tegutseb selles lennujaamas, kuid kellel puudub lennukibaas.

(450) Ryanair väidab, et asjaomaste turgude määratlemisel ei ole põhjendatud piirdumine üksnes lennujaamadega, kus SASil on lennukibaas. Ta märgib lisaks, et Üldkohtu Lufthansat käsitleva kohtuotsuse punktis 331 ei välistanud Üldkohus komisjoni kohustust hinnata abisaaja puhul märkimisväärse turujõu olemasolu lennujaamades, kus tal puudub lennukibaas, kui selle kohta esitatakse piisavad tõendid. Oma tähelepaneku toetuseks osutab Ryanair i) Ryanairi enda mudelile, mis väidetavalt näitab, et lennuettevõtjal ei ole vaja lennujaamas lennukibaasi omada, et selles lennujaamas edukalt tegutseda, ning ii) näidetele lennujaamadest, kus SASi osakaal kasutatud istekohtade osas ületas 40–50 %, isegi kui SASil ei olnud nendes lennujaamades lennukibaasi (Ålesund, Umeå, Haugesund, Åre-Östersund ja Ängelholm-Helsingborg).

([225]) See tähendab eelkõige seda, et komisjon ei võta enam arvesse „suurel arvul lähte- ja sihtkoha turge“, kus SASil võib Ryanairi sõnul olla märkimisväärne turujõud, arvestades SASi turuosasid seoses kasutatud istekohtadega, kuna need konkreetsed lähte- ja sihtkoha turud ei vasta ajutise raamistiku punkti 72 kohastele asjaomastele turgudele.

([226]) Lennukibaas – lennuettevõtja õhusõiduk pargib öösel lennujaamas ning seda kasutatakse mitme kõnealusest lennujaamast väljuva lennuliini teenindamiseks.

([227]) Vt 6. juuli 2010. aasta kohtuotsus Ryanair *vs.* komisjon, T-342/07, EU:T:2010:280, punkt 269.

(451) Komisjon leiab, et need väited ei sea tema järeldust kahtluse alla. Ryanairi märkuste lisas esitatud mõttekoja artikli kohaselt käitas Ryanair enne COVID-19 pandeemiat Euroopas 87 lennukibaasi ([228]). Ryanair ei selgita, mille põhjal ta leiab, et tema enda mudel ei tugine EMPs, sealhulgas piirkondlikes lennujaamades, asuvatele lennukibaasidele, ega ka seda, miks „edukas lennutegevus“ peaks võrduma märkimisväärse turujõuga. Mis puudutab lennujaamade näiteid, mida SAS teenindab õhusõidukitega, ilma et tal oleks seal lennukibaasi, siis jätab Ryanair mainimata, et nende lennujaamade väiksuse tõttu teenindas SAS sellise istekohtade osakaalu saavutamiseks vaid ühte lennuliini igasse lennujaama ja sellest väljapoole ([229]). Selline piiratud lennutegevus lennujaamas ei toeta järeldust, et SAS omab lennujaamas märkimisväärset turujõudu ([230]). Peale selle on Ryanairi väited lennuettevõtja võimaluse kohta omada märkimisväärset turujõudu lennujaamas, kus tal puudub lennukibaas, vastuolus tema arutluskäiguga turule sisenemise tõkete kohta ([231]). Täpsemalt väidab Ryanair, et komisjon oleks pidanud tunnistama, et mitmekülgsussääst ([232]) ja lennuvõrgustikust tulenev sääst ([233]) on tegurid, mis võivad takistada potentsiaalsel konkurendil end lennujaamas sisse seada või oma tegevust seal laiendada. Selle väitega tunnistab Ryanair tegelikult, et lennukibaasi, isegi suure lennukibaasi (sõlmlennujaam) käitamine on määrava tähtsusega selleks, et lennuettevõtja saaks lennujaamas omada märkimisväärset turujõudu.

(452) Teiseks ei saa asuda seisukohale, et SAS omab ajutise raamistiku punkti 72 kohaldamisega seoses märkimisväärset turujõudu lennujaamades, mida ei saa teenindusaegade määruse kohaselt liigitada lennuoperatsioone koordineerivateks lennujaamadeks. Lennuoperatsioone koordineerivates lennujaamades ületab nõudlus lennujaama taristu, eelkõige teenindusaegade järele märkimisväärselt lennujaama läbilaskevõimet, samas kui lennujaama taristu laiendamine nõudluse rahuldamiseks ei ole lühiajalises perspektiivis võimalik. Seevastu lennuoperatsioone mittekoordineerivates lennujaamades ületab lennujaama läbilaskevõime üldiselt lennuettevõtjate nõudlust ning saadaval on piisavalt teenindusaegu, et võimaldada konkurendi turule tulekut või tema laienemist piisavas ulatuses, et pakkuda SASile tõhusat konkurentsi lennujaama suunduvate ja sealt väljuvate lähte- ja sihtkohtade puhul.

(453) Kolmandaks kohaldatakse riigiabi eeskirju üksnes EMP territooriumil. Komisjonil puudub pädevus selleks, et selgitada nende eeskirjade alusel välja, kas SASil on mõnes EMP-välises riigis asuvas lennujaamas märkimisväärne turujõud.

(454) Neljandaks nõutakse ajutise raamistiku punktis 72 abisaaja turujõu hindamist enne abi andmist asjaomastel turgudel, kus ta tegutseb, lähtudes tema tegevusest. Seega sobib SASi turujõu hindamiseks ajavahemik, mis hõlmab viimaseid tegevusperioode enne COVID-19 pandeemiat, st IATA 2019. aasta suvine lennuhooaeg ja 2019/2020. aasta talvine lennuhooaeg. Ryanair väidab, et komisjon peaks tegema SASi turujõu tulevikku suunatud analüüsi. See väide kaldub siiski selgelt kõrvale ajutise raamistiku punkti 72 sõnastusest ja eesmärgist.

(455) Taani ja Rootsi selgitasid oma teatises, et SAS käitas IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal ja 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal lennukibaasi 23 EMP lennujaamas ([234]). Neist 23 lennujaamast 16 olid lennuoperatsioone koordineerivad lennujaamad ([235]). Järgmistes punktides hindab komisjon SASi turujõudu neis 16 asjaomases lennujaamas.

([228]) Mõttekoja artikkel, lk 26.

([229]) Taani ja Rootsi ametiasutuste teatis.

([230]) Isegi kui SAS oleks nende lennujaamade puhul turult lahkunud ja tagastanud kõik oma teenindusajad, ei oleks konkurentidele kättesaadavaks muutunud veomaht nendes lennujaamades nende konkurentsipositsiooni märkimisväärselt mõjutanud. Seega ei mõjuta SASi jätkuv kohalolek oluliselt tema konkurentide suutlikkust ja motivatsiooni nende lennujaamade turule siseneda või seal laieneda.

([231]) Vt ka põhjendus 464.

([232]) Ryanairi määratluse kohaselt tekib mitmekülgsussääst, kui lennuettevõtja käitab sõlmlennujaamu mitmes lennujaamas ja tal on võimalik jagada paljude lennuliinidega seotud kulusid, mis muudab selle konkurentide jaoks raskemaks.

([233]) Ryanairi määratluse kohaselt tekib lennuvõrgustikust tulenev sääst, kui lennuettevõtja käitab sõlmlennujaamu ja suudab saavutada suuremaid koormustegureid ning seeläbi ka suurema kulutõhususe ümberistuvate reisijate veo kaudu. Ryanair lisab, et SASi kolm peamist sõlmlennujaama, kus ta tegutseb, on Kopenhaageni, Oslo ja Stockholmi lennujaamad, mis moodustavad tema sõnul „SASi lennuvõrgustiku selgroo“.

([234]) Need lennujaamad on: Kopenhaageni lennujaam, Stockholmi Arlanda lennujaam, Oslo lennujaam, Trondheimi lennujaam, Bergeni lennujaam, Stavangeri lennujaam, Göteborgi Landvetteri lennujaam, Billundi lennujaam, Helsingi lennujaam, Londoni Heathrow' lennujaam, Århusi lennujaam, Luleå lennujaam, Tallinna lennujaam, Ålborgi lennujaam, Málaga lennujaam, Vilniuse lennujaam, Tromsø lennujaam, Düsseldorfi lennujaam, Stuttgarti lennujaam, Gdański Lech Wałęsa lennujaam, Bodø lennujaam, Hamburgi lennujaam ja Amsterdami lennujaam.

([235]) Need lennujaamad on: Kopenhaageni lennujaam, Stockholmi Arlanda lennujaam, Oslo lennujaam, Trondheimi lennujaam, Bergeni lennujaam, Stavangeri lennujaam, Göteborgi Landvetteri lennujaam, Billundi lennujaam, Helsingi lennujaam, Londoni Heathrow' lennujaam, Málaga lennujaam, Tromsø lennujaam, Düsseldorfi lennujaam, Stuttgarti lennujaam, Hamburgi lennujaam ja Amsterdami lennujaam.

6.3.5.1.3. Asjaomaste lennujaamade puhul SASi turujõu hindamiseks kasutatud kriteeriumid

(456) Märkimisväärse turujõu kindlakstegemise eesmärgil tuleb eelkõige analüüsida kõiki tegureid, mis võivad asjaomase ettevõtja tegevust arvestatavalt piirata. Ettevõtja konkurentsisurve hindamine ei saa põhineda üksnes olemasoleval turuolukorral. Tegelike konkurentide laienemise või võimalike konkurentide turuletuleku potentsiaalne mõju, sealhulgas sellise laienemise või turuletuleku oht, on samuti asjakohased.

(457) Sellega seoses on komisjon SASi turujõu hindamisel käesoleval juhul võtnud arvesse iga asjaomase lennujaama konkurentsistruktuuri, eelkõige i) olemasolevate reisijate õhutransporditeenuste pakkujate (lennujaamas tegutsevad lennuettevõtjad) kehtestatud piiranguid ning eriti abisaaja ja tema tegelike konkurentide turupositsiooni (punkt 6.3.5.1.3.1) ning ii) piiranguid, mis tulenevad tegelike konkurentide tulevase laienemise või potentsiaalsete konkurentide turuletuleku võimalikust ohust (punktid 6.3.5.1.3.2 ja 6.3.5.1.3.3).

6.3.5.1.3.1. Lendude ja istekohtade arvul põhinev turuosa kui olemasoleva konkurentsistruktuuri näitaja

(458) Turuosa, mis põhineb asjaomases lennujaamas pakutavate lendude arvul (lennusagedus) või kasutatud istekohtade arvul, on kasulik esmane näitaja, mis kajastab lennuettevõtja turupositsiooni ja tegelikku konkurentsisurvet, millega ta kokku puutub.

(459) Lendude (või lennusageduse) osakaal ([236]) on ühe lennuettevõtja poolt lennujaama kaudu tehtud lendude arvu (või lennusageduse) ja kõikide lennuettevõtjate poolt lennujaama kaudu tehtud lendude koguarvu (või lennusageduse) suhe. See vastab ühe lennuettevõtja poolt lennujaamas kasutatud teenindusaegade arvu ja kõikide lennuettevõtjate poolt lennujaamas kasutatud teenindusaegade koguarvu suhtele. Samuti vastab see ligikaudu ühele lennuettevõtjale lennujaamas jaotatud teenindusaegade arvu ja kõikidele lennuettevõtjatele lennujaamas jaotatud teenindusaegade koguarvu suhtele ([237]).

(460) Istekohtade osakaalu abil väljendatakse ühe lennuettevõtja poolt lennujaamas kasutatud (st pakutavate) istekohtade arvu ja kõikide lennuettevõtjate poolt selles lennujaamas kasutatud istekohtade koguarvu suhet. Seega näitab see ühe lennuettevõtja pakutavat veomahtu protsentuaalselt lennujaamas pakutavast kogu veomahust.

(461) Võttes arvesse turgu valitsevat seisundit käsitlevat kohtupraktikat, ([238]) on komisjon seisukohal, et i) asjakohastes lennujaamades, kus SASi lendude osakaal ja istekohtade osakaal oli väiksem kui 40 %, ei olnud SASil tõenäoliselt märkimisväärset turujõudu; ii) turujõu olemasolu hindamisel ajutise raamistiku punkti 72 tähenduses tuleks arvesse võtta lisategureid, eelkõige neid, mis kajastavad potentsiaalsest konkurentsist tulenevaid piiranguid, ([239]) kui SASi lendude osakaal või istekohtade osakaal asjaomastes lennujaamades oli 40 % või rohkem.

([236]) Käesolevas otsuses on lennusagedus määratletud kui edasi-tagasi lend või kaks lendu (üks väljumislend asjaomasest lennujaamast sihtkohta ja üks saabumislend sihtkohast asjaomasesse lennujaama).

([237]) Teenindusaegade määruse kohaselt peab lennuettevõtja ära kasutama vähemalt 80 % jaotatud teenindusaegade sarjast. Vastasel korral tagastatakse jaotatud teenindusaegade sari teenindusaegade ühisvarusse („kasuta või kaota“ reegel). Andmed näitavad, et kõige rohkem ülekoormatud lennujaamades on teenindusaegade kasutus igal juhul üldiselt enam kui 95 % (vt nt IATA esitatud teave – uuring „Steer EU Fact-Finding Study: Airport Slots“, detsember 2019, lk 37, kättesaadav aadressil: iata-airport-slots-submission-eu-study-steer-dec-2019.pdf). Seetõttu erineb nendes lennujaamades kasutatud teenindusaegade arv ja jaotatud teenindusaegade arv vähesel määral.

([238]) Vt nt 14. veebruari 1978. aasta kohtuotsus United Brands and United Brands Continental *vs.* komisjon, 27/76, ECLI:EU:C:1978:22; 13. veebruari 1979. aasta kohtuotsus Hoffmann-La Roche *vs.* komisjon, 85/76, ECLI:EU:C:1979:36.

([239]) Potentsiaalse konkurentsi võib tekitada märkimisväärne kasutamata tootmisvõimsus (käesoleval juhul kasutamata teenindusajad) (vt 13. veebruari 1979. aasta kohtuotsus Hoffmann-La Roche *vs.* komisjon, 85/76, ECLI:EU:C:1979:36, punkt 48).

6.3.5.1.3.2. Laienemise või turule sisenemise tõkked

(462) Komisjon leiab, et tegelikust ja potentsiaalsest konkurentsist tulenevate piirangute hindamisel tuleks arvesse võtta laienemise või turule sisenemise tõkkeid, millega seisavad silmitsi muud lennuettevõtjad kui abisaaja. Reisijate õhutransporditeenuste pakkumiseks vajab lennuettevõtja juurdepääsu lennujaama taristule. Lennuoperatsioone koordineerivates lennujaamades peavad lennuettevõtjal olema teenindusajad, et teenindada kõnealustest lennujaamadest väljuvaid või sinna suunduvaid lennuliine. Kohtupraktika kohaselt on liidu lennutransporditurgude sektorisse sisenemise peamiseks takistuseks saadaolevate teenindusaegade puudumine suurtes lennujaamades ([240]). Selles kontekstis kajastab lennujaama suur ülekoormatus lennuettevõtja jaoks lennujaama läbilaskevõimega seotud piiranguid, mis mõjutab tema suutlikkust piirata tõhusalt abisaaja käitumist.

(463) Ryanair kritiseerib oma märkustes komisjoni selle eest, et ta keskendub teenindusaegadest tulenevatele piirangutele kui ainsale turule sisenemise tõkkele. Ühelt poolt väidab Ryanair, et on ka muid tegureid, mis võivad potentsiaalsel konkurendil takistada end sisse seadmast või tegevust laiendamast, näiteks: mitmekülgsussääst; brändimine, müügiedendus ja kliendilojaalsus; lennuvõrgustikust tulenev sääst või turgu valitsevate ettevõtjate vallutuslike survemeetmete oht. Ryanair piirdub nende nelja elemendi loetlemisega.

(464) Komisjon märgib siiski, et i) kaks neist elementidest (mitmekülgsussääst ja lennuvõrgustikust tulenev sääst) on tegelikult seotud teenindusaegadest tulenevate piirangutega, kuna vastava säästu saavutamise võime (kulutõhusus) sõltub lennuettevõtja suutlikkusest teenindada piisavalt suurel arvul lennujaama suunduvaid ja sealt väljuvaid lennuliine ning seega suutlikkusest saada lennujaamas juurdepääs piisavalt suurele arvule teenindusaegadele; ii) brändimine, müügiedendus ja kliendilojaalsus on pigem seotud suutlikkusega teenindada konkreetset reisijate kategooriat (*premium*-klassi reisijad või ajatundlikud reisijad), mitte üldist suutlikkust osutada lennuteenuseid lennujaama suunal või lennujaamast, ning on üldiselt igal juhul osa sõlmlennujaama käitamisest saadavast kasust, ([241]) mida võetakse asjaomaste lennujaamade kindlakstegemisel arvesse (piirdudes abisaaja lennukibaasidega); ning iii) viimast elementi (turgu valitsevate ettevõtjate vallutuslike survemeetmete oht) käsitletakse konkreetselt teises meetmes, mille eesmärk on vältida põhjendamatuid konkurentsimoonutusi, mis on sätestatud ajutise raamistiku punktis 71, ja mida kohaldatakse muu hulgas turgude suhtes, kus SASil on märkimisväärne turujõud.

(465) Teiselt poolt väidab Ryanair, et SASi turuosa suhteline stabiilsus seoses aja jooksul asjaomastes lennujaamades (välja arvatud Kopenhaageni lennujaam) kasutatud istekohtadega näitab, et tõenäoliselt esineb muid takistusi kui lennujaamade ülekoormatus, mis takistab konkurentidel nendes lennujaamades turule siseneda või oma tegevust märkimisväärselt laiendada.

(466) Ryanair ei esita aga tõendeid selliste turule sisenemise või laienemise tõkete olemasolu kohta asjaomastes lennujaamades ega viita lennuettevõtjatele, kes on asjaomaste väidetavate tõkete tõttu sunnitud turule sisenemisest või laienemisest loobuma. Vastupidi, Ryanairi väide turule sisenemise ja laienemise tõkete kohta on vastuolus tema väidetega mittediskrimineerimise põhimõtte ja vaba liikumise eeskirjade kohta (põhjendus 169). Eelkõige esitas Ryanair andmed, ([242]) mis näitasid, et odavlennuettevõtjate arvele langes Taanis aastatel 2014–2019 66 % istekohtade arvu kasvust, samas kui SASi ja Danish Air Transporti arvele langes vaid 3 % asjaomasel viieaastasel perioodil toimunud kasvust. Rootsis langes aastatel 2014–2019 odavlennuettevõtjate arvele 40 % Euroopa-sisesest istekohtade arvu kasvust, samas kui SASi ja Braathens Regional Airlinesi arvele langes vaid 22 % asjaomasel viieaastasel perioodil toimunud kasvust. Neid riigi tasandi andmeid toetavad Taani ja Rootsi poolt lennujaamade tasandil kogutud andmed, mis näitavad, et odavlennuettevõtjate veetud reisijate arv kasvas aastatel 2014–2019 Kopenhaageni lennujaamas 43 % ja Stockholmi Arlanda lennujaamas 25 % ([243]). Odavlennuettevõtjate kasv näitab, et Ryanairi väited muude turule sisenemise ja laienemise tõkete kohta kui teenindusaegadest tulenevad piirangud ei ole põhjendatud ning need pigem kinnitavad menetluse algatamise otsuses esitatud komisjoni esialgseid järeldusi, mille kohaselt SASi konkurendid ei puutu kokku ühegi suurema asjaomase lennujaamaga seotud turule sisenemise või laienemise tõkkega.

([240]) Vt 4. juuli 2006. aasta kohtuotsus easyJet *vs.* komisjon, T-177/04, ECLI:EU:T:2006:187, punkt 166.

([241]) Vt nt juhtum AT.39964 – Air France / KLM / Alitalia / Delta, punkt 59; juhtum AT.39595 – Continental / United / Lufthansa / Air Canada, punkt 49.

([242]) Lennuettevõtja turu-uuring.

([243]) Vastus komisjoni 16. oktoobri 2023. aasta teabenõudele.

(467) Eelmainitut silmas pidades leiab komisjon, et kui uuritakse turule sisenemise ja laienemise tõkete olemasolu eesmärgiga hinnata SASi turujõudu asjaomastes lennujaamades, on asjakohane keskenduda teenindusaegadest tulenevatele piirangutele.

6.3.5.1.3.3. Teenindusaegade osakaal ja ülekoormatuse tase kui võimaliku konkurentsistruktuuri näitajad

(468) Komisjon kasutas menetluse algatamise otsuses iga asjaomase lennujaama puhul, mille SASi lendude ja istekohtade arvul põhinev turuosa ei olnud SASi märkimisväärse turujõu välistamiseks piisav, kahte lisanäitajat, st SASi teenindusaegade osakaalu lennujaamas ja lennujaama ülekoormatuse taset.

(469) Teenindusaegade osakaal on ühele lennuettevõtjale lennujaamas jaotatud teenindusaegade arvu ja lennujaamas saadavalolevate teenindusaegade koguarvu suhe (st lennujaama läbilaskevõime, mis vastab kõikidele lennuettevõtjatele jaotatud teenindusaegade ja selliste jaotamata teenindusaegade arvu summale, mida saaks lennujaama puhul kasutada lennuettevõtjate laienemiseks või turule sisenemiseks).

(470) Komisjon kasutas lennujaama suure ülekoormatuse taseme esimese näitajana teenindusaegade määruse kohast lennuoperatsioone koordineeriva lennujaama liigitust.

(471) Lennuoperatsioone koordineerivate lennujaamade puhul jagatakse tegeliku ülekoormatuse taseme arvutamiseks kõikidele lennujaamas tegutsevatele lennuettevõtjatele asjaomasel IATA lennuhooajal jaotatud teenindusaegade arv kogu lennujaama läbilaskevõimega (st teenindusajad) asjaomasel IATA lennuhooajal. Keskmine ülekoormatuse tase töötundidel, mis jääb alla 60 %, ei oleks iseenesest problemaatiline ([244]).

(472) Ryanair väidab oma märkustes, et komisjon keskendub oma hinnangus SASi turujõu kohta sobimatult teenindusaegade osakaalule, mitte turuosale. See väide tuleneb abisaaja turujõu analüüsi konkreetse eesmärgi väärast tõlgendamisest ajutise raamistiku punkti 72 alusel. Eesmärk on teha kindlaks turud, kus abi kõige tõenäolisemalt kahjustab konkurentsi, st turud, kus abisaajal on majanduslik tugevus, mis võimaldab tal takistada tõhusa konkurentsi säilimist. Kuna abi eesmärk on säilitada abisaaja tegevussuutlikkus (mitte tegelik tegevus), on abisaaja märkimisväärne turujõud otseselt seotud tema suutlikkusega jätkata asjaomastesse lennujaamadesse suunduvaid ja sealt väljuvaid lende, tehes seda oma konkurentide turule sisenemise või laienemise arvelt. SASi turuosa, mis põhineb lennusagedusel või istekohtade arvul, näitab tegelikku konkurentsi, millega SAS lennujaamas reisijate õhutransporditeenuste pakkumisel kokku puutub. Seevastu SASi teenindusaegade osakaal lennujaamas, mida täiendab lennujaama ülekoormatuse taseme hindamine, kajastab nii SASi tegelikku kui ka potentsiaalset konkurentsisurvet. Need näitajad kajastavad mitte üksnes juba lennujaamas tegutsevate erinevate lennuettevõtjate praegust reisijate õhutransporditeenuste pakkumist, vaid ka nende laienemisvõimalusi (nt avades uusi lennuliine või suurendades lennusagedust) ning lennujaamas veel mitte tegutsevate lennuettevõtjate uue turule sisenemise ulatust ([245]).

([244]) Vt nt juhtum M.8672 – easyJet / Certain Air Berlin Assets, punkt 114; juhtum M.8633 – Lufthansa / Certain Air Berlin Assets, punkt 196. Vt ka 20. oktoobri 2021. aasta kohtuotsus Polskie Linie Lotnicze „LOT“ *vs.* komisjon, T-296/18, EU:T:2021:724, punkt 111. Käitamistingimused asjaomastes lennujaamades võivad erineda eelkõige erinevate lahtiolekuaegade, öiste lennukeeldude ja liikumispiirangute tõttu. Võrreldavuse huvides on komisjon võtnud arvesse teenindusaegade osakaalu ja lennujaama ülekoormatuse taset ajavahemikus kell 6.00–21.59 kohaliku aja järgi (st IATA suvisel lennuhooajal kell 4.00–19.59 UTC ja IATA talvisel lennuhooajal kell 5.00–20.59 UTC).

([245]) Oxera aruande punktis 5.62 on märgitud sama: „turuosa näitab SASi konkurentsipositsiooni võrreldes olemasolevate konkurentidega, samal ajal kui olemasolev lennujaama läbilaskevõime (vähese ülekoormatuse korral) näitab uute konkurentide turule sisenemise või olemasolevate konkurentide laienemise potentsiaali (eeldusel, et puuduvad muud turule sisenemise tõkked). Teenindusaegade osakaal kattub mõlema meetmega“. Tuleb siiski märkida, et Oxera aruande järgmises punktis (punkt 5.63) on komisjoni kohaldatud analüütilist raamistikku vääralt tõlgendatud, kuna komisjon ei kasuta SASi teenindusaegade osakaalu ilma lennujaama ülekoormatuse tasemele viitamata. Seega, vastupidiselt Ryanairi väitele ja kasutades Oxera aruandes esitatud arvulist näidet, teeb komisjon vahet olukordadel, kus i) SASi teenindusaegade osakaal on 40 % ja lennujaama ülekoormatuse tase 60 % (SASi lendude osakaal on 66,7 %) ning ii) SASi teenindusaegade osakaal on 40 % ja lennujaama ülekoormatuse tase 100 % (SASi lendude osakaal on 40 %, kuid sellega „ei saa konkureerida“).

(473) Eespool öeldut arvesse võttes leiab komisjon, et Ryanairi märkused ei sea kahtluse alla SASi teenindusaegade osakaalu asjakohasust ja lennujaama ülekoormatuse taset kui tegureid, mis on eriti olulised SASile praegusest ja potentsiaalsest konkurentsist tulenevate piirangute hindamisel ning sellest tulenevalt SASi turujõu hindamisel ([246]).

6.3.5.1.3.4. Järeldus

(474) Komisjon järeldab, et kõige täpsemad näitajad SASi turujõu hindamiseks ajutise raamistiku punkti 72 tähenduses on järgmised: esiteks SASi lendude või lennusageduse osakaal asjaomastes lennujaamades ning teiseks, kui vähemalt üks neist näitajatest saavutab 40 % taseme, siis SASi teenindusaegade osakaal ja lennujaama ülekoormatuse tase, mida vajaduse korral täiendab tema konkurentide teenindusaegade osakaal või lennukibaasi õhusõidukite pargi suhteline suurus.

6.3.5.1.4. Asjaomaste lennujaamade puhul SASi turujõu hindamiseks kasutatud kriteeriumide kohaldamine

(475) Taani ja Rootsi on esitanud andmed SASi lennusageduse, istekohtade arvu ja teenindusaegade osakaalu kohta asjaomastes lennujaamades ning nende lennujaamade ülekoormatuse taseme kohta. Seoses SASi konkurentidega on Taani ja Rootsi esitanud asjaomastele konkurentidele jaotatud teenindusaegade arvu ning hinnangulise õhusõidukite arvu, mis moodustab asjaomastes lennujaamades nende lennukibaasi. Komisjon on kontrollinud Taani ja Rootsi esitatud andmete üldist täpsust, tuginedes muu hulgas veebipõhise koordineerimissüsteemi kogutud statistilistele andmetele ([247]).

(476) Nende andmete põhjal oli 16 asjaomasest lennuoperatsioone koordineerivast lennujaamast 11 lennujaama puhul SASi nädalase lennusageduse osakaal ja kasutatud istekohtade osakaal IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal ja 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal väiksem kui 40 % ([248]). Menetluse algatamise otsuses leidis komisjon turgu valitsevat seisundit käsitlevat kohtupraktikat (vt punkt 441 eespool) arvestades, et SASil ei olnud nendes lennujaamades tõenäoliselt märkimisväärset turujõudu.

(477) Ryanair leiab, et komisjon peaks üksikasjalikumalt hindama vähemalt kõiki 16 asjaomast lennujaama, sealhulgas hindama lennujaama ülekoormatuse taset päeva eri aegadel ning muid turule sisenemise tõkkeid peale teenindusaegadest tulenevate piirangute. Ryanair ei esita aga ühtegi asjaolu, mis seaks kahtluse alla järelduse SASi märkimisväärse turujõu puudumise kohta asjaomastes lennujaamades, mille puhul tema lennusageduse ja kasutatud istekohtade osakaal on väiksem kui 40 %. Eelkõige ei viita Ryanairi märkustes miski sellele, et SASi tegelikud või potentsiaalsed konkurendid ei suudaks avaldada tõhusat konkurentsisurvet SASi lennutegevusele nendes lennujaamades. Vastupidi, Ryanairi väide näitab pigem SASi konkurentide võimet nendes lennujaamades takistusteta kasvada.

(478) Viis EMPs asuvat lennuoperatsioone koordineerivat lennujaama, mille puhul oli SASi nädalase lennusageduse osakaal või kasutatud istekohtade osakaal IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal või 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal suurem kui 40 %, on järgmised: Kopenhaageni lennujaam, Stockholmi Arlanda lennujaam, Trondheimi lennujaam, Stavangeri lennujaam, ja Tromsø lennujaam. Nende lennujaamade puhul annab SASi lennusagedusel ja pakutatavatel istekohtadel põhinev turuosa lennujaamas esimese näitajana märku märkimisväärse turujõu võimalikust olemasolust. Need näitajad ei ole aga iseenesest piisavad, et teha lõplik järeldus selle kohta, kas SASil on ajutise raamistiku punkti 72 tähenduses märkimisväärne turujõud.

(479) Seega hindab komisjon põhjalikumalt SASi turujõudu neis viies lennujaamas, võttes seejuures arvesse järgmisi lisanäitajaid: i) SASi teenindusaegade osakaal lennujaamas, eelkõige Kopenhaageni lennujaamas ja Stockholmi Arlanda lennujaamas tipptundidel, ([249]) ning ii) lennujaama ülekoormatuse tase. Terviklikkuse huvides võrdleb komisjon ka SASi ja tema konkurentide lennukibaasi õhusõidukite arvu lennujaamas, et saada täiendav ligikaudne hinnang nende vastavatele suhtelistele osakaaludele.

([246]) See järeldus on kooskõlas analüütilise raamistikuga, mida komisjon kohaldas lennujaamapõhise lähenemisviisi alusel varasemate ühinemisotsuste puhul (vt eelkõige juhtum M.8633 – Lufthansa / Certain Air Berlin Assets (2017), punktid 165–184).

([247]) Veebipõhine koordineerimissüsteem on mitme koordinaatori veebiportaal, mida kasutatakse 118 lennujaamas 31 riigis kogu maailmas. See pakub registreeritud kasutajatele mitmesuguseid vahendeid, et teha päringuid, sortida, vaadata ja alla laadida teavet teenindusaegade ja lennugraafikute kohta.

([248]) Need lennujaamad on: Oslo lennujaam (väiksem kui 40 %), Bergeni lennujaam (väiksem kui 40 %), Göteborgi Landvetteri lennujaam (väiksem kui 20 %), Billundi lennujaam (väiksem kui 20 %), Helsingi lennujaam (väiksem kui 5 %), Londoni Heathrow' lennujaam (väiksem kui 5 %), Málaga lennujaam (väiksem kui 5 %), Düsseldorfi lennujaam (väiksem kui 5 %), Stuttgarti lennujaam (väiksem kui 5 %), Hamburgi lennujaam (väiksem kui 5 %), Amsterdami lennujaam (väiksem kui 5 %).

([249]) Komisjon liigitab tippaegadeks tunnivahemikud, mille puhul ülekoormatuse tase konkreetses lennujaamas on väga kõrge, mistõttu turule sisenemine või laienemine on võimalik väga piiratud ulatuses või lausa võimatu.

(480) Nagu on üksikasjalikult kirjeldatud punktides 6.3.5.1.4.1–6.3.5.1.4.5, ei ületa SASi lennusageduse või istekohtade osakaal üheski nimetatud viiest lennujaamast 50 % ning on oluline, et SASi teenindusaegade osakaal igas lennujaamas oleks väike või mõõdukas ning et need lennujaamad ei oleks väga ülekoormatud. Menetluse algatamise otsuses leidis komisjon, et need näitajad olid piisavad järeldamaks, et SASil ei ole Kopenhaageni, Stockholmi Arlanda, Trondheimi, Stavangeri ega Tromsø lennujaamas märkimisväärset turujõudu. Ryanair väidab oma märkustes, et SASi turujõu hindamisel tuleb arvesse võtta muid turustruktuuri elemente, nagu näiteks konkurentide killustatus asjaomastes lennujaamades või nende poolt SASile avaldatav konkurentsisurve. Ryanair ei selgita siiski, kuidas seaksid need muud asjaolud kahtluse alla SASile avaldatava konkurentsisurve olemasolu, eelkõige konkurentide võimaliku turule sisenemise või laienemise näol, mis oleks tänu mõõdukale ülekoormatuse tasemele lennujaamades tõenäoline, õigeaegne ja piisav. Nagu on märgitud põhjenduses 480, võtab komisjon ammendavuse huvides siiski arvesse ka SASi konkurentide suhtelist turupositsiooni alljärgnevas hinnangus SASi turujõu kohta Kopenhaageni, Stockholmi Arlanda, Trondheimi, Stavangeri ja Tromsø lennujaamades ([250]).

6.3.5.1.4.1. Hinnang SASi turujõu kohta Kopenhaageni lennujaamas

(481) Kopenhaageni lennujaamas ulatus SASi turuosa 40 %-ni, tuginedes üksnes nädalasele lennusagedusele (IATA 2019. aasta suvine lennuhooaeg ja 2019/2020. aasta talvine lennuhooaeg: 40 %). Kasutatud istekohtade põhjal oli see näitaja väiksem kui 40 % (IATA 2019. aasta suvine lennuhooaeg: 36 %, IATA 2019/2020. aasta talvine lennuhooaeg: 38 %).

(482) Lisaks, nagu on näidatud **tabelis 7**, oli Kopenhaageni lennujaama ülekoormatuse tase enne COVID-19 puhangut mõõdukas. Lennuettevõtjad, kes soovisid Kopenhaageni lennujaamas laieneda või sellele turule siseneda, ei puutunud kokku märkimisväärsete tõketega. Seega avaldasid SASile lisaks Kopenhaageni lennujaamas juba tegutsevatele konkurentidele (kelle turuosa kokku oli mõlemal IATA lennuhooajal vähemalt 60 %) survet ka nende konkurentide võimaliku laienemise oht ja uute konkurentide võimaliku turule sisenemise oht. SASile avalduvat tugevat konkurentsisurvet kajastab SASi keskmine teenindusaegade osakaal, mis oli 2019. aastal kõige rohkem 16 %.

Tabel 7

SASi teenindusaegade osakaal Kopenhaageni lennujaamas ja Kopenhaageni lennujaama ülekoormatuse tase

IATA lennuhooaeg	SASi keskmine teenindusaegade osakaal	SASi kolm suurimat teenindusaegade osakaalu	Lennujaama keskmine ülekoormatuse tase	Lennujaama kolm suurimat ülekoormatuse taset
Suvi 2019	16 %	32 % (tunnivahemik: kell 5.00–5.59 UTC) 32 % (tunnivahemik: kell 6.00–6.59 UTC) 30 % (tunnivahemik: kell 14.00–14.59 UTC)	43 %	73 % (tunnivahemik: kell 6.00–6.59 UTC) 72 % (tunnivahemik: kell 5.00–5.59 UTC) 70 % (tunnivahemik: kell 17.00–17.59 UTC)
Talv 2019/2020	14 %	34 % (tunnivahemik: kell 6.00–6.59 UTC) 32 % (tunnivahemik: kell 7.00–7.59 UTC) 28 % (tunnivahemik: kell 16.00–16.59 UTC)	37 %	67 % (tunnivahemik: kell 7.00–7.59 UTC) 64 % (tunnivahemik: kell 18.00–18.59 UTC) 63 % (tunnivahemik: kell 19.00–19.59 UTC)

([250]) Kokkuvõttes märgib komisjon, et Ryanairi väited SASi konkurentide nõrga turupositsiooni kohta asjaomastes lennujaamades ei ole põhjendatud. Eelkõige ei esita Ryanair ühtegi asjaolu, mis seaks tõsiselt kahtluse alla Norwegian Air Shuttle'i tugeva esindatuse Norra lennujaamades (eelkõige Trondheimi, Stavangeri ja Tromsø lennujaamas), samuti Kopenhaageni lennujaamas ja Stockholmi Arlanda lennujaamas. Ryanair ei selgita ka, miks tuleks kõrvale jätta Wideroe turupositsioon Tromsø lennujaamas, mida ta kasutab Norra põhjaosa sõlmlennujaamana. Võttes arvesse nende asjaomaste lennujaamade eripära, ei saa Norwegian Air Shuttle'i finantsraskusi abi andmise ajal ega Wideroe piirkondlikku fookust iseenesest kasutada selleks, et õigustada Ryanairi väidet, et nad ei avaldanud SASile, eelkõige Norra lennujaamadele märkimisväärset konkurentsisurvet ning et asjaomaseid lennujaamu iseloomustas elujõuliste konkurentide märkimisväärne killustatus.

(483) Lisaks märgib komisjon, et SAS käitas lennujaamas 12 õhusõidukist koosnevat lennukibaasi nii IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal kui ka 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal. Taani ja Rootsi esitatud hinnangute kohaselt käitasid Kopenhaageni lennujaamas lennukibaasi mitu muud lennuettevõtjat, sealhulgas Norwegian Air Shuttle (10 õhusõidukit IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal ja 7 õhusõidukit IATA 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal), Lufthansa Group (Lufthansa, Brussels Airlines, Austrian Airlines, Swiss: 5 õhusõidukit IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal ja 4 õhusõidukit IATA 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal) ja Air France-KLM (2 õhusõidukit nii IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal kui ka 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal).

(484) Arvestades i) SASi mõõdukat turuosa, mis põhineb nädalasel lennusagedusel ja kasutatud istekohtadel Kopenhaageni lennujaamas mõlemal IATA lennuhooajal (kõige rohkem 40 %); ii) SASi suhteliselt väikest teenindusaegade osakaalu Kopenhaageni lennujaamas mõlemal IATA lennuhooajal (keskmiselt väiksem kui 20 %); iii) Kopenhaageni lennujaamas mõlemal IATA lennuhooajal saadaolevaid vabu teenindusaegu ning iv) suhteliselt tugevate konkurentide kohalolekut, järeldab komisjon, et käesoleva otsuse tähenduses puudub SASil Kopenhaageni lennujaama suunduvate ja sealt väljuvate reisijate õhutransporditeenuste turul märkimisväärne turujõud.

6.3.5.1.4.2. Hinnang SASi turujõu kohta Stockholmi Arlanda lennujaamas

(485) Stockholmi Arlanda lennujaamas ületas SASi nädalasel lennusagedusel ja kasutatud istekohtadel põhinev turuosa 40 %, ulatumata siiski 50 %-ni (IATA 2019. aasta suvine lennuhooaeg: 48 % (nädalane lennusagedus) ja 42 % (kasutatud istekohad), IATA 2019/2020. aasta talvine lennuhooaeg: 47 % (nädalane lennusagedus) ja 45 % (kasutatud istekohad)).

(486) Nagu on näidatud **tabelis 8**, oli Stockholmi Arlanda lennujaama ülekoormatuse tase enne COVID-19 puhangut siiski mõõdukas. Lennuettevõtjad, kes soovisid Stockholmi Arlanda lennujaamas laieneda või sellele turule siseneda, ei puutunud kokku märkimisväärsete tõketega. Seega avaldasid SASile lisaks Stockholmi Arlanda lennujaamas juba tegutsevatele konkurentidele (kelle turuosa kokku oli mõlemal IATA lennuhooajal vähemalt 52 %) survet ka nende konkurentide võimaliku laienemise oht ja uute konkurentide võimaliku turule sisenemise oht. SASile avalduvat tugevat konkurentsisurvet kajastab SASi suhteliselt väike keskmine teenindusaegade osakaal, mis saavutas 2019. aastal kõige rohkem 16 %.

Tabel 8

SASi teenindusaegade osakaal Stockholmi Arlanda lennujaamas ja Stockholmi Arlanda lennujaama ülekoormatuse tase

IATA lennuhooaeg	SASi keskmine teenindusaegade osakaal	SASi kolm suurimat teenindusaegade osakaalu	Lennujaama keskmine ülekoormatuse tase	Lennujaama kolm suurimat ülekoormatuse taset
Suvi 2019	16 %	30 % (tunnivahemik: kell 6.00–6.59 UTC) 29 % (tunnivahemik: kell 5.00–5.59 UTC) 29 % (tunnivahemik: kell 12.00–12.59 UTC)	36 %	59 % (tunnivahemik: kell 13.00–13.59 UTC) 58 % (tunnivahemik: kell 6.00–6.59 UTC) 58 % (tunnivahemik: kell 15.00–15.59 UTC)
Talv 2019/2020	14 %	32 % (tunnivahemik: kell 16.00–16.59 UTC) 28 % (tunnivahemik: kell 6.00–6.59 UTC) 27 % (tunnivahemik: kell 7.00–7.59 UTC)	31 %	62 % (tunnivahemik: kell 7.00–7.59 UTC) 56 % (tunnivahemik: kell 16.00–16.59 UTC) 52 % (tunnivahemik: kell 19.00–19.59 UTC)

(487) Lisaks märgib komisjon, et SAS käitas IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal lennujaamas 17 õhusõidukist koosnevat lennukibaasi ja IATA 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal koosnes lennukibaas 16 õhusõidukist. Taani ja Rootsi esitatud hinnangute kohaselt käitasid Stockholmi Arlanda lennujaamas lennukibaasi mitu muud lennuettevõtjat, sealhulgas Norwegian Air Shuttle (11 õhusõidukit IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal ja 5 õhusõidukit IATA 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal), Lufthansa Group (Lufthansa ja Austrian Airlines: 3 õhusõidukit nii IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal kui ka 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal) ja Air France-KLM (2 õhusõidukit nii IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal kui ka 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal).

(488) Seega, kuigi SASi nädalasel lennusagedusel ja kasutatud istekohtadel põhinev turuosa Stockholmi Arlanda lennujaamas mõlemal IATA lennuhooajal on suhteliselt suur (ilma et see ületaks siiski 48 %), järeldab komisjon, arvestades i) SASi suhteliselt väikest teenindusaegade osakaalu Stockholmi Arlanda lennujaamas mõlemal IATA lennuhooajal (keskmiselt väiksem kui 20 %), ii) Stockholmi Arlanda lennujaamas märkimisväärsel hulgal saadaolevaid vabu teenindusaegu mõlemal IATA lennuhooajal, sealhulgas tipptundidel, ning iii) suhteliselt tugevate konkurentide kohalolekut, et käesoleva otsuse tähenduses puudub SASil Stockholmi Arlanda lennujaama suunduvate ja sealt väljuvate reisijate õhutransporditeenuste turul märkimisväärne turujõud.

6.3.5.1.4.3. Hinnang SASi turujõu kohta Trondheimi lennujaamas

(489) Trondheimi lennujaamas ületas SASi nädalasel lennusagedusel ja kasutatud istekohtade põhinev turuosa 40 %, ulatudes 50 %-ni ainult kasutatud istekohtadel põhineva turuosa puhul ja ühel lennuhooajal (IATA 2019. aasta suvine lennuhooaeg: 43 % (nädalane lennusagedus) ja 50 % (kasutatud istekohad), IATA 2019/2020. aasta talvine lennuhooaeg: 41 % (nädalane lennusagedus) ja 48 % (kasutatud istekohad)).

(490) Lennujaama ülekoormatuse tase enne COVID-19 pandeemiat oli siiski mõõdukas, mistõttu Trondheimi lennujaamas laieneda soovivad või sellele turule siseneda soovivad lennuettevõtjad ei puutunud kokku märkimisväärsete tõketega ([251]). Peale selle oli SASi hinnanguline keskmine teenindusaegade osakaal 2019. aastal suhteliselt väike ning igal juhul väiksem kui 20 % (IATA 2019. aasta suvine lennuhooaeg: 19 %, IATA 2019/2020. aasta talvine lennuhooaeg: 17 %). Seega avaldasid SASile lisaks Trondheimi lennujaamas juba tegutsevatele konkurentidele (kelle turuosa kokku oli vähemalt 49 % mõlemal IATA lennuhooajal) survet ka nende konkurentide võimaliku laienemise oht ja uute konkurentide võimaliku turule sisenemise oht ([252]).

(491) Lisaks märgib komisjon, et Taani ja Rootsi esitatud hinnangute kohaselt ei kasutanud Trondheimi lennujaama lennukibaasina mitte ainult SAS (10 õhusõidukit nii IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal kui ka 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal), vaid ka Norwegian Air Shuttle (2 õhusõidukit nii IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal kui ka 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal) ja KLM (1 õhusõiduk nii IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal kui ka 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal).

(492) Eespool toodut arvesse võttes järeldab komisjon, et käesoleva otsuse tähenduses puudub SASil Trondheimi lennujaama suunduvate ja sealt väljuvate reisijate õhutransporditeenuste turul märkimisväärne turujõud.

([251]) Trondheimi lennujaama koordineerimine sõltub pigem terminali- kui lennurajapiirangutest, mistõttu väljendatakse Trondheimi lennujaama läbilaskevõimet eelkõige väljuvate või saabuvate reisijate maksimaalse arvu või rahvusvaheliste väljumiste maksimaalse arvuna, mitte lendude arvuna. Seetõttu on lennujaama läbilaskevõimet raske väljendada teenindusaegade arvuna. Võttes siiski arvesse läbilaskevõime ülempiiri, mida väljendatakse rahvusvaheliste väljumiste arvuna tunnis (seitse), ning lähtudes konservatiivsest eeldusest, et kõik lennuettevõtjatele jaotatud väljumisajad (mis moodustavad hinnanguliselt poole kõikidest jaotatud teenindusaegadest, teine pool langeb saabumisaegade arvele) on ette nähtud rahvusvahelisteks lendudeks, oleks Trondheimi lennujaama ülekoormatuse tase 2019. aastal alla 50 % (IATA 2019. aasta suvine lennuhooaeg: 45 %, IATA 2019/2020. aasta talvine lennuhooaeg: 43 %).

([252]) Võttes arvesse Trondheimi lennujaama läbilaskevõime ülempiiri, mida väljendatakse rahvusvaheliste väljumiste arvuna tunnis (seitse), ning lähtudes konservatiivsest eeldusest, et kõik SASile jaotatud väljumisajad (mis hinnanguliselt moodustavad poole talle eraldatud teenindusaegadest, teine pool langeb saabumisaegade arvele) on ette nähtud rahvusvahelisteks lendudeks, oleks SASi keskmine teenindusaegade osakaal 2019. aastal alla 20 % (IATA 2019. aasta suvine lennuhooaeg: 19 %, IATA 2019/2020. aasta talvine lennuhooaeg: 17 %). See näitab enne COVID-19 puhangut lennujaamas SASile avaldunud tugevat konkurentsisurvet.

6.3.5.1.4.4. Hinnang SASi turujõu kohta Stavangeri lennujaamas

(493) Stavangeri lennujaamas ületas SASi nädalasel lennusagedusel ja kasutatud istekohtadel põhinev turuosa 40 %, ulatudes 50 %ni ainult kasutatud istekohtadel põhineva turuosa puhul ja ühel lennuhooajal (IATA 2019. aasta suvine lennuhooaeg: 48 % (nädalane lennusagedus) ja 50 % (kasutatud istekohad), IATA 2019/2020. aasta talvine lennuhooaeg: 47 % (nädalane lennusagedus) ja 48 % (kasutatud istekohad)).

(494) Lennujaama keskmine ülekoormatuse tase enne COVID-19 puhangut oli siiski madal (IATA 2019. aasta suvine lennuhooaeg: 21 %, IATA 2019/2020. aasta talvine lennuhooaeg: 22 %), mistõttu lennuettevõtjad, kes soovisid Stavangeri lennujaamas laieneda või sellele turule siseneda, ei puutunud kokku märkimisväärsete tõketega. Seega avaldasid SASile lisaks Stavangeri lennujaamas juba tegutsevatele konkurentidele (kelle turuosa kokku oli vähemalt 50 % mõlemal IATA lennuhooajal) survet ka nende konkurentide võimaliku laienemise oht ja uute konkurentide võimaliku turule sisenemise oht. SASile avalduvat tugevat konkurentsisurvet näitab SASi väga väike keskmine teenindusaegade osakaal, mis oli IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal keskmiselt 10 % ja IATA 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal keskmiselt 8 %.

(495) Lisaks märgib komisjon, et Taani ja Rootsi esitatud hinnangute kohaselt ei kasutanud Stavangeri lennujaama lennukibaasina mitte üksnes SAS (8 õhusõidukit nii IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal kui ka 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal), vaid ka Norwegian Air Shuttle (2 õhusõidukit nii IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal kui ka 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal), Wideroe (1 õhusõiduk nii IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal kui ka 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal) ja KLM (1 õhusõiduk nii IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal kui ka 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal).

(496) Eespool toodut arvesse võttes järeldab komisjon, et käesoleva otsuse tähenduses puudub SASil Stavangeri lennujaama suunduvate ja sealt väljuvate reisijate õhutransporditeenuste turul märkimisväärne turujõud.

6.3.5.1.4.5. Hinnang SASi turujõu kohta Tromsø lennujaamas

(497) Tromsø lennujaamas ulatus vaid SASi kasutatud istekohtadel põhinev turuosa 40 %-ni (IATA 2019. aasta suvine lennuhooaeg: 49 %, IATA 2019/2020. aasta talvine lennuhooaeg: 46 %). Nädalase lennusageduse puhul jäi see näitaja alla 40 % (IATA 2019. aasta suvine lennuhooaeg: 30 %, IATA 2019/2020. aasta talvine lennuhooaeg: 28 %).

(498) Igal juhul oli lennujaama keskmine ülekoormatuse tase enne COVID-19 pandeemiat madal (IATA 2019. aasta suvine lennuhooaeg: 18 %, IATA 2019/2020. aasta talvine lennuhooaeg: 20 %), mistõttu lennuettevõtjad, kes soovisid Tromsø lennujaamas laieneda või sellele turule siseneda, ei puutunud kokku märkimisväärsete tõketega. Seega avaldasid SASile lisaks Tromsø lennujaamas juba tegutsevatele konkurentidele (kelle turuosa kokku oli vähemalt 51 % mõlemal IATA lennuhooajal) survet ka nende konkurentide võimaliku laienemise oht ja uute konkurentide võimaliku turule sisenemise oht. SASile avalduvat tugevat konkurentsisurvet näitab SASi väga väike keskmine teenindusaegade osakaal, mis oli IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal keskmiselt 5 % ja IATA 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal keskmiselt 4 %.

(499) Lisaks märgib komisjon, et Taani ja Rootsi esitatud hinnangute kohaselt ei olnud SAS Tromsø lennujaamas lennukibaasi poolest suurima lennukipargiga lennuettevõtja. Wideroe käitas lennujaamas 4 õhusõidukist koosnevat lennukibaasi nii IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal kui ka 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal, samal ajal kui SAS käitas nii IATA 2019. aasta suvisel lennuhooajal kui ka 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal 2 õhusõidukist koosnevat lennukibaasi. Ka Norwegian Air Shuttle käitas selles lennujaamas lennukibaasi (1 õhusõiduk nii IATA 2019. aasta suvisel lennuhoojala kui ka 2019/2020. aasta talvisel lennuhooajal).

(500) Eespool toodut arvesse võttes järeldab komisjon, et käesoleva otsuse tähenduses puudub SASil Tromsø lennujaama suunduvate ja sealt väljuvate reisijate õhutransporditeenuste turul märkimisväärne turujõud.

6.3.5.1.4.6. Järeldus turujõu kohta

(501) Kuna SASil ei ole märkimisväärset turujõudu üheski lennujaamas, kus ta tegutseb, leiab komisjon, et tingimused, mille alusel Taani ja Rootsi peaksid esitama ettepaneku täiendavate meetmete kohta vastavalt ajutise raamistiku punktile 72, ei ole täidetud.

6.3.5.2. Kooskõla muude ajutise raamistiku jaos 3.11.6 sätestatud tingimustega

6.3.5.2.1. Ajutise raamistiku punkt 71

(502) Ajutise raamistiku punkti 71 kohaselt ei tohi COVID-19 rekapitaliseerimisabi saajad riigiabiga rahastada agressiivset äritegevuse laiendamist ega võtta abisaajatena ülemääraseid riske.

(503) Sellega seoses märgib komisjon, et Taani ja Rootsi seadsid meetme tingimuseks kõikide ajutise raamistiku jaos 3.11.6 sätestatud tingimuste täitmise. See hõlmab kooskõla punktiga 71. Seetõttu on SASi puhul keelatud mis tahes agressiivne äritegevuse laiendamine ja ülemääraste riskide võtmine (põhjendus 111).

(504) Lisaks hindas komisjon 24. aprillil 2020 SASi koostatud äriplaani. Nagu on märgitud põhjenduses 41, prognoositi selles äriplaanis ettevaatlikku ja järkjärgulist taastumist COVID-19 pandeemia eelsele lennuliikluse tasemele vähemalt mitte enne 2023. aasta keskpaika, kusjuures pikk taastumisperiood kestab 2020. aasta novembrist kuni 2022. aasta veebruarini. Need prognoosid põhinesid eeldusel, et valitsused ei kohalda pärast 2020. aasta oktoobrit reisipiiranguid. Komisjon märgib, et SASi äriplaani koostamise ajal olid lennundussektori prognoosid optimistlikumad kui SASi enda kasutatud prognoosid. Näiteks 27. aprillil 2020 prognoosis Rahvusvahelise Lennujaamade Nõukogu Euroopa osakond oma leebes stsenaariumis, et reisijatevedu taastub COVID-19 pandeemia eelsele tasemele kõige varem 2022. aastaks, saavutades 90 % sellest tasemest 2021. aasta detsembriks.

(505) 2020. aasta juulis vaadati mõned lennundussektori prognoosid uuesti läbi, võttes arvesse 2020. aasta mais ja juunis täheldatud aeglasemat taastumist, reisipiirangute püsimist ja COVID-19 pandeemia väljavaadetega kindluse puudumist. Seejärel prognoosis Rahvusvahelise Lennujaamade Nõukogu Euroopa osakond, et täielik taastumine ei toimu enne 2024. aastat, nagu ka IATA oma 28. juuli 2020. aasta aruandes, kuigi see prognoos puudutas ülemaailmset lennuliiklust ([253]).

(506) Sellega seoses selgitasid Taani ja Rootsi oma teatises, et SAS otsustas 2020. aasta juuli lõpuks oma äriprognoose mitte muuta, kuna ajavahemikus 2020. aasta aprillist juunini tegelikult registreeritud lennuliiklus ja tegevustulud olid oodatust paremad. SASi lennuliikluse näitajad näitasid ka seda, et broneeringute arv kasvas 2020. aasta juulis ja augustis järjepidevalt (põhjendus 51). Lisaks selgitas SAS, et tema põhitegevus oli suunatud kohalikele lendudele ja rahvusvahelistele lühilendudele (eelkõige Skandinaavias), mis taastusid kiiremini kui pikamaalennud. Igal juhul olid SASi lennuliikluse prognoosid enam-vähem kooskõlas lennundussektori ajakohastatud prognoosidega, eeldades täielikku taastumist aastatel 2023–2024.

(507) Komisjon märgib ka, nagu nähtub punktist 2.1.3.1, et SASi äriplaanis keskenduti ilmselgelt optimeerimisele (töötajate püsiv vähendamine, tegevuse vähendamine, näiteks maapealse teeninduse teenuste puhul jms) ja SASi äritegevusele aastatel 2020 ja 2021, selle asemel et äritegevust laiendada või võtta ülemääraseid riske.

(508) Viimasena märgib komisjon, et SAS on kohustatud järgima kõiki ajutise raamistiku jaos 3.11.6 sätestatud tingimusi, eelkõige selle punktis 74 sätestatud omandamiskeeldu.

(509) Sellest järeldub, et meede on kooskõlas ajutise raamistiku punktiga 71.

6.3.5.2.2. Ajutise raamistiku punkt 73

(510) Ajutise raamistiku punktis 73 on sätestatud, et „abisaajatel, keda COVID-19 rekapitaliseerimismeetmetega toetatakse, on keelatud seda ärilistel eesmärkidel reklaamida“.

([253]) Kohaliku lennuliikluse ja rahvusvaheliste lühilendude taastumist prognoositi 2023. aastaks. Neid prognoose muudeti veelgi 2020. aasta oktoobri lõpus pärast COVID-19 pandeemia teise laine puhkemist.

(511) Meetmes on sätestatud, et SASil ja SASi kontrollitavatel äriühingutel on keelatud kasutada meedet ärilistel eesmärkidel reklaamimiseks (põhjendus 112).

(512) Seega on meede kooskõlas ajutise raamistiku punktiga 73.

6.3.5.2.3. Ajutise raamistiku punktid 74 ja 75

(513) Ajutise raamistiku punktis 74 on sätestatud, et „kuni vähemalt 75 % COVID-19 rekapitaliseerimismeetmetest ei ole tagasi makstud, ei tohi muud abisaajad peale VKEde omandada üle 10 % osalust konkurentides või muudes sama äriliini ettevõtjates, sealhulgas eelneva ja järgneva etapi ettevõtjates“.

(514) Meetme kohaselt on SAS ja kõik SASi kontrollitavad äriühingud kohustatud seda tingimust järgima, võttes arvesse ajutise raamistiku punktis 75 nimetatud võimalikku erandit (põhjendus 112).

(515) Meede on seega kooskõlas ajutise raamistiku punktidega 74 ja 75.

6.3.5.2.4. Ajutise raamistiku punkt 76

(516) Komisjon märgib, et meetmega nõutakse, et SAS järgiks ajutise raamistiku punkti 76, mis käsitleb riigiabi kasutamist juba 31. detsembri 2019. aasta seisuga majandusraskustes olnud ettevõtjate puhul (põhjendus 121).

(517) Seega on meede kooskõlas ajutise raamistiku punktiga 76.

6.3.5.2.5. Ajutise raamistiku punkt 77

(518) Ajutise raamistiku punktis 77 on sätestatud, et „kuni COVID-19 rekapitaliseerimismeetmetest tulenevad tagasimaksed ei ole täielikult teostatud, ei saa abisaajad teha dividendimakseid ega mittekohustuslikke kupongimakseid ega osta tagasi aktsiaid, välja arvatud riigilt“.

(519) Taani ja Rootsi seadsid meetme tingimuseks kooskõla ajutise raamistiku punktiga 77, nähes samal ajal ette erandi abisaajale kehtestatud keelust teha mittekohustuslikke kupongimakseid uute kommertshübriidvõlakirjade alusel, mis tulenevad olemasolevate võlakirjade konverteerimisest (põhjendus 115). Taani ja Rootsi selgitasid, et sisuliselt sellest konkreetsest keelust loobumine oli vajalik, et saavutada erasektori võlausaldajate osalemine tehingus (põhjendus 115).

(520) Teisisõnu tegid Taani ja Rootsi (osalise) erandi ajutise raamistiku punktist 77, mis puudutas mittekohustuslike kupongimaksete tegemist uute kommertshübriidvõlakirjade alusel. Ajutise raamistiku punktiga 77 ei ole sellist (osalist) erandit siiski ette nähtud.

(521) Sellega seoses viitab komisjon kõigepealt põhjendustes 396 ja 397 kirjeldatud kohtupraktikale.

(522) Kuigi ajutise raamistiku punkti 77 sõnastus nõuab rekapitaliseerimismeetme raames mittekohustuslike kupongimaksete keelamist, tuleb siiski kontrollida, kas kõnealusel juhul esinesid erandlikud asjaolud, mis õigustasid juhtumi asjaoludest tulenevalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b vahetut kohaldamist ning seega seoses uute kommertshübriidvõlakirjade alusel mittekohustuslike kupongimaksete tegemisega ajutise raamistiku punktist 77 erandi tegemist.

(523) Käesoleval juhul leiab komisjon, et meede i) oli osa õigusraamistikust, mida mõjutasid COVID-19 pandeemiast tingitud erandlikud asjaolud, ja et ii) sellele ainuomased konkreetsed aspektid õigustasid uute kommertshübriidvõlakirjade puhul mittekohustuslike kupongimaksete tegemise keelust loobumist.

Õigusraamistikku mõjutasid COVID-19 pandeemiast tingitud erandlikud asjaolud

(524) Esiteks, nende erandlike asjaolude majanduslik mõju nõudis viivitamatuid meetmeid nii liikmesriikide kui ka liidu tasandil. Selleks võttis komisjon 19. märtsil 2020 vastu ajutise raamistiku, st paar päeva pärast seda, kui liikmesriigid olid vastu võtnud esimesed liikumispiirangud, et võimaldada neil riikidel olukorrast tulenevalt kiirelt tegutseda. Seda silmas pidades kehtestas komisjon ajutises raamistikus tingimused, millele ajutised riigiabimeetmed peavad vastama, et neid saaks lugeda ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b alusel siseturuga kokkusobivaks ning et need saaks pärast seda, kui asjaomane liikmesriik on neist teatanud, väga kiiresti vastu võtta. Arvestades raamistiku vastuvõtmise ajal valitsenud äärmiselt kiireloomulist olukorda, ei saanud see raamistik ette näha kõiki meetmeid, mida liikmesriigid tõenäoliselt COVID-19 pandeemiast põhjustatud kriisist mõjutatud ettevõtjate kasuks võtavad.

(525) Ryanairi tähelepanek ajutise raamistiku punkti 77 kohta (põhjendus 203) ei muuda seda järeldust. Asjaolu, et ajutises raamistikus võetakse COVID-19 pandeemiat juba arvesse, ei tähenda, et raamistikus võidi selle vastuvõtmise ajal ette näha kõiki meetmeid, mida liikmesriigid võivad COVID-19 pandeemiast põhjustatud kriisist mõjutatud ettevõtjate kasuks võtta. Nagu on märgitud põhjenduses 525, võttis komisjon ajutise raamistiku vastu väga lühikese aja jooksul pärast COVID-19 pandeemiast tingitud esimesi liikumispiiranguid. Sellel õigusaktil olid oma puudujäägid ja seda arendati pidevalt edasi, millest annavad tunnistust ka mitmed muudatused, mida komisjon tegi selle vastuvõtmise kuupäeva ja meetme võtmise kuupäeva vahelisel perioodil. Komisjon võtab käesoleva juhtumi puhul ajutisest raamistikust kõrvalekaldumise võimaluse hindamisel arvesse just seda erandlikku konteksti.

Meetme konkreetsed aspektid olid sellele ainuomased

(526) Meetme konkreetsete aspektide puhul tuleb meenutada, et ajutise raamistiku punktis 77 on sätestatud kokkusobivuse nõue, mille eesmärk on takistada olemasolevatel erainvestoritel ja võlausaldajatel riigiabist abisaaja kaalutlusõigusel põhinevate toimingute kaudu (näiteks dividendide deklareerimine, aktsiate tagasiostmine või mittekohustuslike kupongimaksete tegemine) kasu saada. Sel põhjusel aitab ajutise raamistiku punkt 77 vähendada vajaminevat abisummat, vähendades abisaaja väljaminevaid rahavooge ja piirates seega abisumma suurust selleni, mis on rangelt vajalik abisaaja kapitali struktuuri taastamiseks ja selle elujõulisuse tagamiseks.

(527) Käesoleval juhul leiab komisjon, et meetmel olid ainulaadsed omadused järgmisel kuuel põhjusel.

(528) Esiteks tuletab komisjon meelde, et SASi rekapitaliseerimine hõlmas erainvestorite märkimisväärset osalust, mis võimaldas SASil koguda kuni 3,75 miljardit Rootsi krooni erakapitali. Võlakirjade konverteerimise summa oli ainuüksi 2,25 miljardit Rootsi krooni, st enam kui 15 % SASi rekapitaliseerimise kogusummast. Seega moodustas see konverteerimine märkimisväärse osa SASi rekapitaliseerimise rahastamisest.

(529) Teiseks märgib komisjon, et SASi võimalus teha võlakirjade konverteerimisest tulenevatelt uutelt kommertshübriid-võlakirjadelt mittekohustuslikke kupongimakseid oli teatavate võlakirjaomanikega läbirääkimiste pidamise oluline aspekt ning üldisemalt kõikide võlakirjaomanike jaoks peamine kaalutlus võlakirjade konverteerimisega nõustumiseks (põhjendus 115). Vastupidiselt Ryanairi väidetule (põhjendus 205) ei ole see väide iseenesest vastuoluline – SAS pidas otse läbirääkimisi teatavate võlakirjaomanikega, kes esindasid kõikide asjaomaste võlakirjaomanike huve, mitte iga võlakirjaomanikuga eraldi. Pärast kokkuleppe saavutamist oli kõikidel võlakirjaomanikel võimalus hääletada üldkoosolekul, et nõustuda kavandatud rekapitaliseerimisega või mitte, nagu nähtub SASi 7. augustil 2020. aastal avaldatud pressiteatest ([254]). Seega, kui mittekohustuslike kupongimaksete tegemise keelust loobumine oli SASiga läbirääkimisi pidavate võlakirjaomanike jaoks otsustava tähtsusega, võisid Taani ja Rootsi mõistlikult eeldada, et see oli ka kõikide võlakirjaomanike jaoks oluline kaalutlus.

([254]) Vt SASi 7. augusti 2020. aasta pressiteade (viimati vaadatud 2023. aasta novembris).

(530) Kolmandaks väärib märkimist, et võlakirjaomanikud olid juba keeldunud rekapitaliseerimiskava esimesest ettepanekust, kuna nad ei jõudnud esialgu võlakirjade konverteerimise tingimuste osas kokkuleppele (põhjendus 83). SASi ning Taani ja Rootsi jaoks oli oluline tagada, et läbirääkimised ei ebaõnnestuks uuesti küsimustes, mis olid asjaomaste võlakirjaomanike jaoks otsustava tähtsusega. Sellega seoses on ilmselgelt põhjendamatu Ryanairi väide (põhjendus 206), mille kohaselt oli võlakirjaomanikel Taanilt ja Rootsilt saadud märkimisväärse abi tõttu juba investeerimiseks piisavalt stiimuleid, kuna need võlakirjaomanikud olid juba alguses keeldunud tehingus osalemast.

(531) Neljandaks märgib komisjon, et võlakirjade konverteerimine uuteks kommertshübriidvõlakirjadeks ei soodustanud SASi rekapitaliseerimises osalenud võlakirjaomanike rikastumist. Vastupidi, nagu on märgitud põhjenduses 119, muutus asjaomaste võlakirjaomanike tehtud esialgne investeering võlakirjadesse seoses nende uuteks kommertshübriidvõlakirjadeks konverteerimisega vähem tasuvaks. Teisisõnu oleks võlakirjaomanikele olnud tagatud võlakirjade säilitamise korral suurem investeeringutasuvus kui nende võlakirjade uuteks kommertshübriidvõlakirjadeks konverteerimisega nõustumise korral. Seega toimus konverteerimine nende võlakirjaomanike arvelt, kes jagasid seeläbi Taani ja Rootsiga SASi rekapitaliseerimise kulusid.

(532) Viiendaks märgib komisjon, et Taani ja Rootsi eeldasid, et olemasolevate võlakirjade konverteerimisel uuteks eraomandis olevateks hübriidvõlakirjadeks kaasneks SASile, Taanile ja Rootsile kolme liiki positiivset mõju, nimelt i) see parandaks SASi kapitali struktuuri, likviidsuspositsiooni ja peamisi finantssuhtarvusid (põhjendus 116); ii) see vähendaks vajalikku riigiabi summat (põhjendus 117) ning iii) see tagaks paremini Taani ja Rootsi võetava tasu ja stimuleeriks seda (põhjendus 118).

(533) Ryanair kinnitab sellega seoses, et ajutise raamistiku punktis 77 sätestatud mittekohustuslike kupongimaksete tegemise keelu eesmärk on takistada rekapitaliseerimisabi saajal pidada läbirääkimisi oma erasektori võlausaldajatega ja seega vähendada vajamineva abi summat (põhjendus 206). See ei vasta aga tõele. Kuigi on tõsi, et nagu on märgitud põhjenduses 527, on mittekohustuslike kupongimaksete tegemise keelu eesmärk vältida abisaajalt väljaminevaid rahavooge ja seeläbi vähendada abisummat, ei takista ajutise raamistiku punkt 77 rekapitaliseerimisabi saajal pidamast erasektori võlausaldajatega (näiteks võlakirjaomanikega) läbirääkimisi tingimuste üle, mille alusel need võlausaldajad võtavad riski investeerida uut erakapitali lisaks liikmesriigi kapitaliosalusele, et taastada abisaaja kapitali struktuur ja tagada selle elujõulisus. Igal juhul ei muuda Ryanairi kinnitus järeldust, et ilma uute kommertshübriidvõlakirjade mittekohustuslike kupongimaksete tegemise keelust loobumiseta oli suur oht, et erainvestorid ei oleks nõustunud SASi rekapitaliseerimises osalemisega.

(534) Samamoodi ei ole asjakohane Ryanairi tähelepanek, mille kohaselt komisjon eeldas ekslikult, et kulude jagamise puudumise korral oleks SAS saanud rohkem abi (põhjendus 207). Nagu on näidatud punktis 6.3.3, vastab meede ajutise raamistiku punktile 54. Komisjon jõudis sellele järeldusele eeldusel, et Taani ja Rootsi oleks saanud SASi rekapitaliseerimise jaoks anda kuni 14,25 miljardit Rootsi krooni i) erakapitali puudumise korral ja ii) hoolimata sellest, et lõppkokkuvõttes anti abi 9,54 miljardit Rootsi krooni ulatuses (põhjendus 342). Seega oleks Taani ja Rootsi saanud võlakirjaomanike tõttu tekkiva puudujäägi tõepoolest katta 2,25 miljardi Rootsi krooniga, kui viimased oleksid otsustanud tehingus mitte osaleda. Komisjon ei saa välistada, et Taani ja Rootsi oleksid kulude jagamise puudumise korral andnud rohkem abi. See oleks viinud tulemuseni, mis oleks vastuolus ajutise raamistiku ja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b eesmärgiga, mille kohaselt peab abi piirduma sellega, mis on vajalik selle raames taotletavate eesmärkide saavutamiseks.

(535) Kuuendaks ja ühtlasi viimasena märgib komisjon, et ajutises raamistikus ei ole rekapitaliseerimisabi vormis antava riigiabi kokkusobivusele kehtestatud kulude jagamise nõuet. Meetmega ette nähtud kulude jagamine tuleneb käesoleval juhul SASi jõupingutustest selleks, et leida Taani ja Rootsi taotlusel turult vastuvõetavate tingimustega alternatiivset rahastamist eesmärgiga vähendada antava riigiabi summat (põhjendus 84).

(536) Komisjon lükkab tagasi Ryanairi väite, mille kohaselt viitab ajutise raamistiku punkt 77 juba kulude jagamisele (põhjendus 208). Ajutise raamistiku punktis 77 ei nõuta erasektori võlausaldajatelt ega muudelt erasektori sidusrühmadelt abisaaja rekapitaliseerimises osalemist, rääkimata sellest, et nad teeksid seda oma kulul.

(537) Eeltoodust tuleneb, et uute kommertshübriidvõlakirjade alusel mittekohustuslike kupongimaksete tegemise keelu kaotamine oli kõnealusel juhul väga oluline selleks, et kaasata SASi rekapitaliseerimisse eraõiguslikke võlakirjaomanikke, kes aitasid rekapitaliseerimisele olulisel määral kaasa. SASi ja võlakirjaomanike vahelised läbirääkimised ei olnud tulemusi andnud, kuna viimased olid SASi esimese rekapitaliseerimiskava juba tagasi lükanud. Need võlakirjaomanikud oli vabatahtlikult nõustunud (st ilma et seda oleks nõutud ajutises raamistikus või muudes õigusnormides) oma investeeringult kandma kahjumit, mis tulenes võlakirjade konverteerimisest uuteks kommertshübriidvõlakirjadeks, kuid konverteerimisel oli SASi finantsolukorrale positiivne mõju ning see võimaldas Taanil ja Rootsil vähendada antava riigiabi summat, mida oli vaja äriühingu likviidsus- ja omakapitalivajaduste rahuldamiseks.

(538) Sellest tulenevalt on komisjon seisukohal, et nõue keelata mittekohustuslike kupongimaksete tegemine (mida makstakse uute kommertshübriidvõlakirjade alusel) oleks tõenäoliselt pärssinud võlakirjaomanike tahet osaleda SASi rekapitaliseerimiskavades, mis omakorda oleks kaasa toonud äriühingu kapitali struktuuris kasutatava riigiabi suurenemise. Neil asjaoludel läheks nimetatud keelu säilitamine vastuollu aluslepingu eesmärkidega, milleks on ajutise raamistiku ja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkt b eesmärk, mille puhul on nõutav, nagu juba märgitud, et abi peab piirduma sellega, mis on vajalik selle raames taotletavate eesmärkide saavutamiseks.

(539) Seega, kuna kõnealune meede oli kavandatud nii, et abisumma oleks minimaalne, oli erainvestorite olulise panuse tagamiseks vaja, et neile tagataks maksete tegemine uute kommertshübriidvõlakirjade alusel. See on nii seda enam, et COVID-19 pandeemiaga seotud erakorralised asjaolud on vältimatult kaasa toonud õhutranspordi sektori investeerimiskliima halvenemise. Seetõttu ei saanud Taani ja Rootsi ilma stiimuleid loomata mõistlikult eeldada erainvestorite märkimisväärset osalust.

(540) Seetõttu leiab komisjon, et uute kommertshübriidvõlakirjade alusel mittekohustuslike kupongimaksete tegemise keelu kaotamine ja seega ajutise raamistiku punktis 77 sätestatud nõudest kõrvalekaldumine on käesoleval juhul põhjendatud, võttes arvesse juhtumi erandlikke asjaolusid ja meetme konkreetseid aspekte.

6.3.5.2.6. Ajutise raamistiku punkt 78

(541) Ajutise raamistiku punktis 78 on sätestatud, et „kuni vähemalt 75 % COVID-19 rekapitaliseerimismeetmetest tulenevatest tagasimaksetest ei ole veel tehtud, ei tohi ühegi abisaaja juhtkonna liikme tasu ületada tema 31. detsembri 2019. aasta töötasu fikseeritud osa. Rekapitaliseerimise ajal või pärast seda juhatuse liikmeks saavate isikute suhtes kohaldatakse juhatuse liikme kõige väiksemat kindlaksmääratud tasu 31. detsembri 2019. aasta seisuga. Ühelgi juhul ei maksta preemiaid, muid muutuvtasusid ega võrreldavaid tasusid."

(542) Komisjon märgib, et meede sisaldab ajutise raamistiku punktis 78 sätestatud keeldu (põhjendus 113).

(543) Seega on meede kooskõlas ajutise raamistiku punktiga 78.

6.3.5.3. Järeldus juhtimist ja põhjendamatute konkurentsimoonutuste vältimist käsitlevate tingimuste täitmise kohta

(544) Eespool toodut arvesse võttes järeldab komisjon, et meede vastab kõikidele ajutise raamistiku jaos 3.11.6 juhtimise ja põhjendamatute konkurentsimoonutuste vältimise kohta sätestatud tingimustele. Kuigi meede kaldub kõrvale ajutise raamistiku punktist 77, leiab komisjon, et selline erand on käesoleval juhul põhjendatud punktis 6.3.5.2.5 esitatud põhjustel.

6.3.6. *Riigi strateegia rekapitaliseerimisest tulenevast osalusest väljumiseks ja aruandluskohustused*

(545) Ajutise raamistiku punktis 79 on sätestatud, et „abisaajad (v.a VKEd), kes said sekkumise ajal COVID-19 rekapitaliseerimisega rohkem kui 25 % omakapitalist, peavad tõendama, et neil on usaldusväärne liikmesriigi osalusest väljumise strateegia, välja arvatud juhul, kui riigi sekkumist vähendatakse alla 25 % omakapitalist 12 kuu jooksul alates abi andmise kuupäevast“ ([255]). Ajutise raamistiku punkti 80 kohaselt tuleb väljumisstrateegias esitada abisaaja kava oma tegevuse jätkamiseks ja riigi investeeritud vahendite kasutamiseks, sealhulgas tagasimaksegraafik, ning meetmed, mida abisaaja ja riik võtavad tagasimaksegraafikust kinnipidamiseks.

(546) SAS on suurettevõtja, kes saaks sekkumise ajal rekapitaliseerimisabi rohkem kui 25 % omakapitalist. Sellest tulenevalt esitasid Taani ja Rootsi SASi koostatud äriplaani Taani ja Rootsi antud riigiabi instrumentide tagasi maksmiseks 2025. majandusaastaks (põhjendus 125). Taani ja Rootsi selgitasid, et SAS kavatses riigiabi instrumentide tagasimaksmiseks kasutada nii äritegevusest saadud vabasid positiivseid rahavooge kui ka kapitaliturru emissioonidest saadud tulu (sealhulgas võlad ja omakapital) ([256]). Lisaks selgitasid Taani ja Rootsi, et nad kaaluvad võimalikult kiiresti ja pärast SASi finantsstabiilsuse saavutamist tõenäolise väljumisstrateegiana müüki kolmandatele isikutele erasektorist, eelkõige rekapitaliseerimise käigus märgitud COVID-19 tõttu emiteeritud aktsiate puhul. Igal juhul võtsid Taani ja Rootsi kohustuse võtta vastu ja kinnitada usaldusväärne väljumisstrateegia 12 kuu jooksul pärast abi andmist, välja arvatud juhul, kui riigi sekkumist vähendatakse nimetatud tähtajaks alla 25 %-ni omakapitalist (põhjendus 126).

(547) Seetõttu järeldab komisjon, et ajutise raamistiku punktides 79 ja 80 sätestatud tingimused on täidetud.

(548) Lisaks kinnitasid Taani ja Rootsi, et SAS annab Taanile ja Rootsile aru tagasimaksegraafiku rakendamisel tehtud edusammudest kooskõlas ajutise raamistiku punktiga 82 (põhjendus 130). SAS, Taani ja Rootsi kinnitasid, et nad täidavad vastavaid ajutise raamistiku punktides 83–84 sätestatud avaldamis- ja aruandluskohustusi (vt põhjendus 130).

(549) Kooskõlas ajutise raamistiku punktiga 85 kohustusid Taani ja Rootsi esitama ümberkorraldamiskava, kui nende omakapitaliosalust ei ole kuue aasta jooksul pärast meetme võtmist vähendatud alla 15 % abisaaja omakapitalist ([257]) (vt põhjendus 130). Seega on meede kooskõlas ajutise raamistiku punktiga 85.

(550) Komisjon märgib, et Ryanair ei nõustu ajutise raamistiku punktis 85 sätestatud kuueaastase perioodiga (põhjendus 209). Ryanair väidab, et selline leebe nõue ei stimuleeri riigi väljumist ning on vastuolus proportsionaalsuse põhimõttega ja ajutise raamistiku punktiga 45. Ryanair ei ole aga märkinud, milline peaks olema sobiv perioodi kestus.

(551) Komisjon märgib, et ümberkorraldamiskava nõuet ei tuleks käsitada stiimulina liikmesriigi väljumiseks COVID-19 rekapitaliseerimisabi raames omandatud kapitaliosalusest. Ajutises raamistikus on sellised stiimulid raamistiku jaos 3.11.5 juba ette nähtud ning kui alles pärast nimetatud kuueaastast perioodi selgub, et erinevad stimuleerimismehhanismid ei ole andnud oodatud tulemust, siis tuleb sellest tulenevalt esitada ümberkorraldamiskava. See periood on ka täielikult kooskõlas erinevate mehhanismidega, mis on kehtestatud ajutise raamistikuga, et soodustada ja kiirendada riigi väljumist asjaomase abisaaja omakapitalist, millest mõned kehtivad samal ajavahemikul.

([255]) Kooskõlas ajutise raamistiku joonealuse märkusega 66 tuleks riigi antud hübriidkapitaliinstrumente käsitada omakapitalina.

([256]) Laenupõhine rahastamine võib hõlmata nii tagatud kui ka tagamata instrumente: i) tagamata võlakirjad, sealhulgas hübriidvõlakirjad, lihtvekslid, kommertsväärtpaberid ja sündikaatlaenud, ii) tagatud instrumendid, nagu näiteks Jaapani kasutusrent (*Japanese Operating Lease*), õhusõidukite rahastamine ning võimalikud müügi- ja tagasiliisinguinstrumendid. SAS teeb otsuse rahastamisvahendi kohta, tuginedes muu hulgas järgmistele teguritele: asjaomase rahastamisvahendi tingimuste/rahastamiskulude atraktiivsus; SASi turu suurus ja saadaolevad mahud; SASi tegelik krediidireiting ja eeldatav reitingu väljavaade/muutumine.

([257]) Kooskõlas ajutise raamistiku joonealuse märkusega 66 tuleks riigi antud hübriidkapitaliinstrumente käsitada omakapitalina.

(552) Seega ei saa proportsionaalsuse põhimõttega kuidagi vastuolus olevaks lugeda seda, kui ajutise raamistiku punktis 85 on ette nähtud, et selline ümberkorraldamiskava tuleb esitada üksnes siis, kui pärast kuueaastast perioodi ei ole Taani ja Rootsi sekkumist vähendatud alla 15 % SASi omakapitalist.

(553) Lisaks ei ole analoogia pangandusteatisega asjakohane, sest nagu selles märgitud, põhjustasid asjaomase kriisi, vähemalt osaliselt, teatavate finantsasutuste võetud ülemäärased riskid, erinevalt COVID-19 pandeemiast, mis oli tervisekriis. Seega ei saa nõuda, et meetmed, mille komisjon oli COVID-19 kriisi tagajärgede leevendamiseks kehtestanud, oleksid sama laadi kui meetmed, mis on vastu võetud finantskriisile reageerimiseks.

(554) Lisaks tuleb tagasi lükata Ryanairi märkus, mis põhineb ajutise raamistiku punktil 45. Kuigi selles punktis nõutakse, et rekapitaliseerimismeetmete suhtes peavad konkurentsimoonutuste piiramise eesmärgil kehtima ranged tingimused, selgitatakse, et need tingimused on seotud riigi osalemisega asjaomaste ettevõtjate omakapitalis, riigi võetava tasu ja riigi väljumisega omakapitalist, juhtimissätete ja asjakohaste meetmetega konkurentsimoonutuste piiramiseks. See on selge viide ajutise raamistiku jagudes 3.11.2–3.11.7 sätestatud tingimustele.

(555) Seepärast järeldab komisjon, et meede vastab kõikidele ajutise raamistiku jaos 3.11.7 sätestatud nõuetele.

6.3.7. **Ajutise raamistiku jagu 4**

(556) Taani ja Rootsi kinnitasid, et nad täidavad ajutise raamistiku jaos 4 sätestatud aruandlus- ja järelevalvekohustusi (põhjendused 129 ja 130).

6.3.8. **Meetme kooskõla liidu õiguse muude sätetega**

(557) Ryanair väitis oma märkustes, et meede rikub mitut ELi toimimise lepingu sätet, eelkõige selle artikleid 18, 49 ja 56, ning määruse (EÜ) nr 1008/2008 artiklit 15 (põhjendus 166). Ryanair viitab ka liidu õigusest tuleneva mittediskrimineerimise üldpõhimõtte rikkumisele (põhjendus 167).

(558) Sellega seoses tuletab Ryanair õigesti meelde, et kui riigiabi on iseenesest või selle teatud tingimuste tõttu vastuolus liidu õiguse sätete või üldpõhimõtetega, ei saa seda tunnistada siseturuga kokkusobivaks ([258]).

(559) Mis aga puudutab Ryanairi väidet, et meede rikub ELi toimimise lepingu artiklit 18, märgib komisjon, et selle sätte esimeses lõikes on sätestatud, et „ilma et see piiraks aluslepingutes sisalduvate erisätete kohaldamist, on aluslepingutes käsitletud valdkondades keelatud igasugune diskrimineerimine kodakondsuse alusel“. ELi toimimise lepingu artikkel 18 on iseseisvalt kohaldatav üksnes liidu õigusega reguleeritavate olukordade puhul, mille jaoks ei ole ELi toimimise lepingus ette nähtud konkreetset diskrimineerimiskeeldu. ELi toimimise lepingu artikli 107 lõigetes 2 ja 3 on ette nähtud erandid ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud põhimõttest, mille mittejärgimise korral on riigiabi siseturuga kokkusobimatu, ning seega on ettevõtjate erinev kohtlemine lubatud, kui on täidetud vastavate erandite puhul kehtestatud nõuded. Euroopa Kohtu hinnangul tuleb neid erandeid käsitada aluslepingutes ette nähtud erisätetena ELi toimimise lepingu artikli 18 esimese lõike tähenduses ([259]).

([258]) Vt 31. jaanuari 2023. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Braesch jt, C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, punkt 96 ja 28. septembri 2023. aasta kohtuotsus Ryanair *vs.* komisjon, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, punkt 109.

([259]) Kohtuotsus, 28. september 2023, Ryanair *vs.* komisjon, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, punkt 111.

(560) Sellest järeldub, et käesoleval juhul tuleb analüüsida üksnes seda, kas meetmega kaasnev erinev kohtlemine on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b alusel lubatud. Seega hindas komisjon, kas meede on kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktiga b, nagu seda on tõlgendatud ajutises raamistikus. Komisjon on järeldanud, et meede on asjaomaste nõuetega kooskõlas, st meede on võetud selles ette nähtud eesmärgi saavutamiseks ja piirdub eesmärgi saavutamiseks vajalikuga ning on sellega proportsionaalne ([260]). Seega ei ole enam vaja hinnata ELi toimimise lepingu artikli 18 võimalikku rikkumist. Igal juhul ei ole Ryanair põhjendanud, miks ELi toimimise lepingu artiklit 18 on käesoleval juhul rikutud.

(561) Mis puudutab ELi toimimise lepingu artikleid 49 ja 56 ning määruse (EÜ) nr 1008/2008 artiklit 15, siis kaitsevad need sätted vastavalt teenuste vaba osutamist siseturul ja lennutransporditeenuste vaba osutamist siseturul. Komisjon märgib, et ELi toimimise lepingu artikli 58 kohaselt ei kohaldata ELi toimimise lepingu artiklit 56 transpordisektori suhtes. Seega ei saa meede seda sätet rikkuda. Mis puudutab määruse (EÜ) nr 1008/2008 artiklit 15, siis väidab Ryanair, et kui Taani ja Rootsi nägid meetme ette üksnes SASile, takistasid nad kõikide COVID-19 pandeemiast võrdselt mõjutatud lennuettevõtjate kahjuks teenuste vaba osutamist ja asjaomaste lennuettevõtjate, sealhulgas Ryanairi asutamisvabadust (põhjendus 170). Ta väidab sisuliselt, et abisaaja valik piirab tema teenuste osutamise vabadust ja asutamisvabadust.

(562) Komisjon märgib sellega seoses, et kohtupraktika kohaselt ei kujuta abimeetme piirav mõju teenuste osutamise vabadusele või asutamisvabadusele endast siiski asutamislepinguga keelatud piirangut, kuivõrd tegemist võib olla riigiabi olemusele omase mõjuga, nagu selle valikulisus ([261]).

(563) Sama kohtupraktika kohaselt, kui abimeetme tingimused on nii lahutamatult seotud abi eesmärgiga, et neid ei ole võimalik eraldi hinnata, tuleb nende mõju abi kui terviku kokkusobivusele või kokkusobimatusele siseturuga kindlaks määrata ELi toimimise lepingu artiklis 108 ette nähtud korras ([262]).

(564) Sellega seoses otsustas Euroopa Kohus, et neil asjaoludel ei saa ELi toimimise lepingu artiklis 108 ette nähtud menetluse alusel analüüsida mõju, mida avaldab meetmest abi saava ettevõtja valik siseturule, eraldi selle abimeetme kui terviku siseturuga kokkusobivuse mõjust. Ryanairi märkustest nähtub, et viimane on samal seisukohal, kuna ta väidab, et komisjon peaks meetme ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 ette nähtud korraga seoses keelustama, kuid põhjusel, et see rikub väidetavalt määruse (EÜ) nr 1008/2008 artiklit 15 ja ELi toimimise lepingu artiklit 49.

(565) Siiski, nagu on märgitud põhjenduses 563 esitatud kohtupraktikas, ei kujuta riigiabi võimalik piirav mõju teenuste osutamise vabadusele või asutamisvabadusele endast asutamislepinguga keelatud piirangut, kuna see võib tuleneda riigiabi olemusest, näiteks selle valikulisus. Käesoleval juhul ei ole komisjon tuvastanud ühtegi asjaolu, mis näitaks, et meetmel ja täpsemalt SASi valimisel ainsaks meetmest abisaajaks oli piirav mõju, mis ületas ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis b sätestatud nõuete kohaselt antud riigiabi piiravat mõju. Ka huvitatud isikud ei ole selliseid tõendeid esitanud.

([260]) Mis puudutab mittediskrimineerimise üldpõhimõtte võimalikku rikkumist, siis leiab komisjon, et isegi kui eeldada, et SAS ja teised lennuettevõtjad olid meetme eesmärki silmas pidades võrreldavas olukorras, oleks selline erinev kohtlemine igal juhul õigustatud, arvestades, et meede on vajalik põhjenduses 17 osutatud eesmärgi saavutamiseks, nagu on kirjeldatud punktis 6.3.1 (ja eelkõige et olemas ühine huvi punktis 6.3.1.2 esitatud põhjustel konkreetselt SASi kasuks sekkumiseks), ja proportsionaalne selle eesmärgiga, nagu on kirjeldatud punktides 6.3.3 (abi proportsionaalsus), 6.3.4 (riigi võetav tasu ja väljumine), 6.3.5 (juhtimistingimused ja konkurentsimoonutuste vältimine) ja 6.3.6 (riigi väljumisstrateegia), kuna see ei ulatu kaugemale sellest, mis on vajalik meetme eesmärgi saavutamiseks.

([261]) Kohtuotsus, 28. september 2023, Ryanair *vs.* komisjon, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, punkt 132.

([262]) Kohtuotsus, 28. september 2023, Ryanair *vs.* komisjon, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, punkt 133. Vt selle kohta ka 22. märtsi 1977. aasta kohtuotsus Iannelli & Volpi, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, punkt 14, ja 31. jaanuari 2023. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Braesch jt, ECLI:C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, punkt 97.

(566) Seega ei riku meede ELi toimimise lepingu artiklit 49 ega määruse (EÜ) nr 1008/2008 artiklit 15.

(567) Sellest järeldub, et eespool kirjeldatut arvestades ei ole meede vastuolus ühegi liidu õiguse sättega, millele Ryanair oma seisukohtades viitas.

7. **JÄRELDUS**

(568) Komisjon leiab, et Rootsi ja Taani on meedet ebaseaduslikult rakendanud, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3. Komisjon leiab siiski, et meede on kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktiga b, tingimusel et Taani ja Rootsi rakendavad põhjenduses 148 kirjeldatud mehhanismi kooskõlas ajutise raamistiku punktidega 61 ja 62 kahe kuu jooksul alates käesoleva otsuse kõnealustele liikmesriikidele teatavaks tegemisest,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Taani Kuningriigi ja Rootsi Kuningriigi poolt ettevõtjale Scandinavian Airlines System AB antud ja rakendatud abi kogusummas 9,54 miljardit Rootsi krooni saab lugeda siseturuga kokkusobivaks, tingimusel et on täidetud artiklis 2 sätestatud tingimused.

Artikkel 2

Artiklis 1 osutatud abi kokkusobivus siseturuga sõltub sellest, kas Taani Kuningriik ja Rootsi Kuningriik nõuavad ettevõtjalt Scandinavian Airlines System AB ajutise raamistiku punktide 61 ja 62 tingimuste täitmise eesmärgil täiendavate omakapitaliväärtpaberite emiteerimist Taani Kuningriigile ja Rootsi Kuningriigile, suurendades asjaomaste liikmesriikide võetavat tasu COVID-19 tõttu emiteeritud aktsiate eest, mille nad omandasid artiklis 1 osutatud abi raames Scandinavian Airlines System AB uute lihtaktsiate märkimise teel.

Esimeses lõigus nimetatud instrumendid emiteeritakse nelja aasta pärast (kui Taani Kuningriik ja/või Rootsi Kuningriik ei ole müünud vähemalt 40 % omandatud COVID-19 tõttu emiteeritud aktsiatest) ja kuue aasta pärast (kui Taani Kuningriik ja/või Rootsi Kuningriik ei ole oma COVID-19 tõttu emiteeritud aktsiaid täies ulatuses müünud) pärast artiklis 1 osutatud abi andmise kuupäeva.

Esimeses lõigus osutatud instrumentide emiteerimiseks Scandinavian Airlines System AB kas i) muudab tema poolt Taani Kuningriigile ja Rootsi Kuningriigile emiteeritud riigi hübriidvõlakirjade tingimusi, et suurendada nende alusel makstavat summat, või ii) emiteerib Taani Kuningriigile ja Rootsi Kuningriigile uued instrumendid samadel tingimustel kui riigi hübriidvõlakirjad, mille ta oli emiteerinud Taani Kuningriigile ja Rootsi Kuningriigile.

Esimeses lõigus nimetatud instrumentide alusel ette nähtud riigi võetava tasu suurendamine vastab summa suurenemisele 10 % võrra, mille saamiseks korrutatakse vastavalt Taani Kuningriigile ja Rootsi Kuningriigile kuuluvate Scandinavian Airlines System AB aktsiate arv, mida ei ole veel müüdud enne teises lõigus osutatud kuupäevi ja mis ületavad nende liikmesriikide vastavat aktsiate arvu selles ettevõtjas enne esimeses lõigus nimetatud abi andmist, olenevalt sellest kumb on suurem, kas i) 1,16 Rootsi krooni või ii) aktsiate arvul põhineva kaalutud keskmise hinnaga, mida maksti Skandinavian Airlines System AB aktsiate eest Nasdaq Stockholmi turul 20 kauplemispäeva jooksul, mis eelnesid vahetult viiendale kauplemispäevale enne astmelise mehhanismi käivitamist teises lõigus osutatud perioodil. Sellest arvutusest tulenevat korrigeeritakse teises lõigus osutatud perioodil täiendavat põhisummat, et võtta arvesse omakapitaliväärtpaberite täiendava nimiväärtusega seotud eeldatavaid tulevasi rahavooge, diskonteerides seda asjakohase turumääraga, mis kajastab teises lõigus osutatud emitendi riskitaset ja väärtpaberite tingimusi.

Artikkel 3

Taani Kuningriik ja Rootsi Kuningriik teatavad komisjonile kahe kuu jooksul alates käesoleva otsuse teatavakstegemisest meetmetest, mis on võetud artiklis 2 sätestatud tingimuste täitmiseks.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud Taani Kuningriigile ja Rootsi Kuningriigile.

Brüssel, 29. november 2023

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Didier REYNDERS