2024/2549

1.10.2024

CINNEADH (AE) 2024/2549 ÓN gCOIMISIÚN

an 29 Samhain 2023

maidir le Státchabhair SA.57543 agus SA.58342 (2020/NN) (ex 2020/N), arna cur chun feidhme ag Ríocht na Danmhairge agus ag Ríocht na Sualainne le haghaidh Scandinavian Airlines System AB

(tugadh fógra faoi leis an doiciméad C(2023) 8356)

(Téacs atá ábhartha maidir le LEE)

TÁ AN COIMISIÚN EORPACH,

Ag féachaint don Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, agus go háirithe Airteagal 108(2), an chéad fhomhír, de,

Ag féachaint don Chomhaontú maidir leis an Limistéar Eorpach Eacnamaíoch, agus go háirithe Airteagal 62(1), pointe (a), de,

Tar éis a iarraidh ar na páirtithe leasmhara a gcuid barúlacha a chur isteach de bhun na bhforálacha ([1]) thuasluaite agus ag féachaint dá gcuid barúlacha,

De bharr an mhéid seo a leanas:

1. NÓS IMEACHTA

(1) Trí fhógraí leictreonacha an 11 Lúnasa 2020, tar éis teagmhálacha réamhfhógra ([2]), thug Ríocht na Danmhairge ('An Danmhairg') agus Ríocht na Sualainne ('An tSualainn') fógra don Choimisiún i leith a bpleananna chun rannpháirtiú in athchaipitliú (an 'Beart') Scandinavian Airlines System AB ('SAS').

(2) Thug an Danmhairg agus an tSualainn fógra i leith an Bhirt faoi Airteagal 107(3), pointe (b), den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh ('CFAE'), mar a léirmhínítear le roinn 3.11 de Chreat Sealadach an Choimisiúin maidir le bearta státchabhrach chun tacú leis an ngeilleagar le linn phaindéim COVID-19 (an 'Creat Sealadach') ([3]).

(3) Cuimsíodh dhá ionstraim athchaipitliúcháin leis an mBeart:

— suibscríobh na Danmhairge agus na Sualainne le nótaí hibrideacha Stáit (an 'ionstraim chaipitil hibrideach'); agus,

— suibscríobh an dá Bhallstát sin le gnáthscaireanna nua (an 'ionstraim chothromais').

(4) Bhí uasmhéid iomlán an Bhirt, de réir mar a thug an Danmhairg agus an tSualainn fógra ina leith an 11 Lúnasa 2020, thart ar SEK 11 bhilliún (EUR 1,069 billiún) ([4]), a raibh thart ar SEK 6 bhilliún de le soláthar ag an Danmhairg agus SEK 5 bhilliún le soláthar ag an tSualainn.

([1]) IO C 250, 14.7.2023, lch. 11.

([2]) Chuir an Danmhairg agus an tSualainn dréacht-fhoirm fógra isteach an 12 Meitheamh 2020. Tar éis malartuithe neamhfhoirmiúla leis an gCoimisiún, chuir an Danmhairg agus an tSualainn faisnéis bhreise faoina bhráid an 16 Meitheamh 2020. Sheol an Coimisiún iarrataí ar fhaisnéis chuig an Danmhairg agus an tSualainn an 16, an 19, an 23 agus an 30 Meitheamh 2020, ar ar thug an Danmhairg agus an tSualainn freagra an 18, an 22 agus an 23 Meitheamh 2020 agus an 2 Iúil 2020. Sheol an Coimisiún iarrataí breise ar fhaisnéis an 2, an 6 agus an 10 Iúil 2020, ar ar thug an Danmhairg agus an tSualainn freagra an 3, agus 8 an 13 agus 23 Iúil 2020. Chuir an Danmhairg agus an tSualainn faisnéis bhreise isteach an 24, an 27, an 30 agus an 31 Iúil 2020 agus an 1 agus an 2 Lúnasa 2020.

([3]) Teachtaireacht ón gCoimisiún – Creat Sealadach maidir le bearta Státchabhrach chun tacú leis an ngeilleagar le linn ráig reatha COVID-19 (IO C 91I, 20.3.2020, lch. 1), arna leasú le Teachtaireachtaí ón gCoimisiún C(2020) 2215 (IO C 112I, 4.4.2020, lch. 1), C(2020) 3156 (IO C 164, 13.5.2020, lch. 35) agus C(2020) 4509 (IO C 218, 2.7.2020, lch. 3). Tar éis ghlacadh an chinnidh tosaigh, leasaíodh an Creat Sealadach le Teachtaireachtaí ón gCoimisiún C(2020) 7127 (IO C 340I, 13.10.2020, lch. 1), C(2021) 564 (IO C 34, 1.2.2021, lch. 6), C(2021) 8442 (IO C 473, 24.11.2021, lch. 1) agus C(2022) 7902 (IO C 423, 7.11.2022, lch. 9).

([4]) I gcás ina bhfuiltear ag tagairt don Bheart mar a fógraíodh an 11 Lúnasa 2020, úsáidtear ráta malairte an 14 Lúnasa 2020 nuair a dhéantar an méid cabhrach in SEK a chomhshó in EUR.

(5) Thairis sin, rinneadh foráil leis an bplean athchaipitliúcháin maidir le méid SEK 3,75 billiún de rannpháirtíocht ó infheisteoirí príobháideacha. Chuige sin, rinne SAS, *inter alia*, comhaontuithe le sealbhóirí nótaí hibrideacha áirithe a bhí ann cheana agus le sealbhóirí bannaí áirithe chun na nótaí hibrideacha sin a chomhshó ina ngnáthscaireanna nua agus, faoi seach, chun na bannaí a chomhshó ina nótaí hibrideacha tráchtála nua nó ina ngnáthscaireanna nua.

(6) An 17 Lúnasa 2020, ghlac an Coimisiún cinneadh lenar chinn sé gan agóidí a dhéanamh in aghaidh an Bhirt, ar an bhforas gur measadh go raibh sé comhoiriúnach leis an margadh inmheánach bunaithe ar Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE (an 'cinneadh tosaigh') ([5]).

(7) Dheonaigh an Danmhairg agus an tSualainn an chabhair do SAS an 26 Deireadh Fómhair 2020. Ar deireadh, d'íoc an Danmhairg agus an tSualainn méid cabhrach de thart ar SEK 9,54 billiún (EUR 907 milliún), méid a bhí ní b'ísle dá réir sin ná an SEK 11 bhilliún a bhí beartaithe san fhógra agus formheasta ag an gCoimisiún sa chinneadh tosaigh (féach aithris (4)).

(8) An 4 Bealtaine 2021, chuir Ryanair DAC ('Ryanair') caingean isteach lenar iarradh an cinneadh tosaigh a neamhniú. Ina breithiúnas an 10 Bealtaine 2023 i gCás T-238/21 (breithiúnas 'SAS II'), neamhnigh an Chúirt Ghinearálta an cinneadh tosaigh i ngeall ar shárú ar phointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach ([6]). Mheas an Chúirt Ghinearálta gur theip ar an gCoimisiún a éileamh go n-áireofaí sásra um méadú íocaíochta nó sásra malartach maidir leis an ionstraim chothromais, rud atá contrártha leis na ceanglais a leagtar amach sna forálacha sin den Chreat Sealadach.

(9) Tar éis neamhniú an chinnidh tosaigh, d'iarr an Coimisiún faisnéis bhreise ón Danmhairg agus ón tSualainn 8, an 13 agus an 15 Meitheamh 2023 Thug an Danmhairg agus an tSualainn freagra an 12, an 15 agus an 16 Meitheamh 2023 faoi seach.

(10) Le litir dar dáta an 4 Iúil 2023, chuir an Coimisiún an tSualainn agus an Danmhairg ar an eolas go raibh cinneadh déanta aige an nós imeachta a leagtar síos in Airteagal 108(2) CFAE a thionscnamh i leith na cabhrach (an 'cinneadh tosaigh').

(11) Foilsíodh an cinneadh tosaigh in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh* ([7]). D'iarr an Coimisiún ar pháirtithe leasmhara a mbarúlacha a chur isteach.

(12) Chuir an Danmhairg agus an tSualainn a mbarúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh isteach go comhpháirteach an 19 Iúil 2023.

(13) Fuair an Coimisiún barúlacha ó dhá pháirtí leasmhara freisin, mar atá SAS agus Ryanair, an 10 Lúnasa 2023 agus an 14 Lúnasa 2023 faoi seach. An 23 Lúnasa 2023, chuir an Coimisiún na barúlacha sin ar aghaidh chuig an Danmhairg agus an tSualainn. Le litreacha dar dáta an 25 Meán Fómhair 2023, chuir an Danmhairg agus an tSualainn freagra comhpháirteach ar na barúlacha a sholáthair Ryanair faoi bhráid an Choimisiúin.

(14) An 2 Deireadh Fómhair 2023, sheol an Coimisiún iarraidh ar fhaisnéis chuig an Danmhairg agus an tSualainn. Thug an dá Bhallstát freagra ar an iarraidh sin i roinnt céimeanna an 6, an 11, an 12, an 13, an 16, an 19 agus an 23 Deireadh Fómhair 2023. Sheol an Coimisiún iarrataí ar fhaisnéis freisin: an 16 Deireadh Fómhair 2023, ar ar thug an Danmhairg agus an tSualainn freagra an 24, an 26 agus an 31 Deireadh Fómhair 2023; an 9 Samhain 2023, ar ar thug an Danmhairg agus an tSualainn freagra an 14 Samhain 2023; agus an 14 Samhain 2023, ar ar thug an Danmhairg agus an tSualainn freagra an 20 Samhain agus an 21 Samhain 2023.

(15) Le litreacha dar dáta an 24 agus an 17 Deireadh Fómhair 2023 faoi seach, chomhaontaigh an Danmhairg agus an tSualainn go heisceachtúil lena gcearta a dhíorthaíonn ó Airteagal 342 CFAE a tharscaoileadh, i gcomhar le hAirteagal 3 de Rialachán Uimh. 1/1958 ([8]) agus go nglacfaí an cinneadh seo agus go dtabharfaí fógra ina leith i mBéarla.

([5]) Cinneadh C(2020) 5750 final ón gCoimisiún an 17 Lúnasa 2020 maidir le Státchabhair SA.57543 (2020/N) – an Danmhairg agus SA.58342 (2020/N) – an tSualainn – Athchaipitliú COVID-19 SAS AB (IO C 50, 12.2.2021, lch. 1). An 23 Lúnasa 2020, ghlac an Coimisiún cinneadh ceartúcháin lenar leasaíodh an cinneadh tosaigh.

([6]) Breithiúnas an 10 Bealtaine 2023, *Ryanair* v *An Coimisiún (SAS II; COVID-19)*, T-238/21, ECLI:EU:T:2023:247.

([7]) Cf. fonóta 1.

([8]) Rialachán Uimh. 1 lena gcinntear na teangacha atá le húsáid ag Comhphobal Eacnamaíochta na hEorpa (IO 17, 6.10.1958, lch. 385, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj).

2. TUAIRISC MHIONSONRAITHE AR AN mBEART

(16) Sna ranna seo a leanas, tugtar tuairisc ar an mBeart agus ar a chomhthéacs an tráth a deonaíodh an Beart, arbh é sin an 26 Deireadh Fómhair 2020. An measúnú ar an mBeart, tar éis don Chúirt Ghinearálta an cinneadh tosaigh a neamhniú, (féach aithris (8)), tá sé le bheith bunaithe ar na fíorais agus ar na heilimintí a bhí i réim an tráth a deonaíodh an chabhair.

2.1. Cuspóir an Bhirt

(17) Is é ab aidhm don Bheart cothromas agus leachtacht SAS a athbhunú sa chás eisceachtúil arbh í paindéim COVID-19 ba chúis leis.

(18) Bhí an Beart ina chuid de phacáiste foriomlán beart a ghlac an Danmhairg agus an tSualainn a raibh sé d'aidhm aige a áirithiú go mbeidh leachtacht leordhóthanach fós ar fáil sa mhargadh agus cur in aghaidh an ghanntanais leachtachta a bhí roimh ghnóthais mar gheall ar ráig na paindéime. Bhí sé d'aidhm ag an bpacáiste beart sin freisin a áirithiú nach ndéanfadh an suaitheadh arbh í an phaindéim ba chúis leis dochar d'inmharthanacht na ngnóthas agus go gcaomhnófaí leanúnachas na gníomhaíochta eacnamaíche le linn na paindéime agus dá héis.

2.1.1. *Na bearta imshrianta a ghlac an Danmhairg agus an tSualainn mar freagairt ar phaindéim COVID-19*

(19) An 11 Márta 2020, shainigh an Eagraíocht Dhomhanda Sláinte galar COVID-19 mar phaindéim. Is leis an riosca don tsláinte phoiblí, a dhíorthaigh ó easnamh na dtáirgí teiripeacha nó vacsaíní le haghaidh COVID-19, a cinneadh eisceachtúlacht na n-imthosca sin. Bhí an luas a bhí faoi leathadh an ghalair ina chúis le hiarmhairtí ollmhóra i dtéarmaí torthaí marfacha i ngrúpaí ardriosca agus i dtéarmaí an tsuaite eacnamaíoch agus shochaíoch araon.

(20) Chun teorainn a chur le leathadh COVID-19, ghlac na Ballstáit lena n-áirítear an Danmhairg agus an tSualainn bearta imshrianta mórscála, amhail ceanglais maidir le cianoibriú sa bhaile agus tionóil phoiblí a sheachaint, gnólachtaí neamhriachtanacha a dhúnadh agus cuirfiúnna oíche a chur chun feidhme. Ina theannta sin, chuir an Danmhairg agus an tSualainn, mar aon leis na Ballstáit eile, teorainn ollmhór le gluaiseachtaí agus taisteal laistigh dá gcríocha agus chuig tíortha eachtracha agus uathu, trí shrianta taistil agus bearta sláintíochta ginearálta a ghlacadh (e.g., toirmisc eitilte, coraintín nó ceanglais maidir le toradh diúltach ar thástáil COVID-19).

(21) A mhéid a bhaineann leis an Danmhairg, mhol Aireacht Gnóthaí Eachtracha na Danmhairge an 13 Márta 2020 dá saoránaigh agus dá cónaitheoirí gan bheith ag taisteal chuig aon tír mura raibh an taisteal sin riachtanach. An lá céanna, dhún údaráis na Danmhairge a teorainneacha agus d'fhorchuir toirmeasc sealadach ar theacht isteach sa Danmhairg. Bhí feidhm ag na srianta sin maidir le formhór na dtíortha eachtracha go dtí an 26 Meitheamh 2020 ([9]), dáta a chuir an Danmhairg deireadh leis na srianta ar thaisteal chuig na Ballstáit agus tíortha Schengen, maille le heisceachtaí áirithe ([10]). D'ainneoin deireadh a bheith curtha leis na srianta sin, lean an Danmhairg d'fhaireachán a dhéanamh ar éabhlóid sheachtainiúil an riosca eipidéimeolaíoch sna tíortha eachtracha uile, lena n-áirítear sna Ballstáit eile, agus dá moltaí a thabhairt cothrom le dáta maidir le taisteal lasmuigh den Danmhairg dá réir sin. Thairis sin, ag gabháil leis an deireadh páirteach a cuireadh le srianta ón 26 Meitheamh 2020 mar sin féin bhí riail 6 lá lenar cuireadh de cheangal ar eachtrannaigh a bhí ag taisteal chun críoch áineasa gan teacht isteach sa Danmhairg ach amháin má bhí fanacht saoire curtha in áirithe acu ar feadh 6 oíche ar a laghad. Rinne an riail sin dochar don turasóireacht eachtrach sa Danmhairg ós rud é gurbh amhlaidh i samhradh 2019, a d'fhan 70 % de na turasóirí eachtracha a bhí ag teacht isteach sa tír ar feadh tréimhse ba lú ná 6 lá.

([9]) An 29 Bealtaine 2020, thosaigh an Danmhairg ar dheireadh a chur le srianta taistil maidir le taisteal chuig an nGearmáin, an Iorua agus an Íoslainn, rud lena raibh éifeacht ón 15 Meitheamh 2020.

([10]) Bhain na heisceachtaí le hÉirinn, Málta, an Phortaingéil, an Ríocht Aontaithe, an Rómáin agus an tSualainn. Féach ag: https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/ny-model-for-rejsevejledningerne-for-europa-traeder-i-kraft?publisherId=2012662&releaseId=13596062 (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

(22) Chonacthas don Danmhairg níos déanaí go raibh an riosca eipidéimeolaíoch ag dul in airde ar fud an Aontais ar fad ó mhí Mheán Fómhair 2020 ar aghaidh. D'eisigh an Danmhairg srianta ar thaisteal chuig an bhFrainc agus chuig an gCróit ní ba dhéanaí an 31 Lúnasa 2020 i ngeall ar an méadú tobann ar ionfhabhtuithe COVID-19 sna tíortha sin ([11]). D'eisigh sí srianta comhchosúla ar thaisteal chuig an tSeicia an 11 Meán Fómhair 2020 ([12]), agus chuig an Eilvéis, an Ísiltír, an Ostair, an Phortaingéil agus an Ungáir seachtain dá éis sin ([13]). Lean an Danmhairg de Bhallstáit a chur lena liosta de thíortha ardriosca bunaithe ar a faireachán seachtainiúil ar an gcás eipidéimeolaíoch timpeall an domhain, agus srianta á n-eisiúint aici ar thaisteal chuig Éirinn, an Íoslainn, an Ríocht Aontaithe agus an tSlóivéin an 25 Meán Fómhair 2020 ([14]); San Mairíne agus an tSlóvaic agus an 3 Deireadh Fómhair 2020 ([15]); roinnt réigiún den tSualainn an 9 Deireadh Fómhair 2020 ([16]); chuig an mBulgáir, an Iodáil, an Liotuáin agus an Pholainn an 16 Deireadh Fómhair 2020 ([17]); agus chuig an gCipir, an Ghearmáin agus an Laitvia an 23 Deireadh Fómhair 2020 ([18]). Dá thoradh sin, faoin 26 Deireadh Fómhair 2020, bhí srianta taistil curtha i bhfeidhm ag an Danmhairg i gcás 24 Bhallstát, mar aon leis na tríú tíortha uile, i bhfianaise athbheochan phaindéim COVID-19 de thoradh an dara ráig di ([19]).

(23) D'eisigh an tSualainn srianta taistil comhchosúla. An 14 Márta 2020, mhol údaráis na Sualainne dá saoránaigh agus dá cónaitheoirí gan bheith ag taisteal chuig aon tír mura raibh an taisteal sin riachtanach. Bhí feidhm ag an gcomhairle sin go dtí an 17 Meitheamh 2020 sular cuireadh deireadh léi go céimnitheach a mhéid a bhain le taisteal chuig na Ballstáit eile agus uathu ([20]). Thairis sin, chuir an tSualainn toirmeasc sealadach i bhfeidhm ar theacht isteach na n-eachtrannach uile chuig an Aontas tríd an tSualainn idir an 19 Márta 2020 agus an 31 Lúnasa 2020. Tar éis an 17 Meitheamh 2020, cosúil leis an Danmhairg, lean an tSualainn d'fhaireachán a dhéanamh ar éabhlóid an cháis eipidéimeolaíoch sna tíortha eachtracha uile ar bhonn tráthrialta, agus moltaí nua á n-eisiúint in aghaidh taistil chuig na tíortha uile lenar bhain ardriosca éillithe maidir le COVID-19. Tar éis deireadh a bheith curtha leis na srianta taistil go céimnitheach i gcás Ballstát áirithe idir mí Iúil agus mí Mheán Fómhair 2020, d'athbhunaigh an tSualainn srianta taistil freisin ón 22 Deireadh Fómhair 2020, i bhfianaise athbheochan phaindéim COVID-19 de thoradh an dara ráig di ([21]).

(24) Ar an iomlán, bhí paindéim an choróinvíris ina turraing ollmhór don gheilleagar domhanda agus do gheilleagair an Aontais, lena n-áirítear geilleagair na Danmhairge agus na Sualainne, lenar bhain géariarmhairtí sóisialta agus eacnamaíocha. Bhain titim ollmhór don ghníomhaíocht eacnamaíoch san Aontas sa chéad leath den bhliain agus níor tháinig borradh fúithi an athuair ach go páirteach i gcaitheamh shamhradh 2020 de réir mar a cuireadh deireadh le bearta imshrianta de réir a chéile. Mar sin féin, d'eascair suaitheadh breise as athbheochan na paindéime i mí Mheán Fómhair 2020 de réir mar a thug údaráis náisiúnta bearta sláinte poiblí nua isteach chun teorainn a chur le leathadh na paindéime. Mheas an Coimisiún i Réamhfhaisnéis Eacnamaíoch Fhómhar 2020 uaidh, go mbeadh crapadh 7,8 % ar gheilleagar an limistéir euro in 2020. I gcás na mblianta 2021 agus 2022, thug an Coimisiún rabhadh, cé gur réamh-mheas sé go mbeadh fás eacnamaíoch 4,2 % agus 3 % ann sna blianta sin faoi seach, go raibh na meastacháin sin faoi réir fíor-ardleibhéal neamhchinnteachta agus rioscaí i bhfianaise chomhthéacs COVID-19 ([22]).

(25) Dá thoradh sin, mheas an Danmhairg agus an tSualainn maidir le paindéim COVID-19 agus na bearta imshrianta gaolmhara a ghlac siadsan agus mórán tíortha eile, go ndearnadh dochar tromchúiseach don fhíorgheilleagar, agus go háirithe gnóthais amhail SAS.

([11]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([12]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([13]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-arrivals-from-another-five-european-countries/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([14]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-nationals-of-another-four-countries-from-sept-26/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([15]) https://www.schengenvisainfo.com/news/arrivals-from-slovakia-san-marino-to-be-quarantined-in-denmark-from-october-3/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([16]) https://www.schengenvisainfo.com/news/covid-19-denmark-advises-citizens-to-avoid-travel-to-eight-swedish-regions/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([17]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-discourages-its-citizens-from-travelling-to-bulgaria-italy-lithuania-poland/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([18]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([19]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([20]) Ón 17 Meitheamh 2020, chuir an tSualainn deireadh leis an gcomhairle in aghaidh taistil chuig an mBeilg, an Chróit, an Eilvéis, an Fhrainc, an Ghréig, an Iodáil, an Íoslainn, Lucsamburg, Monacó, an Phortaingéil, San Mairíne, an Spáinn, an Ungáir agus Cathair na Vatacáine; ón 15 Iúil 2020, maidir le taisteal chuig Andóra, an Ghearmáin agus an Pholainn. agus ón 29 Iúil 2020, maidir le taisteal chuig an Danmhairg, an Iorua agus Poblacht na Seice.

([21]) https://www.schengenvisainfo.com/news/sweden-extends-its-temporary-entry-ban-until-december-22/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([22]) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_2021 (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023). Tá na réamh-mheastacháin sin bunaithe ar fhaisnéis a bailíodh go dtí 22 Deireadh Fómhair 2020.

2.1.2. *Tionchar phaindéim COVID-19 agus na mbeart imshrianta gaolmhara ar ghníomhaíochtaí SAS*

(26) De thoradh phaindéim COVID-19 agus na mbeart imshrianta gaolmhara a glacadh ar fud an domhain, lenar ghlac an Danmhairg agus an tSualainn chomh maith, cuireadh stad le formhór na ngníomhaíochtaí iompair eitlíochta i gcás aerlínte amhail SAS.

(27) In 2019, d'iompair SAS, ar an iomlán, beagnach 30 milliún paisinéir ([23]), rud lenar bhain lódfhachtóir paisinéara 75,2 % ar an meán ([24]). Ní raibh sé sin ach beagán ní ba lú ná an méid a bhí i gceist in 2018 (– 1,1 %). Ar an gcaoi chéanna, chláraigh SAS laghdú beag comhchosúil in 2019 i gcomparáid le 2018 i gcás eochairtháscairí feidhmíochta áirithe, amhail an Suíochánchiliméadar atá ar fáil nó 'ASK' ([25]) (– 0,8 %) agus an tIoncam in aghaidh an Phaisinéirchiliméadair nó 'RPK' ([26]) (– 1,4 %).

(28) Idir mí na Nollag 2019 agus mí Feabhra 2020, mar atá, go gairid sular dhearbhaigh an Eagraíocht Dhomhanda Sláinte gur paindéim é COVID-19, bhí feabhas á chur ag SAG ar na heochairtháscairí feidhmíochta sin ([27]). Thaifid an chuideachta méadú substaintiúil ar an líon paisinéirí arna n-iompar i gcomparáid leis an tréimhse ó mhí na Nollag 2018 go mí Feabhra 2019 ([28]), ar a ASK ([29]), agus ar a RPK ([30]).

(29) Mar sin féin, i mí an Mhárta 2020, tar éis do na chéad bhearta imshrianta a bheith glactha (aithrisí (21) agus (23)), chaill SAS thart ar 60 % dá phaisinéirí i gcomparáid le mí an Mhárta 2019 agus thit a RPK 62 % ([31]). Go dtí mí an Mheithimh 2020, chealaigh SAS beagnach na heitiltí idirnáisiúnta uile dá chuid, agus teorainn á cur lena ghníomhaíochtaí sa mhéid nach raibh i gceist ach dornán bealaí intíre sa tSualainn agus san Iorua, agus thit a líon paisinéirí de bhreis agus 95 % (mí Aibreáin 2020) agus 93 % (mí na Bealtaine 2020) i gcomparáid leis na tréimhsí céanna in 2019. Bhí ar SAS formhór a fhlít a choinneáil ar an talamh, flít ina raibh breis agus 150 aerárthach, gan ach 15 aerárthach á gcoinneáil i mbun gníomhaíochta ([32]).

([23]) Féach an Annual and Sustainability Report ó SAS le haghaidh bliain fhioscach 2019 (lch. 44), le fáil ag https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023). Sa tuarascáil sin, comhfhreagraíonn 2019 do bhliain fioscach SAS, i.e., mí na Samhna 2018- mí Dheireadh Fómhair 2019.

([24]) Is éard atá sa Lódfhachtóir Paisinéara méadrach de chuid an tionscail aerlíne lena dtomhaistear a mhéid a úsáidtear acmhainn iompair paisinéirí aerlíne. Is táscaire tábhachtach é chun meastachán a dhéanamh faoi chumas aerlíne acmhainn an aerárthaigh a úsáideann sé a líonadh isteach, cé go mb'fhéidir nach measfaí leis an méadrach sin an phraghsáil agus an bhrabúsacht a bhíonn i gceist le díol na hacmhainne sin.

([25]) Is táscaire é an Suíochánchiliméadar atá ar fáil (ASK) lena dtomhaistear acmhainn iompair eitleáin atá ar fáil chun ioncam a ghiniúint. Tagraítear leis don líon suíochánchiliméadar atá ar fáil le ceannach ar aerlíne. Ríomhtar suíochánchiliméadair tríd an líon ciliméadar a eitleoidh eitleán áirithe ar bhealach a iolrú faoin líon suíochán atá ar fáil ar an eitleán sin. Is féidir ASK a úsáid chun measúnú a dhéanamh ar a éifeachtúlaí atá aerlíne maidir le hioncaim a ghiniúint de réir infhaighteacht na suíochán do chustaiméirí. Dá réir sin, oibríonn an aerlíne faoi bhun na hacmhainne mura ndíoltar na suíocháin uile ar an eitleán.

([26]) Ríomhtar an tIoncam in aghaidh an Phaisinéirchiliméadair (RPK) tríd an líon paisinéirí ar thicéad íoctha a iolrú faoin bhfad a thaistealaítear. Mar shampla, gineann eitleán ina bhfuil 100 paisinéir a eitlíonn 250 ciliméadar 25 000 RPK.

([27]) Thosaigh COVID-19 ar a bheith ag leathadh go suntasach ar fud an domhain ó mhí Feabhra 2020. Thug SAS crapadh áirithe ar an éileamh dá aire cheana féin le linn na míosa sin ar bhealaí áirithe de na bealaí a bhí á n-oibriú aige, go sonrach ar na bealaí idir ilchríocha (lasmuigh den Aontas) agus ar bhealaí chuig an Iodáil agus uaithi. D'ainneoin na chéadcomharthaí soiléire sin den phaindéim, chláraigh SAS líon paisinéirí ní b'airde arna n-iompar i mí Feabhra 2020 i gcomparáid leis an mí sin in 2019.

([28]) Ar leibhéal níos sonraí, chláraigh SAS i mí na Nollag 2019 méadú iomlán 2,1 % ar an líon paisinéirí arna n-iompar i gcomparáid leis an mí chéanna in 2018 (féach https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/nearly-2-million-passengers-traveled-with-sas-in-december/); méadú 3,2 % i mí Eanáir 2020 i gcomparáid leis an mí chéanna in 2019 (féach https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/1-9-million-passengers-traveled-with-sas-in-january/); agus méadú beagnach 4 % i mí Feabhra 2020 i gcomparáid leis an mí chéanna in 2019 (https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---february-2020/) (iad uile arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([29]) Rinne SAS méadú 0,9 % ar a raibh á thairiscint aige i dtéarmaí ASK i mí na Nollag 2019, méadú 1,9 % i mí Eanáir 2020 agus méadú 1,5 % i mí Feabhra 2020 i gcomparáid le mí na Nollag 2018, mí Eanáir 2019, agus mí Feabhra 2019 faoi seach.

([30]) Rinne SAS méadú 2,6 % ar a RPK i mí na Nollag 2019, méadú 2,8 % i mí Eanáir 2020 agus méadú 0,5 % i mí Feabhra 2020, i gcomparáid leis an tréimhse chéanna sa bhliain roimhe.

([31]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---march-2020/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([32]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---may-2020/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

(30) D'ainneoin deireadh a bheith á chur leis na srianta taistil de réir a chéile laistigh den Aontas le linn shamhradh 2020, le hais na srianta a bhí ann roimhe, is beag feabhas ar bith a tháinig ar fhigiúirí tráchta SAS idir mí Iúil agus mí Mheán Fómhair 2020. I gcomparáid leis an mbliain roimhe, bhain laghdú idir 73 % (Meán Fómhair 2020) agus 91 % (Meitheamh 2020) d'acmhainn SAS, agus tháinig laghdú idir 74 % (mí Lúnasa 2020) agus 86 % (mí an Mheithimh 2020) ar an líon iomlán paisinéirí arna n-iompar ([33]). I mí Dheireadh Fómhair 2020, tar éis athbheochan phaindéim COVID-19 de thoradh an dara ráig di, lean SAS de bheith ag oibriú i dtimpeallacht ina raibh diansrian ar an éileamh, agus thart ar 20 % den líon paisinéirí a d'iompair sé i mí Dheireadh Fómhair 2019 aige ([34]).

(31) An tráth a deonaíodh an Beart, ba é measatachán Eurocontrol sa chás ab fhearr dar leis gurbh amhlaidh, bunaithe ar na sonraí a bailíodh idir mí Eanáir agus mí Dheireadh Fómhair 2020, nach n-aisghabhfadh an earnáil eitlíochta na leibhéil a bhí ann in 2019 roimh 2024 ([35]). Sholáthair Comhairle Idirnáisiúnta Aerfoirt na hEorpa réamhaisnéis chomhchosúil an 6 Deireadh Fómhair 2020, agus mheas nár dhócha go n-aisghabhfaí leibhéil aerthráchta na hEorpa a bhí ann in 2019 roimh 2024 nó 2025, agus go raibh neamhchinnteacht ollmhór amach is amach ann maidir le forbairt an tráchta sin in 2021. ([36]).

(32) Nithe a rinne dochar ollmhór do riocht airgeadais SAS ab ea caillteanas substaintiúil an éilimh a bhain dó i ngeall ar iarmhairtí phaindéim COVID-19, na bearta imshrianta, agus an neamhchinnteacht shuntasach ó thaobh ionchas na hearnála eitlíochta de sa ghearrthéarma agus sa mheántéarma.

2.1.3. *Riachtanais cothromais agus leachtachta SAS chun aghaidh a thabhairt ar phaindéim COVID-19*

(33) De réir na Danmhairge agus na Sualainne, thabhaigh SAS caillteanais shuntasacha ó thosaigh ráig phaindéim COVID-19 agus ón tráth a glacadh na bearta imshrianta ar a dtugtar tuairisc i roinn 2.1.1. Bhí coinne leis ag SAS go dtabhófaí tuilleadh caillteanas an tráth a deonaíodh an Beart. Dá thoradh sin, bhí gá ag an gcuideachta le tacaíocht cothromais agus leachtachta i bhfoirm athchaipitliúcháin chun aghaidh a thabhairt ar na deacrachtaí airgeadais.

(34) De réir na Danmhairge agus na Sualainne, bhí gá ag SAS leis an tacaíocht sin d'ainneoin roinnt tionscnaimh coigilteas costais a rinne sé chun a chaillteanais a mhaolú, agus d'ainneoin na Státchabhrach a fuair sé roimhe i gcomhthéacs phaindéim COVID-19.

2.1.3.1. Tionscnaimh coigilteas costais a chinn SAS chun tionchar phaindéim COVID-19 a mhaolú

(35) Ón 3 Márta 2020, go gairid tar éis thosú phaindéim COVID-19 san Eoraip, d'fhógair SAS go seolfadh sé roinnt tionscnaimh coigilteas costais láithreach chun aghaidh a thabhairt ar iarmhairtí na paindéime agus ar leibhéal laghdaithe an éilimh ar sheirbhísí aerthaistil ([37]). Chuir SAS eitiltí chuig Hong Cong ar fionraí ón 5 Márta 2020, agus d'fhógair laghdú thairis sin ar a eitiltí gearraistir sna míonna dá éis chun caillteanas na n-ioncam a chúiteamh oiread agus ab fhéidir trí laghdú a dhéanamh ar chostais a bhain le heitiltí (breosla, pearsanra, cánacha aerárthaí agus táillí, etc.).

(36) An 12 Márta 2020, ag cruinniú Bhord Stiúrthóirí SAS, chuir SAS na comhaltaí boird ar an eolas go raibh sé riachtanach oibriú ar dhá shruth chun aghaidh a thabhairt ar iarmhairtí phaindéim COVID-19 agus ar an meath a bhí tagtha ar riocht airgeadais SAS.

(37) *Ar an gcéad dul síos,* léirigh SAS gur ghá dó airgead tirim a urrú trí chostais a ghearradh go práinneach. Maidir leis sin, chomhaontaigh lucht bainistíochta SAS le laghdú deonach 20 % a dhéanamh ar a dtuarastail le héifeacht láithreach ar feadh tréimhse 3 mhí. I gcomhthráth leis sin, chuir SAS an Bord Stiúrthóirí ar an eolas go ndeachaigh sé i mbun idirphlé le ceardchumainn na n-oibrithe chun teacht ar chomhaontú maidir le laghdú sealadach suas le 20 % ar an am oibre (agus gearradh comhfhreagrach ar an bpá) ar feadh tréimhse 3 mhí i gcás fhostaithe uile SAS. Ina theannta sin, is cosúil ó na miontuairiscí ar an gcruinniú boird an 12 Márta 2020 go ndeachaigh SAS i mbun pléití le léasóirí cheana féin chun léasanna aerárthaí agus léasanna sócmhainní eile a tharscaoileadh nó a chur siar go sealadach. I

([33]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---june-2020/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([34]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---october-2020/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([35]) https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-11/eurocontrol-five-year-forecast-europe-2020-2024.pdf (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([36]) www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE_updated%20estimates%20of%20COVID19%20traffic%20revenue%20impacts_06.10.2020.pdf (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([37]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/update-on-covid-19/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

bhfianaise leibhéil ísle na n-áirithintí, rachadh SAS i mbun laghdú 15-20 % ar a aersheirbhísí i mí an Mhárta agus i mí Aibreáin 2020 freisin, agus eitiltí chuig an tSín agus chuig an Iodáil a chur ar fionraí go dtí an 3 Aibreán 2020, agus laghdú a dhéanamh ar a mhinice a eitleofaí chuig formhór cheann scríbe SAS. *Ar an dara dul síos*, chuir SAS an Bord Stiúrthóirí ar an eolas go raibh sé ag obair ar phlean gnó nua chun éifeachtaí phaindéim COVID-19 agus a hiarmhairtí ar a straitéis tráchtála ghearrthéarmach agus fhadtéarmach a chur san áireamh.

(38) An 15 Márta 2020, d'fhógair SAS go raibh stad á chur go sealadach aige le formhór a thráchta ag tosú ón 16 Márta 2020, i ngeall ar éabhlóid phaindéim COVID-19 agus ar na bearta imshrianta a ghlac an Danmhairg agus an tSualainn (féach aithrisí (21) agus (23)). Thairis sin, d'fhógair SAS go dtabharfadh sé laghduithe sealadacha oibre isteach a bhainfeadh le suas le 10 000 fostaí, rud a bheadh coibhéiseach le 90 % dá lucht saothair iomlán, láithreach tar éis don Danmhairg reachtaíocht a ghlacadh (an 15 Márta 2020) mar aon leis an tSualainn (an 16 Márta 2020) lenar ceadaíodh stopadh oibre sealadach ([38]).

(39) Ag an gcruinniú boird an 1 Aibreán 2020, léirigh SAS nach raibh ach 10 % dá aersheirbhísí á n-oibriú aige i gcomparáid leis an tréimhse chéanna sa bhliain roimhe. Léirigh SAS freisin go raibh, don chuid eile de 2020, roinnt tionscnaimh costchiorrúcháin sainaitheanta aige lena bhféadfaí coigilteas SEK 4,1 billiún a dhéanamh. Thairis sin, d'fhormheas an Bord Stiúrthóirí an comhaontú maidir le díol agus aisléasú a thabhairt i gcrích, ar comhaontú é a bhain le cúig inneall bhreise aerárthaigh, lena mbeadh d'éifeacht go dtabharfaí isteach USD 45 mhilliún d'airgead tirim le haghaidh SAS.

(40) Ag an gcruinniú boird an 15 Aibreán 2020, chuir SAS a phlean gnó i láthair lenar leagadh síos a straitéis tráchtála nua chun aghaidh a thabhairt ar phaindéim COVID-19 agus ar a hiarmhairtí gearrthéarmacha agus fadtéarmacha.

(41) Le plean gnó SAS, toimhdíodh, go bunúsach, nach mbeadh aon éileamh nach mór ar sheirbhísí aeriompair idir mí Aibreáin agus mí an Mheithimh 2020 i ngeall ar shrianta taistil ([39]). Ní thosódh paisinéirí ar thaisteal an athuair ach idir mí Iúil agus mí Dheireadh Fómhair 2020, agus ní bheadh ach méid teoranta taistil i gceist leis ([40]). Thiocfadh téarnamh ar an trácht paisinéirí ar ráta seasta ansin ó mhí na Samhna 2020 chun 85 % de thrácht paisinéirí 2019 a shroicheadh i mí Feabhra 2022. Ina dhiaidh sin, thiocfadh moilliú ar fhás an tráchta paisinéirí, i ngeall ar na hathruithe fadtéarmacha ar an iompraíocht taistil a tionscnaíodh le paindéim COVID-19 (obair sa bhaile, níos lú comhdhálacha gnó, patrúin fóillíochta nua, etc.). Dá thoradh sin, ní raibh coinne leis ag SAS go bhfillfí ar leibhéil a bhí ann roimh COVID-19 roimh lár 2023 ar a laghad. Bhí an réamhaisnéis sin faoin éileamh bunaithe ar an mbuntuiscint nach mbeadh aon ráig bhreise eile den phaindéim ná aon srian taistil ann tar éis mhí Dheireadh Fómhair 2020.

(42) Sa chás sin, réamh-mheas SAS caillteanas SEK 22 bhilliún i gcás bhlianta fioscacha 2020 agus 2021 ([41]). Chun an caillteanas sin a mhaolú, réamh-mheas an chuideachta ina plean gnó go n-oibreofaí ar thrí phríomhluamhán: a raibh á thairiscint aige a oiriúnú don éileamh; dianlaghdú costais a thionscnamh; agus iomarcaíochtaí a bhainistiú.

(43) Maidir leis an chéad luamhán (a raibh á thairiscint aige a oiriúnú don éileamh), phleanáil SAS dlúthfhaireachán a dhéanamh ar fhorbairt an éilimh ar sheirbhís aeriompair ar bhonn seachtainiúil i gcomhthéacs phaindéim COVID-19. Choinneodh SAS formhór a fhlít ar an talamh go dtí mí an Mheithimh 2020, agus dhéanfadh sé méadú de réir a chéile ar an líon aerárthaí i mbun seirbhíse ó mhí Iúil 2020 de réir thorthaí na dtrí phríomhtháscairí. Leis na táscairí sin, thomhaisfí, faoi seach, an 'cumas taistil' (trí anailís ar na srianta taistil ó rialtais agus ar thoirmisc chorparáideacha a bhí i bhfeidhm timpeall an domhain), an 'rún taistil' (e.g., trí na sonraí cuardaigh nó leibhéil na n-áirithintí ar shuíomhanna gréasáin SAS a thomhas) agus an 'taisteal iarbhír' (e.g., tríd an líon rátaí ó thaobh na ndaoine a thagann i láthair dá n-eitilt de, an líon paisinéirí arna n-iompar agus na haicmí áirithinte arna gclárú ag SAS). I gcaitheamh tréimhse níos fadtéarmaí (mar atá, tar éis mhí Dheireadh Fómhair 2020), nuair a bhí coinne leis go dtiocfadh téarnamh ar an éileamh ar ráta seasta, dhéanfadh SAS a sheirbhísí a dhíriú ar na bealaí ba bhrabúsaí (go sonrach eitiltí gearraistir laistigh de Chríoch Lochlann agus den Eoraip) agus le haghaidh na gcustaiméirí ba bhrabúsaí (an chatagóir ghnó), agus an acmhainn agus an mhinicíocht á laghdú aige chun úsáid na n-aerárthaí a uasmhéadú. Phleanáil sé táirgí ar leibhéal níos forbartha a chur in ionad fhormhór na hanailísíochta, na gcóras agus na n-uirlisí a bhí aige an tráth sin chun feabhas a chur ar chruinneas na dtáscairí tráchta agus áirithintí, agus súil a thabhairt an athuair ar a sheirbhísí ar bord chun deireadh a chur le 'fuíoll'-chostais (laghdú ar sheirbhísiú dúbailte ar bord, etc.)

([38]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-temporarily-halt-most-of-the-traffic/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023). Féach freisin miontuairiscí chruinniú boird SAS an 16 Márta 2020 (Iarscríbhinn 40.1 den fhógra).

([39]) Ní ba lú ná 8 % de na paisinéirí a d'iompair SAS in 2019.

([40]) Bhí coinne leis ag SAS nach sroichfí i mí Dheireadh 2020 ach 30 % de na paisinéirí a d'iompair sé in 2019.

([41]) Cf. fonóta 23. Ritheann bliain fhioscach SAS ón 1 Samhain go dtí an 31 Deireadh Fómhair.

(44) Maidir leis an dara luamhán (dianlaghdú costais a thionscnamh), bheartaigh SAS a dhianlaghdú costais a dhéanamh trí spriocdhíriú ar chostais sheasta, agus é de chuspóir aige coigilteas SEK 2,4 billiún a bhaint amach faoi dheireadh mhí Dheireadh Fómhair 2020, agus coigilteas breise SEK 1 bhilliún faoi dheireadh mhí an Mhárta 2021 ([42]). Bhí coinne ag SAS le costais a laghdú tar éis mhí Dheireadh Fómhair 2020 freisin trína fhlít a laghdú; trí aistriú go céimnitheach i dtreo aon chineáil aerárthaigh amháin chun éifeachtúlacht a ghnóthú i gcostas cothabhála. agus trí mhoill a chur ar sheachadtaí aerárthaí chun airgead tirim a chaomhnú, ar mhaithe le coigilteas breise SEK 1,1 billiún go dtí 2024.

(45) Maidir leis an tríú luamhán (iomarcaíochtaí a bhainistiú), bhí sé beartaithe ag SAS leanúint de dhul ar iontaoibh stopadh oibre sealadach mór sa tSualainn, san Iorua, agus sa Danmhairg ar mhaithe le coigilteas iomlán SEK 2 bhilliún faoi dheireadh mhí Dheireadh Fómhair 2020, agus dá éis sin, trí bhearta breise chun an táirgiúlacht a mhéadú sa tréimhse téarnaimh (mar atá, feabhsú táirgiúlachta 25 % ar thaobh na talún agus 17 % ar an bhfoireann cábáin) ar mhaithe le laghdú breise SEK 2 bhilliún. I gcomhthráth leis sin, thionscnódh SAS clár iomarcaíochta chun laghdú 30 % a dhéanamh ar a fhoireann iomlán ar bhonn buan faoi dheireadh mhí Dheireadh Fómhair 2020, agus chun laghdú breise SEK 1,6 billiún a dhéanamh ar fhorchostais faoi mhí an Mhárta 2021 (maille le laghdú aon triain ar an bhfoireann i dtaca le forchostais agus laghdú 50 % ar fhoireann an bhrainse lasta; laghdú 20 % a dhéanamh ar chostais sheasta TF; seachfhoinsiú méadaithe na n-oibríochtaí lasta agus láimhseála ar an talamh; agus infheistíochtaí sa mhargaíocht, TF agus táirgí laghdaithe de réir a mhéid is fíorghá i gcás SAS).

(46) Leis an gclár costchiorrúcháin sin, is é arbh aidhm do SAS laghdú iomlán SEK 5,4 billiún a bhaint amach le linn bhlianta fioscacha 2020 agus 2021 (agus laghdú breise SEK 4,5 billiún ar chostas a bhaint amach tar éis 2021).

(47) Mar sin féin, ag an gcruinniú boird an 15 Aibreán 2020, d'iarr an Bord Stiúrthóirí ar bhainistíocht SAS tuilleadh foinsí laghduithe costais a shainaithint sa phlean gnó.

(48) Ag an gcruinniú boird an 22 Aibreán 2020, dá bhrí sin, chuir SAS clár costchiorrúcháin ní b'uaillmhianaí i láthair. Go bunúsach, bheartaigh SAS an caiteachas seachtrach a laghdú a thuilleadh; an líon iomarcaíochtaí a mhéadú (ó 30 % go 40 % d'fhoireann iomlán SAS); agus moill a chur ar thuilleadh seachadtaí aerárthaí. Is léir freisin ó mhiontuairiscí an chruinnithe sin go ndearna SAS staidéar ar an rogha le sócmhainní tábhachtacha áirithe a dhífheistiú, agus go sonrach a clár dílseachta do chustaiméirí dar teideal Eurobonus, agus gníomhaíochtaí lasta agus láimhseála ar an talamh. Maidir le clár Eurobonus, rinne SAS na buntáistí agus na míbhuntáistí a bhainfeadh leis an dífheistiú sin a chothromú agus ba é a chonclúid go raibh roghanna eile ní b'oiriúnaí ná dífheistiú ([43]). Maidir le dífheistiú an bhrainse lasta, léirigh SAS nár thug aon cheannaitheoir le fios gur spéis leis cuid nó iomlán an bhrainse lasta a cheannach ([44]), agus ó thaobh na seirbhísí láimhseála ar an talamh de, […] (*).

(49) Leis an bplean gnó athbhreithnithe sin, is é ab aidhm do SAS laghdú costais suas le SEK 7,3 billiún san iomlán a shroicheadh in 2020 agus 2021, rud lena laghdófaí na caillteanais charntha réamh-mheasta ó SEK 22 bhilliún go SEK 15 bhilliún faoi dheireadh 2021.

(50) Ghlac SAS leis an bplean gnó sin an 24 Aibreán 2020 tar éis don Bhord Stiúrthóirí é a fhormheas agus shaothraigh a chuid tionscnamh costchiorrúcháin de réir na dtrí phríomhluamhán a sainaithníodh.

([42]) Leis na laghduithe costais sin, spriocdhíríodh ar chostais phearsanra (trí reo earcaíochta, oiliúint laghdaithe) ar mhaithe le breis agus SEK 800 milliún san iomlán; cothabháil aerárthaigh (trí chomhaontuithe léasa fhliuch a athchaibidliú, seachadtaí moillithe aerárthaí, cothabháil laghdaithe, etc.) ar mhaithe le SEK 1,3 billiún san iomlán; agus costais eile (tionscadail stoptha, caiteachas laghdaithe ar ghníomhaíochtaí neamhriachtanacha amhail margaíocht, sainchomhairleoirí, costas laghdaithe i dtaca le TF agus áitreabh) ar mhaithe le SEK 1,3 billiún san iomlán.

([43]) I measc cúiseanna eile, bhí clár Eurobonus SAS ina fhoinse thábhachtach ioncam don chuideachta agus ina shócmhainn straitéiseach dá straitéis tráchtála a spriocdhíríodh i dtreo custaiméirí tráthrialta sonracha. Mheas SAS go raibh bealaí eile ann chun airgead tirim a ghiniúint ón gclár sin seachas dífheistiú, mar shampla tríd an gclár sin a aistriú chuig eintiteas dlítheanach ar leithligh chun é a chur ar a chumas do SAS é a úsáid mar chomhthaobhacht go luath amach anseo ar mhaithe le maoiniú fiachais, nó trí phointí a dhíol ar lascaine le custaiméirí dílse chun tuilleadh airgead tirim a ghiniúint. Bheadh roinnt míonna de dhíth chun aistriú den sórt sin a chur i gcrích áfach, rud a d'fhág gur mheas SAS nach bhféadfadh aistriú den sórt sin a bheith ina réiteach gearrthéarmach ar a dheacrachtaí airgeadais, ach díreach rud éigin ar a bhféadfaí féachaint sa mheántéarma.

([44]) Níl aerárthaí lasta ar úinéireacht ag SAS ach úsáideann sé bolg a aerárthaí paisinéirí chun earraí a iompar. Dá bhrí sin, bheadh deacrachtaí ag seoltóirí lasta ionchasacha sreabha earraí a bharrfheabhsú, toisc go mbeidís ag brath ar chlár eitiltí paisinéirí SAS, ós rud é gurb é SAS a oibríonn na heitiltí. Dá bhrí sin, is i dtáthcheangal ghníomhaíochtaí margaíochta agus díolachán 'acmhainne boilg' SAS agus ann sin amháin a léirigh faighteoirí spéis, ach an méid sin faoi réir táille coimisiúin thábhachtach. Chomh maith leis sin, níor éirigh le hiarrachtaí a rinne SAS roimhe chun an brainse sin a dhíol. Dá bhrí sin, mheas SAS gurbh fhearr an brainse a choimeád laistigh den ghrúpa, ach laghdú substaintiúil a dhéanamh ar an bhfoireann (– 50 %).

(*) Faisnéis rúnda.

(51) Ar an gcéad dul síos, a mhéid a bhain le hoibríochtaí (aithris (43)), níor oibrigh SAS ach dornán bealaí intíre sa tSualainn, mar aon le bealaí idir an Iorua, an Danmhairg agus an tSualainn, agus roinnt eitiltí aisdúichithe ([45]) agus eitiltí lasta ([46]) idir mí Aibreáin agus mí an Mheithimh 2020, agus ní ba lú ná 10 % dá acmhainn á hoibriú i mí Aibreáin agus mí na Bealtaine i gcomparáid leis an tréimhse chéanna in 2019 (aithris (29)) ([47]). An 8 Meitheamh 2020, bunaithe ar na torthaí a bhí ina n-údar misnigh ó na bearta ba dhéanaí ó thaobh an éilimh de (aithris (43)) ([48]), d'ullmhaigh SAS chun méadú a dhéanamh de réir a chéile ar an líon aerárthaí a bheadh i mbun seirbhíse ó 16 aerárthach, an 2 Meitheamh 2020, go 45 aerárthach i lár mhí Iúil 2020, chun leanúint den treocht a bhí sainaitheanta aige ina raibh borradh ag teacht faoin trácht ([49]). Dhíreofaí an clár eitiltí ar an trácht intíre go príomha sa Danmhairg, san Iorua agus sa tSualainn, agus ar naisc áirithe chuig príomhchinn scríbe ghnó san Eoraip (an Bheilg, an Ghearmáin, an Ísiltír); agus ar na naisc laistigh de Chríoch Lochlann a threisiú. Mar shampla, mheas SAS i gcás an chéad seachtaine de mhí Iúil 2020, gur phleanáil sé 34 % dá raibh á thairiscint aige (ó thaobh líon na suíochán de) a thairiscint ar an margadh chuig Críoch Lochlann, ó Chríoch Lochlann agus laistigh di i gcomparáid leis an tseachtain chéanna in 2019, rud a mheas sé a bheith i gcomhréir leis an acmhainn mheánach a bhí á tairiscint ag iomaitheoirí (28 %) ([50]). Thug an méadú ar eitiltí i mí an Mheithimh agus i mí Iúil 2020 ioncaim bhreise do SAS, rud lenar laghdaíodh a chaillteanais, agus lenar cuireadh é ar a chumas dó an dara méadú ar aerárthaí a chuirfí i mbun seirbhíse i mí Lúnasa 2020 a bheartú le haghaidh cinn scríbe fóillíochta san Eoraip, agus in éineacht leis sin, i bhfianaise dhea-thorthaí na dtomhas ba dhéanaí ar fhorbairt an éilimh. Maidir leis sin, rinne SAS meastóireacht maidir leis an méadú sin (a d'fhágfadh suas le 45 % dá raibh sé ag tairiscint ar an margadh ag an tréimhse chéanna in 2019 dá thoradh) go raibh sé i gcomhréir lena raibh iomaitheoirí ag tairiscint le haghaidh mhí Lúnasa 2020 ([51]). Mar sin féin, leis an méadú ar an líon cásanna COVID ar fud na hEorpa i mí Mheán Fómhair agus Dheireadh Fómhair 2020, rinne SAS laghdú ar a acmhainn sa chaoi go raibh cuid mhaith ní ba lú ná 40 % á tairiscint faoi dheireadh mhí Dheireadh Fómhair 2020 aige.

(52) Ar an dara dul síos, maidir leis na costais sheasta a laghdú (aithris (44)), rinne SAS laghdú ar na hinfheistíochtaí a bhí pleanáilte aige trí mhoill a chur ar sheachadtaí aerárthaí. Thionscain SAS idirphlé lena sholáthróir aerárthaí Airbus go tapa faoin bhféidearthacht íocaíochtaí réamhsheachadta agus seachadtaí aerárthaí a iarchur. Trí dhéanamh amhlaidh, d'éirigh le SAS iarchur USD [0-300] milliún (SEK [200-500] milliún) d'íocaíochtaí réamhsheachadta a bhaint amach sa tréimhse […], agus seachadadh ceithre […] ó […] a athsceidealú go dtí […], seachadadh ceithre […] ó […] a athsceidealú go dtí […] agus seachadadh dhá […] ó […] a athsceidealú go dtí […]. Mar sin féin, mhínigh an tSualainn agus an Danmhairg nach bhféadfadh SAS aon chealú a fháil i leith orduithe ó […], gan riosca a ghlacadh i leith […]. Ina theannta sin, chuir SAS seachadtaí uile na n-aerárthaí ar léas ó […] siar […] mhí (mí) agus chuir dlús leis an bpróiseas chun na conarthaí léasa a dhíol nó a fhoirceannadh ar dháta ní ba luaithe i gcás […] ([52]) chun airgead tirim a ghiniúint ní ba luaithe. Ina theannta sin, d'athchaibidligh SAS conarthaí le breis agus 200 soláthróir ar fud na bpáirteanna uile dá oibríochtaí, agus é d'aidhm aige aon chostas inathraitheach a asbhaint sa ghearrthéarma; costais sheasta sa ghearrthéarma agus san fhadtéarma a athchaibidliú agus feabhas a chur ar théarmaí íocaíochta. Chuir an athchaibidlíocht sin é ar a chumas do SAS breis agus SEK 1,5 billiún a choigilt mar laghdú costais don chuid a bhí fágtha de 2020.

(53) Ar an tríú dul síos, maidir leis na hiomarcaíochtaí (aithris (45)), d'fhógair SAS an 28 Aibreán 2020 go dtionscnódh sé an próiseas chun laghdú buan a dhéanamh ar mhéid an lucht saothair a bheadh aige sa todhchaí agus suas le 5 000 post lánaimseartha a ghearradh, agus tréimhse fógra 6 mhí ag gabháil lena bhformhór ([53]). Ar bhearta eile a bhain leis an lucht saothair, áiríodh laghdú a dhéanamh ar ragobair a bailíodh agus saoire gan phá a dheonú d'fhostaithe áirithe.

([45]) D'oibrigh SAS eitiltí aisdúichithe ón mBrasaíl, ón gColóim, ón nGuine, ón bPacastáin, ó Pheiriú, agus ón Tuirc.

([46]) Go sonrach i gcás roinnt eitiltí idir Stócólm agus Hong Cong, lenar úsáideadh aerárthaí folmha paisinéirí, chun trealamh leighis agus táirgí cógaisíochta a iompar ón Áise chun na hEorpa.

([47]) An 15 Aibreán 2020, bhí 7,4 % dá aersheirbhísí á n-oibriú ag SAS i gcomparáid le 2019. Rinne SAS meastachán, bunaithe ar shonraí Eurocontrol, go raibh sé sin i gcomhréir leis an meánmhéid a bhí á thairiscint ag cuideachtaí piaraí a bheag nó a mhór (5,7 %), a bhí comhdhéanta de shampla de 25 aerlíne, (Wideroe, Alitalia, Aer Lingus, KLM, Turkish Airlines, Iberia, Wizz Air, Lufthansa, Air France, LOT, Ryanair, Austrian airlines, EasyJet, etc.) (Foinse: Cruinniú boird SAS AB an 15 Aibreán, Iarscríbhinn 40.1 a ghabhann leis an bhfógra).

([48]) Nocht na táscairí go raibh sé ar na bacáin deireadh páirteach a chur leis na srianta taistil san Eoraip agus laistigh de Chríoch Lochlann ag tús shamhradh 2020; méadú suas le 29 % ar dhíolacháin i gcomparáid leis an tseachtain roimhe agus méadú ag teacht ar an mbrabúsacht/lódfhachtóir ó thús mhí an Mheithimh.

([49]) Chláraigh SAS trácht iarbhír i mí Iúil 2020 a bhí ní b'airde ná an trácht lena raibh coinne aige ina phlean gnó a glacadh an 24 Aibreán 2024.

([50]) Rinne SAS anailís ar an acmhainn sheachtainiúil a d'fhoilsigh *inter alia* Norwegian, Lufthansa, Ryanair, Air France/KLM, Wizz Air, Wideroe, the IAG Group, Finnair, EasyJet, Braathens Regional agus Turkish Airlines.

([51]) Rinne SAS meastachán go raibh Wizz Air ag filleadh ar a sheirbhísí iomlána a thairiscint i mí Lúnasa 2020 i gcomparáid le mí Lúnasa 2019; I gcás Ryanair agus Air France/KLM - filleadh ar thart ar 65 % dá seirbhísí a thairiscint; I gcás Lufthansa - filleadh ar ní ba lú ná 40 % dá sheirbhísí agus i gcás Finnair- ní ba lú ná 30 % dá sheirbhísí.

([52]) 15 […], 5 […] agus 1 […] amháin.

([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/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

(54) Ar an iomlán, d'éirigh le SAS laghdú beagnach 40 % a dhéanamh ar chostais inathraitheacha i gcomparáid leis an mbliain roimhe; chuir moill ar 10 seachadadh aerárthaigh agus chuir dlús leis an bpróiseas chun deireadh a chur de réir a chéile le húsáid 21 aerárthach; d'athchaibidligh breis agus 200 conradh le soláthróirí chun feabhas a chur ar théarmaí íocaíochta agus laghdú a dhéanamh ar chostais inathraitheacha; agus thug na 5 000 iomarcaíocht dá chuid i gcrích faoin 26 Deireadh Fómhair 2020.

(55) Sa bhreis ar na bearta costchiorrúcháin sin, léirigh an Danmhairg agus an tSualainn go ndearna SAS iarratas ar Státchabhair agus go bhfuair sé í i gcomhthéacs phaindéim COVID-19 chun a chaillteanais a mhaolú.

2.1.3.2. Státchabhair a deonaíodh do SAS i gcomhthéacs phaindéim COVID-19

(56) An tráth a deonaíodh an Beart, bhí SAS tar éis tairbhiú de roinnt bearta Státchabhrach agus bhí bearta Státchabhrach eile beartaithe.

(57) Ar an gcéad dul síos, an 15 Aibreán 2020 ([54]) agus an 24 Aibreán 2020 ([55]), d'fhormheas an Coimisiún Státchabhair do SAS ón Danmhairg agus ón tSualainn i bhfoirm ráthaíochtaí Stáit ar luach suas le 90 % de shaoráid chreidmheasa imrothlach de SEK 3,3 billiún (EUR 324 mhilliún). Bhí na bearta sin beartaithe chun an damáiste a bhain don aerlíne go díreach i ngeall ar phaindéim COVID-19 a chúiteamh go páirteach agus thug an Danmhairg agus an tSualainn fógra ina leith faoi Airteagal 107(2), pointe (b), CFAE.

(58) Ar an dara dul síos, fuair SAS cúiteamh ón Danmhairg freisin dá chostais sheasta faoin scéim a d'fhormheas an Coimisiún an 8 Aibreán 2020 ([56]). Sa chomhthéacs sin, fuair SAS SEK 59 375 580 dá fhochuideachta Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden ([57]); SEK 21 126 457 le haghaidh oibríochtaí ar an talamh; agus SEK 11 135 382 le haghaidh oibríochtaí lasta (is é sin, SEK 91 637 419 nó EUR 8,9 milliún san iomlán).

(59) Ar an tríú dul síos, i mí Lúnasa 2020, chuir údaráis na Danmhairge meastachán tosaigh in iúl faoin gcabhair ionchasach a d'fhéadfadh SAS a fháil faoi dhá scéim a thacaigh le haerlínte a raibh réamhfhógra tugtha ina leith ag an Danmhairg don Choimisiún an tráth sin ([58]). De réir an mheastacháin sin, gheobhadh SAS uasmhéid EUR 800 000 (thart ar DKK 6 mhilliún) de bhun na chéad scéime agus thart ar (EUR 4,7 milliún (DKK 35 mhilliún) faoin dara scéim ([59]).

(60) Ar deireadh, fuair SAS cúiteamh i leith damáiste arbh í paindéim COVID-19 ba chúis leis ón Iorua faoin scéim a d'fhormheas Údarás Faireacháin CSTE an 17 Aibreán 2020 i gcás 85047 ([60]). Ba é thart ar NOK 10 milliún (EUR 932 723) é méid an chúitimh sin ([61]). Chomh maith leis sin, mar a d'áitigh an Danmhairg agus an tSualainn, thug SAS conradh seirbhíse poiblí i gcrích le Stát na hIorua. De réir mheastachán SAS faoi na híocaíochtaí faoin gconradh sin, bhí thart ar SEK 500 milliún (EUR 49 milliún) i gceist leo.

([54]) Cinneadh C(2020) 2416 final ón gCoimisiún an 15 Aibreán 2020 maidir le Státchabhair SA.56795 (2020/N) – an Danmhairg – An damáiste do Scandinavian Airlines arbh é ráig COVID-19 ba chúis leis a chúiteamh (IO C 220, 3.7.2020, lch. 1).

([55]) Cinneadh C(2020) 2784 final ón gCoimisiún an 24 Aibreán 2020 maidir le Státchabhair SA.57061 (2020/N) – An tSualainn – An damáiste do Scandinavian Airlines arbh é ráig COVID-19 ba chúis leis a chúiteamh (IO C 220, 3.7.2020, lch. 1).

([56]) Cinneadh C(2020) 2294 final ón gCoimisiún an 8 Aibreán 2020 maidir le Státchabhair SA.56774 (2020/N) – an Danmhairg – Scéim cúitimh do chuideachtaí dá nochtadh meath mór láimhdeachais a bhain le COVID-19, (IO C 144, 30.04.2020, lch. 1. Formheasadh an scéim faoi Airteagal 107(2), pointe (b), CFAE.

([57]) Is cuibhreannas é Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden atá faoi úinéireacht trí fhochuideachta de chuid SAS (féach freisin roinn 2.7).

([58]) Cás SA.58157 – COVID-19: cabhair d'aerfoirt na Danmhairge agus d'aerlínte a thagann i dtír sa Danmhairg agus a imíonn aisti agus Cás SA.58088 – COVID-19: cúiteamh d'aerlínte ar bhealaí intíre na Danmhairge as damáiste COVID-19 (bunaithe faoi seach ar Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE mar a léirmhínítear le roinn 3.1 den Chreat Sealadach agus le hAirteagal 107(2), pointe (b), CFAE). D'fhormheas an Coimisiún an chéad bheart ina chinneadh an 3 Meán Fómhair 2020 i gcás SA.58157 (IO C 7, 07.01.2021, lch. 4); maidir leis an dara beart, thréig an Danmhairg a thionscadal ar deireadh chun cabhair a dheonú faoin scéim i gcás SA.58088 agus tharraing a fógra siar an 14 Deireadh Fómhair 2020.

([59]) Sa deireadh thiar thall, ní bhfuair SAS cabhair faoin scéim ach amháin i gcás SA.58157, ar EUR 800 000 a méid. Tar éis don Danmhairg a thionscadal a thréigean chun cabhair a dheonú faoi chás SA.58088, níor thairbhigh SAS den mhéid measta EUR 4,7 milliún. Mar sin féin, maidir leis an gcabhair a fuarthas faoin scéim i gcás SA.58157 agus leis an gcabhair a ndearnadh meastachán ina leith faoi chás SA.58088, cuirtear iad araon san áireamh sa mheasúnú comhréireachta (roinn 6.3.3).

([60]) https://www.eftasurv.int/state-aid/state-aid-register/covid-19-grant-scheme-undertakings-suffering-substantial-loss-turnover (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([61]) Is é ráta malairte InforEuro mhí Lúnasa 2020 a cuireadh i bhfeidhm.

2.1.3.3. Riachtanais airgeadais SAS maidir le cothromas agus leachtacht

(61) Ina bhfógra an 11 Lúnasa 2020, mhínigh údaráis na Danmhairge agus na Sualainne nár leordhóthanach iad na bearta maolaithe a rinneadh ná an Státchabhair a fuair SAS chun a riocht airgeadais tubaisteach a leigheas, ar riocht é sin a tháinig de dheasca phaindéim COVID-19 agus na mbeart imshrianta gaolmhar.

(62) Léirigh plean gnó SAS gurbh amhlaidh, d'ainneoin na mbeart maolaithe a glacadh agus na tacaíochta rialtais a fuarthas, go raibh coinne leis ag SAS caillteanas thart ar SEK 15 bhilliún a charnadh in 2020 agus 2021. Bhí coinne leis ag SAS go ritheadh a leachtacht amach faoi dheireadh mhí Dheireadh Fómhair 2020, agus gur cothromas diúltach ar luach SEK 11 bhilliún nach mór a bheadh ann ag deireadh bhliain fioscach 2020.

(63) Mhínigh an Danmhairg agus an tSualainn freisin, de réir Thuarascáil Eatramhach SAS le haghaidh R2 2020, gur dhiúltach é cóimheas fiachais/cothromais ([62]) SAS ag deireadh mhí Aibreáin 2020 (– 459,4). Ina theannta sin, tháinig laghdú ar ullmhacht airgeadais SAS ó 32 % go 26 %, agus íostairseach 25 % á sroicheadh aige nach mór, arbh í sin an tairseach íosta a theastaíonn de réir Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([63]) Bhain luach diúltach do chothromas na scairshealbhóirí, ó SEK 5,4 billiún i mí Aibreáin 2019 go dtí méid diúltach SEK 65 mhilliún i mí Aibreáin 2020. Idir mí na Bealtaine agus mí Iúil 2020, lean an laghdú ar ioncaim SAS ar aghaidh agus thit siad de bhreis agus 80 % i gcomparáid leis an tréimhse chéanna in 2019. An laghdú sin ar chostais oibriúcháin (– 67 % i gcomparáid leis an tréimhse chéanna in 2019), de thoradh an t-éileamh a bheith ní b'ísle agus na mbeart maolaithe a rinne SAS, ní dhearnadh fritháireamh leis ar thitim sin na n-ioncam ([64]).

(64) Ar an iomlán, lean SAS de chaillteanais a thabhú i gcaitheamh mhí Iúil 2020, agus beagnach SEK 6 bhilliún á charnadh aige ó thús phaindéim COVID-19. Lean cothromas SAS de bheith ag laghdú, agus staid chothromais dhiúltach de bhreis agus SEK 1 bhilliún iontráilte an 31 Iúil 2020 ([65]). Lean an meath ar staid airgeadais SAS ar aghaidh idir mí Lúnasa agus mí Dheireadh Fómhair 2020, agus tháinig laghdú 77 % ar ioncaim i gcomparáid leis an mbliain roimhe ([66]).

(65) Dheimhnigh an Danmhairg agus an tSualainn ina bhfógra an 11 Lúnasa 2020 maille le sonraí a tugadh cothrom le dáta (mí Iúil 2020) gurbh amhlaidh faoi mhí na Nollag 2020, go raibh coinne ag SAS le cothromas diúltach ar luach SEK 9,4 billiún a shroicheadh agus go mbeadh an leachtacht a bhí ar fáil dó ídithe aige (arbh é SEK 6,598 billiún a bhí ann an 31 Eanáir 2020) faoi mhí na Nollag 2020, murab amhlaidh go dtarlódh sé sin ní ba luaithe ([67]). Bhí anailís ar riocht airgeadais SAS a sholáthair gníomhaireacht rátála creidmheasa Moody's dar dáta an 10 Meitheamh 2020 ina tacaíocht leis an toradh sin, agus de réir mheastachán Moody's san anailís sin ní raibh leachtacht ag SAS chun oibriú ach chomh fada le deireadh na bliana ([68]).

(66) De réir na Danmhairge agus na Sualainne, i gcás ina mbainfeadh suaitheadh suntasach don aeriompar, mar an suaitheadh a mbeadh féimheacht nó mainneachtain ionchasach SAS ina údar leis, ghéarófaí cás gheilleagair na Sualainne agus na Danmhairge go suntasach, go háirithe i ngeall ar thábhacht SAS do gheilleagair na mBallstát sin.

([62]) Is táscaire airgeadais é an cóimheas fiachais/cothromais lena léirítear cá mhéad de chuideachta atá faoi úinéireacht creidiúnaithe i gcomparáid le cá mhéad cothromais scairshealbhóirí atá i seilbh na cuideachta. Ríomhtar leis an gcóimheas meáchan an fhiachais agus na ndliteanas airgeadais iomlán in aghaidh chothromas iomlán na scairshealbhóirí. Dá airde an cóimheas, is ea is mó atá cuideachta giaráilte. Is mó an riosca i gcás cuideachtaí ardghiaráilte go gcaillfear íocaíochtaí fiachais nuair a thagann laghdú ar ioncaim. Is lú a gcumas chun fiachas nua a chruinniú freisin. Léiríonn cóimheas diúltach gur mó dliteanais na cuideachta ná a sócmhainní. I bhformhór na gcásanna, mheasfaí gur comhartha ardriosca é sin agus dreasacht chun cosaint féimheachta a lorg.

([63]) Is é an ceanglas atá ar SAS maidir leis an ullmhacht airgeadais go mbeadh cistí airgid aige i gcónaí mar ullmhacht le haghaidh ar a laghad 25 % de chostais sheasta bhliantúla. Feictear don Danmhairg agus don tSualainn go ndíorthaítear an ceanglas leachtachta sin ó Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 24 Meán Fómhair 2008 maidir le rialacha comhchoiteanna le haghaidh oibriú aersheirbhísí sa Chomhphobal (IO L 293, 31.10.2008, lch. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj), faoina gcuirtear de cheangal ar aerlíne ullmhacht airgeadais a choinneáil ar bun chun a ceadúnas oibriúcháin a choimeád.

([64]) https://www.sasgroup.net/investor-relations/financial-reports/interim-reports/continued-negative-impact-of-covid-19/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([65]) Féach tuarascáil eatramhach SAS le haghaidh R3 2020, le fáil ag: https://www.sasgroup.net/files/documents/financial-reports/Q3-2020/Q320-Presentation-2020-08-25.pdf (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([66]) https://www.sasgroup.net/investor-relations/financial-reports/interim-reports/full-year-financials-significantly-impacted-by-the-ongoing-pandemic/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([67]) Iarscríbhinn 33 a ghabhann leis an bhfógra ó údaráis na Danmhairge agus na Sualainne.

([68]) Iarscríbhinn 34.1 a ghabhann leis an bhfógra ó údaráis na Danmhairge agus na Sualainne.

2.1.4. *Ról SAS do gheilleagar na Danmhairge agus na Sualainne*

(67) Thagair an Danmhairg agus an tSualainn ar dtús do na seirbhísí iompair paisinéirí fíor-riachtanacha a dhéanann SAS chuig an dá Bhallstát sin, uathu agus laistigh díobh.

(68) A mhéid a bhaineann leis an Danmhairg, mhínigh údaráis na Danmhairge gurbh é 32 % d'aerthrácht paisinéirí intíre agus idirnáisiúnta iomlán na Danmhairge a bhí i gceist le SAS in 2019, agus breis agus 100 bealach á dtairiscint aige ón Danmhairg, chuici agus laistigh di ([69]). In 2019 amháin, d'oscail SAS 12 bhealach nua ó aerfoirt na Danmhairge ([70]).

(69) Ar an leibhéal intíre, de réir údaráis na Danmhairge, is ó SAS a tháinig 41 % de nascacht intíre na Danmhairge in 2019 ([71]), agus é ag oibriú ó aerfoirt Aalborg, Aarhus, Billund, Bornholm agus na nOileán Faró. In 2019, ó Chóbanhávan, nasc SAS Billund, Aarhus agus Aalborg le 250 eitilt intíre ar an meán in aghaidh na míosa, agus rinne méid áirithe de naisc leis na hOileáin Fharó (le breis agus 500 eitilt in aghaidh na bliana), i gcaitheamh na bliana ar fad de réir minicíochtaí tráthrialta. Choinnigh SAS naisc intíre ar bun le linn phaindéim COVID-19 idir Cóbanhávan agus Aalborg, Aarhus agus na hOileáin Fharó, rud a d'fhág go rabhthas in ann taisteal fíor-riachtanach a dhéanamh sa Danmhairg idir mí Aibreáin agus mí an Mheithimh 2020. Tar éis mhí an Mheithimh 2020, bhí idir 100 agus 200 eitilt in aghaidh na míosa á n-oibriú ag SAS idir na cinn scríbe sin ([72]).

(70) A mhéid a bhaineann le cinn scríbe idirnáisiúnta, bhí naisc le tíortha Chríoch Lochlann á dtairiscint ag SAS ([73]) agus chuig lárionaid ghnó an Aontais ([74]) agus lárionaid ghnó idirnáisiúnta (Chicago, an Ghinéiv, Hong Cong, Londain, Nua-Eabhrac, Washington, srl.) de réir minicíochtaí tráthrialta, ar feadh na bliana ar fad go ginearálta ([75]). D'iompair SAS thart ar 10 milliún paisinéir chuig an Danmhairg agus uaithi in 2019, rud a bhí gar do 30 % den líon iomlán paisinéirí idirnáisiúnta chuig an Danmhairg agus uaithi ([76]). Idir mí Eanáir agus mí Mheán Fómhair 2020, ba í SAS an aerlíne ba mhó fós i dtéarmaí na bpaisinéirí arna n-iompar, agus 30 % den líon iomlán paisinéirí idirnáisiúnta uile arna n-iompar chuig an Danmhairg agus uaithi fós aige ([77]).

(71) A mhéid a bhaineann leis an tSualainn, mhínigh údaráis na Sualainne, toisc go bhfuil an tSualainn lonnaithe ar leithinis mhór inar beag an daonra agus go bhfuil a suíomh geografach lonnaithe i bhforimeall an Aontais, gurb é an eitlíocht an mód iompair is coitinne don taisteal idirnáisiúnta chuig an tír agus uaithi, rud lena mbaineann thart ar 70 % den taisteal idirnáisiúnta uile. De réir Ghníomhaireacht Iompair na Sualainne, ba é SAS a bhí i gceist le 49 % den aerthrácht intíre sa tSualainn in 2019 i dtéarmaí na bpaisinéirí arna n-iompar, agus an ceathrú cuid den aerthrácht idirnáisiúnta, agus breis agus 150 bealach á dtairiscint aige ón tSualainn, chuici agus laistigh di ([78]).

([69]) De réir na sonraí a bhailigh údaráis na Danmhairge ó Trafikstyrelsen (údarás eitlíochta sibhialta agus iarnróid na Danmhairge) mar fhreagairt ar an iarraidh ar fhaisnéis ón gCoimisiún an 2 Deireadh Fómhair 2023, ba iad na 3 aerlíne ba mhó a bhí ag oibriú ón Danmhairg, chuici agus laistigh di (seachas SAS) in 2019 Norwegian Air Shuttle (85 bhealach aige), Ryanair (48 mbealach) agus EasyJet (16 bhealach). Bhí aon bhealach intíre amháin á oibriú ag Norwegian Air Shuttle agus ní raibh aon bhealach intíre ar bith á oibriú ag Ryanair ná EasyJet.

([70]) Féach tuarascáil bhliantúil agus inbhuanaitheachta SAS le haghaidh bhliain fhioscach 2019 (lch. 8), le fáil ag: https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([71]) De réir shonraí údarás eitlíochta sibhialta agus iarnróid na Danmhairge, ba é SAS an aerlíne ba mhó ar an leibhéal intíre in 2019 agus 41 % den líon iomlán paisinéirí intíre arna n-iompar aige, agus Norwegian Air Shuttle (29 %), Danish Air Transport (22 %), Air Alsie (4,5 %) agus Dancopter (0,8 %) dá éis sin.

([72]) De réir údarás eitlíochta sibhialta agus iarnróid na Danmhairge, ba é SAS an aerlíne ba mhó fós ar an leibhéal intíre idir mí Eanáir agus mí Mheán Fómhair 2020 agus 39 % den líon iomlán paisinéirí intíre arna n-iompar sa Danmhairg aige, agus Danish Air Transport (28,5 %), Norwegian Air Shuttle (24 %), agus Air Alsie (3,1 %) dá éis sin.

([73]) In 2019, i gcás SAS, mar shampla, bhí idir 600 agus 700 eitilt in aghaidh na míosa á dtairiscint aige chuig Osló, mar aon le heitiltí chuig Stócólm; breis agus 300 eitilt in aghaidh na míosa chuig Göteborg agus Stavanger; agus eitiltí lenar nascadh an Danmhairg le Heilsincí Aalesund, Trondheim, agus Bergen.

([74]) In 2019, i gcás SAS, mar shampla, bhí breis agus 100 eitilt in aghaidh na míosa á dtairiscint chuig Amstardam, an Bhruiséil, Dusseldorf, Frankfurt, Gdansk, Hamburg, Milan, München, Páras, Várs, agus Vilnius.

([75]) De réir údarás eitlíochta sibhialta agus iarnróid na Danmhairge agus sonraí SAS, bhí thart ar dhá thrian dá bhealaí á n-oibriú ag SAS ar feadh na bliana ar fad (64 bhealach as 102 bhealach), lena n-áirítear Chicago, an Ghinéiv, Hong Cong, Londain, Nua-Eabhrac, agus Washington, agus bhí 29 mbealach á n-oibriú ag Norwegian Air Shuttle ar feadh na bliana ar fad (as 85 bhealach), agus 23 bhealach á n-oibriú ag Ryanair (as 48 mbealach) agus 11 bhealach á n-oibriú ag EasyJet ar feadh na bliana ar fad (as 16 bhealach).

([76]) De réir na sonraí ó údarás eitlíochta sibhialta agus iarnróid na Danmhairge, ba í SAS an phríomhaerlíne i dtéarmaí paisinéirí idirnáisiúnta arna n-iompar chuig an Danmhairg agus uaithi in 2019, agus dá éis sin bhí Norwegian Air Shuttle (15 %), Ryanair (9 %), EasyJet (5 %) agus KLM (4 %).

([77]) De réir údarás eitlíochta sibhialta agus iarnróid na Danmhairge, d'iompair SAS breis agus 2 mhilliún paisinéir idir mí Eanáir agus mí Mheán Fómhair 2020 agus dá éis sin bhí Norwegian Air Shuttle (11 % den líon iomlán paisinéirí idirnáisiúnta), agus Ryanair (10 %), KLM (5 %), agus EasyJet (4,5 %).

([78]) De réir shonraí Ghníomhaireacht Iompair na Sualainne, ba í SAS an phríomhaerlíne i dtéarmaí seirbhísí aeriompair paisinéirí intíre agus breis agus 3 mhilliún paisinéirí arna n-iompar, agus dá éis sin bhí Braathens Regional (30 %), Norwegian Air Shuttle (18 %), aerlínte LOT na Polainne (0,8 %) agus Amapola Flyg (0,7 %).

(72) Ar an leibhéal intíre, bhí SAS ag oibriú ó aerfoirt Stócólm agus Göteborg, agus naisc á sholáthar do phaisinéirí le haerfoirt Umeå, Luleå, Malmö, Visby, Östersund, Helsingborg, Skelleftea, Sundsvall, Kalmar, Örnsköldsvik, Ronneby agus Kiruna, le breis agus 150 eitilt in aghaidh na míosa (le haghaidh gach ceann scríbe) de réir minicíochtaí tráthrialta, ar feadh na bliana ar fad. Le linn phaindéim COVID-19, idir mí an Mhárta agus mí an Mheithimh 2020, choinnigh SAS formhór na nasc intíre sin ar bun, rud a d'fhág go rabhthas in ann taisteal fíor-riachtanach a dhéanamh laistigh den tSualainn. Tar éis mhí an Mheithimh 2020, d'athoscail SAS a bhealaí intíre uile agus 50 eitilt á n-oibriú ar an meán aige in aghaidh na míosa agus in aghaidh an chinn scríbe ([79]). A mhéid a bhain le cinn scríbe idirnáisiúnta eile ([80]), bhí naisc le tíortha Chríoch Lochlann ([81]), á dtairiscint ag SAS le Ballstáit eile ([82]) agus lárionaid ghnó idirnáisiúnta (Los Angeles, Londain, Saint Petersburg, Zürich, etc.) de réir minicíochtaí tráthrialta, ar feadh na bliana ar fad.

(73) Chuir idir an Danmhairg agus an tSualainn i dtábhacht freisin an rannchuidiú sonrach a sholáthair SAS le linn phaindéim COVID-19 lena sheirbhísí lasta agus le heitiltí ar leith. Chuir siad i dtábhacht gur oibrigh SAS thart ar 50 eitilt ina raibh breis agus 800 tona de tháirgí cógaisíochta agus leighis ón tSín, á seachadadh chuig an tSualainn agus an Danmhairg, lena n-áirítear 600 tona de threalamh cosanta pearsanta agus breis agus 40 milliún masc cosanta le haghaidh fhoireann cúraim sláinte na Sualainne agus na Danmhairge. Thairis sin, bhunaigh SAS cairteitiltí lasta le haghaidh cuideachtaí tionscail tábhachtacha na Sualainne agus na Danmhairge, lena n-áirítear comhpháirteanna don táirgeadh agus páirteanna spártha, chun leanúnachas an tslabhra táirgeachta a chumasú, slabhra ar cuireadh isteach air i ngeall ar phaindéim COVID-19. Mar a luaitear in aithris (51), d'oibrigh SAS roinnt eitiltí aisdúichithe freisin ó thíortha amhail an Bhrasaíl agus an Phacastáin le haghaidh chónaitheoirí na Sualainne agus na Danmhairge a bhí sáinnithe, i gcomhar le húdaráis na Sualainne agus na Danmhairge.

(74) Mhínigh an Danmhairg agus an tSualainn freisin go raibh SAS ina fhostóir tábhachtach le haghaidh na mBallstát sin. Léirigh siad, cé go ndearna SAS thart ar 5 000 iomarcaíocht cheana féin chun a chaillteanais a mhaolú, go raibh thart ar 6 000 duine á bhfostú aige fós an tráth a deonaíodh an Beart, agus go ngéarófaí an suaitheadh tromchúiseach, arbh í paindéim COVID-19 ba chúis leis, a thuilleadh i ngeall ar iomarcaíocht an 6 000 duine sin agus go mbeadh sé sin ina chúis le cruatan sóisialta tromchúiseach do gheilleagar na mBallstát sin.

(75) Ar deireadh, léirigh an Danmhairg agus an tSualainn freisin go mbeadh torthaí iarmhartacha ag cás ionchasach mainneachtana nó dócmhainneachta SAS ar líon mór soláthróirí (monaróirí aerárthaí agus inneall, soláthróirí seirbhísí aerfoirt agus aerloingseoireachta, soláthróirí breosla, soláthróirí lónadóireachta, soláthróirí TF, soláthróirí cothabhála teicniúla, comhpháirtithe réigiúnacha ar táirgeoirí iad, seirbhísí airgeadais), ar chustaiméir tábhachtach é SAS dóibh. Maidir leis sin, léirigh an Danmhairg agus an tSualainn gurbh é SEK 4,2 billiún agus SEK 3,9 billiún méid na gceannachán ag SAS ó sholáthróirí sa tSualainn agus sa Danmhairg faoi seach in 2019. Ar bhonn níos ginearálta, in 2019, chuir SAS SEK 5,9 billiún le hOlltáirgeacht Intíre ('OTI') na Sualainne go díreach, agus chuir sé SEK 4,7 billiún leis go hindíreach, chomh maith le SEK 6 bhilliún d'éifeachtaí spreagtha Ba é sin 30 % de rannchuidiú iomlán na hearnála eitlíochta le geilleagar na Sualainne ([83]). Chuir SAS DKK 3 bhilliún go bliantúil le OTI na Danmhairge in 2019 freisin ([84]). Chuir údaráis na Danmhairge in iúl maidir leis sin gurbh amhlaidh, in 2020, a bhí 58 % de phaisinéirí arna n-iompar ag SAS ón Danmhairg agus chuici ag taisteal ar mhaithe le gnó.

([79]) De réir shonraí Ghníomhaireacht Iompair na Sualainne, idir mí Eanáir agus mí Mheán Fómhair 2020, ba í SAS an aerlíne ba mhó fós don trácht intíre i dtéarmaí na bpaisinéirí arna n-iompar, agus 60 % den trácht iomlán aici; 20 % ag Braathens Regional; 14 % ag Norwegian Air Shuttle, 1,8 % ag Air Leap agus 1,8 % ag Amapola Flyg.

([80]) De réir shonraí Ghníomhaireacht Iompair na Sualainne, ba í SAS an phríomhaerlíne i dtéarmaí seirbhísí aeriompair idirnáisiúnta chuig an tSualainn agus uaithi in 2019 agus breis agus 7 milliún paisinéir arna n-iompar, agus dá éis sin bhí Norwegian Air Shuttle (18 %), Ryanair (8 %), Wizz Air (5,6 %) agus Lufthansa (5 %). Idir mí Eanáir agus mí Mheán Fómhair 2020, tháinig laghdú beag ar sciartha na bpaisinéirí idirnáisiúnta a bhí ag SAS ó 25 % go 23 %; Is é Norwegian Air Shuttle a choinnigh an dara sciar ab airde agus 13 % aige (seachas 18 % in 2019). Bhí sciar Ryanair cobhsaí i gcónaí, agus tháinig méadú ar sciartha Wizz Air agus Lufthansa ó 5,6 % go 7,2 % agus ó 5,1 % go 6,6 %, faoi seach.

([81]) In 2019, i gcás SAS, mar shampla, bhí breis agus 600 eitilt in aghaidh na míosa á dtairiscint aige chuig Osló agus Cóbanhávan, agus breis agus 300 eitilt chuig Heilsincí; breis agus 100 eitilt chuig Billund, Tampere, Turku, agus Vaasa; agus eitiltí lenar nascadh an tSualainn le hAarhus, Stavanger, Tromsø, Trondheim agus Oulu.

([82]) In 2019, i gcás SAS, mar shampla, bhí breis agus 100 eitilt in aghaidh na míosa á dtairiscint aige chuig Amstardam, Beirlín, an Bhruiséil, Frankfurt, Páras, Taillin, agus Vilnius.

([83]) Féach tuarascáil le Copenhagen Economics ó mhí Aibreáin 2019 le fáil ag: https://www.copenhageneconomics.com/dyn/resources/Filelibrary/file/6/216/1562329592/sas-swedenreport.pdf (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([84]) Idem. Léiríonn an tuarascáil freisin go gcuireann an nascacht a chruthaíonn SAS DKK 18,4 billiún le OTI na Danmhairge.

(76) Chun iarmhairtí crua dhócmhainneacht nó mhainneachtain SAS ar a ngeilleagair a sheachaint, mheas an Danmhairg agus an tSualainn nach raibh aon rogha mhalartach eile ann seachas an Beart ar thug an dá Bhallstát sin fógra ina leith.

2.1.5. *Easnamh roghanna malartacha ar an mbeart athchaipitliúcháin*

(77) Mhínigh an Danmhairg agus an tSualainn ina bhfógra nár aimsigh SAS maoiniú malartach chun a riachtanais caipitil agus leachtachta, lenar bhain an Beart, a chumhdach, ar an margadh ná faoi bhearta cabhrach eile.

(78) Láithreach tar éis ráig COVID-19 i mí an Mhárta 2020, rinne SAS iarracht saoráid chreidmheasa imrothlach a chonrú le grúpa banc ([85]), rud nár éirigh leis a dhéanamh ar deireadh gan tacaíocht Stáit, toisc nach raibh na bainc réidh le haon riosca neamhurraithe a ghlacadh. I gcomhthráth leis sin, chinn údaráis na Sualainne tacú leis an tionscal aerlíne trí bhíthin scéime lenar soláthraíodh ráthaíochtaí Stáit d'aerlínte lenar cumhdaíodh 90 % de na hiasachtaí arna gconrú le hinstitiúidí creidmheasa. D'fhormheas an Coimisiún an scéim sin trí bhíthin cinneadh a glacadh an 11 Aibreán 2020 i gcás SA 56812 ([86]). Rinne SAS iarracht iasacht a urrú le hinstitiúidí creidmheasa agus ráthaíocht Stát na Sualainne mar chúltaca léi, ach bhí drogall ar na hinstitiúidí sin iasacht nach raibh urraithe ach go páirteach a sholáthar. I bhfianaise dheacrachtaí SAS, chinn údaráis na Sualainne, in éineacht le húdaráis na Danmhairge, ráthaíocht Stáit a dheonú do SAS dá bhrí sin, ar ráthaíocht í a d'fhéadfadh suas le 100 % den tsaoráid chreidmheasa imrothlach a bhí á lorg ag SAS a chumhdach i gcás ina ndiúltódh institiúidí creidmheasa fós chun riosca 10 % a thógáil ar an iasacht nó i gcás ina measfaidís nár leordhóthanach comhthaobhachtaí SAS chun a riosca féin a chumhdach. D'fhormheas an Coimisiún an chabhair sin (aithris (57)). Léirigh an Danmhairg agus an tSualainn, agus an ráthaíocht Stáit chomhpháirteach sin aige, gur éirigh le SAS saoráid chreidmheasa imrothlach a chonrú sa deireadh thiar thall, agus na ráthaíochtaí Stáit mar chúltaca le haghaidh 90 % di, ach go raibh urrúis shuntasacha de dhíth ar na bainc a raibh an tsaoráid sin á deonú acu le haghaidh an 10 % a bhí fágtha den pháirt neamhurraithe den tsaoráid i bhfoirm sócmhainní neamhualaithe a bhí ar úinéireacht ag SAS. De réir théarmaí agus coinníollacha chomhaontú na saoráide creidmheasa imrothlaigh a tugadh i gcrích leis na bainc sin, sholáthair SAS mar chomhthaobhacht pacáiste sócmhainní aerárthaigh ar luach iomlán arbh é dhá oiread shuim an mhéid neamhurraithe den tsaoráid creidmheasa imrothlach a bhí fágtha ar phriacal na mbanc (10 % de mhéid ainmniúil na hiasachta), agus gealltán diúltach ar iasachtaí agus ar chuntais inghrúpa SAS ([87]).

(79) Thairis sin, an 10 Meitheamh 2020, chonaic SAS go ndearna dhá ghníomhaireacht rátála creidmheasa íosghrádú ar a rátáil chreidmheasa. Rinne Standard and Poor's íosghrádú ar rátáil chreidmheasa SAS ó B+ go CCC ([88]) agus choinnigh faire creidmheasa ar bun ina leith maille le himpleachtaí diúltacha, rud a léirigh *high probability of a debt restructuring within the next few weeks* [ard-dóchúlacht go ndéanfaí athstruchtúrú fiachais laistigh den bheagán seachtainí dá éis sin] toisc gur tháinig meath eile ar staid leachtachta SAS sna seachtainí roimhe agus gur chosúil go raibh struchtúr caipitiúil na haerlíne neamh-inbhuanaithe ([89]). Rinne Moody's íosghrádú ar phróifíl chreidmheasa SAS ó B2 go Caa1 ([90]), rud a spreagadh de thoradh méid suntasach an airgid a bhí á dhó ag SAS chun oibríochtaí a choinneáil ar bun, *making it inevitable that SAS will require a recapitalisation from its shareholders* [rud a d'fhág go raibh sé dosheachanta go mbeidh athchaipitliú óna scairshealbhóirí de dhíth ar SAS] ([91]). Mheas Moody's gur *SAS' gross leverage, measured as debt/EBITDA, was 4.6x in fiscal year 2020, leaving little buffer against the severe market downturn induced by the coronavirus outbreak* [4.6x ollghiaráil SAS i mbliain fhioscach 2020, arna tomhas mar fhiachas/EBITDA, rud a d'fhág gur beag ar fad an maolán a bhí aige in aghaidh ghéarshleabhcadh an mhargaidh arna thionscain ag ráig an choróinvíris] ([92]).

([85]) Mar atá […], […], […] agus […].

([86]) Cinneadh ón gCoimisiún an 11 Aibreán 2020 i gcás SA.56812 (2020/N) – An tSualainn – COVID-19: Scéim ráthaíochta iasachtaí d'aerlínte (IO C 269, 14.08.2020, lch. 2).

([87]) Is éard is gealltán diúltach ann conradh, nó clásal i gcomhaontú iasachta, lena gcuirtear cosc leis an iasachtaí na sócmhainní uile nó sócmhainní ainmnithe a ghealladh d'iasachtóir eile. Áirithítear leis gur ag an iasachtóir bunaidh a bheidh an tosaíocht i gcónaí má mhainníonn an t-iasachtaí agus má urghabhtar a shócmhainní.

([88]) De réir scálaí rátála Standard and Poor's, ciallaíonn rátáil CCC go bhfuil próifíl chreidmheasa na cuideachta leochaileach faoi láthair agus go mbraitheann sí ar dhálaí eacnamaíocha, airgeadais agus gnó fabhracha chun gealltanais airgeadais a chomhlíonadh. Féach https://www.spglobal.com/ratings/en/about/intro-to-credit-ratings (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([89]) Féach 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/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([90]) De réir scálaí rátála Moody's, ciallaíonn rátáil Caa go mbreithnítear na hoibleagáidí a bheith ar droch-chaighdeán agus go bhfuil siad faoi réir riosca creidmheasa an-ard. Féach https://www.moodys.com/sites/products/productattachments/ap075378_1_1408_ki.pdf (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([91]) Iarscríbhinn 34.1 a ghabhann leis an bhfógra ó údaráis na Danmhairge agus na Sualainne.

([92]) Is éard atá i gcóimheas fiachais/EBITDA cóimheas giarála lena dtomhaistear cumas cuideachta chun an fiachas arna thabhú aici a ghlanadh. Is cóimheas é a úsáideann gníomhaireachtaí creidmheasa go coitianta, lena gcinntear an dóchúlacht go mainneofar ar fhiachas arna eisiúint. Is úsáideach an cóimheas sin chun a chinneadh cé mhéad blianta EBITDA a bheadh de dhíth chun an fiachas uile a íoc ar ais. Go hiondúil, d'fhéadfadh sé a bheith scáfar má bhíonn an cóimheas os cionn 3, ach d'fhéadfadh sé sin a bheith éagsúil de réir an tionscail. Féach e.g. https://www.investopedia.com/terms/l/leverageratio.asp (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

(80) Thairis sin, mhínigh an Danmhairg agus an tSualainn go raibh na bearta Státchabhrach a fuair SAS cheana féin neamh-leordhóthanach nó neamh-leormhaith chun aghaidh a thabhairt ar a riachtanais cothromais, toisc nárbh é ab aidhm dóibh ach aghaidh a thabhairt ar ghanntanas leachtachta láithreach SAS seachas ar an meath ar a struchtúr caipitiúil i gcaitheamh an ghearrthéarma agus an fhadtéarma.

(81) De réir na Sualainne agus na Danmhairge, ó thaobh na saoráide creidmheasa imrothlaigh de lenar ghabh beart na ráthaíochta Stáit mar chúltaca léi (aithris (57)), ní raibh d'éifeacht aici sin ach teorainn a chur le ráta shruthán airgid oibriúcháin SAS ([93]) go dtí nach mbeadh ann ach SEK 500 go 700 milliún in aghaidh na míosa go dtí deireadh bliain fhioscach 2020, agus dá bhrí sin, nach raibh an tsaoráid oiriúnach chun é a chur ar a chumas do SAS an struchtúr caipitiúil a bhí aige roimh COVID a atógáil (agus neamh-leordhóthanach chun airgead tirim a chaomhnú). Ina theannta sin, de bhun théarmaí an chomhaontaithe maidir le creidmheas imrothlach, bhí ar SAS an tsaoráid chreidmheasa imrothlach a chealú (agus aon mhéid a bhí fós amuigh a aisíoc) a luaithe a chuirfí an plean athchaipitliúcháin ar ar fhéach an Danmhairg agus an tSualainn chun feidhme go rathúil ([94]). Maidir leis an gcabhair uile eile a fuair SAS, níorbh é ab aidhm di ach costais oibriúcháin áirithe a chumhdach ar feadh tréimhse ghairid i bhfoirm deontas nó cúitimh as oibleagáidí seirbhíse poiblí (aithrisí (58) go (60)) agus níor chuidiú í chun aghaidh a thabhairt ar dheacrachtaí airgeadais substaintiúla SAS ná chun a inmharthanacht a áirithiú.

(82) Léirigh an Danmhairg agus an tSualainn freisin nach raibh aon scéim eile um chabhair chothrománach ann cheana a ghlac an dá Bhallstát sin i gcomhthéacs phaindéim COVID-19 lena bhféadfaí aghaidh a thabhairt ar dheacrachtaí airgeadais SAS, ar na cúiseanna a leagtar amach in **Tábla 1** agus **Tábla 2**.

Tábla 1

Liosta na scéimeanna cabhrach ábhartha a ghlac an tSualainn i gcomhthéacs phaindéim COVID-19 idir an 1 Márta 2020 agus an 26 Deireadh Fómhair 2020 ([95])

Scéim cabhrach	Tuairisc ar an mbeart	Mínithe ón tSualainn ar neamhdhóthanacht/ neamh-leordhóthanacht an bhirt
SA.56860 Scéim ráthaíochta iasachtaí do ghnóthais dá ndearna paindéim COVID-19 dochar	Soláthraíodh cabhair leis an mbeart i bhfoirm ráthaíochtaí ar iasachtaí nár mhó ná SEK 75 mhilliún (thart ar EUR 6,8 milliún) in aghaidh na cuideachta. D'fhéadfaí méideanna iasachta ní b'airde a cheadú i gcásanna eisceachtúla ach ní fhéadfaí déanamh amhlaidh ach i leith uasmhéid SEK 250 milliún (thart ar EUR 22,7 milliún)).	Bhí uasmhéid na cabhrach a d'fhéadfaí a dheonú faoin scéim sin neamh-leordhóthanach chun inmharthanacht SAS a áirithiú. Bhí gá ag SAS le caipiteal freisin chun a chothromas a neartú agus dá bhrí sin, ní fhéadfadh sé brath ar iasachtaí go heisiach.
SA.56812 Scéim ráthaíochta iasachtaí d'aerlínte dá ndearna paindéim COVID-19 dochar	Soláthraíodh cabhair leis an mbeart i bhfoirm ráthaíochtaí Stáit le haghaidh iasachtaí nua d'aerlínte áirithe ag a raibh ceadúnas Sualannach acu chun a áirithiú go raibh leachtacht leordhóthanach acu.	Ní fhéadfadh SAS iasacht a fháil ar an margadh faoin scéim cabhrach sin (aithris (78)).
SA.56972 Lacáiste cíosa do thionóntaí dá ndearna paindéim COVID-19 dochar	Soláthraíodh cabhair leis an scéim (uasmhéid EUR 800 000) chun lacáistí cíosa a chumhdach ar lacáistí iad a chomhaontaigh tiarnaí talún agus gnóthais a bhí gníomhach i dtaca le buanearraí tomhaltais (cé is moite de thrádáil idirlín), óstáin, bialanna, agus gníomhaíochtaí áirithe eile lenar díríodh ar an gcaidreamh le custaiméirí i gcomhthéacs phaindéim COVID-19.	Níorbh iomchuí an scéim cabhrach chun riachtanais caipitil agus leachtachta SAS a chumhdach, agus b'fhollasach gur neamh-leordhóthanach an méid a soláthraíodh.

([93]) An ráta a ídíonn cuideachta a cúlchistí airgid nó a iarmhéid airgid i gcás giniúna caillteanais i ngeall ar a gníomhaíochtaí oibriúcháin.
([94]) Tar éis dheonú an Bhirt an 26 Deireadh Fómhair 2020, d'aisíoc SAS an tsaoráid chreidmheasa imrothlach ina hiomláine an 29 Deireadh Fómhair 2020. Chuaigh ráthaíochtaí Stáit na Sualainne agus na Danmhairge i léig an tráth céanna.
([95]) Ní áirítear leis an liosta sin ach na scéimeanna cabhrach dá bhféadadh SAS na ceanglais incháilitheachta a chomhlíonadh chun tairbhiú den chabhair.

Scéim cabhrach	Tuairisc ar an mbeart	Mínithe ón tSualainn ar neamhdhóthanacht/ neamh-leordhóthanacht an bhirt
SA.58822 Scéim cúitimh do ghnóthais a bhfuil caillteanais láimhdeachais acu i ngeall ar phaindéim COVID-19	Soláthraíodh cabhair leis an mbeart (suas le EUR 800 000) le haghaidh na gcaillteanas arna dtabhú ag gnóthais i ngeall ar ráig phaindéim COVID-19 agus na bearta sriantacha gaolmhara i mí an Mheithimh agus mí Iúil 2020.	Níor cumhdaíodh ach caillteanas láimhdeachais ar feadh tréimhse theoranta leis an scéim cabhrach. Ina theannta sin, b'fhollasach gur neamh-leordhóthanach an méid cabhrach a soláthraíodh chun aghaidh a thabhairt ar riachtanais airgeadais SAS.

Tábla 2

Liosta na scéimeanna cabhrach ábhartha a ghlac an Danmhairg i gcomhthéacs phaindéim COVID-19 idir an 1 Márta 2020 agus an 26 Deireadh Fómhair 2020 ([96])

Scéim cabhrach	Tuairisc ar an mbeart	Mínithe ón Danmhairg ar neamhdhóthanacht/neamh-leordhóthanacht an bhirt
SA.57027 Saoráid chreidmheasa agus iarchur íocaíochtaí cánach nasctha le CBL agus cáin phárolla	Soláthraíodh cabhair leis an mbeart i bhfoirm iarchur íocaíochtaí cánach agus saoráid chreidmheasa araon chun na srianta leachtachta a mhaolú le haghaidh na ngnóthas ba leochailí, agus díríodh go háirithe ar FBManna le haghaidh bhuiséad iomlán EU 130 milliún.	Níorbh iomchuí an beart chun aghaidh a thabhairt ar staid airgeadais SAS, toisc nár cumhdaíodh ach iarchur íocaíochtaí cánacha agus saoráidí creidmheasa leis an gcabhair. Ina theannta sin, is do FBManna go príomha a deonaíodh an chabhair, agus bhí méid na cabhrach teoranta.
SA.57932 Scéim cúitimh do ghnóthais dá ndearna dúnadh teorainneacha agus srianta taistil dochar	Soláthraíodh cabhair leis an mbeart do ghnóthais sna hearnálacha a bhain leis an taisteal agus leis an turasóireacht agus a chomhlíon coinníollacha incháilitheachta áirithe.	Bhí uasmhéid na cabhrach a d'fhéadfaí a dheonú faoin scéim (EUR 8 milliún in aghaidh na cuideachta) neamh-leordhóthanach chun inmharthanacht SAS a áirithiú.

(83) Ina theannta sin, mhínigh an Danmhairg agus an tSualainn nach dtabharfaí aghaidh ar riachtanais caipitil SAS le maoiniú i bhfoirm fiachais mhéadaithe ar aon chaoi. Ba ghá don chuideachta caipiteal a chruinniú chun aghaidh a thabhairt ar a riachtanais cothromais. Maidir leis sin, mhínigh an Danmhairg agus an tSualainn gur dearadh an Beart agus é de chuspóir aige an oiread de riachtanais caipitil SAS a chumhdach agus ab fhéidir ón margadh, trí infheisteoirí príobháideacha a mhealladh agus trí iarraidh ar scairshealbhóirí príobháideacha SAS a bhí ann cheana ualach an athchaipitliúcháin a chomhroinnt leis an Danmhairg agus an tSualainn, mar a mhínítear a thuilleadh i roinn 2.2.

(84) Le miontuairiscí chruinnithe boird SAS a reáchtáladh i mí na Bealtaine agus an Mheithimh 2020, nochtar gur chuir an Danmhairg agus an tSualainn de cheangal ar SAS go sainráite iarraidh ar scairshealbhóirí príobháideacha ualach airgeadais an athchaipitliúcháin a chomhroinnt ('comhroinnt dualgas'), mar choinníoll a ghabhfadh le rannpháirtíocht an dá Bhallstát sin in athchaipitliú SAS. Dá réir sin cuireadh de cheangal ar SAS dul i mbun caibidlíochta le scairshealbhóirí, sealbhóirí bannaí agus nóta-shealbhóirí oibleagáidí SAS, agus le bainc a bhí ag rannpháirtiú sa phróiseas athchaipitliúcháin. D'fhógair SAS an chéad phlean athchaipitliúcháin an 30 Meitheamh 2020, lenar cuimsíodh bannaí a bhí ann cheana agus nótaí hibrideacha a bhí ann cheana a chomhshó faoi choinníollacha áirithe, agus lenar iarradh ar shealbhóirí bannaí agus ar nóta-shealbhóirí an plean a bhí beartaithe a fhormheas ag cruinniú a pleanáladh an 17 Iúil 2020 ([97]). Mar sin féin, an 10 Iúil 2020, d'fhógair SAS gur cuireadh an cruinniú sin ar ceal, i ngeall ar choinne a bheith ag an gcuideachta le diúltú na nóta-shealbhóirí agus na sealbhóirí bannaí glacadh leis na coinníollacha maidir le comhshó a áiríodh sa chéad phlean athchaipitliúcháin ([98]).

([96]) Ní áirítear leis an liosta sin ach na scéimeanna cabhrach dá bhféadadh SAS na ceanglais incháilitheachta a chomhlíonadh chun tairbhiú den chabhair.

([97]) Féach preaseisiúint SAS an 30 Meitheamh 2020 ar, lena dtugtar mionsonraí ar thogra an chéad phlean athchaipitliúcháin, ar: 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/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([98]) Féach preaseisiúint SAS an 10 Iúil 2020 ar: 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-

(85) D'fhág diúltú an phlean athchaipitliúcháin arna bheartú ag SAS maille le tacaíocht na Danmhairge agus na Sualainne gur chomhaontaigh an dá Bhallstát sin le hathbhreithniú a dhéanamh ar na coinníollacha faoina nglacfadh na sealbhóirí bannaí agus na nóta-shealbhóirí lena mbaineann leis an gcomhroinnt dualgas. Bhí an Beart ar a ndearnadh measúnú sa chinneadh seo ina chuid den phlean athchaipitliúcháin athbhreithnithe sin agus tugtar tuairisc air sna ranna seo a leanas:

2.2. Breac-chuntas ar chomhpháirteanna difriúla an Bhirt

(86) Cuimsíodh trí phríomheilimint leis an bplean athchaipitliúcháin: an ionstraim chothromais (SEK 6 bhilliún), an ionstraim chaipitil hibrideach (SEK 6 bhilliún), arbh iad araon an Beart iad, agus fiachas príobháideach a chomhshó ina ionstraimí cothromais nó hibrideacha (SEK 3,75 billiún). Dá réir sin, rinneadh foráil leis an bplean athchaipitliúcháin maidir le SEK 15,75 billiún san iomlán d'instealladh caipitil do SAS, a raibh SEK 11 bhilliún den mhéid sin le soláthar faoin mBeart ag an Danmhairg agus an tSualainn

(87) Ar leibhéal níos sonraí, cuimsíodh na nithe seo a leanas leis an bplean athchaipitliúcháin:

— an ionstraim chaipitil hibrideach, a raibh an ionstraim féin comhdhéanta:

  — de mhéid SEK 5 bhilliún de nótaí hibrideacha dírithe, a taisceadh leis an Danmhairg agus leis an tSualainn agus a deighleadh idir an Danmhairg agus an tSualainn go cothrom; agus

  — de mhéid SEK 1 bhilliún de nótaí hibrideacha dírithe, a taisceadh leis an Danmhairg amháin;

— an ionstraim chothromais, a raibh an ionstraim féin comhdhéanta:

  — d'eisiúint de cheart ar luach thart ar SEK 4 bhilliún, faoinar shuibscríobh agus faoinar fhrithgheall an Danmhairg agus an tSualainn méid suas le thart ar SEK 3 bhilliún de ghnáthscaireanna nua (a deighleadh go cothrom idir an dá Bhallstát), rud a bhí oscailte do scairshealbhóirí uile SAS agus d'infheisteoirí eile; agus

  — d'eisiúint dhírithe de ghnáthscaireanna ar luach thart ar SEK 2 bhilliún, a taisceadh leis an Danmhairg agus an tSualainn (a deighleadh go cothrom idir an dá Bhallstát a bheag nó a mhór).

— fiachas príobháideach a chomhshó ina chothromas nó ina chaipiteal hibrideach, a raibh sé féin comhdhéanta:

  — de mhéid SEK 1,5 billiún d'urrúis chaipitil shuthain fho-ordaithe ar ráta comhlúthach (na 'Nótaí Hibrideacha a Bhí Ann Cheana') a chomhshó ina ngnáthscaireanna ([99]), agus

  — de mhéid SEK 2,25 billiún de bhannaí neamhurraithe sinsearacha ar ráta seasta a bhí dlite i mí na Samhna 2022 (na 'Bannaí') a chomhshó ina nótaí hibrideacha tráchtála nua (na 'Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua') nó ina ngnáthscaireanna, faoi rogha na sealbhóirí bannaí ([100]).

2.3. Foirm an Bhirt

(88) Is i bhfoirm mhéid iomlán SEK 11 bhilliún d'athchaipitliú a bhí an Beart, trí bhíthin cothromais (SEK 6 bhilliún) agus ionstraimí caipitil hibrideacha (SEK 5 bhilliún).

2.4. Bunús dlí

(89) Bhí rannpháirtíocht na Danmhairge agus na Sualainne in athchaipitliú SAS bunaithe (i) ar Bhille Uimh. 2019/20:187 ó Rialtas na Sualainne an 15 Meitheamh 2020 maidir le cúiteamh do ghrúpaí riosca, idirghabhálacha caipitil i bhfiontair faoi úinéireacht stáit agus bearta eile a bhain le COVID-19, lenar leasaíodh an buiséad le haghaidh 2020, agus (ii) ar shainordú ó Choiste Airgeadais Pharlaimint na Danmhairge an 25 Meitheamh 2020 chun ranníoc le hathchaipitliú SAS ar choinníollacha áirithe.

([99]) An 2 Meán Fómhair 2020, d'fhormheas nóta-shealbhóirí go ndéanfaí comhshó na Nótaí Hibrideacha a Bhí Ann Cheana a mhalartú ar 90 % de luach par ar ghnáthscaireanna in SAS ar phraghas suibscríbhinne SEK 1,16 in aghaidh na scaire, faoi réir a fhormheasta ag cruinniú urghnách na scairshealbhóirí.

([100]) An 2 Meán Fómhair 2020, d'fhormheas nóta-shealbhóirí go ndéanfaí comhshó na mBannaí a mhalartú ar 100 % de luach par ar urrúis chaipitil in SAS arbh urrúis chaipitil inghlaoite neamhráthaithe, neamhurraithe, neamh-fho-ordaithe, shuthain ar ráta comhlúthach ainmnithe in SEK iad.

2.5. **Údarás a dheonú agus an Beart a riaradh**

(90) Ba iad Aireacht Airgeadais na Danmhairge agus Rialtas na Sualainne na húdaráis deonaithe. Is é Aireacht Airgeadais na Danmhairge agus Aireacht Fiontair agus Nuálaíochta na Sualainne a riar an Beart. Is le buiséid rialtais na Sualainne agus na Danmhairge a maoiníodh an Beart.

2.6. **Buiséad agus fad an Bhirt**

(91) Is é SEK 11 bhilliún méid bhuiséad an Bhirt Mar a mhínítear in aithris (7), d'íoc an Danmhairg agus an tSualainn SEK 9,54 billiún i gcabhair ar deireadh.

(92) Dheonaigh an Danmhairg agus an tSualainn an Beart an 26 Deireadh Fómhair 2020.

2.7. **Tairbhí**

(93) Is aerlíne líonra Lochlannach é tairbhí an Bhirt, SAS, agus cumhdaíonn sé trácht intíre sa Danmhairg, sa tSualainn agus san Iorua, chomh maith le trácht idir-Lochlannach, agus bíonn naisc dhíreacha chuig príomhionaid ghnó an Aontais agus príomhionaid ghnó idirnáisiúnta á dtairiscint aige. Tá an tairbhí ina chomhalta de chomhghuaillíocht eitlíochta dhomhanda Star Alliance freisin ([101]).

(94) Is cuideachta phoiblí theoranta de chuid na Sualainne é SAS atá faoi rialú ag Acht Chuideachtaí na Sualainne 2005:551 ('Acht Chuideachtaí na Sualainne') ([102]). Is é SAS máthairghnóthas SAS Danmark A/S, SAS Norge AS and SAS Sverige AB ([103]), mar aon le SAS Cargo Group, SAS Ground Handling Denmark A/S, SAS Ground Handling Norway AS, SAS Ground Handling Sweden AB agus SAS Technical Services (is de na gnóthais sin uile a dhéantar 'SAS Group').

(95) De réir údaráis na Danmhairge agus na Sualainne, in 2019, d'iompair SAS thart ar 30 milliún paisinéir. D'oibrigh SAS eitiltí chuig 233 cheann scríbe lena fhlít de bhreis agus 150 aerárthach. Is é aerfort Chóbanhávan príomh-mhol SAS, agus is é aerfort Osló agus aerfort Arlanda Stócólm an dara agus an tríú mol is mó dá chuid, faoi seach.

(96) An tráth a deonaíodh an Beart, is ar úinéireacht pháirteach ag rialtais na Sualainne agus na Danmhairge a bhí SAS, agus sealúchas 14,82 % agus 14,24 % acu ann faoi seach. Is ar úinéireacht ag scairshealbhóirí príobháideacha a bhí an 70,92 % a bhí fágtha, agus ina measc sin, bhí 6,5 % ar úinéireacht ag an Knut and Alice Wallenberg Foundation ('KAW').

(97) Chuir SAS iarraidh fhoirmiúil i scríbhinn faoi bhráid údaráis na Danmhairge agus na Sualainne ar instealladh caipitil an 8 Bealtaine 2020.

(98) Dheimhnigh an Danmhairg agus an tSualainn ina bhfógra nach raibh SAS i gcruachás de réir bhrí Rialachán (AE) Uimh. 651/2014 ón gCoimisiún (an Rialachán Ginearálta maidir le Blocdhíolúine ('GBER')) ([104]) an 31 Nollaig 2019 agus sholáthair fianaise ag tacú leis an gconclúid sin, lena n-áirítear cuntais chomhdhlúite SAS a léirigh a riocht airgeadais an 31 Nollaig 2019 ([105]). Léirigh siad gurbh amhlaidh (i) a thaispeánann cuntais chomhdhlúite SAS, mar chuideachta theoranta agus mar mháthairghnóthas SAS Group, nár chaill sé breis agus leath dá scairchaipiteal suibscríofa de thoradh caillteanais charntha (féach Airteagal 2(18), pointe (a), GBER), ós rud é, an 31 Nollaig 2019, gurbh é SEK 7,7 billiún scairchaipiteal suibscríofa SAS, agus gurbh é SEK 5,7 billiún a chothromas; (ii) nach raibh SAS faoi réir comhimeachtaí dócmhainneachta, ná níor chomhlíon sé na critéir faoin dlí náisiúnta go gcuirfí faoi réir na n-imeachtaí sin é arna iarraidh sin do chreidiúnaithe (féach Airteagal 2(18), pointe (c), GBER); agus (iii) an 31 Nollaig 2019, gurbh é 4,96 cóimheas SAS i leith fiachas de réir na leabhar/cothromas, dá réir sin, i bhfad faoi bhun na tairsí 7,5 a leagtar amach in Airteagal 2(18), pointe (e), GBER.

([101]) Chruthaigh cúig aerlíne Star Alliance in 1997 mar an chéad comhghuaillíocht eitlíochta dhomhanda. Tá 26 aerlíne ina comhalta de Star Alliance, agus bíonn naisc ar fud líonra dhomhanda á dtairiscint acu. Is é cuideachta tionscadail atá lonnaithe in Frankfurt, an Ghearmáin, a chomhordaíonn gníomhaíochtaí Star Alliance, lena n-áirítear comhshuíomhanna ag aerfoirt, bonneagar, tionscnaimh chumarsáide agus seirbhísí eile.

([102]) Aktiebolagslag (2005:551) [Acht na gCuideachtaí Poiblí faoi Dhliteanas Teoranta].

([103]) Is leis na trí fhochuideachta sin cuibhreannas ar a dtugtar Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden.

([104]) Mar a shainmhínítear in Airteagal 2(18) de Rialachán (AE) Uimh. 651/2014 ón gCoimisiún an 17 Meitheamh 2014 ina ndearbhaítear go bhfuil catagóirí áirithe cabhrach comhoiriúnach leis an margadh inmheánach i gcur i bhfeidhm Airteagail 107 agus 108 den Chonradh (IO L 187, 26.6.2014, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([105]) Ar mhaithe le soiléireacht, baineann na figiúirí a áirítear i dtuarascáil bhliantúil 2019 SAS leis an mbliain fhioscach a ritheann ón 1 Samhain 2018 go 31 Deireadh Fómhair 2019. Dá bhrí sin, chun críche an mheasúnaithe seo, d'iarr an Coimisiún go ndéanfaí na huimhreacha ábhartha a choigeartú chun staid airgeadais SAS an 31 Nollaig 2019 a léiriú.

2.8. **An Beart a Chur chun Feidhme**

(99) Bhí an Beart comhdhéanta (i) den ionstraim chothromais (SEK 5 bhilliún) agus den ionstraim chothromais hibrideach (SEK 6 bhilliún).

(100) I gcomhréir leis an bplean athchaipitliúcháin, chomhaontaigh SAS freisin le sealbhóirí na nótaí hibrideacha áirithe a bhí ann cheana agus le sealbhóirí bannaí áirithe maidir leis an méid seo a leanas: (i) na Nótaí Hibrideacha a Bhí Ann Cheana a chomhshó ina ngnáthscaireanna (SEK 1,5 billiún) agus (ii) na Bannaí a chomhshó ina Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua nó ina ngnáthscaireanna, faoi rogha na sealbhóirí bannaí (SEK 2,25 billiún).

2.8.1. *An ionstraim chothromais*

(101) Áiríodh le hionstraim chothromais an Bhirt (i) eisiúint dhírithe agus (ii) eisiúint de cheart.

2.8.1.1. Eisiúint dhírithe

(102) Rinneadh foráil leis an mBeart maidir le méid thart ar SEK 2 bhilliún d'eisiúint dhírithe de ghnáthscaireanna, rud a chomhfhreagraíonn do thart ar 1,729 billiún de scaireanna nua ar phraghas suibscríbhinne SEK 1,16, don Danmhairg agus don tSualainn.

(103) An 26 Deireadh Fómhair 2020, shuibscríobh an Danmhairg agus an tSualainn le scaireanna nua ar phraghas suibscríbhinne SEK 1,16 ar mhéid iomlán SEK 2 billiún (a deighleadh idir thart ar SEK 1 016 mhilliún don Danmhairg agus thart ar SEK 990 milliún don tSualainn).

2.8.1.2. Eisiúint de Cheart

(104) Rinneadh foráil leis an mBeart maidir le heisiúint de cheart lenar bhain na saintréithe seo a leanas:

— Bhí méid thart ar SEK 4 bhilliún agus ar phraghas suibscríbhinne SEK 1,16 ar fáil do scairshealbhóirí incháilithe san eisiúint de cheart ar ghnáthscaireanna nua ([106]). Fuair scairshealbhóirí incháilithe 9 gceart suibscríbhinne ar gach scair arna sealbhú ar dháta an taifid le haghaidh na heisiúna de chearta. Bhí infheisteoirí seachas na scairshealbhóirí incháilithe in ann rannpháirtiú san eisiúint de cheart trí chearta suibscríbhinne a cheannach ar an margadh nó, a mhéid nach mbeadh an eisiúint de cheart suibscríofa go hiomlán trí fheidhmiú na gceart suibscríbhinne, trí iarratas a dhéanamh ar shuibscríobh scaireanna gan cearta suibscríbhinne.

— Cumhdaíodh an eisiúint de cheart le gealltanais suibscríbhinne agus gealltanais frithgheallta a chomhfhreagair do 81,5 % de mhéid iomlán na heisiúna de cheart, inarb amhlaidh a cumhdaíodh thart ar SEK 3 bhilliún le gealltanais suibscríbhinne agus le gealltanais frithgheallta pro rata ón Danmhairg agus ón tSualainn (a deighleadh go cothrom) agus a cumhdaíodh thart ar SEK 259 milliún le gealltanas suibscríbhinne pro rata ó KAW, faoi réir coinníollacha áirithe.

— Bhí méid críochnaithe na heisiúna de cheart a bhí le cumhdach ag an Danmhairg agus an tSualainn ag brath ar shuibscríobh chríochnaitheach na scaireanna ag scairshealbhóirí eile agus d'fhéadfadh íosmhéid idir thart ar SEK 1,16 billiún ón Danmhairg agus ón tSualainn a bheith i gceist leis (dá mba rud é gur le caipiteal príobháideach a shuibscríobhfaí na scaireanna uile arna bhfrithghealladh ag an Danmhairg agus an tSualainn) agus uasmhéid thart ar SEK 3 bhilliún (dá mba rud é nár le caipiteal príobháideach a shuibscríobhfaí aon cheann de na scaireanna uile arna bhfrithghealladh ag an Danmhairg agus an tSualainn).

(105) I Mí Dheireadh Fómhair 2020, b'amhlaidh gurbh airde an spéis ón earnáil phríobháideach san eisiúint de cheart ar luach SEK 4 bhilliún ná mar a raibh coinne léi. Dá réir sin, shuibscríobh an Danmhairg agus an tSualainn gnáthscaireanna san eisiúint de cheart ar luach iomlán díreach SEK 1 540 765 422, seachas an t-uasmhéid a bhí beartaithe, is é sin, thart ar SEK 3 bhilliún.

([106]) Scairshealbhóirí uile SAS arna gclárú i gclár scairshealbhóirí SAS ar dháta an taifid, mar a shainmhínítear i réamheolaire na heisiúna de cheart.

2.8.2. *An ionstraim chaipitil hibrideach*

(106) Is i bhfoirm urrús caipitil ainmnithe in SEK a bhí an ionstraim chaipitil hibrideach maille le haibíocht shuthain (na 'nótaí hibrideacha nua Stáit') arna n-eisiúint don Danmhairg agus don tSualainn, agus áiríodh orthu:

— Aon tacar amháin de nótaí hibrideacha ('NSHN1') ar taisceadh luach iomlán SEK 5 bhilliún díobh leis an Danmhairg agus leis an tSualainn, agus a deighleadh eatarthu go cothrom, maille le ráta comhlúthach 6M Ráta Tairgthe Idirbhainc Stócólm (STIBOR) plus corrlach tosaigh 340 bonnphointe in aghaidh na bliana. Mhéadófaí corrlach pleanáilte NSHN1 mar a leanas ansin: le linn an 2ú agus 3ú bliain 440 bonnphointe p.a.; le linn an 4ú agus 5ú bliain 590 bonnphointe p.a.; le linn an 6ú agus 7ú bliain 790 bonnphointe p.a.; agus le linn an 8ú bliain agus dá héis sin 1 040 bonnphointe p.a. Is é urrúis chaipitil fho-ordaithe a bhí in NSHN1 agus rangaíodh *ar comhchéim* le NSHN2 é.

— Aon tacar amháin de nótaí hibrideacha ('NSHN2') nár taisceadh ach leis an Danmhairg amháin agus ar luach iomlán SEK 1 bhilliún, maille le ráta comhlúthach 6M STIBOR plus corrlach tosaigh 440 bonnphointe in aghaidh na bliana. Mhéadófaí corrlach pleanáilte nótaí NSHN2 mar a leanas ansin: le linn an 2ú agus 3ú bliain 540 bonnphointe p.a.; le linn an 4ú agus 5ú bliain 690 bonnphointe p.a.; le linn an 6ú agus 7ú bliain 890 bonnphointe p.a.; agus le linn an 8ú bliain agus dá héis sin 1 140 bonnphointe p.a. Is é urrúis chaipitil fho-ordaithe a bhí in NSHN2 agus rangaíodh *ar comhchéim* le NSHN1 é.

(107) Bhí na nótaí hibrideacha nua Stáit inaistrithe saor in aisce ach neamhliostaithe, agus níor áiríodh orthu an rogha chun iad a chomhshó ina scaireanna, bhí siad inghlaoite ag SAS tráth ar bith ar luach par, agus láimhseáladh iad mar chothromas i gcuntasaíocht SAS faoi na Caighdeáin Idirnáisiúnta um Thuairisciú Airgeadais ('IFRS').

(108) Chun láimhseáil cothromais a cheadú faoi IFRS, is neamh-shainordaitheach agus de lánrogha aonair SAS a bhí íoc chúpóin na nótaí hibrideacha nua Stáit. Mar sin féin, i gcás ina n-iarchuirfí cúpóin, d'fhabhrófaí úis iolraithe ina leith go dtí íoc éifeachtach na gcúpón.

2.8.3. *Na Nótaí Hibrideacha agus na Bannaí a Bhí Ann Cheana a Chomhshó*

(109) Mar chuid den phlean athchaipitliúcháin, arna iarraidh sin do rialtais na Danmhairge agus na Sualainne, rinne SAS caibidlíocht le sealbhóirí móra áirithe na Nótaí Hibrideacha a Bhí Ann Cheana agus le sealbhóirí móra áirithe na mBannaí SEK 2,25 billiún, as ar tháinig comhaontú:

— maidir leis na téarmaí comhshóite i gcás na Nótaí Hibrideacha a Bhí Ann Cheana a raibh sé beartaithe iad a mhalartú ar ghnáthscaireanna in SEK ag 90 % de luach par agus ar phraghas suibscríbhinne SAS SEK 1,16 in aghaidh na scaire;

— maidir leis na téarmaí comhshóite i gcás na mBannaí, a raibh sé beartaithe iad a mhalartú ar urrúis chaipitil inghlaoite neamhráthaithe, neamhurraithe, neamh-fho-ordaithe shuthain ar ráta comhlúthach (na 'Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua') in SAS ar 100 % de luach par. Bhí ráta comhlúthach 6M STIBOR plus corrlach tosaigh 340 bonnphointe in aghaidh na bliana ag na Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua. Mhéadófaí corrlach pleanáilte na Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua mar a leanas ansin: le linn an 2ú bliain agus an 3ú bliain 440 bonnphointe p.a., le linn an 4ú bliain agus an 5ú bliain 590 bonnphointe p.a., le linn an 6ú bliain agus 7ú bliain 1 090 bonnphointe in aghaidh na bliana, le linn an 8ú bliain suas leis an 10ú bliain agus an bhliain sin san áireamh 1 440 bonnphointe p.a., agus le linn an 11ú bliain agus dá éis sin 1 590 bonnphointe p.a.

(110) Láimhseáladh na Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua mar chothromas i gcuntasaíocht faoi IFRS, arna rangú mar chothromas sinsearach ar na nótaí hibrideacha nua Stáit, agus bhí siad inaistrithe saor in aisce agus inghlaoite ag SAS tráth ar bith ar luach par.

2.8.4. *Coinníollacha rialachais agus saobhadh iomaíochta míchuí a chosc*

(111) Chruthaigh an Danmhairg agus an tSualainn an Beart sa chaoi go mbeadh sé coinníollach ar na heilimintí maidir le rialachas agus iomaíocht a leagtar amach i roinn 3.11.6 den Chreat Sealadach a chomhlíonadh.

(112) Bheadh SAS agus na cuideachtaí uile faoi rialú SAS faoi réir toirmisc ar fhógraíocht agus toirmisc ar éadáil. Ghlac an Danmhairg agus an tSualainn orthu féin na gealltanais seo a leanas a chur chun feidhme:

— Níor cheart do SAS ná do na cuideachtaí faoi rialú SAS an Beart a úsáid chun críoch fógraíochta tráchtála;

— Níor cheart do SAS ná do na cuideachtaí faoi rialú SAS leas de bhreis agus 10 % a fháil in iomaitheoirí ná i gcuideachtaí eile sa deighleog gnólachta chéanna, lena n-áirítear gníomhaíochtaí gnó réamhtheachtacha agus iartheachtacha, fad nach raibh ar a laghad 75 % de mhéid iomlán an Bhirt fuascailte. In imthosca eisceachtúla, gan dochar do rialú cumasc agus faoi réir formheas roimh ré ón gCoimisiún, d'fhéadfadh SAS agus na cuideachtaí atá faoi rialú SAS leas de bhreis agus 10 % a fháil i gcuideachtaí réamhtheachtacha nó iartheachtacha ina réimse gnó dá mba riachtanach an éadáil sin chun inmharthanacht an fhaighteora a choinneáil ar bun.

(113) Fad nach raibh ar a laghad 75 % den Bheart fuascailte, gheall an Danmhairg agus an tSualainn: (i) nár cheart níos mó ná an pháirt sheasta dá luach saothair an 31 Nollaig 2019 a bheith i gceist le luach saothair bhainistíocht SAS; i gcás daoine a bheidh ina gcomhaltaí den bhainistíocht tráth an athchaipitlithe nó dá éis, is é an teorainn ab infheidhme luach saothair seasta chomhaltaí na bainistíochta ag a raibh an leibhéal céanna freagrachta an 31 Nollaig 2019; agus (ii) nár cheart do SAS bónais nó eilimintí inchomparáide nó inathraitheacha eile de luach saothair a íoc.

(114) Go dtí go mbeadh an Beart iomlán fuascailte, bheadh SAS faoi réir na hoibleagáide gan íocaíochtaí díbhinne a dhéanamh, ná íocaíochtaí cúpóin neamh-shainordaitheacha, ná scaireanna a aischeannach, seachas i ndáil leis an Danmhairg agus an tSualainn nó i gcás ina raibh oibleagáid dhlíthiúil ann chun déanamh amhlaidh. Ní bheidh feidhm ag an toirmeasc ar dhíbhinní maidir le híocaíochtaí díbhinne inghrúpa arna ndéanamh le SAS ag cuideachtaí atá faoi úinéireacht iomlán SAS (go díreach nó go hindíreach).

(115) Mar sin féin, ní bheadh feidhm ag an toirmeasc ar íocaíochtaí cúpóin neamh-shainordaitheacha maidir le híocaíochtaí cúpóin ar na Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua de thoradh chomhshó na mBannaí a bhí ann cheana. Mhínigh údaráis na Danmhairge agus na Sualainne go raibh íoc na gcúpón sin ríthábhachtach i gcás sealbhóirí bannaí áirithe le linn na caibidlíochta maidir leis an gcomhroinnt dualgas, agus ar leibhéal níos ginearálta, go raibh coinne acu leis go mbeadh sé ina phríomhní le cur san áireamh chun go gcomhaontódh na sealbhóirí bannaí uile le comhshó. De réir na Danmhairge agus na Sualainne, bhí an comhshó sin fíor-riachtanach chun go mbeadh an plean athchaipitliúcháin ar fad rathúil agus bhí d'aidhm aige trí éifeacht dhearfacha a bhaint amach.

(116) Ar an gcéad dul síos, laghdófaí méid iomlán na Státchabhrach lena raibh gá ag SAS. Gan comhshó a bheith ann, bheadh bearna cothromais SEK 2,25 billiún a bhí fós amuigh i gclár comhardaithe SAS, agus ba rídhócha go n-iarrfaí ar an Danmhairg agus ar an tSualainn í a chumhdach, i ngeall ar rochtain theoranta SAS ar mhargaí caipitil roimh an mBeart I gcodarsnacht leis sin, laghdófaí an Státchabhair lena raibh gá agus an méid íocaíochtaí cúpóin a bheadh dlite le híoc ag SAS ach comhshó rathúil a bheith ann. Go deimhin, de thoradh chomhshó na mBannaí, bheadh SAS in ann laghdú suntasach a dhéanamh ar a eis-sreafaí airgid sna chéad bhlianta tar éis dheonú an Bhirt. De réir na Danmhairge agus na Sualainne, bhí cúpón sainordaitheach 5,375 % in aghaidh na bliana á fháil i leith na mBannaí, ach is amhlaidh go bhfaigheadh na Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua cúpóin neamh-shainordaitheacha ní b'ísle go dtí an 5ú bliain. Trí na Bannaí a chomhshó, ní bheadh ar SAS iad a aisíoc i mí na Samhna 2022, rud lena seachnófaí eis-sreabhadh SEK 2,25 billiún a bheadh deacair a athmhaoiniú ar mhargaí caipitil.

(117) Ar an dara dul síos, chuirfeadh an comhshó feabhas ar struchtúr caipitiúil SAS, toisc go ndéanfar na Bannaí (a áirítear mar fhiachas) a chomhshó ina Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua (a áirítear mar chothromas) nó ina ngnáthscaireanna. Dá bhrí sin, maidir le cóimheasa airgeadais ábhartha SAS (glanfhiachas/cothromas ([107]); stóinseacht airgeadais ([108]); cóimheas giarála; etc.) agus a staid leachtachta ([109]) thairbheoidís uile go mór den chomhshó.

([107]) Má thoimhdítear go mbeadh EBITDA SEK 3,4 billiún ann i mbliain airgeadais 2021, d'fhágfadh an comhshó SEK 2,25 billiún ann d'fhiachas laghdaithe agus 66,2 % de laghdú ar an nglanfhiachas le cóimheas EBITDA.

([108]) Sainmhínítear stóinseacht cuideachta mar an cóimheas idir cothromas arna chruinniú óna scairshealbhóirí agus caipiteal seachtrach arna chruinniú ó shealbhóirí fiachais. Má thoimhdítear go n-úsáidfear sócmhainní iomlána SEK 54 bhilliún i mbliain airgeadais 2021, dhéanfadh feabhsú cothromais SEK 2,25 billiún méadú 4,2 % ar an stóinseacht sin.

([109]) De thoradh an chomhshó, ní bheadh ar SAS an SEK 2,25 billiún de Bhannaí a bhí ann cheana agus a bhí dlite i mí na Samhna 2022 a aisíoc. Ina theannta sin, mailleis an gcomhshó, d'fhéadfadh SAS suas le thart ar SEK 0,8 billiún d'íocaíochtaí cúpóin ar na Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua a choigilt i gcaitheamh na chéad 5 bliana i gcomparáid leis an méid íocaíochtaí cúpóin pleanáilte a bhí dlite ar na Bannaí agus ar na nótaí hibrideacha a bhí ann cheana.

(118) Ar an tríú dul síos, d'éascódh an comhshó luach saothair ionstraimí cothromais agus caipitil hibrideacha na Danmhairge agus na Sualainne agus is fearr a d'urrófaí é, ar na cúiseanna a luaitear in aithris (116).

(119) Léirigh an Danmhairg agus an tSualainn freisin maidir le comhshó na mBannaí a bhí ann cheana ina Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua, gur ar chostas na sealbhóirí bannaí a tharla sé sin. Ríomhadh gur 80 % den aghaidhluach é glanluach láithreach ('NPV') na Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua agus gnáthstaid chobhsaithe SAS i gceist (a raibh coinne leis go mbeifí in ann an staid sin a bhaint amach ar chur chun feidhme an phlean athchaipitliúcháin), agus go ndéanfaí na Bannaí a luacháil ag 100 % dá luach ainmniúil sa chás céanna (agus luach ainmniúil na mBannaí á fhuascailt i mí na Samhna 2022).

(120) A mhéid a bhaineann leis na nótaí hibrideacha nua Stáit, ghlac údaráis na Danmhairge agus na Sualainne leis maidir leis na srianta rialachais mar a leagtar amach i roinn 3.11.6 den Chreat Sealadach, cé is moite den toirmeasc ar íocaíochtaí cúpóin neamh-shainordaitheacha, go leanfadh na srianta sin d'fheidhm a bheith acu go dtí fuascailt iomlán (íoc an mhéid ainmniúil iomláin agus íocaíochtaí cúpóin fabhraithe) nó go dtí gur díoladh na nótaí hibrideacha nua uile Stáit ar luach par nó os a chionn lena n-áirítear íocaíochtaí cúpóin fabhraithe agus ús iolraithe.

(121) Bheadh sé toirmiscthe ar SAS freisin tras-fhóirdheonú a dhéanamh ar ghrúpchuideachtaí a bhí, an 31 Nollaig 2019, ina ngnóthais i gcruachás mar a shainmhínítear in GBER.

2.8.5. *Straitéis scoir na Danmhairge agus na Sualainne*

(122) A mhéid a bhaineann leis an eisiúint de cheart, de réir údaráis na Danmhairge agus na Sualainne, bheadh dhá straitéis scoir ionchasacha ann don Danmhairg agus don tSualainn: (i) d'fhéadfadh SAS na scaireanna a aischeannach ón Danmhairg agus ón tSualainn nó (ii) d'fhéadfadh an Danmhairg agus an tSualainn a scaireanna a dhíol ar an margadh.

(123) Mhínigh údaráis na Sualainne gurbh amhlaidh faoi Acht Chuideachtaí na Sualainne, nach féidir le cuideachta gnáthscaireanna a aischeannach díreach ó aon scairshealbhóir sonrach amháin, agus nach féidir an t-aischeannach sin a dhéanamh ach ó na scairshealbhóirí uile ar na téarmaí céanna.

(124) Dá bhrí sin, de réir údaráis na Danmhairge agus na Sualainne, is é an dara straitéis scoir (i.e., na gnáthscaireanna a dhíol le tríú páirtithe ar margadhphraghas) an t-aon rogha inmharthana a bheadh ann go praiticiúil.

(125) Thairis sin, léirigh an Danmhairg agus an tSualainn go raibh sé pleanáilte ag SAS an Beart a fhuascailt faoi 2025. Mhínigh an Danmhairg agus an tSualainn go raibh sé beartaithe ag SAS saorshreafaí airgid dearfacha na gnólachta a úsáid mar aon le fáltais ó eisiúintí caipitil margaidh (lena n-áirítear fiachas agus cothromas) chun na hionstraimí Státchabhrach a fhuascailt ([110]). Ina theannta sin, mhínigh an Danmhairg agus an tSualainn go gcuimhneoidís, a luaithe agus ab fhéidir agus tar éis chobhsú airgeadais SAS, ar dhíolachán le tríú páirtithe príobháideacha mar straitéis scoir dhóchúil, go háirithe le haghaidh na scaireanna COVID-19 arna suibscríobh san athchaipitliú.

(126) In aon chás, faoin mBeart, rinne an Danmhairg agus an tSualainn gealltanas chun straitéis scoir inchreidte a fháil agus chun tacú léi laistigh de 12 mhí tar éis dheonú an Bhirt, ach amháin i gcás ina mbeadh an idirghabháil ó na Stáit laghdaithe faoi bhun leibhéal 25 % den chothromas faoin sprioc-am sin.

([110]) Leis an maoiniú fiachais, d'fhéadfaí idir ionstraimí urraithe agus neamhurraithe a áireamh: (i) bannaí neamhurraithe lena n-áirítear bannaí hibrideacha, nótaí gealltanais, páipéar tráchtála mar aon le hiasachtaí sindeacáite, (ii) ionstraimí urraithe amhail Léasanna Oibriúcháin Seapánacha, maoinithe aerárthaigh agus b'fhéidir ionstraimí um dhíol agus aisléasú. Tá an cinneadh maidir leis an ionstraim mhaoinithe á dhéanamh ag SAS ar bhonn na dtosca seo a leanas, i measc tosca eile: tarraingteacht théarmaí/chostas maoinithe na hionstraime faoi seach; méid an mhargaidh agus an toilleadh a bheidh ar fáil do SAS; rátáil chreidmheasa iarbhír SAS agus ionchas rátála/imirce lena bhfuil coinne.

2.9. **Státchabhair a charnadh**

(127) D'fhéadfaí an chabhair a deonaíodh faoin mBeart a charnadh in éineacht le cabhair faoi Rialacháin (AE) Uimh. 1407/2013 ([111]) agus (AE) Uimh. 360/2012 ón gCoimisiún ([112]) nó faoi GBER, ar choinníoll gur urramaíodh na coinníollacha a leagtar amach sna Rialacháin sin faoi seach.

(128) D'fhéadfaí an chabhair a deonaíodh faoin mBeart a charnadh in éineacht le cabhair a deonaíodh faoi bhearta eile arna bhformheas ag an gCoimisiún de bhun Airteagal 107(2), pointe (b), CFAE nó de bhun an Chreata Shealadaigh, ar choinníoll gur urramaíodh na coinníollacha faoi seach a leagtar amach sna bunúis dlí sin.

2.10. **Faireachán agus tuairisciú**

(129) Dheimhnigh údaráis na Danmhairge agus na Sualainne go ndéanfaidís na hoibleagáidí um fhaireachán agus tuairisciú a leagtar síos i roinn 4 den Chreat Sealadach (lena n-áirítear an oibleagáid chun faisnéis ábhartha faoin athchaipitliú a deonaíodh do SAS a fhoilsiú ar an suíomh gréasáin cuimsitheach maidir le Státchabhair nó ar uirlis TF an Choimisiúin laistigh de 3 mhí ó thráth dheonú an bhirt) ([113]).

(130) Dheimhnigh údaráis na Danmhairge agus na Sualainne freisin go n-áiritheoidís:

— go gcuirfidh SAS tuarascálacha faoi bhráid na Danmhairge agus na Sualainne bunaithe ar an sceideal a leagtar amach i bpointe 82 den Chreat Sealadach a mhéid a bhaineann leis an dul chun cinn maidir leis an sceideal aisíocaíochta a chur chun feidhme agus le comhlíonadh na gcoinníollacha a leagtar amach i roinn 3.11.6 den Chreat Sealadach;

— go bhfoilseoidh SAS, mar thairbhí an Bhirt, laistigh de 12 mhí ó dháta an athchaipitlithe agus go tréimhsiúil dá éis sin gach 12 mhí, faisnéis faoi úsáid na cabhrach arna fáil de bhun phointe 83 den Chreat Sealadach. Ní mór faisnéis a áireamh leis sin faoin mbealach a thacaíonn an úsáid a bhaineann SAS as an gcabhair lena ghníomhaíochtaí i gcomhréir le cuspóirí an Aontais agus le hoibleagáidí náisiúnta atá nasctha leis an gclaochlú digiteach agus faoin mbealach a rannchuidíonn SAS le cuspóir uile-gheilleagair an Aontais i dtaca leis an aeráidneodracht faoi 2050, lena n-áirítear tríd an gcabhair sin agus ina ghníomhaíochtaí abhcóideachta poiblí;

— Soláthraíonn an Danmhairg agus an tSualainn tuarascálacha bliantúla don Choimisiún faoi chur chun feidhme an sceidil aisíocaíochta agus faoi chomhlíonadh na gcoinníollacha i roinn 3.11.6 agus i bpointe 54 den Chreat Sealadach;

— Coimeádann an Danmhairg agus an tSualainn taifid mhionsonraithe maidir le deonú na cabhrach ar feadh 10 mbliana ó dháta deonaithe an Bhirt agus tugann gealltanas iad a sholáthar don Choimisiún arna iarraidh sin dó. Ní mór an fhaisnéis uile a bheith sna taifid sin agus atá riachtanach lena shuíomh go gcomhlíontar na coinníollacha uile a leagtar amach sa Chreat Sealadach; agus

— Tugann an Danmhairg agus an tSualainn fógra i leith plean athstruchtúrúcháin mura mbeidh an idirghabháil ón Danmhairg agus ón tSualainn laghdaithe faoi bhun 15 % de chothromas SAS laistigh de 6 bliana tar éis dheonú an Bhirt.

([111]) Rialachán (AE) Uimh. 1407/2013 ón gCoimisiún an 18 Nollaig 2013 maidir le hAirteagail 107 agus 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh a chur i bhfeidhm maidir le cabhair de minimis (IO L 352, 24.12.2013, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj).

([112]) Rialachán (AE) Uimh. 360/2012 ón gCoimisiún an 25 Aibreán 2012 maidir le hAirteagail 107 agus 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh a chur i bhfeidhm ar chabhair de minimis arna tabhairt do ghnóthais a sholáthraíonn seirbhísí ar mhaithe leis an leas eacnamaíoch i gcoitinn (IO L 114, 26.4.2012, lch. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/360/oj).

([113]) Ag tagairt d'fhaisnéis a theastaíonn in Iarscríbhinn III a ghabhann le Rialachán (AE) Uimh. 651/2014.

2.11. Foras chun an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil a thionscnamh

(131) Chun breithiúnas SAS II a chomhlíonadh, ghlac an Coimisiún leis an gcinneadh tosaigh. Laistigh de sin, mheas an Coimisiún gurbh amhlaidh, tar éis réamhscrúdú, gur Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE a bhí sa Bheart ([114]). Chinn sé freisin maidir leis an mBeart, cé gur tugadh fógra ina leith i gcomhréir le hAirteagal 108(3) CFAE sa nós imeachta ar dá thoradh a glacadh an cinneadh tosaigh, go raibh an Beart ina chabhair neamhdhleathach ón tráth a deonaíodh é, tar éis don Chúirt Ghinearálta an cinneadh sin a neamhniú, sa mhéid nach raibh sé formheasta a thuilleadh le cinneadh ón gCoimisiún ([115]).

(132) Mheas an Coimisiún ar réamhbhonn gurbh amhlaidh, ós rud é gur tháinig an Beart chun bheith neamhdhleathach, gur ghá measúnú a dhéanamh ar a chomhoiriúnacht i gcomhréir leis na forálacha dlíthiúla a bhí i bhfeidhm an tráth a deonaíodh an chabhair, mar atá, an 26 Deireadh Fómhair 2020. An tráth sin, bhí na forálacha ábhartha sa Chreat Sealadach chun measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht an Bhirt faoi Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE ([116]).

(133) Ina chinneadh tosaigh, mheas an Coimisiún, ar réamhbhonn, nár chomhlíon an Beart pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach.

(134) I gcomhréir le breithiúnas SAS II, ba é réamh-mheas an Choimisiúin nár chosúil go raibh sásra um méadú íocaíochta ag gabháil le hionstraim chothromais an Bhirt, mar a cheanglaítear le pointe 61 den Chreat Sealadach, ar sásra é lena mhéadófaí luach saothair an Stáit chun an tairbhí a dhreasú chun instealladh caipitil an Stáit a aischeannach. Chuir an Coimisiún amhras in iúl freisin maidir le cé acu, de bhun phointe 62 den Chreat Sealadach, an raibh sásra ag gabháil le hionstraim chothromais an Bhirt a bhí ina shásra malartach iomchuí ar an sásra a bhí beartaithe i bpointe 61 den Chreat Sealadach, rud a d'fhágfadh go mbeadh toradh comhchosúil, ar an iomlán, ann maidir leis na héifeachtaí dreasachta ar scor an Stáit agus go mbeadh tionchar foriomlán comhchosúil ar luach saothair an Stáit.

3. BARÚLACHA ÓN DANMHAIRG AGUS ÓN tSUALAINN

(135) Ina mbarúlacha comhpháirteacha maidir leis an gcinneadh tosaigh, dhírigh an Danmhairg agus an tSualainn ar an amhras a tharraing an Coimisiún anuas maidir le comhlíontacht an Bhirt le pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach. Thug siad aghaidh go hachomair ar dhornán gnéithe eile den réamh-mheasúnú ar chomhoiriúnacht an Bhirt.

3.1. Déantar foráil cheana féin leis an mBeart maidir le luach saothair iomchuí agus le dreasachtaí scoir le haghaidh na Danmhairge agus na Sualainne

(136) Cé go n-aithníonn siad breithiúnas SAS II agus a chonclúidí maidir le neamhurramú phointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach, measann údaráis na Danmhairge agus na Sualainne gur féidir a dhearbhú dá ainneoin sin go bhfuil an Beart comhoiriúnach leis an margadh inmheánach. Ina dtuairimí, bhí rogha mhalartach iomchuí ar an sásra um méadú íocaíochta sa Bheart cheana féin, i gcomhréir le pointe 62 den Chreat Sealadach, ar na cúiseanna seo a leanas.

(137) Ar an gcéad dul síos, an lascaine suntasach a ndearnadh foráil maidir leis faoin mBeart i dtaca leis an scairphraghas uasta ar a bhfuair an Danmhairg agus an tSualainn scaireanna SAS, bhí d'éifeacht ag an lascaine sin gur méadaíodh an luach saothair ina bhfabhar.

(138) Ar an dara dul síos, an oibleagáid ar SAS plean athstruchtúrúcháin a chur isteach faoin mBeart, bhí sé sin ina dhreasacht láidir cheana féin ar son scor na Danmhairge agus na Sualainne.

(139) Ar an tríú dul síos, méid na comhroinnte dualgas ar ghlac infheisteoirí príobháideacha orthu féin, bhí d'éifeacht aige sin an gá le dreasachtaí scoir na Danmhairge agus na Sualainne a laghdú.

([114]) cinneadh tosaigh, aithrisí (71) go (75).
([115]) cinneadh tosaigh, aithrisí (77) agus (78).
([116]) cinneadh tosaigh, aithrisí (79) go (85).

(140) Ar deireadh, bhí sé, de réir a sainorduithe polaitiúla, ar intinn ag údaráis na Danmhairge agus na Sualainne araon scor ó struchtúr caipitiúil SAS a mhéid a bhain leis na scaireanna COVID a fuarthas tríd an mBeart. I gcomhaontú polaitiúil an 15 Meitheamh 2020 faoi athchaipitliú agus úinéireacht SAS ag Stát na Danmhairge ([117]) agus i bhForaithne Aireachta dar dáta an 24 Meitheamh 2020, sonraítear nach mór úinéireacht SAS a laghdú i bprionsabal trí na scaireanna a dhíol le hinfheisteoirí fadtéarmacha freagracha, nuair a bheadh dálaí an mhargaidh fabhrach. Sa tSualainn, bhí sé luaite go sainráite ag an rialtas go raibh sé ar intinn aige, ag aon tráth iomchuí nuair d'fhágfadh staid an mhargaidh go mbeadh sí in ann an athuair, a húinéireacht ar SAS a laghdú/a dhífheistiú i gcomhréir leis na sainorduithe a fuarthas ón bparlaimint roimhe. ([118]).

(141) De rogha air sin, measann an Danmhairg agus an tSualainn gur féidir a dhearbhú go bhfuil an Beart comhoiriúnach leis an margadh inmheánach go díreach faoi Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE. Is amhlaidh an cás, ina dtuairimí, mar gheall ar shaintréithe sonracha athchaipitliú SAS, agus go sonrach an mhian chun an chomhroinnt dualgas a áirithiú agus caipiteal príobháideach nua a mhealladh chuig an athchaipitliú. Measann an Danmhairg agus an tSualainn (i) nach raibh na saintréithe sin ag teastáil de réir an Chreata Shealadaigh, mar a aithníonn an Coimisiún in aithris (95) den chinneadh tosaigh agus in aithris (206) den chinneadh tosaigh; agus (ii) go gcruthófaí, i gcás SAS, go raibh siad ina n-uirlis ní b'iomchuí chun luach saothair na Danmhairge agus na Sualainne a áirithiú agus chun an saobhadh iomaíochta a mhaolú.

3.2. **Barúlacha eile maidir leis an gcinneadh tosaigh**

(142) Cuireann an Danmhairg agus an tSualainn i dtábhacht gur dheimhnigh an Chúirt Ghinearálta i mbreithiúnas SAS II, gur chomhlíon an ionstraim chaipitil hibrideach na coinníollacha ábhartha uile maidir le luach saothair agus le dreasachtaí scoir a leagtar amach leis an gCreat Sealadach.

(143) Cuireann siad in iúl freisin gurbh amhlaidh le breithiúnas Lufthansa ([119]) ón gCúirt Ghinearálta a deimhníodh an mhodheolaíocht a d'úsáid an Coimisiún chun measúnú a dhéanamh ar chumhacht shuntasach sa mhargadh a bheith ann bunaithe ar an gcur chuige aerfort-le-aerfort, a d'úsáid an Coimisiún sa chinneadh tosaigh freisin.

4. **BARÚLACHA Ó PHÁIRTITHE LEASMHARA**

(144) Chuir dhá pháirtí leasmhara barúlacha isteach i gcomhthéacs an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil, mar atá SAS agus Ryanair.

4.1. **Barúlacha ó SAS**

(145) Sholáthair SAS barúlacha maidir le dhá phointe den réamh-mheasúnú ar chomhoiriúnacht an bhirt arna dhéanamh ag an gCoimisiún sa chinneadh tosaigh, a bhain le cur i bhfeidhm phointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach ar thaobh amháin, agus cur i bhfeidhm phointe 49(c) den Chreat Sealadach ar an taobh eile.

4.1.1. *Déantar foráil cheana féin leis an mBeart maidir le luach saothair iomchuí agus le dreasachtaí scoir le haghaidh na Danmhairge agus na Sualainne*

(146) Meabhraíonn SAS gurb amhlaidh faoi dhlí chuideachtaí na Sualainne (féach aithris (123)), nach féidir sásra um méadú íocaíochta a chur chun feidhme lena ndeonófar scaireanna breise do shealbhóir sonrach scaireanna, arna spreagadh ag imeacht sa todhchaí. Dá bhrí sin, bhí bacainn dhlíthiúil ann in aghaidh sásra um méadú íocaíochta chur i bhfeidhm mar an sásra dá bhforáiltear go sonrach i bpointe 61 den Chreat Sealadach.

(147) Thairis sin, de réir SAS, go sonrach i bhfianaise an lascaine ex-ante shuntasaigh ar na scaireanna a fuair an Danmhairg agus an tSualainn tríd an mBeart, agus na ngealltanas iompraíochta arna bhforchur ar SAS, gur áiríodh leis an mBeart cheana féin méid leordhóthanach luach saothair le haghaidh na Danmhairge agus na Sualainne agus dreasachtaí scoir leordhóthanacha chun rogha mhalartach a sholáthar lena bhfágfaí an toradh foriomlán céanna maidir leis na héifeachtaí dreasachta ar scor an Stáit agus tionchar foriomlán comhchosúil ar luach saothair an Stáit.

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

([118]) Ba é togra Regeringens 2019/20:187 [ón Rialtas] an 15 Meitheamh 2020 an sainordú ba dhéanaí den sórt sin: https://data.riksdagen.se/fil/93D66908-D6E7-4ED0-8D30-7AF1EDAD2AD0.

([119]) Breithiúnas an 10 Bealtaine 2023, *Ryanair* v *An Coimisiún*, T-34/21 agus T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248, mír 322.

(148) D'ainneoin na staide sin, tá sásra malartach curtha ar aghaidh ag SAS a d'fhéadfaí a chur chun feidhme, dá mba rud é go dtiocfadh an Coimisiún ar an gconclúid nach gcomhlíonann an Beart de réir mar a thug an Danmhairg agus an tSualainn fógra ina leith pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach, chun a áirithiú go gcomhlíonfar na forálacha sin den Chreat Sealadach. Is éard a bheadh sa sásra malartach sin foirm eisiúna urrús caipitil breise don Bhallstát ábhartha ([120]), maille leis na saintréithe seo a leanas:

— An tráth nach mór an sásra sin a spreagadh, mura mbeidh an líon riachtanach scaireanna díolta ag ceann amháin de na Ballstáit nó acu araon, dhéanfadh SAS (i) téarmaí an nóta hibridigh/na nótaí hibrideacha Stáit faoi seach a leasú chun an méid ab iníoctha fúthu a mhéadú, mar shampla tríd an bpríomhshuim a mhéadú; nó (ii) ionstraim nua a eisiúint don Stát/do na Stáit lena mbaineann faoi na téarmaí céanna (e.g. leibhéal fo-ordaithe, cur chuige cuntasaíochta, agus luach saothair) agus a bhaineann leis an nóta hibrideach/na nótaí hibrideacha faoi seach a bhí ann cheana.

— Chomhfhreagródh an sásra sin i dtéarmaí airgeadaíochta le 10 % den mhéid a bheadh ann, de thoradh scairsheilbh an Stáit féin (i.e. an líon scaireanna) atá os cionn a scairsheilbhe in SAS roimh an athchaipitliú, nach raibh díolta ag an tráth sin, a iolrú faoin mhéid ab airde de (i) SEK 1,16 (praghas suibscríbhinne scaire 2020) nó (ii) an meánphraghas ualaithe de réir méid arna íoc as scaireanna SAS ar Nasdaq Stócólm le linn tréimhse 20 lá trádála díreach roimh an gcúigiú lá trádála roimh lá spreagtha an tsásra. I bhfianaise go mb'fhéidir nach mbeadh luach saothair nótaí hibrideacha an Stáit i gcomhréir le téarmaí an mhargaidh tráth spreagtha an tsásra, dhéanfaí an phríomhshuim bhreise de thoradh an ríomha sin a choigeartú chun na sreabha airgid lena raibh coinne sa todhchaí agus a bheadh bainteach leis an méid ainmniúil breise sin d'urrúis chaipitil a chur san áireamh, arna lascainiú de réir ráta margaidh iomchuí lena léireofaí na téarmaí agus coinníollacha a ghabhann leo agus an méid riosca a bhaineann leis an eisitheoir tráth an tsásra um méadú íocaíochta. Áirithítear leis an modheolaíocht sin, i bhfianaise na sreabha airgid sa todhchaí lena raibh coinne agus an ráta lascaine tráth an tsásra, go gcomhfhreagróidh an méadú ar an luach saothair do 10 % go beacht i dtéarmaí airgeadaíochta.

— I gcomhréir leis an sásra sonrach a leagtar amach i bpointe 61 den Chreat Sealadach, dhéanfaí an sásra malartach sin a ghníomhachtú tráth bhliain 4 tar éis dheonú an Bhirt, mura mbeidh ar a laghad 40 % dá rannpháirtíocht san athchaipitliú COVID-19 díolta ag an mBallstát ábhartha, agus tráth bhliain 6 tar éis dheonú an Bhirt, mura mbeidh iomlán na rannpháirtíochta sin san athchaipitliú díolta ag an mBallstát ábhartha.

(149) De réir SAS, leis an mbeart atá beartaithe, sholáthrófaí dreasacht iomchuí do SAS chun na scaireanna a fuair an Danmhairg agus an tSualainn tríd an mBeart a aischeannach. Leis an rogha mhalartach sin, dar le SAS, chomhlíonfaí coinníollacha phointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach, agus bheadh sí comhréireach leis an gcuspóir arbh é ab aidhm do na forálacha sin.

4.1.2. *Ní raibh SAS in ann maoiniú a aimsiú ar na margaí ar théarmaí inacmhainne*

(150) Mar bharúil tosaigh, tá na mínithe céanna ag SAS agus a sholáthair an Danmhairg agus an tSualainn ina bhfógra i leith an Bhirt agus leis an réamh-mheasúnú a rinne an Coimisiún sa chinneadh tosaigh, ar dá réir sin nach raibh SAS in ann maoiniú a aimsiú ar théarmaí inacmhainne ar na margaí chun a riachtanais caipitil a chumhdach. Dá ainneoin sin, sholáthair SAS eilimintí breise agus faisnéis chúlra faoin ngné sin.

(151) De réir SAS, roimh phaindéim COVID-19, d'úsáid sé foinsí éagsúla de mhaoiniú margaidh, lena n-áirítear iasachtaí bainc, bannaí, iasachtaí fo-ordaithe, bannaí hibrideacha agus léasú. Agus a chuid aerárthaí á maoiniú aige, d'úsáid SAS meascán de léasanna agus iasachtaí bainc urraithe agus saoráidí creidmheasa go hiondúil. Ina theannta sin, d'úsáid SAS foinsí eile maoinithe a bhí fós amuigh roimh sheoladh an athchaipitlithe (mí Lúnasa 2020), lena n-áirítear (i) méid SEK 1,5 billiún de bhanna neamhurraithe (arna eisiúint i mí na Samhna 2017), (ii) SEK 1,27 billiún de láithriú príobháideach gnáthscaire (arna eisiúint i mí na Samhna 2017), (iii) méid SEK 0,75 billiún de bhanna neamhurraithe (arna eisiúint i mí an Mheithimh 2018), agus (iv) méid SEK 1,5 billiún de bhanna hibrideach (arna eisiúint in 2019) ([121]).

([120]) Measann SAS gur ghlac an Coimisiún le sásraí comhchosúla i gcinntí roimhe, e.g. i gCinneadh ón gCoimisiún an 31 Iúil 2020 i gcás SA.57659 – An Spáinn – COVID 19: Recapitalisation fund [Ciste athchaipitliúcháin] (IO C 269 an 14.08.2020, lch. 8).

([121]) Faoin mBeart, rinneadh bannaí neamhurraithe a chomhshó ina mbannaí hibrideacha nua nó ina ngnáthscaireanna (faoi rogha na sealbhóirí bannaí) agus rinneadh an banna hibrideach a chomhshó ina ghnáthscaireanna chomh maith.

(152) Ina theannta sin, míníonn SAS, roimh phaindéim COVID-19, go raibh clár um láithriú príobháideach bannaí aige le […] faoin European Medium-Term Note programme [an Clár Eorpach um Nótaí Meántéarmacha] ('Clár EMTN'). Is bannaí iad sin a cumhdaíodh le conarthaí babhtála mainneachtana creidmheasa. Rinne SAS eisiúintí nua bannaí in 2016, 2017 agus 2018. Bhí sé beartaithe clár EMTN le […] a rolladh ar aghaidh in 2020. Mar sin féin, mar gheall ar phaindéim COVID-19, ní raibh aon infhaighteacht sa mhargadh babhtála mainneachtana creidmheasa, ná aon infheisteoir a bhí toilteanach infheistiú in SAS. Dá thoradh sin, ní raibh SAS in ann clár EMTN a rolladh ar aghaidh.

(153) Léiríonn SAS thairis sin, i ngeall ar phaindéim COVID-19, go raibh deacracht aige freisin foinsí eile de mhaoiniú margaidh a rochtain an tráth a deonaíodh an Beart. Chuir SAS trí phríomh-mhínithe isteach maidir leis sin.

(154) I dtosach báire„ léiríonn rátáil chreidmheasa SAS nár dhócha go mbeadh SAS in ann fiachas neamhurraithe ná ionstraimí hibrideacha a eisiúint ar théarmaí inacmhainne. An 16 Eanáir 2020, roimh phaindéim COVID-19, d'eisigh an ghníomhaireacht rátála creidmheasa Standard and Poor's rátáil B+ do SAS, agus í á mheas go bhféadfadh an chuideachta bearta creidmheasa a chothú; ach an 10 Meitheamh 2020, rinneadh rátáil chreidmheasa na cuideachta a íosghrádú chuig CCC agus coinníodh ar CreditWatch í maille le himpleachtaí diúltacha. Sholáthair SAS an nóta ó Standard and Poor's an 10 Meitheamh 2020 lenar míníodh na nithe a spreag an ghníomhaireacht rátála creidmheasa sin chun an t-íosghrádú a dhéanamh.

(155) De réir SAS, maidir le heaspa an mhaoinithe margaidh i bhfoirm bannaí neamhurraithe agus ionstraimí hibrideacha ar théarmaí inacmhainne, is fianaise bhreise ar an easpa sin leibhéil trádála ionstraimí maoinithe SAS ar an margadh tánaisteach. Tugann an fhianaise sin le fios go raibh costas maoinithe an-ard ag na hionstraimí sin, agus dá réir sin, gur fágadh as an áireamh mar rogha indéanta go bhféadfaí aon ionstraim nua a eisiúint d'infheisteoirí príobháideacha.

— Bannaí: an 31 Nollaig 2019, bhí an banna neamhurraithe sinsearach de chuid SAS a eisíodh in 2017 lenar ghabh aibíocht in 2022, de réir Bloomberg, luaite ar 103,4 % de luach par. Is coibhéiseach é sin le corrlach éifeachtach (i.e. préimh an raon difríochta creidmheasa thar rátaí saor ó riosca) de 375 bhonnphointe agus costas maoinithe intuigthe 3,99 % Os a choinne sin, an 14 Meitheamh 2020 – 1 lá amháin roimh fhógra na tacaíochta ó rialtais na Sualainne agus na Danmhairge – bhí an banna luaite ar 67 % de luach par, coibhéiseach le corrlach éifeachtach 2485 bhonnphointe agus costas maoinithe intuigthe 24,9 %. An méadú substaintiúil ar na torthaí intuigthe ar na bannaí a bhí ag SAS cheana le linn na chéad mhíonna de phaindéim COVID-19, léirigh sé easpa an mhaoinithe mhalartaigh a bhí aige ar an margadh bannaí ar théarmaí inacmhainne.

— Ionstraimí hibrideacha: an 31 Nollaig 2019, bhí an banna hibrideach de chuid SAS a eisíodh in 2019, de réir Bloomberg, luaite ar 102,38 % de luach par, coibhéiseach le corrlach éifeachtach 802 bhonnphointe, agus costas maoinithe intuigthe 8,17 %. Os a choinne sin, an 14 Meitheamh 2020, bhí an banna luaite ar 52 % de luach par, coibhéiseach le corrlach éifeachtach 1571 bhonnphointe agus costas maoinithe intuigthe 15,81 %. An méadú substaintiúil ar na torthaí intuigthe ar na bannaí hibrideacha a bhí ag SAS cheana le linn na chéad mhíonna de phaindéim COVID-19, léirigh sé easpa an mhaoinithe mhalartaigh a bhí aige ar mhargadh na n-ionstraimí hibrideacha ar théarmaí inacmhainne.

(156) Ansin, de réir SAS, leis an bhfíoras gurbh amhlaidh, dáta deonaithe an Bhirt, a bhí bannaí hibrideacha agus neamhurraithe a bhí fós amuigh á gcomhshó mar chuid d'athchaipitliú SAS, léirítear go raibh an rochtain ag SAS ar an margadh le haghaidh bannaí agus ionstraimí hibrideacha ar théarmaí inacmhainne an-teoranta. Go deimhin, bhí SAS ag iarraidh ar bhonn na n-infheisteoirí a bhí aige cheana na hionstraimí a bhí acu cheana a chomhshó ina n-ionstraimí fiachais nó cothromais agus téarmaí nach raibh chomh docht céanna ag gabháil leo. Ní éireodh le SAS iarraidh ar na hinfheisteoirí céanna infheistiú i mbannaí nó in ionstraimí hibrideacha nua sna himthosca sin. Faoi seach, ba ghá d'infheisteoirí nua measúnú a dhéanamh ar riosca creidmheasa na n-infheistíochtaí i mbannaí nó in ionstraimí hibrideacha SAS, bunaithe ar rátáil chreidmheasa anásta na cuideachta, a íosghrádaíodh chuig CCC.

(157) Ina theannta sin, de réir SAS, maidir le roghanna eile chun maoiniú margaidh a fháil ar théarmaí inacmhainne i bhfoirm iasachtaí comhthaobhaithe trí aerárthaí neamhualaithe nó sócmhainní eile a úsáid, amhail clár Eurobonus, ba dhócha go mbeidís neamhéifeachtach freisin ar thrí chúis.

(158) *Ar an gcéad duul síos*, an dáta a deonaíodh an Beart, bhí 35 % dá fhlít aerárthaí ar úinéireacht ag SAS, a raibh 17 n-aerárthach astu sin neamhualaithe agus ar a raibh luach iomlán thart ar SEK [0-2] billiún de réir na leabhar. Mar sin féin, bhí deireadh á chur de réir a chéile le húsáid 10 n-aerárthach de na 17 n-aerárthach sin, agus dá réir sin, bhí siad mítharraingteach mar chomhthaobhacht d'iasachtóirí ionchasacha ([122]). Ina theannta sin, léirigh SAS maidir le 3 cinn de na 7 n-aerárthach neamhualaithe a bhí fágtha, go raibh siad á n-úsáid cheana féin mar chuid den chomhthaobhacht chun an tsaoráid chreidmheasa imrothlach SEK 324 mhilliún a urrú, lenar ghabh ráthaíocht na Danmhairge agus na Sualainne mar chúltaca le haghaidh 90 % den tsaoráid, agus an 10 % a bhí fágtha ar phriacal na mbanc ([123]). De réir SAS, is é USD [50-100] milliún an luacháil a thug tríú páirtí neamhspleách na 3 aerárthach sin. Dá ainneoin sin, de réir SAS, níor leordhóthanach iad na haerárthaí sin chun an chuid neamhráthaithe den tsaoráid chreidmheasa imrothlach a urrú, i bhfianaise go raibh gealltanais i leith iasachtaí agus chuntais inghrúpa SAS de dhíth ar na bainc, sa bhreis ar na haerárthaí. De réir SAS, murar leordhóthanach 3 aerárthach chun 10 % d'iasacht SEK 0,3 billiún a urrú, ba léir nár leordhóthanach iad na 4 aerárthach eile a bhí ar fáil chun aon chuid fhiúntach dá riachtanais caipitil a chumhdach.

(159) *Ar an dara dul síos*, is fíor go raibh sócmhainní áirithe eile ag SAS a d'fhéadfaí, go teoiriciúil, a úsáid mar chomhthaobhacht ar fhiachas urraithe. Go sonrach, chun clár Eurobonus a úsáid mar chomhthaobhacht, bheadh iarrachtaí athstruchtúrúcháin inmheánacha suntasacha de dhíth, lena n-áirítear an gá le cuideachtaí nua a bhunú chomh maith a ndéanfaí na sócmhainní a aistriú chucu. Mheas SAS an tráth a deonaíodh an Beart, nach raibh ceann ar bith de na roghanna sin indéanta i ngeall ar na srianta ama a bhí i gceist.

(160) *Ar an tríú dul síos*, de réir SAS, b'íseal ar fad a bhí an mhian an tráth sin chun iasachtaí a sholáthar, fiú i gcás iasachtaí arna n-urrú le comhthaobhacht, do chuideachtaí san earnáil eitlíochta. Is fianaise air sin an fíoras gurb amhlaidh, roimh an athchaipitliú, nach raibh SAS in ann saoráid chreidmheasa imrothlach a urrú ach amháin toisc gur cumhdaíodh 90 % di le ráthaíochtaí Stáit. Cé go raibh an 10 % a bhí fágtha neamhráthaithe, bhí soláthar urrúis chomhthaobhaigh iomlán le haghaidh an 10 % sin a bhí fágtha (maille le haerárthaí chomh maith) de dhíth ar na bainc a raibh an iasacht á soláthar acu.

(161) Ar deireadh, in aon chás, ní bheadh sé ina chuidiú ionstraimí fiachais nua a eisiúint chun aghaidh a thabhairt ar fhadhbanna sócmhainneachta SAS toisc go raibh gá aige le cothromas úr chun a struchtúr caipitiúil a athbhunú. D'fhág an fíoras gur bhain caillteanais shuntasacha do SAS go raibh laghdú ag teacht go tapa ar a scairchaipiteal. Maidir leis sin, sholáthair SAS iarscríbhinn ina raibh roinnt tuarascálacha taighde ó bhainc (Den Norske Bank, Nordea, Sydbank) agus ó nuachtáin (Dagens Industri) ([124]), mar aon le grafaic dar dáta an 2 Meitheamh 2020 lenar léiríodh moltaí na mbróicéirí maidir le scaireanna SAS ([125]). I gcomhthéacs den sórt sin, ní bheadh sé d'éifeacht ag fiachas méadaithe go n-athbhunófaí an scairchaipiteal. Dá dtarlódh aon rud ann dá thoradh sin, is amhlaidh go méadófaí caillteanais SAS i ngeall ar íocaíochtaí méadaithe úis. Dá bhrí sin, de réir SAS, is é caipiteal a chruinniú i bhfoirm cothromais an t-aon bhealach a bhí ag an gcuideachta chun fanacht ina ghnóthas leantach.

([122]) Go háirithe, is é luach iomlán SEK [350-400] milliún de réir na leabhar a bhí ar na 10 n-aerárthach sin a bhí as feidhm. Mar sin féin, de réir SAS, le linn na paindéime, bhí maoiniú aerárthaigh le haghaidh teicneolaíocht a bhí ní ba shine nó aerárthaí a bhí as feidhm, beagnach dofhaighte amach is amach.

([123]) Comhaontaíodh go gcaithfí cuid de chistí an athchaipitliúcháin chun an tsaoráid chreidmheasa imrothlach a aisíoc. Ina dhiaidh sin, bheadh na 3 aerárthach a úsáideadh chun an tsaoráid fiachais sin a urrú neamhualaithe an athuair.

([124]) An 28 Bealtaine 2020, d'eisigh Den Norske Banc (DNB) an bharúil seo a leanas: *With book equity already in negative territory, a balance sheet with unsustainable debt levels, and an outlook for continued significant earnings losses in a ramp-up scenario set to take years, we forecast that as much as SEK 10 billion in new funding could be needed* [Toisc go bhfuil an cothromas de réir na leabhar sa raon diúltach cheana féin, agus clár comhardaithe ag SAS ina bhfuil leibhéil fiachais neamh-inbhuanaithe, agus ionchas ann go mbeidh caillteanais shuntasacha leanúnacha ioncaim ann i gcás ina dtiocfadh borradh faoin ngnólacht, cás a mheastar a thógfaidh na blianta, is é ár réamhaisnéis go bhféadfadh méid suas le SEK 10 mbilliún de mhaoiniú nua a bheith riachtanach]. An lá céanna, d'eisigh Sydbank an bharúil seo a leanas: *If the losses continue as we model in the coming months, up to SEK 10 billion will be needed in capital contributions* [Má leanann na caillteanais ar aghaidh de réir na samhla atá leagtha amach againn sna míonna atá le teacht, d'fhéadfadh suas le SEK 10 mbilliún i ranníocaíochtaí caipitil a bheith riachtanach]. An 29 Bealtaine 2020, d'eisigh Nordea an bharúil seo a leanas: *Short term, the SEK 4,2 billion in cash and SEK 3,3 billion in State guaranteed credit facilities will keep SAS in the air. However, given the lack of equity and eventually a lack of sufficient cash, SAS will need to convert existing debt to equity and issue more equity* [Sa ghearrthéarma, coimeádfar SAS i mbun oibríochtaí aeriompair leis an SEK 4,2 billiún in airgead tirim agus leis an SEK 3,3 billiún i saoráidí creidmheasa Stát-ráthaithe. Mar sin féin, i bhfianaise an easpa cothromais agus easpa airgead tirim leordhóthanach sa deireadh thiar thall, beidh ar SAS fiachas atá ann cheana a chomhshó ina chothromas agus tuilleadh cothromais a eisiúint]. Thuairiscigh na nuachtáin Dagens Industri an 2 Meitheamh 2020 *HSBC reduced its recommendation for SAS' [shares from 'hold' to 'sell']. […]. Among other things, the bank points out that SAS has a negative cash flow of SEK 500-700 million per month and considers that it illustrates the capital requirements that the company needs* [gur laghdaigh HSBC a mholadh i gcás [scaireanna] SAS ó ('iad a choimeád' go dtí 'iad a dhíol']. I measc nithe eile, cuireann an banc in iúl go raibh sreabhadh airgid diúltach ar luach SEK 500-700 milliún in aghaidh na míosa ag SAS agus go measann sé gur léiriú é sin ar na riachtanais caipitil lena bhfuil gá ag an gcuideachta].

([125]) Léiríonn an ghrafaic sin an fhorbairt a tháinig ar mholtaí na mbróicéirí idir mí an Mheithimh 2018 agus mí an Mheithimh 2020, mar aon leis an bhforbairt a tháinig ar scairphraghas SAS. Léiríonn sí freisin gur mhol na bróicéirí scaireanna SAS a cheannach ar 100 % idir mí an Mheithimh 2018 agus mí na Nollag 2018. Idir mí Eanáir 2019 agus mí Feabhra 2020, bhí 60 % de mholtaí na mbróicéirí i bhfabhar 'iad a cheannach', agus 40 % díobh i bhfabhar 'iad a choimeád'. Idir mí an Mhárta agus mí Aibreáin 2020, ba é 'coimeád' na moltaí a tháinig ó na bróicéirí. Ó mhí na Bealtaine 2020, thosaigh bróicéirí ar a bheith ag moladh scaireanna SAS 'a dhíol' (50 % i mí na Bealtaine 2020 agus 67 % i mí an Mheithimh 2020 de na moltaí sin).

(162) Sa chomhthéacs sin, cuireann SAS i dtábhacht gurbh amhlaidh go héifeachtach a cumadh struchtúr an Bhirt chun ardleibhéal rannpháirtíochta príobháidí a mhealladh:

— Cothromas: chun rannpháirtíocht na ngeallsealbhóirí príobháideacha a dhreasú chuig an eisiúint de cheart, b'éigean an t-idirbheart a chumhdach le gealltanais frithgheallta ón Danmhairg agus ón tSualainn le haghaidh 81,5 % den eisiúint de cheart. Sa deireadh thiar thall, i gcás méid iomláin thart ar SEK 3,99 billiún d'eisiúint de cheart, shuibscríobh infheisteoirí príobháideacha le méid substaintiúil thart ar SEK 2,45 billiún de ghnáthscaireanna.

— Bannaí neamhurraithe: chomhshóigh infheisteoirí príobháideacha bannaí neamhurraithe ar luach iomlán thart ar SEK 1,615 billiún ina nótaí hibrideacha tráchtála nua ar 100 % de luach par, agus comhshódh na bannaí neamhurraithe a bhí fágtha ar luach iomlán thart ar SEK 0,635 billiún ina ngnáthscaireanna ar 100 % de luach par.

— Bannaí hibrideacha: chomhshóigh infheisteoirí príobháideacha SEK 1,5 billiún de bhannaí hibrideacha ina ngnáthscaireanna ar 90 % de luach par.

4.2. **Barúlacha ó Ryanair**

(163) Sholáthair Ryanair barúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh i dtaca le dlíthiúlacht an Bhirt agus i dtaca le seacht ngné den réamh-mheasúnú ar chomhoiriúnacht an Bhirt arna dhéanamh ag an gCoimisiún sa chinneadh tosaigh.

4.2.1. *Dlíthiúlacht an Bhirt*

(164) Áitíonn Ryanair gurb amhlaidh, ós rud é gur dhearbhaigh an Coimisiún go raibh an Beart neamhdhleathach sa chinneadh tosaigh, gur cheart dó dá thoradh sin, agus i gcur i bhfeidhm na forála neamhghníomhaíochta, ordú don Danmhairg agus don tSualainn an chabhair a fhionraí láithreach agus ús a íoc ar feadh na tréimhse ar lena linn a bhí an chabhair neamhdhleathach ar fáil do SAS ([126]).

4.2.2. *Ní chomhlíonann an Beart Airteagail 18, 49 agus 56 CFAE ná Airteagal 15 de Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008*

(165) Áitíonn Ryanair mar chéad phointe, cé go leagtar eisceacht síos le hAirteagal 107(3), pointe (b), CFAE ar thoirmeasc na Státchabhrach faoi Airteagal 107(1) CFAE i gcás ina mbainfeadh suaitheadh tromchúiseach do gheilleagar Ballstáit, nach leagtar eisceacht síos leis ar rialacha eile an Aontais ná ar a phrionsabail ghinearálta. Áitíonn Ryanair, de réir cásdlí bunaithe ([127]), go bhfuil sé d'oibleagáid ar an gCoimisiún, nuair a bheidh measúnú á dhéanamh aige ar chomhoiriúnacht na Státchabhrach leis an margadh inmheánach, comhlíontacht bheart na cabhrach, agus comhlíontacht aon eilimint atá nasctha léi go doscaoilte, le haon rialacha eile an Aontais agus lena phrionsabail ghinearálta, amhail an chóir chomhionann, a áirithiú. Measann Ryanair nár thug an Coimisiún faoi mheasúnú den sórt sin i gcás an bhirt atá i gceist sa chinneadh tosaigh.

(166) Áitíonn Ryanair thairis sin nach gcomhlíonann an Beart an toirmeasc ar idirdhealú de bhíthin náisiúntachta (Airteagal 18 CFAE), an tsaoirse bhunaíochta (Airteagal 49 CFAE) ná an saorsholáthar seirbhísí (Airteagal 56 CFAE agus Airteagal 15 de Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008.

(167) Meabhraíonn Ryanair go bhfuil sé ina cheanglas de réir phrionsabal na córa comhionainne nach mór gan cásanna inchomparáide a láimhseáil ar bhealach difriúil agus nach mór gan cásanna difriúla a láimhseáil ar an mbealach céanna ach amháin i gcás nach mbeidh bonn cirt leis an láimhseáil sin go hoibiachtúil. Thairis sin, de réir Ryanair, dhearbhaigh an Chúirt Bhreithiúnais maidir le hAirteagal 15 de Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008, lena ndéantar an tsaoirse chun seirbhísí a sholáthar a ghabhann le hAirteagal 56 CFAE a leathnú chun seirbhísí aeriompair a chuimsiú, *precludes the application of any [measure] which has the effect of making the provision of services between Member States more difficult than the provision of services purely within one Member State* [go gcuireann an tAirteagal sin bac ar chur i bhfeidhm aon [bhirt] lena mbeidh sé d'éifeacht an soláthar seirbhísí idir na Ballstáit a dhéanamh níos deacra ná an soláthar seirbhísí laistigh d'aon Bhallstát amháin]. Ar an gcaoi chéanna, déantar foráil le hAirteagal 49 CFAE *go dtoirmiscfear srianta ar shaoirse bhunaíochta náisiúnaigh de chuid Ballstáit i gcríoch Bhallstáit eile*.

([126]) Tagraíonn Ryanair do bhreithiúnas an 12 Feabhra 2008, *CELF I*, C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, míreanna 63 agus 64.
([127]) Mar shampla, breithiúnas an 12 Márta 1977, *Iannelli v Meroni*, C-74/76, ECLI:EU:C:1977:51, mír 14.

(168) Maíonn Ryanair ós rud é go ndearna paindéim COVID-19 dochar ollmhór do na haerlínte uile a oibríonn sa tSualainn agus sa Danmhairg (lena n-áirítear Ryanair féin), agus ós rud é nach dtairbhíonn ach SAS amháin den Bheart, go bhfuil an Beart i bhfabhar SAS seachas aerlínte atá i gcás inchomparáide. Dar le Ryanair, teipeann ar an gCoimisiún aon bhonn cirt oibiachtúil leis an difríocht sin sa láimhseáil a sholáthar. Go sonrach, teipeann ar an gCoimisiún a mhíniú cén fáth nach féidir le hiompróirí eile a oibríonn sa tSualainn agus sa Danmhairg an cuspóir poiblí atá beartaithe a chomhlíonadh, mar atá, an suaitheadh tromchúiseach i ngeilleagar na Sualainne agus na Danmhairge a leigheas.

(169) Mar bhonn taca faoina argóintí, tugann Ryanair dá aire nár sholáthair SAS ach méid measta de 35 % agus 34 % den nascacht laistigh den Eoraip sa tSualainn agus sa Danmhairg, faoi seach, ach gur sholáthair aerlínte eile an tromlach den nascacht sin a bhí fágtha, is é sin, 65 % sa tSualainn agus 64 % sa Danmhairg ([128]). Ina theannta sin, in 2020, i ngeall ar phaindéim COVID-19 agus ar bhearta imshrianta a tháinig dá toradh, bhí ró-acmhainn shuntasach i gceist le seirbhísí aeriompair toisc gur coinníodh na mílte eitleán ar an talamh ar fud an Aontais ar fad ([129]). De réir Ryanair, bhí an-chuid acmhainn ag aerlínte eile chun an cuspóir poiblí a bhí beartaithe a bhaint amach.

(170) Áitíonn Ryanair thairis sin gurb amhlaidh, tríd an mBeart a fhorchoimeád do SAS gan bonn cirt oibiachtúil, a dhéanann an Danmhairg agus an tSualainn idirdhealú idir aerlínte atá i gcás inchomparáide. Is é an éifeacht a bheadh ag an idirdhealú sin go ndíspreagfaí an saorsholáthar seirbhísí agus an tsaoirse bhunaíochta laistigh den Aontas. Cé go raibh a staid á forbairt ag Ryanair sa tSualainn agus sa Danmhairg le blianta beaga anuas, tá an Beart ina bhagairt don fhorbairt sin trí é a chur ar a chumas do SAS go saorga a staid iomaíochta a dhaingniú agus a fhorbairt sna tíortha sin.

4.2.3. *Níor comhlíonadh na critéir incháilitheachta chun go bhfaigheadh SAS an Beart (pointe 49 den Chreat Sealadach)*

4.2.3.1. Níor thug an Coimisiún bonn cirt cuí leis, d'uireasa na hidirghabhála ón Danmhairg agus ón tSualainn, go rachadh SAS as gnó nó go mbeadh deacrachtaí tromchúiseacha roimhe chun a oibríochtaí a choinneáil ar bun.

(171) Cáineann Ryanair an measúnú ón gCoimisiún faoi phointe 49(a) den Chreat Sealadach as a mheas nach raibh de rogha mhalartach réalaíoch ann ar an gcabhair ach *cás dócmhainneachta* SAS agus *deacrachtaí tromchúiseacha chun a oibríochtaí a choinneáil ar bun* (aithris 88 den chinneadh tosaigh) agus déanann Ryanair tagairt do réamh-mheastacháin airgeadais a líomhnaítear ina leith go léiríonn siad go mbeadh *neamhleachtacht theicniúil* roimh SAS *faoi mhí na Nollag 2020* (aithrisí 14 agus 88 den chinneadh tosaigh).

(172) Measann Ryanair, tríd an gcur chuige sin a ghlacadh, nach ndearna an Coimisiún measúnú ar chás malartach seachas cás dócmhainneachta nó neamhleachtachta SAS. De réir Ryanair, d'fhéadfadh SAS a ghníomhaíochtaí neamhchórasacha a laghdú nó maoiniú malartach a aimsiú ar na margaí ar théarmaí inacmhainne.

([128]) Sholáthair Ryanair na figiúirí sin in Iarscríbhinn A.2.a (an Danmhairg) agus A.2.b (an tSualainn) a ghabhann lena bharúlacha. Tagraíonn na hiarscríbhinní sin do staidéar a rinne anailíseoir aerlíne dar dáta an 27 Aibreán 2021, arna choimisiúnú ag Ryanair chun anailís a ullmhú ar mhéid agus ar thionscnamh cheadúnas oibriúcháin na n-aerlínte is mó i roinnt margaí Eorpacha móra i gcomhthéacs achomharc Ryanair in aghaidh an chinnidh tosaigh (an Airline's Market Study). Leis an staidéar sin, cumhdaítear an margadh aerlíne in 10 mBallstát, lena n-áirítear an Danmhairg agus an tSualainn, agus sainaithnítear (i) na sciartha den mhargadh atá ag na príomhaerlínte i ngach tír, mar aon le (ii) ráta fáis 5 bliana na n-aerlínte sin (2014-2019), (iii) an rannchuidiú leis an bhfás sin ó na príomhaerlínte agus (iv) an fás foriomlán ar bhealaí ar ar fhreastail na haerlínte sin i gcaitheamh na tréimhse céanna sin. Tagann na sonraí a úsáideadh le haghaidh an staidéir sin ó OAG, cuideachta faisnéise aerthaistil dhomhanda neamhspleách. Le Airline's Market Study, cruinnítear sonraí i leith 3 thábla, in Iarscríbhinn A.2.a (i gcás na Danmhairge) agus Iarscríbhinn A.2.b araon (i gcás na Sualainne): Soláthraíonn Tábla 1 i gcás na Danmhairge agus na Sualainne na ceithre aerlíne is mó i dtéarmaí líon na suíochán agus na sciartha den mhargadh in 2019; Soláthraíonn Tábla 2 sonraí maidir leis an bhforbairt atá tagtha ar an líon suíochán arna thairiscint ag 16 aerlíne san Eoraip idir 2014 agus 2019; agus soláthraíonn Tábla 3 an fhorbairt atá tagtha ar an líon bealaí agus ar an líon suíochán idir 2014 agus 2019 (ar an leibhéal intíre agus ar leibhéal Laistigh den Eoraip araon) sa Danmhairg, i gcás SAS, Danish Air Transport, iompróirí ísealchostais, agus 'eile'; agus sa tSualainn, i gcás SAS, Braathens regional, iompróirí ísealchostais, agus 'eile'.

([129]) Sholáthair Ryanair in Iarscríbhinn 3 a ghabhann lena bharúlacha sliocht as roinnt sonraí a bhaineann leis an líon aerárthaí a coinníodh ar an talamh i limistéar Eurocontrol, le fáil ag: https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

4.2.3.2. Níor shuigh an Coimisiún go raibh sé ar mhaithe leis an leas coiteann idirghabháil a dhéanamh

(173) Mar bharúil tosaigh, cáineann Ryanair an measúnú ón gCoimisiún faoi phointe 49(b) den Chreat Sealadach as a bheith ag brath go heisiach ar na dearbhuithe a rinne údaráis na Danmhairge agus na Sualainne. Ina áit sin, ba cheart dó measúnú uathrialach a dhéanamh ar thábhacht chórasach SAS i gcás an dá Bhallstát sin.

(174) In aon chás, de réir Ryanair, fiú dá mba rud é gur bhraith an Coimisiún go hiomlán ar na heilimintí a sholáthair an tSualainn agus an Danmhairg, fós ní bheadh sé in ann a shuíomh gur gnóthas córasach é SAS nach bhféadfadh a iomaitheoirí dul ina ionad go héasca.

(175) Ar an gcéad dul síos, ní bhaineann na sonraí a soláthraíodh sa chinneadh tosaigh maidir le rannchuidiú na hearnála eitlíochta le geilleagar na Danmhairge agus na Sualainne le hábhar ós rud é nach léiríonn siad an rannchuidiú sonrach ó SAS.

(176) Ar an dara dul síos, bunaithe ar na figiúirí atá sa chinneadh tosaigh, níl i gceist le rannchuidiú SAS le OTI ach 30 % de rannchuidiú iomlán na hearnála eitlíochta sa tSualainn agus 10 % den rannchuidiú iomlán sin sa Danmhairg. De réir Ryanair, ní figiúirí iad sin atá fíorard i gcás aerlíne atá in ainm is a bheith ina haerlíne chórasach, go háirithe i gcás ina mbeadh iomaitheoirí dinimiciúla (amhail Ryanair) breá ábalta dul in ionad SAS ar roinnt bealaí. Rud a bhí ní ba thábhachtaí do Ryanair, gur figiúirí roimh an bpaindéim a bhí iontu sin nach dtugann aon rud le fios faoin rannchuidiú a d'fhéadfadh SAS a thabhairt leis an ngeilleagar agus le poist tar éis na paindéime. Is dócha go mbeadh an rannchuidiú sin i bhfad ní b'ísle i bhfianaise na ndúshlán airgeadais a chuir an Coimisiún i dtábhacht é féin sa chinneadh tosaigh tríd síos.

(177) Ar an tríú dul síos, áitíonn Ryanair nach mór don Choimisiún a léiriú nach féidir comhshamhail ghníomhaíochtaí iomlána SAS a sholáthar nó measúnú beacht a dhéanamh ar an sciar de na gníomhaíochtaí atá aige faoi láthair nach bhféadfaí a chomhshamhail a sholáthar. De réir Ryanair, rinneadh féimheach d'aerlínte go tráthrialta sna deacáidí roimhe seo san Eoraip agus níor cuireadh geilleagar ná nascacht a dtíre baile i mbaol riamh de dheasca dhul i léig na n-aerlínte sin. Nuair a thionscnaítear imeachtaí féimheachta i leith aerlíne, gabhann aerlínte níos éifeachtúla amhail aerlínte ísealchostais ar láimh iad go hiondúil. De réir Ryanair, léiríonn beagán fasach an pointe sin, amhail féimheachtaí Sabena, mar aon le féimheacht Malex agus Spanair in 2012. Sa dá chás dheireanacha sin, is éard a tháinig i ndiaidh na bhféimheachtaí sin fás láithreach ar thrácht ag aerfoirt Bhúdaipeist agus Barcelona, mar a raibh na haerlínte sin i mbun oibríochtaí. Ba dhóichí fós an cás sin in 2020, dar le Ryanair, i gcomhthéacs ina sonraítear acmhainn i bhfad Éireann níos airde ná mar a bhí ann in 2012 (i ngeall ar ghéarchéim COVID-19 agus éileamh íseal ar bhonn marthanach) agus dá bhrí sin, ullmhacht ní b'airde ag aerlínte eile chun teacht isteach. Bheadh sé sin comhsheasmhach freisin le conclúid ar ar tháinig an Coimisiún in 2014, ar dá réir sin *[e]xperience shows that even if an airline goes bankrupt and can't be restructured to become viable again, its disappearance doesn't mean the Member State concerned will lose its connectivity* [go dtaispeánann an taithí, fiú má dhéantar féimheach d'aerlíne agus nach féidir í a athstruchtúrú chun bheith inmharthana arís, nach gciallaíonn imeacht i léig na haerlíne go gcaillfidh an Ballstát lena mbaineann a nascacht] agus *the number of direct destinations from the affected airports can increase significantly in the short- to medium-term and may exceed those available before the collapse of the national carrier* [maidir leis an líon cinn scríbe díreacha ó na haerfoirt dá ndéantar difear, go bhféadfaidh méadú suntasach teacht ar an líon sin sa ghearrthéarma agus sa mheántéarma agus go bhféadfaidh an líon cinn scríbe sin a bheith níos airde ná an líon a bhí ar fáil roimh chliseadh an iompróra náisiúnta]. *That increase appears to be mainly due to low-cost carriers* [Is cosúil gur de thoradh iompróirí ísealchostais go príomha atá an méadú sin] ([130]).

(178) Ar deireadh, d'áitigh Ryanair go dtagann an cinneadh tosaigh salach ar easpa líomhnaithe na hinionadaitheachta i dtaca le hoibríochtaí SAS, ar cinneadh é sin inar mhaígh an Coimisiún gurbh amhlaidh – d'ainneoin an sciar ard den mhargadh a bhí ag SAS – nach raibh cumhacht shuntasach sa mhargadh aige agus gurbh fhéidir le hiomaitheoirí SAS dul isteach sa mhargadh agus dúshlán SAS a thabhairt.

(179) Thairis sin, de réir Ryanair, níor mhínigh an Coimisiún cén fáth nach mbeadh cás a bhainfeadh le laghdú SAS ar mhaithe leis an leas coiteann chomh maith céanna. Fiú dá mbeadh saintréithe córasacha i ndáiríre ag roinnt gníomhaíochtaí de chuid SAS, níor chinn an Coimisiún, dar le Ryanair, cé acu nach bhféadfaí na gníomhaíochtaí córasacha den sórt sin a chaomhnú tríd an ngrúpa a laghdú agus laghdú a dhéanamh ar ghníomhaíochtaí nár ghníomhaíochtaí córasacha iad nó na gníomhaíochtaí sin a shochtadh, amhail a ghníomhaíochtaí láimhseála ar an talamh ([131]).

([130]) Tagraíonn Ryanair d'Iarscríbhinn A.4 dá bharúlacha ina bhfuil alt ó achomair beartais iomaíochta an Choimisiúin an 9 Iúil 2014, *State aid for airline restructuring* [Státchabhair ar mhaithe le hathstruchtúrú aerlíne]: *Does it give you wings*? [An gcuireann sé ag eitilt thú?] (2014 – Eagrán 10, 9 Iúil 2014., leathanaigh 1 agus 4) (an tAchomair beartais iomaíochta).

([131]) Tagraíonn Ryanair d'Iarscríbhinn A.5 a ghabhann lena bharúlacha, ina bhfuil sliocht as alt dar dáta mí na Bealtaine 2020 ó Emmanuel Combe and Didier Bréchemier (*Before COVID-19, Air Transportation in Europe: an already fragile sector*) (an tAlt ón Meitheal Mhachnaimh). Scríobhadh an t-alt sin don Fondation pour l'innovation politique, meitheal mhachnaimh de chuid na Fraince ar son chomhtháthú agus gheilleagar margaidh na hEorpa. Soláthraíonn an sliocht forbhreathnú ar riocht airgeadais aerlínte Eorpacha áirithe roimh phaindéim COVID-19 agus lena linn.

4.2.3.3. Bhí SAS in ann maoiniú a aimsiú ar na margaí ar théarmaí inacmhainne

(180) Mar bharúil tosaigh, cáineann Ryanair an measúnú ón gCoimisiún faoi phointe 49(c) den Chreat Sealadach as a bheith ag brath go heisiach ar na dearbhuithe a rinne údaráis na Danmhairge agus na Sualainne chun teacht ar an gconclúid nach raibh SAS in ann a riachtanais caipitil agus leachtachta a chumhdach ó na margaí caipitil.

(181) Thairis sin, líomhnaítear go bhfuil réamhchonclúid an Choimisiúin sa chinneadh tosaigh faoi phointe 49(c) den Chreat Sealadach mícheart ar thrí chúis.

(182) Ar an gcéad dul síos, measann Ryanair gur dócha go mbeadh méideanna suntasacha cothromais ó infheisteoirí nua ar fáil do SAS ar na margaí caipitil. Soláthraíonn Ryanair in Iarscríbhinn 7 a ghabhann lena bharúlacha tuarascáil eacnamaíoch a choimisiúnaigh sé ó Oxera Consulting LLP, chun tacú leis an toradh sin ('tuarascáil Oxera'). Tugtar le fios i dtuarascáil Oxera nach raibh ach na scairshealbhóirí a bhí ag SAS cheana in ann rannpháirtiú sa mhéadú ar an gcaipiteal dá foráladh leis an mBeart, ós rud é nár ceadaíodh ach d'údaráis na Sualainne agus na Danmhairge rannchuidiú le heisiúint dhírithe na ngnáthscaireanna nua, ach nach raibh eisiúint de cheart na ngnáthscaireanna oscailte ach amháin do na scairshealbhóirí a bhí ag SAS cheana. Mar sin féin, de réir thuarascáil Oxera, le linn thús phaindéim COVID-19, chruinnigh mórán gnólachtaí liostaithe maoiniú ó mhargaí cothromais. San earnáil eitlíochta, léirítear i dtuarascáil Oxera gur chruinnigh naoi n-aerlíne EUR 6,2 billiún san iomlán i gcaitheamh na tréimhse ó mhí Aibreáin go mí na Nollag 2020 ([132]). De réir Ryanair, tugann sé sin le tuiscint go bhféadfadh SAS maoiniú cothromais a chruinniú ó infheisteoirí seachas na scairshealbhóirí a bhí aige cheana trí thairiscint phoiblí, gan baint a bheith ag an tSualainn agus an Danmhairg sa chúis.

(183) Ar an dara dul síos, áitíonn Ryanair go léiríonn fianaise ón margadh go raibh roinnt aerlínte ag a raibh rátálacha creidmheasa a bhí inchomparáide le SAS ag tús phaindéim COVID-19 in ann méideanna suntasacha maoinithe fiachais a chruinniú ar na margaí. Tá an fhianaise sin ina léiriú láidir go mbeadh SAS in ann déanamh amhlaidh freisin, trí luach neamhualaithe na 55 aerárthach a bhí ar úinéireacht ag SAS a thairiscint mar chomhthaobhacht a thairiscint chun fiachas a chruinniú ar théarmaí ní b'inacmhainne. Maidir leis sin, soláthraíonn tuarascáil Oxera tábla lena ndéantar comparáid idir aerlínte ag a raibh an acmhainneacht creidmheasa chéanna acu le SAS roimh phaindéim COVID-19, agus ar éirigh leo sin maoiniú fiachais a chruinniú in 2020 ([133]).

(184) Ar deireadh, cáineann Ryanair an Coimisiún toisc nár chuimhnigh sé ar cé acu an bhféadfadh SAS idirbhearta eile a dhéanamh le rannpháirtithe príobháideacha sa mhargadh a chuirfeadh le leachtacht SAS gan a fhiachas a mhéadú, amhail ionstraimí hibrideacha a eisiúint nó aerárthaí morgáistithe a dhíol.

4.2.3.4. Bhraith an Coimisiún ar shonraí earráideacha chun measúnú a dhéanamh ar an gcomhlíontacht le pointe 49(d) den Chreat Sealadach.

(185) Caitheann Ryanair amhras ar na sonraí airgeadais a úsáideadh le haghaidh an mheasúnaithe ón gCoimisiún chun a sheiceáil cé acu an bhféadfaí SAS a aicmiú mar ghnóthas i gcruachás an 31 Nollaig 2019 de réir bhrí GBER. Áitíonn Ryanair go raibh an measúnú bunaithe ar chuntais neamh-chomhdhlúite SAS, ach gurb amhlaidh gur cheart na cuntais chomhdhlúite a úsáid.

(186) Ina theannta sin, tugann Ryanair le fios gur cheart é a bheith soiléirithe ag an gCoimisiún cé acu ar bhraith sé ar an tsraith cuntas chomhdhlúite iomchuí le haghaidh SAS i gcodanna eile dá mheasúnú.

4.2.4. *Ní iomchuí é an Beart ná ní hé an rogha mhalartach lena ngabhann an iarmhairt saofa ba lú ar an iomaíocht (pointe 53 den Chreat Sealadach)*

(187) Measann Ryanair nach ndéantar leis an gcinneadh tosaigh ach tuairisc a thabhairt ar an mBeart gan míniú a sholáthar faoi oiriúnacht an Bhirt chun aghaidh a thabhairt ar riachtanais athchaipitliúcháin SAS. Dearbhaíonn Ryanair freisin nach bhfuil aon toradh sa chinneadh tosaigh lena gcinntear gurb é an Beart is an rogha lena ngabhann an iarmhairt saofa ba lú ar an iomaíocht. Go sonrach, líomhnaítear nach bhfuil aon anailís sa chinneadh tosaigh ar an saobhadh arb é an Beart is cúis leis i gcomparáid le hionstraimí cabhrach féideartha eile a d'fhéadfaí a úsáid.

([132]) Ba iad Ryanair, EasyJet, IAG, Air Canada, United Airlines, American Airlines, Spirit Airlines, Norwegian Airlines agus Hawaiian Airlines na haerlínte sin.

([133]) Ba iad American Airlines, Allegiant Air, Azul, Hawaiian Airlines, Spirit Airlines agus GOL Airlines na haerlínte sin.

4.2.5. *Ní comhréireach é an Beart agus tá méid an athchaipitliúcháin os cionn an íosmhéid is gá chun an inmharthanacht a áirithiú (pointe 54 den Chreat Sealadach)*

4.2.5.1. Líomhain gur cuireadh an Creat Sealadach i mífheidhm

(188) Faoi threoir na dTreoirlínte maidir le státchabhair chun teacht i gcabhair ar ghnóthais neamhairgeadais atá i gcruachás agus athstruchtúrú a dhéanamh orthu ([134]), measann Ryanair go mbaintear amach an inmharthanacht de réir bhrí phointe 54 den Chreat Sealadach *when an undertaking is able to provide an appropriate projected return on capital after having covered all its costs including depreciation and financial charge* [i gcás ina mbeidh gnóthas in ann toradh réamh-mheasta iomchuí ar chaipiteal a sholáthar tar éis dó a chostais uile a chumhdach lena n-áirítear an dímheas agus muirir airgeadais]. De réir Ryanair, ní dhéantar measúnú leis an gcinneadh tosaigh ar acmhainn SAS chun filleadh ar leibhéal brabúsachta a bheadh inghlactha d'infheisteoirí príobháideacha. Cáineann Ryanair an Coimisiún toisc gurbh é an dá mhar a chéile aige *the company's access to private capital markets* [rochtain na cuideachta ar mhargaí caipitil príobháideacha] agus nach meastar ach táscairí fiachais agus cothromais ina mheasúnú ar an inmharthanacht. Áitíonn Ryanair gur cheart don Choimisiún measúnú a dhéanamh ar raon méadrachta, go háirithe táscairí brabúsachta amhail corrlaigh bhrabúis sa todhchaí, an toradh ar shócmhainní nó an toradh ar chothromas.

(189) Measann Ryanair freisin gur cheart don Choimisiún meastóireacht a dhéanamh ar thionchar na gcásanna i dtreo an donais ar an bpoitéinseal go bhfillfeadh SAS ar an inmharthanacht, mar a bhí i gceist le cinntí roimhe a bhain leis an earnáil baincéireachta. Is neamh-leordhóthanach iad tástálacha íogaireachta an Choimisiúin ar phlean gnó SAS, agus ba cheart dó *wide range of stress tests* [raon leathan tástálacha struis] a bheith déanta aige trí *a number of possible downside scenarios taking into account the existing market uncertainty* [trí chuimhneamh ar roinnt cásanna i dtreo an donais a d'fhéadfadh a bheith ann agus an neamhchinnteacht a bhí sa mhargadh cheana á chur san áireamh].

4.2.5.2. Earráid fhollasach measúnaithe maidir le méid na cabhrach a ríomh

(190) Áitíonn Ryanair go ndearna an Coimisiún roinnt earráidí measúnaithe maidir leis an méid cabhrach lena raibh gá ag SAS a ríomh

(191) Ar an gcéad dul síos, de réir Ryanair, is míchuí na tairseacha a d'úsáid an Coimisiún sa chinneadh tosaigh chun an inmharthanacht a chinneadh toisc go bhfuil siad ró-ard agus go spriocdhírítear iad ar riocht airgeadais atá i bhfad ródhabhrach. Tugann Ryanair dá aire gurbh amhlaidh roimh phaindéim COVID-19, maidir le cóimheas glanfhiachais/cothromais SAS, a ghlanfhiachas le cóimheas EBITDA, agus a chóimheas cothromais/sócmhainní (rinneadh measúnú ar thrí cinn de na ceithre chritéar inmharthanachta), a bhí siad sin ní ba mheasa ná na spriocanna a leag an Coimisiún síos chun an inmharthanacht a léiriú, agus go raibh SAS in ann, mar sin féin, maoiniú a chruinniú ar na margaí caipitil an tráth sin. Mar shampla, de réir Ryanair, ba é 4,75 cóimheas glanfhiachais/cothromais SAS mí Eanáir 2020, bhí a chóimheas glanfhiachais/cothromais os cionn 3,0–3,5 go comhsheasmhach, agus figiúr chomh hard le 4 á shroicheadh aige mí Eanáir 2020, agus bhí a chóimheas cothromais/sócmhainní faoi bhun 18,1 % go comhsheasmhach, ó thart ar 16 % i mí Dheireadh Fómhair 2019 go dtí thart ar 8 % mí Eanáir 2020.

(192) Ar an dara dul síos, áitíonn Ryanair gur spriocdhírigh an Coimisiún ar thagarmharc míchuí nuair a mheas sé gurbh é rátáil chreidmheasa de ghrád infheistíochta an rátáil íosta ba ghá chun é a chur ar a chumas do chuideachta maoiniú margaidh a rochtain. Go deimhin, tá aerlínte ann ag a bhfuil rochtain ar mhargaí caipitil agus a bhfuil rátálacha níos ísle acu, agus b'amhlaidh é sin le linn phaindéim COVID-19 freisin. Toisc gur suíodh comhréireacht na cabhrach i ndáil le tairseach rátála creidmheasa is airde ná tairseach a bhíonn de dhíth ar infheisteoirí le haghaidh aerlínte de ghnáth chun maoiniú a fháil ar na margaí caipitil, níl an chabhair teoranta don íosmhéid atá riachtanach chun inmharthanacht airgeadais SAS a áirithiú.

(193) Ar an tríú dul síos, luann Ryanair nach bhfuil anailís leordhóthanach ar réamh-mheastacháin airgeadais SAS sa chinneadh tosaigh. Ina theannta sin, ba cheart measúnú a bheith déanta ag an gCoimisiún, go sonrach, ar a mhéid a d'fhéadfadh SAS a bhonn costais a ísliú go struchtúrach chun feabhas a chur ar an mbrabúsacht nó ar a mhéid a raibh sé in ann costais a laghdú sa ghearrthéarma. Ar an gcaoi chéanna, ní dhearna an Coimisiún measúnú ar thionchar na réamh-mheastachán tráchta malartach ná ar na toimhdí malartacha maidir le téarnamh an tráchta ón bpaindéim.

(194) Dá réir sin, measann Ryanair nach bhfuil an chabhair teoranta don íosmhéid atá riachtanach chun inmharthanacht airgeadais SAS a áirithiú.

([134]) Teachtaireacht ón gCoimisiún – Treoirlínte maidir le státchabhair chun teacht i gcabhair ar ghnólachtaí neamhairgeadais atá i gcruachás agus athstruchtúrú a dhéanamh orthu (IO C 249, 31.7.2014, lch. 1).

4.2.6. *Ní áirithíonn an Beart luach saothair iomchuí le haghaidh na Danmhairge agus na Sualainne ná ar mhaithe le scor na Danmhairge agus na Sualainne (roinn 3.11.5 den Chreat Sealadach)*

4.2.6.1. Ní sholáthraíonn an ionstraim chothromais sásra um méadú íocaíochta ná rogha mhalartach inchomparáide (pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach)

(195) Tagraíonn Ryanair do bhreithiúnas SAS II, lenar cinneadh nach raibh aon sásra um méadú íocaíochta ag gabháil leis an ionstraim chothromais, rud a thugtar faoi deara in aithris (134) den chinneadh tosaigh freisin. Comhroinneann Ryanair an réamh-thoradh ar ar tháinig an Coimisiún, ar dá réir sin nach cosúil go bhfuil sásra malartach iomchuí ag gabháil le hionstraim chothromais an Bhirt, rud a fhágann go mbeadh toradh comhchosúil ann, ar an iomlán, maidir leis na héifeachtaí dreasachta ar scor an Stáit agus go mbeadh tionchar foriomlán comhchosúil ar luach saothair an Stáit agus a bheadh ag an sásra um méadú íocaíochta a bhí beartaithe i bpointe 61 den Chreat Sealadach.

4.2.6.2. Ní thugann an ionstraim chaipitil hibrideach luach saothair leordhóthanach don tSualainn ná don Danmhairg (pointí 65 agus 66 den Chreat Sealadach)

(196) Agóideann Ryanair in aghaidh réamhchonclúid an Choimisiúin ar dá réir sin a thug na hionstraimí hibrideacha luach saothair leordhóthanach don tSualainn agus don Danmhairg.

(197) Áitíonn sé maidir le corrlaigh NSHN1 agus NSHN2, arb iad 90 bonnphointe agus 190 bonnphointe níos airde iad faoi seach ná na ceanglais íosta mar a leagtar síos i bpointe 66 den Chreat Sealadach, nach gcuitíonn siad an tSualainn ná an Danmhairg go hiomlán i leith shaintréithe riosca na n-ionstraimí sin. Le tuarascáil Oxera a sholáthair Ryanair, déantar anailís ar an raon difríochta idir ionstraimí airgeadais, a n-áirítear ar a saintréithe, ceann amháin de na ceithre phríomhghné riosca atá sainaitheanta ag an gCoimisiún (féach aithris (430)) agus tagarmharc margaidh ábhartha atá comhdhéanta d'ionstraimí airgeadais nach bhfuil an ghné riosca sin acu uile ach atá comhchosúil le chéile ar bhealaí eile, e.g. i dtéarmaí an dáta eisiúna, na haibíochta agus na rátála creidmheasa ([135]). Is é conclúid na hanailíse sin go mbeadh gá le corrlach breise 400 bonnphointe chun an tSualainn agus an Danmhairg a chúiteamh go leormhaith, seachas corrlaigh iarbhír 90 bonnphointe agus 190 bonnphointe.

(198) Ina theannta sin, de réir Ryanair, toisc gurb ionann iad NSHN1 agus NSHN2 i dtéarmaí a bpróifíle riosca, níl deilte an 100 bonnphointe de dhifríocht chorrlaigh idir an dá ionstraim bunaithe ar aon bhreithniú inchreidte ná inláimhsithe.

4.2.7. *Ní chuireann an Beart cosc le saobhadh iomaíochta míchuí (pointe 72 den Chreat Sealadach)*

(199) Maíonn Ryanair nach gcuireann an Beart cosc le saobhadh iomaíochta míchuí agus, go sonrach, gur sárú ar phointe 72 den Chreat Sealadach atá i gceist leis.

(200) Chun tacú lena mhaíomh, tarraingíonn Ryanair dhá thacar argóintí anuas i ndáil (i) leis an sainiú ar na margaí ábhartha agus (ii) leis an measúnú ar chumhacht SAS sa mhargadh ag aerfoirt.

(201) Ar an gcéad dul síos, áitíonn Ryanair gurb amhlaidh, sa chinneadh tosaigh, a d'imigh an Coimisiún óna chleachtas cinnteoireachta a bhain le cumaisc aerlínte, arb é atá i gceist leis margaí a shainiú mar phéirí cathracha idir pointe tionscnaimh agus pointe cinn scríbe (cur chuige 'O&D') agus gur bheartaigh an Coimisiún ina áit sin na margaí ábhartha a shainiú de réir cur chuige aerfort-ar-aerfort agus leis an gcur chuige sin amháin. Measann Ryanair, agus é sin á dhéanamh ag an gCoimisiún, gur thug sé sainiú mícheart ar na margaí ábhartha agus gur theip air measúnú a dhéanamh ar cé acu an bhfuil cumhacht shuntasach sa mhargadh ag SAS i gceann amháin ar a laghad de na margaí ábhartha, mar a cheanglaítear le pointe 72 den Chreat Sealadach. De réir Ryanair, an fíoras go bhfuil an Beart dírithe ar SAS mar ghrúpa agus nach bhfuil sé dírithe ar bhealaí sonracha, ní chuireann sé sin as an áireamh go ndéantar difear do staid iomaíochta shonrach SAS i ngach ceann de na péirí cathracha O&D de thoradh dheonú na cabhrach. Dá bhrí sin, de réir Ryanair, níl aon chúis oibiachtúil ann chun raon feidhme an mheasúnaithe iomaíoch a dhíriú ar

([135]) Go sonrach, cuireann Ryanair na nithe seo a leanas i gcomparáid: bannaí neamh-inchomhshóite sinsearacha le bannaí neamh-inchomhshóite sóisearacha (chun measúnú a dhéanamh ar an gcorrlach a bheadh de dhíth don leibhéal fo-ordaithe), iasachtaí agus bannaí inchomhshóite le bannaí neamh-inchomhshóite (chun measúnú a dhéanamh ar an gcorrlach a bheadh de dhíth don neamh-inchomhshóiteacht), bannaí neamh-inchomhshóite le bannaí íocaíochta comhchineáil neamh-inchomhshóite (chun measúnú a dhéanamh ar an gcorrlach a bheadh de dhíth le haghaidh lánrogha an eisitheora chun cúpóin a íoc), agus bannaí neamh-inchomhshóite 10-20 bliain le bannaí suthain neamh-inchomhshóite (chun measúnú a dhéanamh ar an gcorrlach a bheadh de dhíth don aibíocht shuthain).

bhreithnithe ar thaobh an tsoláthair agus Státchabhair i gceist. Baineann éifeachtaí ar thaobh an tsoláthair le hábhar chomh maith céanna i dtaca leis an measúnú ar Státchabhair san earnáil eitlíochta toisc go bhfaigheann an tairbhí buntáiste ar ghnóthais eile arb iad a iomaitheoirí ar na bealaí O&D sin iad. Thairis sin, tugtar sainordú le pointe 72 den Chreat Sealadach don Choimisiún chun (i) measúnú a dhéanamh ar cé acu an bhfuil cumhacht shuntasach sa mhargadh ag an tairbhí i ngach ceann de na margaí ábhartha ina oibríonn sé agus (ii) an bhfuil leigheasanna de dhíth sna margaí sin. Dá thoradh sin, éilítear measúnú iomaíoch leis an gCreat Sealadach a bheidh ailínithe leis an measúnú a bhíonn de dhíth de ghnáth i gcásanna cumaisc agus in aghaidh trustaí. Thagair Ryanair ina bharúlacha a ghabhann le tuarascáil Oxera, lena ndearnadh anailís ar sciartha SAS den mhargadh ar 567 mbealach a d'oibrigh SAS chuig tíortha Chríoch Lochlann agus uathu le linn Shéasúr Samhraidh an Chomhlachais Aeriompair Idirnáisiúnta (IATA) 2019.

(202) Ar an dara dul síos, áitíonn Ryanair gurb amhlaidh, sa Chinneadh Tosaigh, atá roinnt fabhtanna sa mheasúnú ón gCoimisiún ar chumhacht SAS sa mhargadh: (i) theip ar an gCoimisiún tabhairt faoi chur chuige réamhbhreathnaitheach agus níor bhraith sé ach ar shonraí stairiúla agus orthu sin amháin le haghaidh Shéasúr Samhraidh IATA 2019 agus Shéasúr Geimhridh IATA 2019/2020; (ii) theip ar an gCoimisiún cuimhneamh ar aerfoirt mar nach raibh aon bhunáit ag SAS cé nach bhfuil sé riachtanach d'aerlíne bunáit a bheith aici chun oibriú go rathúil in aerfort; (iii) theip ar an gCoimisiún bacainní eile ar an iontráil a chur san áireamh seachas srianta sliotán, amhail barainneacht réimse, brandáil, promóisin agus cláir dhílseachta do chustaiméirí, barainneacht líonra nó an riosca go ndéanfaidh gnólachtaí atá ann cheana frithbheartaíocht ionsaitheach; agus (iv) rinne an Coimisiún neamhaird d'earráid ar a mhéid ata iomaitheoirí ilroinnte ag na haerfoirt, agus é dírithe go míchuí ar shealúchais sliotán seachas ar sciartha den mhargadh, agus ní dhearna an Coimisiún measúnú sách mionsonraithe ar aerfoirt ar leibhéal.

4.2.8. *Ní féidir leis an gCoimisiún toirmeasc na n-íocaíochtaí cúpóin neamh-shainordaitheacha a tharscaoileadh (pointe 77 den Chreat Sealadach)*

(203) Luann Ryanair nach raibh aon imthoisc eisceachtúil ann a d'fhéadfadh a bheith ina bonn cirt le himeacht ó phointe 77 den Chreat Sealadach. D'fhéadfadh sé nach mbeadh paindéim COVID-19 í féin ina himthoisc eisceachtúil den sórt sin, toisc go gcuirtear san áireamh cheana féin leis an gCreat Sealadach saintréithe eisceachtúla na paindéime sin agus go leagtar síos ceanglais leis ar an mbonn sin.

(204) Ó thaobh ghnéithe sonracha an Bhirt de, cáineann Ryanair roinnt neamhréireachtaí.

(205) Ar an gcéad dul síos, measann sé go bhfuil contrárthacht i gceist leis an tuairisc a thugtar ar an gcaibidlíocht maidir le comhroinnt dualgas le sealbhóirí bannaí. Dar leis, mhaígh an Coimisiún '*the payment of [the] coupons was included in the negotiations with certain bondholders', [gur áiríodh íoc [na] gcúpón sa chaibidlíocht le sealbhóirí bannaí áirithe],* while *it was expected to be a key consideration for all the bondholders to agree to conversion*.'. [go raibh coinne leis go mbeadh sé ina phríomhní le cur san áireamh i gcás na sealbhóirí bannaí uile chun comhaontú leis an gcomhshó]. Ar an dara dul síos, tugann Ryanair dá aire go míníonn an Coimisiún gurb é is aidhm don chosc ar íocaíochtaí cúpóin neamh-shainordaitheacha go ndéanfar an méid cabhrach lena mbeidh gá a íoslaghdú. Mar sin féin, dar leis, chinn an Coimisiún go raibh coinne leis go laghdófaí an méid Státchabhrach a d'insteallfaí ach an cosc a tharscaoileadh. De réir Ryanair, is éard is cuspóir don toirmeasc a leagtar síos i bpointe 77 den Chreat Sealadach gealltanas ceangailteach a fhorchur ar thairbhithe na cabhrach athchaipitliúcháin, chun caibidlíocht le hinfheisteoirí faoin bpointe sin a sheachaint agus an méid cabhrach lena mbeadh gá a laghdú sa deireadh thiar thall. Dar le Ryanair, bhí dreasachtaí leordhóthanacha ag na sealbhóirí bannaí cheana féin chun infheistiú, i bhfianaise thaca suntasach na cabhrach ón Danmhairg agus ón tSualainn.

(206) Ar an tríú dul síos, dearbhaíonn Ryanair go raibh an measúnú ón gCoimisiún bunaithe ar an gcás frithfhíorasach mícheart, mar atá, nach bhfaigheadh SAS ach tuilleadh cabhrach chun a riachtanais airgeadais a chumhdach i gcás nach gcomhaontódh na sealbhóirí bannaí leis an toirmeasc ar íocaíochtaí cúpóin neamh-shainordaitheacha. Maidir leis sin, measann Ryanair gurbh é an cás frithfhíorasach iomchuí, d'uireasa thoiliú na sealbhóirí bannaí, nach bhfaigheadh SAS an oiread céanna cabhrach, nó nach bhfaigheadh sé aon chabhair ar chor ar bith.

(207) Ar an gceathrú dul síos, measann Ryanair maidir leis an bhfíoras go bhféadfadh tarscaoileadh an choisc ar chúpóin neamh-shainordaitheacha a bheith ina phríomheilimint do shealbhóirí bannaí chun rannpháirtiú san athchaipitliú, nach bhféadfadh sé sin a bheith ina bhonn cirt le himeacht an Choimisiúin ón gCreat Sealadach. An fíoras *the Temporary Framework does not impose any burden-sharing requirement* [nach bhforchuirtear aon cheanglas maidir le comhroinnt dualgas leis an gCreat Sealadach] (aithris 206 den chinneadh tosaigh), ní bhainfeadh sé sin le hábhar de réir Ryanair toisc go líomhnaítear go bhforchuirtear comhroinnt dualgais áirithe le pointe 77 den Chreat Sealadach, mar a aithníonn an Coimisiún in aithris (198) den chinneadh tosaigh: *point 77 of the Temporary Framework sets out a compatibility requirement that prevents existing private providers of capital benefitting from the State aid through discretionary acts taken by the beneficiary (such as declaration of dividends, buy-back of shares or payment of non-mandatory coupon)* [leagtar amach ceanglas le pointe 77 den Chreat Sealadach ceanglas comhoiriúnachta lena gcuirtear cosc le soláthraithe príobháideacha caipitil atá ann cheana tairbhiú den Státchabhair trí ghníomhaíochtaí lánroghnacha arna ndéanamh ag an tairbhí (amhail díbhinní a dhearbhú, scaireanna a aischeannach nó cúpón neamh-shainordaitheach a íoc)].

4.2.9. *Ní éilíonn an Coimisiún go dtabharfar fógra i leith plean athstruchtúrúcháin in am (pointe 85 den Chreat Sealadach)*

(208) Maidir leis an tréimhse 6 bliana ar dá héis sin a bhféadfadh sé a bheith d'oibleagáid ar na Ballstáit plean athstruchtúrúcháin ó thairbhí birt athchaipitliúcháin a chur isteach mar a leagtar amach i bpointe 85 den Chreat Sealadach, luann Ryanair nach ndreasaíonn sé sin scor an Stáit. Tá sé i gcodarsnacht go mór freisin le Teachtaireacht 2008 maidir leis an mBaincéireacht ([136]), a líomhnaítear ina leith gur cuireadh de cheangal ar bhainc léi plean athstruchtúrúcháin a sholáthar sula bhféadfaí athchaipitliú a údarú fiú. De réir Ryanair, cur chuige chomh neamartach sin, in éineacht leis an easpa d'aon bheart struchtúrach arbh é ab aidhm dó saobhadh ar an iomaíocht a leigheas, tá an cur chuige sin neamh-chomhoiriúnach le prionsabal na comhréireachta. Tagann sé sin salach ar phointe 45 den Chreat Sealadach freisin, lena leagtar síos *the issuing of [recapitalisation] instruments should be subject to stringent conditions because they are highly distortive for competition between undertakings* [gur cheart eisiúint na n-ionstraimí [athchaipitliúcháin] a bheith faoi réir coinníollacha dochta toisc go ndéanann siad an-saobhadh ar fad ar an iomaíocht idir gnóthais]. Dá réir sin, ba cheart don Choimisiún a éileamh go dtabharfaí fógra i leith plean athstruchtúrúcháin i bhfad ní ba luaithe.

5. BARÚLACHA ÓN DANMHAIRG AGUS ÓN tSUALAINN MAIDIR LE BARÚLACHA NA bPÁIRTITHE LEASMHARA

(209) D'fhreagair údaráis na Danmhairge agus na Sualainne maidir le ceithre phointe a tharraing Ryanair anuas ina bharúlacha, mar atá, neamhdhleathacht na cabhrach, an leas coiteann go ndéanfaí idirghabháil, na rialacha maidir le saorghluaiseacht agus an chomhlíontacht le pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach.

5.1. Níl bonn cirt le haisghabháil eatramhach na cabhrach

(210) Tuigeann údaráis na Danmhairge agus na Sualainne ó bharúlacha Ryanair gur iarr Ryanair ar an gCoimisiún ordú a thabhairt an chabhair neamhdhleathach a fhionraí mar aon le haisghabháil shealadach na cabhrach. Admhaíonn siad gurb amhlaidh i gcomhthéacs imscrúdú foirmiúil, a fhéadfaidh an Coimisiún urghaire a eisiúint don Bhallstát chun an chabhair a aisghabháil go sealadach go dtí go mbeidh seasamh glactha ag an gCoimisiún maidir leis an gcomhoiriúnacht don mhargadh inmheánach. Mar sin féin, tá aisghabháil shealadach na cabhrach faoi lánrogha an Choimisiúin. Thairis sin, de réir Airteagal 13(2) de Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle (an 'Rialachán Nós Imeachta') ([137]), ní mór na coinníollacha seo a leanas a chomhlíonadh chun aisghabháil eatramhach a fhorchur:

— de réir cleachtas bunaithe, níl aon amhras ann faoi chineál cabhrach an bhirt lena mbaineann;

— tá práinn le gníomhú;

— tá riosca tromchúiseach ann maidir le damáiste doleasaithe agus substaintiúil d'iomaitheoir.

(211) Sa chás seo, cuireann údaráis na Danmhairge agus na Sualainne i dtábhacht nach bhfuil aon phráinn le gníomhú, agus nach bhfuil an Beart ina chúis le riosca go ndéanfar damáistí doleasaithe agus substaintiúil do Ryanair, ná d'aon iomaitheoir eile.

(212) Thairis sin, dearbhaíonn an Danmhairg agus an tSualainn nár thug Ryanair bunús leis an bhfáth ar comhlíonadh na coinníollacha sa chás seo go n-eiseodh an Coimisiún urghaire chun an chabhair a aisghabháil go sealadach.

5.2. Bhí sé ar mhaithe leis an leas coiteann idirghabháil a dhéanamh i bhfabhar SAS

(213) Chuir údaráis na Danmhairge agus na Sualainne in aghaidh líomhain Ryanair nach raibh SAS tráth dheonú an Bhirt *uniquely positioned among all other airlines* [i staid uathúil i measc na n-aerlínte uile eile] a bhí i mbun oibre sa Danmhairg agus sa tSualainn. Áitíonn an Danmhairg agus an tSualainn gurb amhlaidh a bhí (agus go bhfuil fós) ról ag SAS, maille lena líonra intíre agus idirnáisiúnta forleathan, atá fíor-riachtanach chun naisc aeriompair a choinneáil ar bun sa tSualainn agus sa Danmhairg, chuig na tíortha sin agus uathu. Ar an gcúis sin, mheas siad go raibh sé riachtanach cothromas SAS a láidriú mar aon lena rochtain ar leachtacht tráth a raibh inmharthanacht SAS faoi bhagairt thromchúiseach de dheasca éifeachtaí leathadh COVID-19.

([136]) Communication on the application of State aid rules to measures taken in relation to financial institutions in the context of the current global financial crisis ('Banking Communication') [An Teachtaireacht maidir le rialacha Státchabhrach a chur i bhfeidhm maidir le bearta a dhéantar i ndáil le hinstitiúidí airgeadais i gcomhthéacs na géarchéime airgeadais domhanda atá ann faoi láthair [Teachtaireacht maidir leis an mBaincéireacht)] (IO C 270, 25.10.2008, lch. 8).

([137]) Rialachán (AE) Uimh. 2015/1589 ón gComhairle an 13 Iúil 2015 lena leagtar síos rialacha mionsonraithe maidir le hAirteagal 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh a chur i bhfeidhm (IO L 248, 24.9.2015, lch. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(214) Thairis sin, de réir na Danmhairge agus na Sualainne, maidir leis an bhfíoras gur bhunaigh an Coimisiún a mheasúnú *inter alia* ar fhaisnéis a sholáthair na Ballstáit, nach bhfuil sé sin ina bhac ar an gCoimisiún measúnú cuimsitheach agus neamhspleách a dhéanamh ar an bhfaisnéis sin. Tá an measúnú ón gCoimisiún bunaithe ar fhíorais agus ar shonraí sonracha, nach gcuireann Ryanair ina n-aghaidh féin agus a léiríonn an rannchuidiú tábhachtach a chuireann SAS le fostaíocht, nascacht agus geilleagair na Danmhairge agus na Sualainne. Ina theannta sin, cuireann údaráis na Danmhairge agus na Sualainne in iúl gur iarr an Coimisiún faisnéis bhreise orthu roinnt uaireanta chun measúnú a dhéanamh ar cé acu ar comhlíonadh pointe 49(b) den Chreat Sealadach, rud a léiríonn dá réir sin go ndearna an Coimisiún measúnú neamhspleách.

(215) Mar fhreagra ar an mbarúil ó Ryanair (aithris (177)), meabhraíonn an Danmhairg agus an tSualainn gurbh é pointe ríthábhachtach na hanailíse nárbh fhéidir leis an Danmhairg ná leis an tSualainn a bheith cinnte go gcoinneodh iomaitheoirí eile an leibhéal nascachta a sholáthraíonn SAS ar bun tráth dheonú na cabhrach.

(216) Seachas sin, measann an Danmhairg agus an tSualainn gur mícheart iad na dearbhuithe ó Ryanair go rachadh aerlínte ísealchostais in ionad SAS ar na bealaí uile, agus iad ag cur, dá réir sin, leis an ngeilleagar agus leis an nascacht sa Danmhairg agus sa tSualainn ar an mbealach céanna agus a dhéanann SAS. Tugann údaráis na Sualainne le fios go mbíonn naisc aeriompair fheidhmiúla riachtanach do gheilleagar na tíre, go háirithe i bhfianaise shuíomh agus shaintréithe geografacha áirithe na Sualainne ([138]). Dá bhrí sin, bhí sé riachtanach, dar leo, oibríochtaí SAS a choinneáil ar bun chun leibhéal leordhóthanach nascachta a áirithiú, toisc go bhfuil ról cinntitheach ag SAS maidir le naisc chuig an tSualainn, uaithi agus laistigh di a choinneáil ar bun. Eitlíonn SAS chuig 13 chathair de chuid na Sualainne agus cumhdaíonn an tír ar fad ó Malmö sa deisceart agus Kiruna sa tuaisceart. Tá na cinn scríbe intíre sin nasctha le Stócólm agus le Cóbanhávan mar mhoil, óna ndéantar líonra nasceitiltí a thairiscint ar mhaithe le taisteal ar bhonn intíre agus idirnáisiúnta. Líomhnaítear go bhfágann sé sin gur aerlíne uathúil í SAS. Ní oibríonn Ryanair, i gcodarsnacht le SAS, gnó atá bunaithe ar líonra mol agus spóca ([139]) agus ní chumasaíonn sé an infhaighteacht chéanna d'aistrithe intíre agus eachtracha.

(217) Ar leibhéal níos ginearálta, dar le húdaráis na Danmhairge agus na Sualainne, bíonn lánrogha shuntasach ag na Ballstáit agus saothrú an leasa choitinn á chinneadh acu chun idirghabháil a dhéanamh i bhfabhar tairbhí, agus bíonn rialú an Choimisiúin ina leith teoranta d'earráid fhollasach measúnaithe. I gcás an Bhirt agus na rogha chun idirghabháil a dhéanamh i bhfabhar SAS, níl aon earráid fhollasach den sórt sin ann.

5.3. **Comhlíonann an Beart Airteagail 18, 49 agus 56 CFAE**

(218) Áitíonn údaráis na Danmhairge agus na Sualainne go gceadaíonn Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE cabhair aonarach a dheonú, agus gurb amhlaidh dá bhrí sin, má chomhlíonann na Ballstáit na coinníollacha a leagtar amach in Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE, nach féidir a mheas go bhfuil eisiamh intuigthe i leith gnóthais áirithe nasctha go dlúth le cuspóir bheart na cabhrach. Ar an mbonn sin, áitíonn an Danmhairg agus an tSualainn nach bhfuil an Coimisiún inniúil, faoi nósanna imeachta Státchabhrach, chun a fhíorú cé acu an bhfuil sé contrártha ar fhorálacha an Chonartha maidir le saorghluaiseacht na gnóthais uile eile seachas SAS a eisiamh ([140]).

([138]) Thug údaráis na Sualainne le fios go bhfuil turas idir an pointe is faide ó thuaidh agus ó dheas na Sualainne níos faide ná turas ó Lucsamburg chuig Tunis, Iostanbúl nó Mionsc. Is é an t-aerthaisteal an modh iompair is coitinne chuig an tSualainn agus uaithi, agus is leis an modh sin a dhéantar thart ar 70 % den taisteal paisinéirí idirnáisiúnta uile. Bíonn an aeráid chrua le linn an gheimhridh sna codanna is faide ó thuaidh den tSualainn freisin agus bíonn fadhbanna athfhillteacha acu leis an inrochtaineacht ar na bóithre le linn an gheimhridh i ngeall ar shneachta agus oighear. Baineann tábhacht mhór dá réir sin leis an aerthaisteal chun an chumarsáid fheidhmiúil a choinneáil ar bun ar fud na tíre agus bíonn sé deacair seirbhís a chur ina ionad i gcás fhormhór na dturas níos faide agus na dturas nach bhfuil aon nasc bóthair ann dóibh.

([139]) Is eagraíocht ghnó é líonra mol agus spóca lena ndéanann aerlíne ní hamháin paisinéirí a iompar idir dhá phointe ach paisinéirí idir pointí atá i bhfad amach ó chéile a nascadh trína mhol. Úsáidtear bealaí mar spócaí lena nasctar cathracha eile trína mol. Tá an córas sin i gcodarsnacht leis an tsamhail ó phointe go pointe a úsáideann Ryanair, ar samhail í nach bhfuil aon mhol inti, agus ina ndéantar eitiltí gan stad a thairiscint idir cathracha ar spócaí iad sin.

([140]) Tagraíonn an Danmhairg agus an tSualainn ina leith sin, i measc breithiúnais eile, do bhreithiúnas an 22 Márta 1977, *Iannelli* v *Meroni*, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, mír 14.

(219) Mar fhophointe, measann an Danmhairg agus an tSualainn, dá mba rud é go ndéanfadh an Coimisiún measúnú substainteach ar líomhaintí Ryanair ina leith sin, nach bhfuil aon bhonn ann chun teacht ar an gconclúid gur srian leis an tsaorghluaiseacht atá sa Bheart. De réir na Danmhairge agus na Sualainne, dhearbhaigh an Chúirt Ghinearálta, chun a léiriú go gcuireann beart cabhrach srian leis an tsaorghluaiseacht, go bhfuil sé riachtanach eilimintí an fhíorais nó an dlí a shainaithint arb iad na heilimintí atá ina gcúis go gcruthaíonn an beart cabhrach éifeachtaí sriantacha ar mó iad ná na héifeachtaí sin lena spreagtar an toirmeasc in Airteagal 107(1) ([141]).

5.4. **Pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach a chomhlíonadh**

(220) Mar fhreagairt ar bharúlacha Ryanair (aithris (195)), tagraíonn údaráis na Danmhairge agus na Sualainne dá mbarúlacha comhpháirteacha maidir leis an gcinneadh tosaigh. Athdhearbhaíonn siad gur cheart a dhearbhú go bhfuil an Beart leis an margadh inmheánach ós rud é go ndéantar foráil leis cheana féin maidir leis na dreasachtaí a theastaíonn i gcomhréir le pointe 62 den Chreat Sealadach. De rogha air sin, ba cheart a dhearbhú go bhfuil an Beart comhoiriúnach leis an margadh inmheánach bunaithe ar Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE go díreach.

(221) Ina iarraidh ar fhaisnéis dar dáta 9 Samhain 2023 a cuireadh faoi bhráid na Danmhairge agus na Sualainne, d'iarr an Coimisiún ar an Danmhairg agus ar an tSualainn a dtuairimí a sholáthar faoin sásra a chuir SAS ar aghaidh ina bharúlacha.

(222) Dheimhnigh an Danmhairg agus an tSualainn gurb amhlaidh, mar aon le SAS, a mheasann siad go gcomhlíonann an Beart, mar a deonaíodh do SAS an 26 Deireadh Fómhair 2023, pointe 62 den Chreat Sealadach, gan gá a bheith ann an sásra atá beartaithe ag SAS a chur chun feidhme (roinn 3.1). Dá ainneoin sin d'aithin údaráis na Danmhairge agus na Sualainne, mar fhreagairt ar cheisteanna an Choimisiúin, go gcomhlíonfadh an sásra a chuir SAS ar aghaidh coinníollacha phointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach. D'aithin siad freisin nach mbeach aon bhacainn mhór ann, bíodh sí ina bacainn dhlíthiúil nó eacnamaíoch, a chuirfeadh cosc le sásra den sórt sin a chur chun feidhme. Ar deireadh, d'aithin siad nár shainaithin siad roghanna malartacha ar an sásra a bhí beartaithe ag SAS arbh fhollasach nach mbeadh an oiread d'ualach i gceist leo do SAS ná don Danmhairg ná don tSualainn ach a chomhlíonfadh coinníollacha phointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach fós.

6. **MEASÚNÚ AR AN mBEART**

6.1. **Státchabhair a bheith ann**

(223) Chun beart a chatagóiriú mar chabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, ní mór na coinníollacha uile a leagtar amach san fhoráil sin a chomhlíonadh. Ar an gcéad dul síos, ní mór an beart a bheith inchurtha i leith an Stáit agus a bheith maoinithe trí acmhainní Stáit. Ar an dara dul síos, ní mór buntáiste a thabhairt dá fhaighteoir leis. Ar an tríú dul síos, ní mór an buntáiste sin a bheith de chineál roghnaitheach. Ar an gceathrú dul síos, leis an mbeart ní mór iomaíocht a shaobhadh nó an saobhadh sin a bhagairt agus difear a dhéanamh don trádáil idir na Ballstáit.

(224) Tá an Beart inchurtha i leith an Stáit ós rud é gurbh iad údaráis na Danmhairge agus na Sualainne a dheonaigh agus a riar é (aithris (90)). Maoiníodh an beart trí acmhainní Stáit, ós rud é gur maoiníodh é leis na cistí poiblí a sholáthair an tSualainn agus an Danmhairg trí ionstraimí caipitil hibrideacha agus cothromais (aithris (91)).

(225) Thug an Beart buntáiste do SAS i bhfoirm athchaipitliúcháin i dtéarmaí ní b'fhabhraí ná dálaí an mhargaidh a bhí ann cheana. Dá bhrí sin, thug an Beart buntáiste do SAS i gcomparáid le gnáthdhálaí an mhargaidh

(226) Bhí an buntáiste a deonaíodh leis an mBeart roghnaitheach ós rud é nár dhámh an Danmhairg agus an tSualainn ach ar aon ghnóthas amháin é, mar atá, SAS.

(227) D'fhéadfadh an Beart iomaíocht a shaobhadh ós rud é gur láidrigh sé staid iomaíochta SAS. Rinne sé difear don trádáil idir na Ballstáit freisin ós rud é go raibh SAS gníomhach in earnálacha ina ndéantar trádáil laistigh den Aontas.

(228) I bhfianaise a bhfuil thuas, is é conclúid an Choimisiúin gur Státchabhair é an Beart de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE. Ní chuireann údaráis na Danmhairge agus na Sualainne in aghaidh na conclúide sin.

([141]) Tagraíonn an Danmhairg agus an tSualainn ina leith sin, i measc breithiúnais eile, do bhreithiúnas an 14 Aibreán 2021, *Ryanair* v *An Coimisiún*, T-378/20, ECLI:EU:T:2021:194, mír 81.

6.2. **Dlíthiúlacht na Státchabhrach**

(229) Trí fhógra a thabhairt i leith an Bhirt sular cuireadh i bhfeidhm é, d'urramaigh údaráis na Danmhairge agus na Sualainne a n-oibleagáidí faoi Airteagal 108(3) CFAE i dtosach báire.

(230) Mar sin féin, tar éis don Chúirt Ghinearálta an cinneadh tosaigh a neamhniú, bhí an Beart ina chabhair neamhdhleathach ón uair a deonaíodh é, sa mhéid nach raibh an Beart formheasta a thuilleadh le cinneadh ón gCoimisiún.

(231) Mar a léirítear in aithris (164), d'iarr Ryanair ar an gCoimisiún ordú don Danmhairg agus don tSualainn an chabhair a fhionraí láithreach agus iarraidh ar SAS ús a íoc ar feadh na tréimhse ar lena linn a bhí an chabhair neamhdhleathach ar fáil do SAS.

(232) De réir Airteagal 13(1) den Rialachán Nós Imeachta *the Commission may, after giving the Member State concerned the opportunity to submit its comments, adopt a decision requiring the Member State to suspend any unlawful aid until the Commission has taken a decision on the compatibility of the aid with the internal market* [féadfaidh an Coimisiún, tar éis dó an deis a thabhairt don Bhallstát lena mbaineann a bharúil a chur isteach, féadfaidh sé cinneadh a ghlacadh lena gceanglófar ar an mBallstát aon chabhair neamhdhleathach a chur ar fionraí go dtí go nglacfaidh an Coimisiún cinneadh maidir leis an gcabhair a bheith i gcomhréir leis an margadh inmheánach].

(233) Is é atá de thoradh ar an bhforáil sin gur faoi lánrogha an Choimisiúin atá urghaire na fionraí ([142]), agus go bhfuil sé faoi réir rialacha áirithe nós imeachta a chomhlíonadh, i.e., nach mór don Choimisiún cinneadh sonrach a ghlacadh maidir leis sin, tar éis dó an deis a thabhairt don Bhallstát a bharúlacha a chur isteach. Thairis sin, de réir an chásdlí, agus a lánrogha á feidhmiú aige, ní cheanglaítear ar an gCoimisiún na cúiseanna a shonrú lena rogha gan ordú fionraí a ghlacadh in aon chás ar leith ([143]).

(234) Ós rud é gurb é is cuspóir don chinneadh seo an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil i ndáil leis an mBeart a thabhairt chun críche, trí sheasamh críochnaitheach a thógáil maidir le comhoiriúnacht na cabhrach sin leis an margadh inmheánach, níl sé riachtanach measúnú a dhéanamh sa chinneadh seo ar an ngá le hurghaire fionraí.

(235) Mar a léirítear i roinn 5.1, feictear don Danmhairg agus don tSualainn gur cosúil chomh maith go n-iarrann Ryanair ar an gCoimisiún ordú don Danmhairg agus don tSualainn an chabhair neamhdhleathach a aisghabháil go sealadach ó SAS ([144]). De réir na Danmhairge agus na Sualainne, áfach, ní fhéadfaidh an Coimisiún aisghabháil shealadach na cabhrach a ordú ach amháin má chomhlíontar na coinníollacha uile a leagtar síos in Airteagal 13(2) den Rialachán Nós Imeachta.

(236) Tugann an Coimisiún dá aire maidir leis an urghaire le haghaidh aisghabháil shealadach dá bhforáiltear i Airteagal 13(2) den Rialachán Nós Imeachta, gur faoi lánrogha an Choimisiúin atá sé sin freisin, agus go deimhin go bhfuil sé faoi réir na gcoinníollacha arna meabhrú ag an Danmhairg agus an tSualainn in aithris (211). Níor thug Ryanair le fios cé acu ar comhlíonadh aon cheann de na coinníollacha carnacha faoi Airteagal 13(2) den Rialachán Nós Imeachta sa chás seo. In aon chás, ós rud é gurb é is cuspóir don chinneadh seo an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil i ndáil leis an mBeart a thabhairt chun críche, trí sheasamh críochnaitheach a thógáil maidir le comhoiriúnacht na cabhrach sin leis an margadh inmheánach, níl sé riachtanach measúnú a dhéanamh sa chinneadh seo ach oiread ar an ngá le hurghaire aisghabhála.

6.3. **Comhoiriúnacht na Státchabhrach**

(237) Ós rud é go mbaineann cabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE leis an mBeart, tá sé riachtanach a mheas cé acu an bhfuil an beart sin comhoiriúnach leis an margadh inmheánach. Toisc gur cabhair neamhdhleathach atá sa Bheart, is gá measúnú a dhéanamh ar a chomhoiriúnacht i gcomhréir leis na forálacha dlíthiúla a bhí i bhfeidhm an tráth a deonaíodh an chabhair, i.e., an 26 Deireadh Fómhair 2020.

(238) Tugann an Coimisiún dá aire gur thug údaráis na Danmhairge agus na Sualainne fógra i leith an Bhirt faoi Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE, mar a léirmhínítear leis an gCreat Sealadach.

(239) De bhun Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE féadfaidh an Coimisiún a dhearbhú go bhfuil beart comhoiriúnach leis an margadh inmheánach *chun suaitheadh tromchúiseach i ngeilleagar Ballstáit a leigheas*.

([142]) Breithiúnas an 22 Aibreán 2016, *Éire agus Aughinish Alumina Ltd* v *An Coimisiún*, T-50/06 RENV II agus T-69/06 RENV II, EU:T:2016:227, míreanna 79 agus 259.

([143]) Breithiúnas an 25 Aibreán 2018, *An Ungáir v An Coimisiún*, T-554/15 agus T-555/15, EU:T:2018:220, mír 112.

([144]) Tugann an Coimisiún dá aire, áfach, nach bhfuil sé iomlán soiléir ó thuairimí Ryanair gur iarr sé aisghabháil shealadach de bhun Airteagal 13(2) den Rialachán Nós Imeachta.

(240) Tríd an gCreat Sealadach a ghlacadh an 19 Márta 2020, d'aithin an Coimisiún (i roinn 2) gurb amhlaidh *the COVID-19 outbreak affects all Member States and that the containment measures taken by Member States impact undertakings* [a dhéanann ráig COVID-19 dochar do na Ballstáit uile agus go bhfuil tionchar ag na bearta imshrianta a rinne na Ballstáit ar ghnóthais]. Ba é conclúid an Choimisiúin *State aid is justified and can be declared compatible with the internal market on the basis of Article 107(3), point b, TFEU, for a limited period, to remedy the liquidity shortage faced by undertakings and ensure that the disruptions caused by the COVID-19 outbreak do not undermine their viability* [go bhfuil bonn cirt le Státchabhair agus gur féidir a dhearbhú go bhfuil sí comhoiriúnach leis an margadh inmheánach ar bhonn Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE, ar feadh tréimhse theoranta, chun an ganntanas leachtachta a bhí roimh ghnóthais a leigheas agus chun a áirithiú nach ndéanann an suaitheadh arbh é ráig COVID-19 ba chúis leis dochar dá n-inmharthanacht].

(241) Baineann Roinn 3.11 den Chreat Sealadach le bearta athchaipitliúcháin. Leagann an Roinn amach na critéir faoina bhféadfaidh na Ballstáit tacaíocht phoiblí a sholáthar i bhfoirm ionstraimí cothromais nó ionstraimí caipitil hibrideacha do ghnóthais a bhfuil deacrachtaí airgeadais acu de dheasca ráig COVID-19, rud is aidhm dó a áirithiú nach bhfágann suaitheadh an gheilleagair go scoirfidh gnóthais a bhí inmharthana roimh an bpaindéim ón margadh gan ghá.

(242) Tá an Beart faoi raon feidhme roinn 3.11 den Chreat Sealadach toisc gur beart athchaipitliúcháin atá ann, i bhfoirm ionstraimí hibrideacha agus cothromais arb é is aidhm dóibh cothromas SAS agus a rochtain ar leachtacht a láidriú, ar nithe iad sin a bhí faoi bhagairt de thoradh iarmhairtí phaindéim COVID-19 (aithris (17)).

(243) Luaitear i bpointe 48 den Chreat Sealadach nach bhféadfar bearta athchaipitliúcháin COVID-19 a dheonú tráth is déanaí ná 30 Meán Fómhair 2021 ([145]). Tugann an Coimisiún dá aire gur dheonaigh an Danmhairg agus an tSualainn an Beart an 26 Deireadh Fómhair 2020.

(244) Dá bhrí sin, sna ranna seo a leanas, déanfaidh an Coimisiún measúnú ar comhoiriúnacht an Bhirt faoi roinn 3.11 den Chreat Sealadach, arbh é sin an bunús dlí ab infheidhme a bhí i bhfeidhm an tráth a deonaíodh an chabhair.

6.3.1. *Incháilitheacht agus coinníollacha iontrála*

(245) De réir phointe 49 den Chreat Sealadach, ní mór ceithre choinníoll a chomhlíonadh le beart athchaipitliúcháin COVID-19. Déantar measúnú go comhleanúnach ar na coinníollacha sin sna ranna seo a leanas.

6.3.1.1. Pointe 49(a) den Chreat Sealadach a chomhlíonadh

(246) De réir phointe 49(a) den Chreat Sealadach, ní mór do na Ballstáit a léiriú gurb amhlaidh *without the State intervention the beneficiary would go out of business or would face serious difficulties to maintain its operations*[gan an idirghabháil ón Stát, a rachadh an tairbhí as gnó nó a bheadh deacrachtaí tromchúiseacha roimhe chun a oibríochtaí a choinneáil ar bun]. *Such difficulties may be shown by the deterioration of, in particular, the beneficiary's debt to equity ratio or similar indicators*'. [D'fhéadfadh meath, go háirithe, ar chóimheas fiachais/cothromais an tairbhí nó ar tháscairí comhchosúla na deacrachtaí sin a léiriú].

(247) Is léir ó na fíorais a sholáthair an Danmhairg agus an tSualainn (roinn 2.1.3), gurbh amhlaidh gan an Beart, a rachadh SAS as gnó, nó ar a laghad ar bith, a bheadh deacrachtaí tromchúiseacha roimhe chun a oibríochtaí a choinneáil ar bun.

(248) Ar an gcéad dul síos, bhí cothromas diúltach cláraithe ag SAS cheana féin ó mhí Aibreáin 2020, rud a d'fhág dá réir sin gur cuireadh a shócmhainneacht i mbaol (aithris (63)). Ba mhó dliteanais SAS ná a shócmhainní, mar a léirítear leis an meath ar a chóimheas fiachais/cothromais. Lean an méadú a bhí ag teacht ar chaillteanais charntha SAS ar aghaidh i gcaitheamh na míonna dá éis sin, agus leanadh den ídiú ar a chothromas (aithris (64)). I mí Iúil 2020, mheas an Danmhairg agus an tSualainn go sroichfeadh cothromas SAS méid diúltach SEK 9,4 billiún faoi mhí na Nollag 2020, rud a d'fhágfadh go raibh a struchtúr caipitiúil neamh-inmharthana (aithris (65)).

(249) Ar an dara dul síos, ní hamháin gur tháinig meath suntasach ar chothromas SAS agus é sin go mear, ba chosúil go raibh a staid leachtachta neamh-inbhuanaithe freisin. De réir mheastachán na Danmhairge agus na Sualainne, rithfeadh SAS amach as leachtacht faoi dheireadh mhí na Nollag 2020 (aithris (65)). I bhfocail eile, bhí coinne acu le cás mainneachtana sa ghearrthéarma. Dheimhnigh gníomhaireacht rátála creidmheasa, Moody's, an meastachán sin go soiléir (aithris (65)).

([145]) Mar a leagtar amach sa leagan den Chreat Sealadach a bhí i bhfeidhm an tráth a deonaíodh an Beart.

(250) Ar an tríú dul síos, is díol suntais é gur thuig SAS go raibh sé i staid airgeadais anásta d'ainneoin tionscnaimh costchiorrúcháin shuntasacha a bheith déanta aige chun caillteanais a mhaolú (féach roinn 2.1.3.1), trí bheith ag oibriú ar leibhéal íseal acmhainne chun costais inathraitheacha a laghdú (aithris (51)), trí ghníomhaíochtaí a dhéanamh chun airgead tirim a chaomhnú go háirithe trí sheachadadh aerárthaí a chur siar agus conarthaí soláthróirí a athchaibidliú (aithris (52)); agus trína ghnó a athstruchtúrú chun oibriú i gcomhthéacs éilimh shrianta tríd an bhfoireann a laghdú (aithris (53)).

(251) Dá bhrí sin, measann an Coimisiún gur léirigh an Danmhairg agus an tSualainn gurb amhlaidh, gan an Beart, a rachadh SAS as gnó, nó ar a laghad ar bith, a bheadh deacrachtaí tromchúiseacha roimhe chun a oibríochtaí a choinneáil ar bun.

(252) Treisítear an chonclúid sin a thuilleadh leis an bhfíoras gurb amhlaidh, an tráth a deonaíodh an Beart, a bhí comharthaí soiléire ann go raibh borradh ag teacht faoin dara ráig de phaindéim COVID-19, rud nach raibh coinne leis i bplean gnó SAS, agus gur tugadh srianta taistil isteach an athuair agus gur treisíodh iad sa Danmhairg agus sa tSualainn (aithrisí (22) go (24), (30) go (31) agus (41)). Dá bhrí sin, ba dhócha go ndéanfadh na srianta taistil sin dochar breise do riocht airgeadais SAS, a bhí leochaileach cheana féin, agus go dtiocfadh meath breise uirthi dá dtoradh.

(253) Contrártha ar an méid a mhaíonn Ryanair in aithris (172), ní cheanglaítear ar an gCoimisiún faoi phointe 49(a) den Chreat Sealadach measúnú a dhéanamh ar chás malartach ina laghdódh SAS a ghníomhaíochtaí 'neamhchórasacha' nó ina n-aimseodh sé maoiniú malartach ar an margadh. Le pointe 49(a) den Chreat Sealadach, cuirtear de cheangal ar na Ballstáit a léiriú go rachadh an tairbhí as gnó nó go mbeadh deacrachtaí tromchúiseacha roimhe chun a oibríochtaí a choinneáil ar bun *gan an idirghabháil ón Stát*. Dá bhrí sin, níl aon chás malartach eile beartaithe faoi phointe 49(a) den Chreat Sealadach, amhail cás ina mbeadh a ghníomhaíochtaí laghdaithe nó athstruchtúraithe ag an tairbhí.

(254) In aon chás, cuireann an Coimisiún in iúl gur sholáthair an Danmhairg agus an tSualainn an léiriú a theastaíonn maidir le comhlíonadh an cheanglais a leagtar amach ag pointe 49(a) i gcás ina ndéanfadh SAS méid suntasach de laghdú ar a ghníomhaíochtaí.

(255) Mar a léirítear in aithrisí (35) go (39), d'fhreagair SAS go gasta d'éabhlóid phaindéim COVID-19 agus do na srianta taistil. Mar shampla, a luaithe a ceadaíodh le reachtaíocht na Sualainne agus na Danmhairge, bhain SAS úsáid láithreach as stopadh oibre sealadach ar scála ollmhór (aithris (38)). Dhear SAS go mear, faoin 24 Aibreán 2020, plean gnó nua, lenar díríodh go háirithe ar thionscnaimh laghdaithe costas (aithrisí (49) agus (50)), agus thosaigh ar an bplean gnó sin a chur chun feidhme gan mhoill (aithrisí (37), (51) agus (53)) ([146]). An tráth a deonaíodh an Beart, bhí a chlár iomarcaíochta tugtha i gcrích ag SAS (aithris (53)); bhí athchaibidlíocht déanta aige le breis agus 200 dá sholáthróirí ar fud na n-earnálacha uile, chuir sé seachadadh 10 n-aerárthach siar (aithris (52) agus (54)) agus chuir a mheasúnú seachtainiúil nua ar an éileamh chun feidhme chun a acmhainn a choigeartú dá réir chun a chostais inathraitheacha a laghdú (aithris (51)). Dá thoradh sin, léirigh SAS freagairt dhíograiseach mhear do phaindéim COVID-19 agus do na srianta taistil.

(256) Thairis sin, rinne SAS líon substaintiúil tionscnamh coigilteas costais. Mhol SAS ina phlean gnó tosaigh go sroichfeadh sé sprioc laghdaithe costais SEK 5,4 billiún amach le haghaidh 2020 agus SEK 4,5 billiún tar éis 2021, i.e., laghdú costais a bheadh beagnach comhionann le méid an Bhirt (aithrisí (40) go (46)). Is díol suntais é mar sin féin gur iarr SAS go ndéanfaí tuilleadh ciorruithe (aithris (47)), ar ciorruithe iad a shainaithin SAS agus a ndearna sé gealltanas ina leith iad a chur chun feidhme, lena n-áirítear trí dhífheistiú páirteach sócmhainní amhail an láimhseáil ar an talamh (aithris (48)). Dá thoradh sin, rinneadh méadú substaintiúil ar sprioc na laghduithe costais le haghaidh 2020 (aithris (49)). Ní hamháin go raibh spriocanna na laghduithe costais substaintiúil, ach cumhdaíodh gníomhaíochtaí difriúla uile SAS leo freisin, lena n-áirítear lasta, seirbhísí láimhseála ar an talamh, forchostais, seirbhísí do phaisinéirí, etc. (aithrisí (41), (43), (45) agus (48)).

(257) Maidir le cé acu an bhféadfadh SAS maoiniú malartach a aimsiú ar an margadh, is é an measúnú sin is cuspóir do phointe 49(c) den Chreat Sealadach, agus ní cuspóir do phointe 49(a) de sin é.

(258) I bhfianaise na n-eilimintí sin uile, is é conclúid an Choimisiúin go gcomhlíonann an Beart pointe 49(a) den Chreat Sealadach.

([146]) Go sonrach, bhí pléití tionscanta cheana féin ag SAS le léasóirí agus le soláthróirí chun seachadadh aerárthaí nó íocaíochtaí as sócmhainní eile a chur siar/a tharscaoileadh an 12 Márta 2020. Rinne sé laghdú ollmhór ar an acmhainn freisin i mí Aibreáin agus i mí na Bealtaine 2020, agus méid ba lú ná 10 % dá acmhainn á hoibriú aige; agus d'fhógair sé plean iomarcaíochta mór an 28 Aibreán 2020, 4 lá tar éis don phlean gnó a bheith glactha.

6.3.1.2. Tá sé ar mhaithe leis an leas coiteann idirghabháil a dhéanamh

(259) De réir phointe 49(b) den Chreat Sealadach, ní mór do na Ballstáit a léiriú gurb amhlaidh *it is in the common interest to intervene* [atá sé ar mhaithe leis an leas coiteann idirghabháil a dhéanamh]. *D'fhéadfadh baint a bheith aige sin le cruatan sóisialta agus cliseadh margaidh, i ngeall ar chaillteanas suntasach fostaíochta, a sheachaint, scor cuideachta nuálaí, scor cuideachta lena mbaineann tábhacht chórasach, an riosca suaite seirbhíse tábhachtaí, nó cásanna comhchosúla lena dtugann an Ballstát lena mbaineann bunús cuí.*

(260) Is cosúil ón tuairisc a thugtar ar na fíorais atá i roinn 2.1.4 gur bhraith an Danmhairg agus an tSualainn go sonrach ar dhá cheann de na boinn cirt dá bhforáiltear faoi phointe 49(b) den Chreat Sealadach chun a mhíniú go raibh sé ar mhaithe leis an leas coiteann idirghabháil a dhéanamh i bhfabhar SAS.

(261) Sula ndéanfar scrúdú níos mionsonraithe ar na boinn chirt sin, tá sé riachtanach aghaidh a thabhairt ar na barúlacha ginearálta a chuir Ryanair isteach, ar dtús, agus ansin, na barúlacha a chuir an Danmhairg agus an tSualainn isteach.

(262) Ar an gcéad dul síos, mar a thugtar le fios in aithris (173), áitíonn Ryanair gur bhraith an Coimisiún go heisiach ar eilimintí a sholáthair an Danmhairg agus an tSualainn sa chinneadh tosaigh chun measúnú a dhéanamh ar chomhlíontacht an Bhirt le pointe 49(b) den Chreat Sealadach, seachas a mheasúnú uathrialach féin a dhéanamh. Meabhraíonn an Coimisiún maidir leis sin gur chuir an Danmhairg agus an tSualainn a bhfógra comhpháirteach i leith an Bhirt isteach an 11 Lúnasa 2020, agus go raibh san fhógra na bunchúiseanna ar dá réir a mheas an Danmhairg agus an tSualainn go raibh an Beart ina bheart a bhí i gcomhréir le pointe 49(b) den Chreat Sealadach. Chuir an Coimisiún na heilimintí sin i láthair agus rinne measúnú orthu sa chinneadh tosaigh agus chinn ar réamhbhonn nárbh aon údar amhrais iad. Ní hé an pointe ríthábhachtach cé acu an mbraitheann an Coimisiún ar fhaisnéis arna cur faoina bhráid ag na Ballstáit, ach cé acu an bhfuil an fhaisnéis sin cruinn, leordhóthanach agus fianaise mar thacaíocht léi, agus an ndearna an Coimisiún measúnú leormhaith uirthi. Sa chás seo, níor chosúil go raibh aon chuid den fhaisnéis a sholáthair na Ballstáit sin ina húdar amhrais maidir lena cruinneas, a leordhóthanacht nó a bailíocht. Seachas sin, is é is cuspóir don nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil an fhéidearthacht a thabhairt do pháirtithe leasmhara chun a mbarúlacha a sholáthar d'fhonn an Coimisiún a chumasú chun measúnú iomlán a dhéanamh ar na fíorais agus ar an bhfaisnéis atá ar fáil dó. Mar sin féin, mar a thug údaráis na Danmhairge agus na Sualainne dá n-aire agus an ceart acu ina leith (aithris (215)), níor agóid aon pháirtí leasmhar, lena n-áirítear Ryanair, in aghaidh fhírinneacht na bhfíoras a cuireadh i láthair sa chinneadh tosaigh, ach in aghaidh a n-ábharthachta agus a léirmhínithe chun a mheasúnú cé acu an bhfuil sé ar mhaithe leis an leas coiteann idirghabháil a dhéanamh i bhfabhar SAS.

(263) An dara pointe, maidir le hábharthacht na sonraí a bhaineann le rannchuidiú na hearnála eitlíochta le geilleagar na Danmhairge agus na Sualainne (aithris (175)), tá na sonraí sin ábhartha chun scrúdú a dhéanamh ar cé acu an bhfuil sé ar mhaithe leis an leas coiteann idirghabháil a dhéanamh i bhfabhar an tairbhí, de bhun phointe 49(b) den Chreat Sealadach.

(264) Ar deireadh, contrártha ar an méid a mhaíonn Ryanair in aithris (179), le pointe 49(b) den Chreat Sealadach cuirtear de cheangal ar na Ballstáit a léiriú go bhfuil sé ar mhaithe leis an leas coiteann idirghabháil a dhéanamh de bhun ar a laghad ceann amháin de na boinn chirt a sholáthraítear faoin bhforáil sin, agus cuirtear de cheangal ar an gCoimisiún measúnú a dhéanamh ar an gceist sin freisin. Dá bhrí sin, nuair a shuíonn an Coimisiún go bhfuil an leas coiteann sin ann, ní cheanglaítear air, mar atá molta ag Ryanair, measúnú a dhéanamh ar cé acu an bhféadfadh an tairbhí gníomhaíochtaí neamhriachtanacha a laghdú nó a shochtadh a thuilleadh gan saothrú an leasa choitinn arna shainaithint a chur i mbaol.

(265) A mhéid a bhaineann leis an mbarúil ó údaráis na Danmhairge agus na Sualainne in aithris (218), ar dá réir sin a bhfuil an measúnú ón gCoimisiún, ar a bhfuil i gceist ag na Ballstáit maidir leis an leas coiteann go ndéanfaí idirghabháil ar mhaithe leis, teoranta don earráid fhollasach measúnaithe a rialú, ní mór diúltú don bharúil sin. De réir cásdlí socair, i gcás ina mbeidh Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE á chur i bhfeidhm, tá lánrogha leathan ag an gCoimisiún, arb é atá i gceist lena fheidhmiú measúnuithe de chineál sóisialta agus eacnamaíoch nach mór a dhéanamh laistigh de chomhthéacs an Aontais ([147]). Dá bhrí sin, an rialú atá ag an gCoimisiún faoi phointe 49(b) den Chreat Sealadach, níl sé teoranta don earráid fhollasach measúnaithe, ar an mbonn cirt a sholáthair an Ballstát, a rialú.

([147]) Féach, chuige sin breithiúnas an 12 Nollaig 2014, *Banco Privado Português, SA* v *An Coimisiún*, T-487/11, EU:T:2014:1077, mír 83.

(266) Is i bhfianaise na réamhbhreithnithe sin a dhéanfaidh an Coimisiún measúnú ar cé acu an gcomhlíonann an Beart pointe 49(b) den Chreat Sealadach, agus aighneachtaí na bpáirtithe leasmhara agus ón Danmhairg agus ón tSualainn á gcur san áireamh i gcomhthéacs an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil.

Riosca maidir le suaitheadh seirbhíse tábhachtaí

(267) *Ar an gcéad dul síos*, mar a léirítear in aithrisí (68) agus (71), oibríonn SAS líonra intíre agus idirnáisiúnta tábhachtach lena n-áirithítear an nascacht laistigh den Danmhairg agus den tSualainn agus lasmuigh díobh. Sa dá Bhallstát, roimh phaindéim COVID-19, bhí mórán naisc intíre thráthrialta ([148]) á n-oibriú ag SAS ar feadh na bliana ar fud chuig réigiúin dhifriúla na mBallstát sin ([149]). Is ag SAS a bhí 40 % de na paisinéirí intíre arna n-iompar sa Danmhairg in 2019, agus 50 % sa tSualainn, mar an t-aeriompróir is mó sa Danmhairg agus sa tSualainn. Thairis sin, trí na moil dá chuid i gCóbanhávan agus i Stócólm, nasc SAS paisinéirí intíre le heitiltí idirnáisiúnta, agus aersheirbhísí á dtairiscint chuig príomhionaid ghnó an Aontais agus príomhionaid ghnó idirnáisiúnta agus uathu. Is ag SAS a bhí 30 % den líon iomlán paisinéirí idirnáisiúnta arna n-iompar chuig an Danmhairg agus uaithi, agus 25 % den líon iomlán chuig an tSualainn agus uaithi. Is mó gá fós atá leis na haersheirbhísí sin i gcás na Sualainne mar gheall ar a suíomh geografach san Aontas a bheith cuibheasach iargúlta agus mar gheall ar leithead a críche (agus nach bhfuil móid iompair mhalartacha chomh héifeachtúil ná chomh hiomchuí céanna leis an aeriompar lena n-aghaidh), agus i gcás na Danmhairge go háirithe mar gheall ar a cuid oileán (Oileáin Fharó agus Bornholm mar shampla). San iomlán, i gcás SAS, bhí breis agus 100 bealach á dtairiscint aige chuig an Danmhairg, uaithi agus laistigh di agus breis agus 150 bealach chuig an tSualainn, uaithi agus laistigh di.

(268) *Ar an dara dul síos*, sholáthair SAS seirbhísí fíor-riachtanacha lasta agus do phaisinéirí le linn phaindéim COVID-19 (sular deonaíodh an Beart), trí eitiltí aisdúichithe ar leith a oibriú (aithris (51)), trealamh leighis agus táirgí cógaisíochta a iompar chuig an Danmhairg agus an tSualainn agus trí rannchuidiú le leanúnachas an tslabhra táirgeachta a áirithiú ar mhaithe le gnólachtaí na Sualainne agus na Danmhairge (aithris (73)). Thairis sin, choinnigh SAS naisc intíre agus idirnáisiúnta ar bun le linn na paindéime, agus d'fhág sé sin go rabhthas in ann taisteal fíor-riachtanach a dhéanamh (aithrisí (68) agus (71)). Níor sholáthair aon aerlíne eile seirbhísí comhchosúla sna tíortha sin, ar seirbhísí iad lenar bhain fíor-riachtanas i gcomhthéacs ina raibh an tSualainn agus an Danmhairg ag féachaint le teorainn a chur le héifeachtaí leathadh na paindéime. Dá bhrí sin, dá scoirfeadh SAS ón margadh, d'fhéadfadh sé a bheith ina chúis, an tráth sin, agus i bhfianaise chomhthéacs phaindéim COVID-19, le suaitheadh seirbhíse tábhachtaí. B'amhlaidh é sin go háirithe ós rud é go raibh an dara ráig de COVID-19 tar éis scaipeadh cheana féin an tráth a deonaíodh an Beart (aithrisí (22) agus (23)), rud a d'fhéadfadh a fhágáil dá réir sin go mbeadh cur in úsáid aersheirbhísí SAS de dhíth arís chun lasta fíor-riachtanach a thabhairt chun na Sualainne agus na Danmhairge nó chun cónaitheoirí na Danmhairge agus na Sualainne a aisdúichiú.

(269) Bunaithe ar na heilimintí sin, feictear don Choimisiún go raibh seirbhísí aeriompair tábhachtacha lasta agus paisinéirí á soláthar ag SAS ón Danmhairg agus ón tSualainn, chucu agus laistigh díobh, lena n-áirítear le linn phaindéim COVID-19. Dá gclisfeadh SAS, nó dá mbeadh deacrachtaí tromchúiseacha aige chun a ghnólacht a choinneáil ar bun, is léir go mbeadh riosca ann dá dheasca sin go mbainfí aersheirbhísí a bhí tábhachtach dá ngeilleagar den Danmhairg agus den tSualainn, láithreach.

(270) Dearbhaíonn Ryanair gurb amhlaidh, faoi phointe 49(b) den Chreat Sealadach, nach mór don Choimisiún a léiriú nach féidir comhshamhail ghníomhaíochtaí uile an tairbhí a sholáthar nó, de rogha air sin, nach mór dó a shainaithint cén sciar dá ghníomhaíochtaí nach féidir a chomhshamhail a sholáthar (aithris (177)). Measann an Coimisiún nach n-eascraíonn an ceanglas sin as foclaíocht nó as cuspóir phointe 49(b) den Chreat Sealadach. Déantar foráil le pointe 49(b) gur féidir an leas coiteann chun idirghabháil a dhéanamh a léiriú trí *a risk of disruption of an important service* [riosca maidir le suaitheadh seirbhíse tábhachtaí]. Ina leith sin, mar a chuir an Danmhairg agus an tSualainn in iúl in aithris (216) agus an ceart acu ina leith, is leor a léiriú nach bhféadfadh gnóthais eile an méid céanna nó méid comhchosúil den tseirbhís thábhachtach atá i gceist a mhacasamhlú, toisc gurb amhlaidh, de réir a shainmhínithe, is éard a léireodh toradh den sórt sin gurbh iad saintréithe riosca sin an tsuaite seirbhísí tábhachtacha atá i gceist.

([148]) 250 eitilt intíre in aghaidh na míosa sa Danmhairg idir Cóbanhávan agus trí chathair eile sa Danmhairg; 150 eitilt intíre in aghaidh na míosa ar an meán sa tSualainn idir Stócólm/Göteborg agus 12 chathair eile sa tSualainn.

([149]) I gcás na Danmhairge agus na Sualainne araon, tá na cathracha ar a bhfreastalaíonn SAS scaipthe ar bhonn geografach ar fud chríoch na Sualainne agus na Danmhairge, agus níl siad comhchruinnithe i réigiúin shonracha.

(271) In aon chás, maidir le cé acu an bhféadfadh aerlínte eile comhshamhail seirbhísí tábhachtacha SAS a sholáthar, laistigh de thréimhse ghearr, chun éifeachtaí shuaitheadh na seirbhísí sin a fhritháireamh sa Danmhairg agus sa tSualainn, déanann an Coimisiún anailís thíos, de ghrá na hiomláine, ar an acmhainn agus ar na tairiscintí arna gcur in úsáid ag iomaitheoirí ar leibhéil intíre agus idirnáisiúnta araon. Tugann an Coimisiún dá aire, áfach, nach n-agóideann na haighneachtaí a sholáthair Ryanair ach in aghaidh thábhacht na n-aersheirbhísí tráchtála do phaisinéirí a sholáthraíonn SAS, rud nach bhfuil i gceist leis ach aon toisc amháin a chuireann an Coimisiún san áireamh, i measc tosca eile. Ní agóideann Ryanair ina bharúlacha in aghaidh thábhacht na seirbhísí aisdúichithe agus lasta a rinne SAS le linn phaindéim COVID-19 i gcás na Danmhairge agus na Sualainne (aithris (269)).

An Danmhairg

(272) Feictear don Choimisiún gurb amhlaidh, i gcás seirbhísí intíre, bunaithe ar na heilimintí a sholáthair an Danmhairg agus ar a dtugtar tuairisc in aithris (68), nár sholáthair ach Norwegian Air Shuttle ([150]) (ag a bhfuil aon bhealach intíre amháin) agus Danish Air Transport ([151]) méid fiúntach aersheirbhísí intíre in 2019 ([152]). Idir mí Eanáir agus mí Mheán Fómhair 2020, le linn phaindéim COVID-19, rinne Norwegian Air Shuttle laghdú ar a aersheirbhísí intíre sa Danmhairg agus tháinig laghdú ó 29 % go 24 % ar a sciar den mhargadh, agus tháinig méadú ó 22,5 % go 28,5 % ar an sciar den mhargadh a bhí ag Danish Air Transport. Ba í SAS an aerlíne ba mhó fós ar an leibhéal intíre agus beagnach 40 % den líon iomlán paisinéirí idirnáisiúnta arna n-iompar aige.

(273) Ó thaobh na seirbhísí idirnáisiúnta chuig an Danmhairg agus uaithi de, ba iad Norwegian Air Shuttle agus Ryanair ([153]), tar éis SAS, na príomhaerlínte i dtéarmaí na bpaisinéirí arna n-iompar chuig an Danmhairg agus uaithi, agus 15 % ag Norwegian Air Shuttle den líon iomlán paisinéirí idirnáisiúnta arna n-iompar in 2019 agus 9 % díobh ag Ryanair faoi seach. Tugann an Coimisiún dá aire go raibh sciar mór de bhealaí séasúracha ag Norwegian Air Shuttle agus Ryanair araon ón Danmhairg agus chuici (54 bhealach as 85 bhealach i gcás Norwegian Air Shuttle agus 25 bhealach as 48 mbealach i gcás Ryanair) i gcomparáid le SAS (36 bhealach as breis agus 100 bealach). Idir mí Eanáir agus mí Mheán Fómhair 2020, cláraíodh laghdú ar an sciar de phaisinéirí idirnáisiúnta arna n-iompar ag Norwegian Air Shuttle freisin (ó 15 % go 11 %); choinnigh na haerlínte eile uile a sciartha den mhargadh ar bun a bheag nó a mhór (tháinig méadú beag 1 % ar sciar Ryanair agus tháinig laghdú beag ar sciar EasyJet ([154]). Is léir freisin ón aighneacht ó Ryanair go raibh deacrachtaí airgeadais tromchúiseacha ag Norwegian Air Shuttle ag tús phaindéim COVID-19 ([155]). Tacaíonn doiciméid inmheánacha SAS leis an bhfíoras sin freisin ([156]) chomh maith le preaseisiúintí ([157]).

(274) I bhfianaise na n-eilimintí roimhe, is féidir teacht ar na conclúidí seo a leanas. Ar an gcéad dul síos, is cosúil go raibh deacrachtaí airgeadais tromchúiseacha ag baint do phríomhiomaitheoir SAS ar an leibhéal intíre agus idirnáisiúnta araon sa Danmhairg, is é sin, Norwegian Air Shuttle, rud a fhágann nach sochreidte coinne a bheith leis go bhféadfadh an chuideachta sin a bheith in ann seirbhísí uile SAS chuig an Danmhairg, uaithi agus laistigh di, nó cuid shuntasach díobh, a ghlacadh ar láimh i gcaitheamh an ghearrthéarma. Ar an dara dul síos, ó thaobh Danish Air Transport de, tugann an Coimisiún méid theoranta na cuideachta sin dá aire, ar cuideachta í a raibh líon beag bealaí á n-oibriú aici ([158]) agus líon ba lú ná 20 aerárthach aici (arb aerárthaí beaga a bhí iontu) ([159]), rud a d'fhágfadh nach dócha ach oiread go bhféadfadh sí fiú

([150]) Is iompróir ísealchostais é Norwegian Air Shuttle ag a raibh, roimh phaindéim COVID-19, méid cuibheasach inchomparáide le SAS agus eitiltí intíre, idirnáisiúnta agus idir ilchríocha á n-oibriú aige.

([151]) Aerlíne réigiúnach ab ea Danish Air Transport a bhí comhdhéanta d'fhlít ní ba lú (10-20 aerárthach).

([152]) Sa Danmhairg, d'iompair Norwegian Air Shuttle 29 % den líon iomlán paisinéirí intíre in 2019, agus d'iompair Danish Air Transport 22 % díobh. Sa tSualainn, d'iompair Braathens Regional 30 % den líon iomlán paisinéirí intíre in 2019, agus d'iompair Norwegian Air Shuttle 18 % díobh.

([153]) Is aerlíne ísealchostais é Ryanair, agus is é an aerlíne is mó san Eoraip agus is eitiltí laistigh den Eoraip is mó a sholáthraíonn sé.

([154]) Is é EasyJet ceann de na príomhiompróirí ísealchostais san Eoraip.

([155]) I leathanach 29 den Alt ón Meitheal Mhachnaimh, is é an méid seo a leanas atá le léamh sa sliocht: *According to Roland Berger's estimates, Norwegian had a cash position at the beginning of the year that would enable it to go less than a month without any activity. […] Although the Norwegian parent company experienced some relief on 4 May 2020 thanks to a rescue package, which provided it with a contribution of EUR 880 million, its financial situation remains very precarious*' [De réir mheastacháin Roland Berger, bhí staid airgid ag Norwegian ag tús na bliana a chuirfeadh é ar a chumas dó maireachtáil tréimhse ba lú ná mí gan aon ghníomhaíocht ar bith […] Cé gur tháinig faoiseamh áirithe ar mháthairchuideachta Norwegian an 4 Bealtaine 2020 a bhuí de phacáiste tarrthála, lenar soláthraíodh ranníocaíocht EUR 880 milliún dó, tá a staid airgeadais fós an-leochaileach].

([156]) Iarscríbhinn 40.1 a ghabhann le fógra na Danmhairge agus na Sualainne. Ag an gcruinniú an 7 Bealtaine 2020, phléigh bord SAS próiseas athstruchtúrúcháin Norwegian Air Shuttle a bhí ar siúl fós.

([157]) Féach mar shampla an tuarascáil phreasa dar dáta an 1 Bealtaine 2020 ó Reuters, le fáil ag: https://www.reuters.com/article/uk-health-coronavirus-norwegianair-histo-idUKKBN22D4QZ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023). Féach freisin an tuarascáil phreasa ón 20 Aibreán 2020 ó shuíomh gréasáin CNBC, le fáil ag: https://www.cnbc.com/2020/04/20/norwegian-says-4700-jobs-at-risk-after-unit-bankruptcies-contracts-axed.html (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([158]) Féach Airline's Market Study, ina léiríonn Tábla 3 gur oibrigh Danish Air Transport 9 mbealach intíre agus 4 bhealach idirnáisiúnta in 2019.

([159]) Féach freisin an suíomh gréasáin de chuid Danish Air Transport: https://dat-corporate.com/about-us/dat-fleet/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2020). Bhí cuid d'fhlít Danish Air Transport comhdhéanta de ATRnna (Avions de transport régional), arb aerárthaí iad a dearadh le haghaidh an iompair réigiúnaigh agus lena mbaineann líon suíochán teoranta (idir 50 agus 70 suíochán). Féach freisin meastachán faoi fhlít stairiúil Danish Air Transport (meastar gur 14 aerárthach atá ann) arna sholáthar ag Planespotters.net agus le fáil ag https://www.planespotters.net/airline/Danish-Air-Transport?refresh=1 (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2020).

cuid de sheirbhísí SAS a ionadú i gcaitheamh an ghearrthéarma, agus líonra, acmhainn, agus minicíocht chomhchosúil aici. Ar deireadh, ó thaobh Ryanair de, ní dócha ach oiread go dtógfadh an chuideachta sin seirbhísí SAS ar láimh i gcaitheamh an ghearrthéarma. Níor oibrigh Ryanair aon trácht intíre sa Danmhairg agus bhí a thrácht idirnáisiúnta teoranta do 23 bhealach ar feadh na bliana roimh phaindéim COVID-19, i.e., beagnach trí oiread ní ba lú ná SAS, agus maidir leis an líon iomlán bealaí ag Ryanair chuig an Danmhairg agus uaithi, bhí leath na mbealaí a bhí á n-oibriú ag SAS á n-oibriú ag Ryanair. Dá bhrí sin is réasúnta a mheas nach soláthródh an aerlíne sin comhshamhail seirbhísí SAS i gcaitheamh an ghearrthéarma, i bhfianaise chomhthéacs na hearnála eitlíochta tar éis phaindéim COVID-19 freisin mar aon leis an dara ráig den phaindéim sin a bhris amach an tráth a deonaíodh an Beart (aithrisí (22) go (24) agus (31)). Tugann an Coimisiún dá aire maidir leis sin nár sholáthair Ryanair aon phlean ar mhaithe le forleathnú a bhain lena oibríochtaí sa Danmhairg an tráth a deonaíodh an Beart.

(275) Ní féidir teacht ar a mhalairt de chonclúid leis na sonraí a sholáthair Ryanair in Airline's Market Study (aithris (169)). Cuireann an staidéar sin i láthair, go bunúsach, an fhorbairt a tháinig ar an aerthrácht, chuig an Danmhairg, uaithi agus laistigh di idir 2014 agus 2019, i dtéarmaí na suíochán arna dtairiscint agus líon na mbealaí a bheartaigh aerlínte. Is é conclúid Airline's Market Study gur forleathnaíodh iompróirí ísealchostais i bhfad ní ba thapúla idir 2014 agus 2019 (méadú 66 % ar an bhfás ó thaobh líon na suíochán arna dtairiscint de agus 62 bhealach bhreise) ná 'aerlínte ar a bhfuil sainchónaí sa Danmhairg' amhail SAS, a líomhnaítear ina leith nár rannchuidigh siad ach le 3 % den fhás a tháinig ar an líon suíochán agus nár chuir ach 14 bhealach lena raibh ar fáil.

(276) Mar sin féin, tá an Airline's Market Study neamhiomlán maidir le roinnt gnéithe.

(277) *Ar an gcéad dul síos*, ní thugtar tuairisc sa staidéar ach ar an bhforbairt a tháinig ar an aerthrácht chuig an Danmhairg, uaithi agus laistigh di idir 2014 agus 2019, ach ní sholáthraíonn sé aon léiriú ar iarmhairtí phaindéim COVID-19 ar an aerthrácht chuig an Danmhairg, uaithi agus laistigh di, rud atá ina phríomheilimint don mheasúnú faoi phointe 49(b) den Chreat Sealadach sa chás seo. An fíoras gur mhéadaigh iompróirí ísealchostais a láithreacht i gcaitheamh na tréimhse 5 bliana ar a ndéantar machnamh leis an anailís, ní fianaise é sin go leanfaí den mhéadú sin tar éis phaindéim COVID-19 a rinne dochar don earnáil eitlíochta ar fad. A mhalairt go deimhin, léiríonn na sonraí a sholáthair an Danmhairg gurb amhlaidh idir mhí Eanáir agus mí Mheán Fómhair 2020, a rinne iompróirí ísealchostais amhail Norwegian Air Shuttle agus EasyJet laghdú ar na sciartha de phaisinéirí a bhí á n-iompar acu chuig an Danmhairg agus uaithi, agus nach ndearna Ryanair ach méadú de bheagán ar a sciar féin.

(278) *Ar an dara dul síos*, cé go ndearna iompróirí ísealchostais méadú ar a raibh á dtairiscint acu le haghaidh aersheirbhísí idirnáisiúnta ón Danmhairg agus chuici idir 2014 agus 2019, ní hamhlaidh a bhí i gcás an tráchta intíre: ní raibh ach dhá bhealach intíre á n-oibriú ag iompróirí ísealchostais, gan aon mhéadú idir 2014 agus 2019, agus tháinig laghdú ar an acmhainn i dtéarmaí líon na suíochán arna dtairiscint ar na bealaí intíre sin i gcaitheamh na tréimhse 5 bliana sin.

(279) *Ar an tríú dul síos*, ní sholáthraíonn an staidéar aon léiriú ar rialtacht ná ar mhinicíocht na tairisceana arna soláthar ag na haerlínte difriúla ar a ndéantar anailís, ná fiú ar an líonra ná ar na cinn scríbe a bheartaigh siad. Ní thugtar de léiriú ann ach ar an líon suíochán arna dtairiscint agus ar an líon bealaí arna n-oibriú ag aerlínte. Mar sin féin, léiríonn na sonraí a sholáthair údarás eitlíochta sibhialta agus iarnróid na Danmhairge gurb amhlaidh, má bhí líon substaintiúil bealaí chuig an Danmhairg agus uaithi á n-oibriú ag iompróirí ísealchostais amhail Norwegian Air Shuttle agus Ryanair in 2019, gur bealaí séasúracha a bhí i gceist le breis agus leath díobh (aithris (275)), agus gur bealaí iad, dá réir sin, nár oibríodh de réir minicíochtaí tráthrialta i gcaitheamh na bliana.

(280) *Ar an gceathrú dul síos*, déanann an staidéar idirdhealú idir SAS agus 'iompróirí ísealchostais' i gcás ina bhfuil anailís á déanamh ar fhás na Danmhairge idir 2014 agus 2019 i dtéarmaí bealaí agus suíochán arna dtairiscint. Mar sin féin, ní sholáthraíonn an staidéar faisnéis shonrach ar gach ceann de 'na hiompróirí ísealchostais' ar a ndéantar anailís. Mar is léir ó aithris (68), is mór an bhearna atá ann idir iompróirí ísealchostais, cuir i gcás, Norwegian Air Shuttle a d'oibrigh, in 2019, 85 bhealach chuig an Danmhairg, uaithi agus laistigh di, agus EasyJet nár oibrigh ach 16 bhealach chuig an Danmhairg agus uaithi. Mar an gcéanna, mar a léirítear san Alt ón Meitheal Mhachnaimh a sholáthair Ryanair, ní raibh na hiompróirí ísealchostais uile sa staid airgeadais chéanna an tráth a deonaíodh an Beart: mar shampla, bhain deacrachtaí airgeadais móra do Norwegian Air Shuttle i gcomparáid le Ryanair.

(281) *Ar deireadh*, cé gur chinn Airline's Market Study '*SAS, as the primary carrier, is not the growth vehicle*'[nach é SAS, mar an príomhiompróir, tionscnóir an fháis] i gcás an aerthráchta idir 2014 agus 2019, is amhlaidh is fíor fós in 2019, mar a léiríonn an staidéar sin, gur oibrigh SAS 95 bhealach ón Danmhairg, chuici agus laistigh di, agus 7,1 milliún suíochán á dtairiscint aige ([160]). I gcomparáid leis sin, d'oibrigh grúpa na n-iompróirí ísealchostais ([161]) 171 bhealach ón Danmhairg, chuici agus laistigh di, agus 7,1 milliún suíochán á dtairiscint acu. I bhfocail eile, chuir SAS líon suíochán in úsáid in 2019 chuig an Danmhairg, uaithi agus laistigh di, a bhí comhionann leis an líon suíochán a bhí ag na hiompróirí ísealchostais uile le chéile, agus bhí líon na mbealaí a bhí á dtairiscint aige comhfhreagrach do bhreis agus leath den líon iomlán bealaí a bhí á n-oibriú ag na hiompróirí ísealchostais uile le chéile. Treisíonn an toradh sin an chonclúid go mbeadh sé deacair d'iompróirí ísealchostais, contrártha ar an méid a mhaíonn Ryanair, oibríochtaí SAS a ionadú i gcaitheamh an ghearrthéarma, i gcomhthéacs phaindéim COVID-19 ag a raibh dochar ollmhór á dhéanamh don earnáil eitlíochta.

An tSualainn

(282) Feictear don Choimisiún, bunaithe ar na heilimintí a sholáthair an tSualainn agus ar a dtugtar tuairisc in aithrisí (70) go (71), gurbh iad Braathens Regional agus Norwegian Shuttle Air, ar an leibhéal intíre, na haerlínte a raibh líon fiúntach seirbhísí á sholáthar acu seachas SAS, agus 30 % agus 18 % den líon iomlán paisinéirí intíre arna n-iompar acu faoi seach. Is aerlíne réigiúnach é Braathens Regional ([162]) a oibríonn trácht intíre go príomha sa tSualainn, agus tá flít beag (10 go 15 aerárthach) aige ([163]) atá comhdhéanta d'aerárthaí beaga ([164]). Idir mhí Eanáir agus mí Mheán Fómhair 2020, tugann an Coimisiún dá aire gur tháinig laghdú, ar an leibhéal intíre, ar an sciar de phaisinéirí arna n-iompar ag Braathens Regional ó 30 % go 20 %. Maidir leis sin, is fiú a lua gur tionscnaíodh imeachtaí féimheachta i leith Braathens Regional ó mhí Aibreáin 2020, rud a chuir stad lena thrácht ar fad go dtí an tréimhse tar éis shamhradh 2020 ([165]). Mar a léirítear in aithris (274), tháinig laghdú ar sciar na bpaisinéirí arna n-iompar ag Norwegian Air Shuttle freisin ó 18 % go 14 %.

(283) Ó thaobh seirbhísí idirnáisiúnta chuig an tSualainn agus uaithi de, seachas SAS, is ag Norwegian Air Shuttle a bhí 18 % de na paisinéirí idirnáisiúnta uile (breis agus 5 mhilliún paisinéirí) arna n-iompar in 2019, agus bhí Ryanair dá éis sin agus 8 % aige (breis agus 2 mhilliún paisinéirí), agus Wizz Air agus Lufthansa ag a raibh thart ar 5 % (breis agus 1 mhilliún). Is iompróir ísealchostais é Wizz Air ar mhéid atá inchomparáide le SAS a bheag nó a mhór, agus is é Lufthansa ceann de na haerlínte is mó san Eoraip. Idir mí Eanáir agus mí Mheán Fómhair 2020, le linn phaindéim COVID-19, is fiú a thabhairt faoi deara go ndearna príomhiomaitheoir SAS, Norwegian Air Shuttle, laghdú suntasach ar a sciar de phaisinéirí idirnáisiúnta ó 18 % go 13 %, ach go raibh sciar Ryanair ina leith sin cobhsaí le linn na tréimhse sin.

(284) I bhfianaise na n-eilimintí sin, is féidir teacht ar na conclúidí seo a leanas. Ar an gcéad dul síos, is cosúil go raibh deacrachtaí airgeadais tromchúiseacha ag baint do Norwegian Air Shuttle, is é sin príomhiomaitheoir SAS, ar an leibhéal intíre agus idirnáisiúnta sa tSualainn, rud a fhágann nach sochreidte coinne a bheith leis go bhféadfadh an chuideachta sin a bheith in ann seirbhísí uile SAS chuig an tSualainn, uaithi agus laistigh di, nó cuid díobh, a ghlacadh ar láimh i gcaitheamh an ghearrthéarma. Ar an dara dul síos, ó thaobh Braathens Regional de, tugann an Coimisiún méid theoranta na cuideachta sin dá aire, ar cuideachta í a d'oibrigh agus flít i bhfad ní ba lú aici ná mar a bhí ag SAS, agus, cosúil le Norwegian Air Shuttle, a raibh deacrachtaí tromchúiseacha aici a gnó a choinneáil ar bun. Sa chomhthéacs sin, ní raibh sé inchreidte go bhféadfadh an chuideachta fiú cuid de sheirbhísí SAS a ionadú i gcaitheamh an ghearrthéarma ar an leibhéal intíre. Ar deireadh, ó thaobh Ryanair de, ní dócha ach oiread go dtógfadh an chuideachta sin seirbhísí SAS ar láimh i gcaitheamh an ghearrthéarma. Níor oibrigh Ryanair aon trácht intíre sa tSualainn, agus bhí a líonra chuig an tSualainn agus uaithi comhdhéanta de 44 bhealach idir mí Eanáir agus mí Mheán Fómhair 2020, i gcomparáid le 85 i gcás SAS ([166]), i.e., thart ar a leath. Dá bhrí sin is réasúnta a mheas nach soláthródh an aerlíne sin comhshamhail seirbhísí SAS i

([160]) Féach Tábla 3 de Airline's Market Study. Ní áirítear ar na figiúirí a úsáidtear sa tábla sin ach eitiltí sa Danmhairg agus eitiltí laistigh den Eoraip ón Danmhairg agus chuici. Ós rud é go n-oibríonn SAS seirbhísí chuig roinnt cinn scríbe idir ilchríocha, déantar gannmheastachán ar an líon eitiltí i gcás SAS.

([161]) Glacann an Coimisiún leis go bhfuil an grúpa sin comhdhéanta *ar a laghad* de Norwegian Air Shuttle, Ryanair agus EasyJet, arbh iad sin na príomhaerlínte ísealchostais ar chúl SAS sa Danmhairg in 2019 iad.

([162]) Féach suíomh gréasáin Braathens Regional, le fáil ag: https://www.flygbra.se/en/about-braathens-regional-airlines/corporate-information (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([163]) Féach freisin meastachán faoi fhlít stairiúil Braathens Regional arna sholáthar ag Planespotters.net agus le fáil ag https://www.planespotters.net/airline/BRA-Braathens-Regional-Airlines (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023). Féach freisin léiriú a sholáthair an suíomh gréasáin Aviation24, le fáil ag: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([164]) Níor oibrigh Braathens Regional ach le ATR 72/600, inarbh é 72 phaisinéir an líon suíochán.

([165]) Féach mar shampla an suíomh gréasáin Aviation24, le fáil ag: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023). Féach freisin https://simpleflying.com/covid-airline-bankruptcies/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([166]) Sonraí ó Ghníomhaireacht Iompair na Sualainne.

gcaitheamh an ghearrthéarma, i bhfianaise chomhthéacs na hearnála eitlíochta tar éis phaindéim COVID-19 freisin mar aon leis an dara ráig den phaindéim a bhris amach an tráth a deonaíodh an Beart. Tugann an Coimisiún dá aire maidir leis sin nár sholáthair Ryanair aon phlean ar mhaithe le forleathnú a bhain lena oibríochtaí sa tSualainn sa an tráth a deonaíodh an Beart.

(285) Ar na cúiseanna céanna a leagtar amach in aithrisí (278) go (281), ní féidir teacht ar a mhalairt de chonclúid leis na sonraí a sholáthair Ryanair in Airline's Market Study. Cé gur cinneadh leis an staidéar sin '*SAS, as the primary carrier, is not the growth vehicle*' [nach é SAS, mar an príomhiompróir, tionscnóir an fháis] i gcás an aerthrachta idir 2014 agus 2019 sa tSualainn, is amhlaidh is fíor fós in 2019, mar a léiríonn an staidéar féin, gur oibrigh SAS 107 mbealach ón tSualainn, chuici agus laistigh di, agus 10 milliún suíochán á dtairiscint aige ([167]). I gcomparáid leis sin, d'oibrigh grúpa na n-iompróirí ísealchostais ([168]) 227 mbealach ón tSualainn, chuici agus laistigh di, agus 8,2 milliún suíochán á dtairiscint aige. I bhfocail eile, chuir SAS líon suíochán in úsáid in 2019 a bhí ní b'airde ná an líon suíochán a bhí ag na hiompróirí ísealchostais uile le chéile, agus bhí líon na mbealaí a bhí á dtairiscint aige comhfhreagrach do leath nach mór den líon iomlán bealaí a bhí á n-oibriú ag na hiompróirí ísealchostais uile le chéile. Treisíonn an toradh sin an chonclúid go mbeadh sé deacair d'iompróirí ísealchostais oibríochtaí SAS a ionadú i gcaitheamh an ghearrthéarma, i gcomhthéacs phaindéim COVID-19 ag a raibh dochar ollmhór á déanamh don earnáil eitlíochta.

Conclúid

(286) Dá bhrí sin is é conclúid an Choimisiúin go mbeadh scor SAS ina chúis le suaitheadh aersheirbhísí tábhachtacha i gcás na Danmhairge agus na Sualainne, i gcás nasc intíre agus idirnáisiúnta araon an dá Bhallstát sin, toisc nach dócha go mbeadh aon aerlíne, lena n-áirítear príomhiomaitheoirí SAS, in ann oibríochtaí SAS a thógáil ar láimh agus a choinneáil ar bun maille le líonra, acmhainn agus minicíocht chomhchosúil, nó fiú cuid shuntasach de na hoibríochtaí sin, i gcaitheamh an ghearrthéarma (murab amhlaidh agus dá éis sin), i gcomhthéacs ina ndearna paindéim COVID-19 dochar fíor-thromchúiseach don earnáil eitlíochta ar fad. Maidir leis sin, is é conclúid an Choimisiúin nárbh fhéidir leis an Danmhairg ná leis an tSualainn (aithris (216)) a bheith cinnte, tráth dheonú na cabhrach, go gcoinneodh iomaitheoirí eile an leibhéal nascachta a sholáthraíonn SAS ar bun.

(287) Thairis sin, mar a léirigh údaráis na Sualainne in aithris (217), bhí riosca soiléir ann i gcás na Danmhairge agus na Sualainne go gcaillfí seirbhís a bhí bunaithe ar shamhail mol agus spóca, lenar chuir SAS é ar chumas do phaisinéirí intíre nascadh gan uaim le heitiltí idirnáisiúnta, rud lenar áiríodh nascacht intíre agus idirnáisiúnta araon na Danmhairge agus na Sualainne dá réir sin le príomhionaid ghnó san Aontas agus lasmuigh de. Níor sholáthair aon cheann de phríomhiomaitheoirí SAS an tseirbhís sin, roimh phaindéim COVID-19 ná dá héis.

(288) Ní cheistíonn Ryanair na conclúidí sin lena mhaíomh ginearálta in aithris (177), bunaithe ar Achomair beartais iomaíochta 2014 ón gCoimisiún, ar dá réir sin a thagann aerlínte atá níos éifeachtúla, go hiondúil, amhail aerlínte ísealchostais in ionad aerlínte a ndearnadh féimheach díobh roimhe seo, mar a léirítear leis na fasaigh líomhnaithe i gcás Sabena, Malev agus Spanair. Tugann an Coimisiún dá aire ar dtús go ndéantar foráil go sainráite leis an alt maidir le séanadh lena dtugtar le fios gan débhrí nach ráiteas oifigiúil ón gCoimisiún a bhí á in iúl. In aon chás, tugann an Coimisiún dá aire nár bhain an t-alt sin, a scríobhadh in 2014, le cás ina bhféadfaí féimheach a dhéanamh d'aerlíne i gcomhthéacs paindéim ag a raibh dochar ollmhór á dhéanamh don earnáil ar fad, mar ab amhlaidh i gcás phaindéim COVID-19. Ar an gcaoi chéanna, maidir leis na fasaigh i gcásanna Malev agus Spanair ([169]) a luaigh Ryanair, measann an Coimisiún go gcomhfhreagraíonn siad uile do chásanna a tharla i gcomhthéacs difriúil agus ag tráth difriúil, i mBallstáit ina raibh cás difriúil i réim ó thaobh cúrsaí geografacha agus margaidh de agus gur i ndáil le cuideachtaí difriúla a bhí na fasaigh sin uile. Ní chuireann siad an Coimisiún ar an eolas maidir le cé acu, sa chás seo, nach raibh aon riosca ann maidir le suaitheadh na n-aersheirbhísí tábhachtacha a sholáthair SAS i gcás na Sualainne agus na Danmhairge i gcomhthéacs géarchéim sláinte thromchúiseach ag a raibh dochar á dhéanamh don earnáil eitlíochta ar fad.

([167]) Ní áirítear ar na figiúirí a úsáidtear in Airline's Market Study ach eitiltí sa tSualainn agus eitiltí laistigh den Eoraip ón tSualainn agus chuici. Ós rud é go n-oibríonn SAS seirbhísí chuig roinnt cinn scríbe idir ilchríocha, déantar gannmheastachán ar an líon eitiltí i gcás SAS.

([168]) Glacann an Coimisiún leis go bhfuil an grúpa sin comhdhéanta *ar a laghad* de Norwegian Air Shuttle, Ryanair agus Wizz Air, arbh iad sin na príomhaerlínte ísealchostais ar chúl SAS sa tSualainn in 2019 iad.

([169]) Níor chuir Ryanair aon fhaisnéis isteach maidir le hiarmhairtí fhéimheacht Sabena.

(289) Thairis sin, is gan fiúntas freisin atá maíomh Ryanair go mbréagnaíonn an Coimisiún é féin trí theacht ar an gconclúid, ar thaobh amháin, nárbh fhéidir comhshamhail oibríochtaí SAS a sholáthar ach nach raibh cumhacht sa mhargadh, ar an taobh eile, ag SAS. Is ionann an suaitheadh na seirbhísí tábhachtacha dar le Ryanair agus cumhacht shuntasach sa mhargadh a bheith ag cuideachta. Mar sin féin, féadfaidh gnóthas seirbhísí tábhachtacha a dhéanamh dar leis an mBallstát, gan é a bheith riachtanach sa chás sin go mbeadh cumhacht shuntasach sa mhargadh aige.

An cruatan sóisialta agus cliseadh margaidh, i ngeall ar chaillteanas suntasach fostaíochta, a sheachaint

(290) Feictear don Choimisiún freisin gur fostóir tábhachtach díreach agus indíreach é SAS sa Danmhairg agus sa tSualainn. Ar an gcéad dul síos, bhí gar do 6 000 oibrí á bhfostú fós ag SAS (aithris (74)), dhírigh sé a sheirbhísí aeriompair ar an taisteal gnó (breis agus 50 % dá phaisinéirí ó bhí 2015 ann) agus chaith thart ar SEK 4 bhilliún in 2019 i speansais soláthróirí, rud a chuir, dá réir sin, le OTInna na Sualainne agus na Danmhairge go hindíreach freisin (aithris (75)). Maidir leis sin, thomhais an Danmhairg agus an tSualainn trí staidéir gur chuir SAS roinnt billiún go bliantúil le OTI na Danmhairge agus na Sualainne go díreach agus go hindíreach (aithris (75)).

(291) Dá bhrí sin, measann an Coimisiún go bhféadfadh scor SAS ón margadh a bheith ina údar le cruatan sóisialta tromchúiseach trí na héifeachtaí indíreacha agus díreacha de dheasca chaillteanas na fostaíochta ar bhaol a spreagadh le féimheacht/mainneachtain SAS. Dá bhrí sin, bhí bonn cirt leis an idirghabháil ón Danmhairg agus ón tSualainn chun an cruatan sóisialta agus an cliseadh margaidh, de thoradh chaillteanas suntasach sin na fostaíochta, a sheachaint.

(292) Contrártha ar an argóint ó Ryanair a leagtar amach in aithris (176), is substaintiúil ann féin an rannchuidiú ó SAS leis an bhfostaíocht i ngeilleagar na Danmhairge agus na Sualainne, i bhfianaise an líon fostaithe a bhí ag SAS, ach freisin i bhfianaise na bpost indíreach a chruthaigh sé, gan é a bheith riachtanach an rannchuidiú sin a chur i gcomparáid leis an gcuid eile den earnáil eitlíochta. Mar an gcéanna, an fíoras go bhféadfadh rannchuidiú SAS le fostaíocht na Danmhairge agus na Sualainne a bheith ní b'ísle tar éis na paindéime, i ngeall ar dhúshláin airgeadais SAS, ní bhaineann sé le hábhar. Go deimhin, is é is cuspóir don Danmhairg agus don tSualainn freisin, tráth dheonú na cabhrach, cruatan sóisialta agus cliseadh margaidh breise a sheachaint, ar cruatan agus cliseadh é sin a bheadh ann de thoradh chaillteanas suntasach na fostaíochta indírí agus dírí arbh é scor ionchasach SAS ón margadh ba chúis leis. Dá dhroim sin, is é is aidhm don chabhair freisin géarú ar an suaitheadh tromchúiseach arbh í paindéim COVID-19 ba chúis leis a sheachaint, ar suaitheadh é sin ag a raibh dochar á dhéanamh do gheilleagar na Danmhairge agus na Sualainne cheana féin.

Conclúid

(293) I bhfianaise na n-eilimintí sin uile, is é conclúid an Choimisiúin, i bhfianaise an riosca maidir le suaitheadh roinnt seirbhísí tábhachtacha a dhéanann SAS (seirbhísí iompair paisinéirí, seirbhísí aisdúichithe, seirbhísí lasta le haghaidh trealamh leighis, etc.) ar dhócha dá n-uireasa nach ndéanfadh aerlínte eile méid comhchosúil de mhacasamhlú orthu (dá ndéanfaidís macasamhlú ar bith orthu), agus chun cruatan sóisialta agus cliseadh margaidh breise, i ngeall ar chaillteanas suntasach fostaíochta, a sheachaint, gur léirigh an Danmhairg agus an tSualainn an leas coiteann chun idirghabháil a dhéanamh i bhfabhar SAS.

(294) Urramaítear pointe 49(b) den Chreat Sealadach dá bhrí sin.

6.3.1.3. Pointí 49(c) den Chreat Sealadach a chomhlíonadh

(295) De réir phointe 49(c) den Chreat Sealadach, ní mór do na Ballstáit a léiriú *the beneficiary is not able to find financing on the markets at affordable terms and the horizontal measures existing in the Member State concerned to cover liquidity needs are insufficient to ensure its viability* [nach bhfuil an tairbhí in ann maoiniú a aimsiú ar na margaí ar théarmaí inacmhainne agus go bhfuil na bearta cothrománacha atá sa Bhallstát lena mbaineann cheana chun riachtanais leachtachta a chumhdach neamh-leordhóthanach chun a inmharthanacht a áirithiú].

(296) Mar bharúil tosaigh, tugann an Coimisiún dá aire, mar a mhínítear i roinn 2.1.3, nár leordhóthanach iad na bearta maolaithe a rinneadh ná an Státchabhair a fuair SAS chun a riachtanais airgeadais le cothromas agus le leachtacht a leigheas, ar riachtanais iad sin a tháinig de thoradh phaindéim COVID-19 agus na mbeart imshrianta gaolmhara. Bhí coinne leis fós ag SAS go mbainfeadh sé amach staid chothromais dhiúltach SEK 9,4 billiún agus go rithfeadh sé amach as leachtacht faoi mhí na Nollag 2020. Ní hamháin go ndearna an staid chothromais dhiúltach sin dochar do leachtacht SAS, ach bhí sí ina bagairt dá shócmhainneacht agus dá inmharthanacht sa ghearrthéarma freisin. Chun aghaidh a thabhairt ar a fhadhb ó thaobh na sócmhainneachta de, ba ghá do SAS a chlár comhardaithe a athbhunú go práinneach le cothromas úr chun a scor ón margadh a sheachaint (roinn 6.3.1.1). Dá bhrí sin, ní fhéadfaí an t-athbhunú sin a bhaint amach trí fhiachas breise a ghlacadh, toisc go mbeadh sé sin neamhéifeachtach chun an toradh inmhianaithe a bhaint amach.

(297) Roimh phaindéim COVID-19 agus mar a mhínítear in aithris (151), is díobh seo a leanas go príomha a bhí na foinsí maoinithe comhdhéanta i gcás SAS:

— fiachas neamhurraithe nó ionstraimí hibrideacha (saoráidí creidmheasa imrothlacha, bannaí neamhurraithe, bannaí hibrideacha mar shampla) ([170]);

— fiachas urraithe agus léasanna oibriúcháin arna n-urrú le comhthaobhacht i bhfoirm sócmhainní dílse (mar shampla aerárthaí); agus

— caipiteal cothromais.

(298) Mar sin féin, is léir ó na fíorais a sholáthair an Danmhairg agus an tSualainn mar a thuairiscítear i roinn 2.1.5 agus ó aighneacht SAS ar a ndéantar achoimre i roinn 4.1.2, in ainneoin na mbeart maolaithe a rinne SAS agus na Státchabhrach a fuair sé roimhe, go raibh an oiread de mhéadú tagtha ar a riachtanais caipitil agus leachtachta de thoradh staid airgeadais lagaithe SAS ó mhí an Mhárta 2020, nárbh fhéidir na riachtanais sin a chumhdach le maoiniú ar an margadh ar théarmaí inacmhainne, ná faoi bhearta cothrománacha a bhí ann cheana sa Danmhairg agus sa tSualainn.

(299) Ar an gcéad dul síos, níorbh fhéidir le SAS maoiniú i bhfoirm fiachas neamhurraithe agus ionstraimí hibrideacha a rochtain ar théarmaí inacmhainne.

(300) Go sonrach, tugann fianaise le fios go raibh infheisteoirí príobháideacha ag féachaint lena neamhchosaint airgeadais ar SAS a laghdú an tráth a deonaíodh an Beart. Tugann an Coimisiún dá aire, maidir leis sin, gurb é atá ina thúsphointe iontaofa don mheasúnú sin an meath a tháinig ar rátáil chreidmheasa SAS, ar rátáil í sin ar a mbraitheann infheisteoirí go hiondúil chun an riosca a bhaineann le hinfheistiú a thomhas. Is díol suntais é gur eisigh an ghníomhaireacht rátála creidmheasa Standard and Poor's rátáil B+ do SAS an 16 Eanáir 2020, i.e., roimh phaindéim COVID-19, ach go ndearna sí íosghrádú ar an rátáil chuig CCC an 10 Meitheamh 2020 (aithris (154)) agus impleachtaí diúltacha i gceist do chumas SAS chun é féin a mhaoiniú ar théarmaí inacmhainne ar an margadh le haghaidh fiachas neamhurraithe agus ionstraimí hibrideacha. Rinne gníomhaireacht rátála creidmheasa Moody's íosghrádú comhchosúil, i bhfianaise dhrochphéirspictíocht airgeadais SAS d'uireasa athchaipitlithe (aithris (79)). Tuilleadh fianaise ar an meath a tháinig ar rátáil chreidmheasa SAS is ea an fíoras gur ar leibhéil anásta ar na margaí tánaisteacha i mí an Mheithimh 2020 a trádáladh bannaí agus ionstraimí hibrideacha SAS a bhí fós amuigh (aithris (155)). Tugann an fhorbairt a tháinig ar phraghsáil na n-ionstraimí sin idir mí na Nollag 2019 agus mí an Mheithimh 2020 le fios go soiléir gur mhian le hinfheisteoirí príobháideacha a neamhchosaint airgeadais ar SAS a laghdú. Ní raibh SAS in ann a chlár ETMN a rolladh ar aghaidh ach oiread, ar clár é sin a bhí i bhfeidhm roimh an bpaindéim ([171]) (aithris (152)). Thairis sin, an mhian i measc bhonn na n-infheisteoirí, i bhfiachas agus in ionstraimí hibrideacha a bhí fós amuigh, chun infheistiú a dhéanamh in ionstraimí nua ar théarmaí inacmhainne, ba dhócha gur beag ar fad a bhí sí ós rud é gur iarradh ar na hinfheisteoirí sin na hionstraimí a bhí acu cheana a chomhshó ar théarmaí nach raibh chomh fabhrach céanna mar chuid den athchaipitliú (aithris (156)).

(301) Ar an dara dul síos, ní raibh SAS in ann maoiniú margaidh a rochtain ar théarmaí inacmhainne i bhfoirm fiachas urraithe trí úsáid a bhaint as aerárthaí neamhualaithe nó as cineálacha sócmhainní eile.

(302) Go deimhin, tar éis ráig COVID-19 i mí an Mhárta 2020, rinne SAS iarracht ar shaoráid chreidmheasa imrothlach a chonrú le grúpa banc, rud nár éirigh leis a dhéanamh ar deireadh gan tacaíocht Stáit, toisc nach raibh na bainc réidh le haon riosca neamhurraithe a ghlacadh (aithris (78)). Is cinnte go dtugann sé sin le fios gurbh íseal ar fad an toilteanas a bhí ann an tráth sin chun iasachtaí a sholáthar, fiú i gcás iasachtaí arna n-urrú le comhthaobhacht, do chuideachtaí san earnáil eitlíochta. Sa deireadh thiar thall, rinne SAS an tsaoráid chreidmheasa imrothlach a chonrú, agus na ráthaíochtaí Stáit mar chúltaca le haghaidh 90 % di, ach bhí urrúis de dhíth ar na bainc don pháirt neamhurraithe den tsaoráid a bhí fágtha i bhfoirm sócmhainní neamhualaithe a bhí ar úinéireacht ag SAS. Maidir leis sin, feictear don Choimisiún go raibh comhthaobhacht shuntasach de dhíth ar ghrúpa na mbanc i gcomparáid lena neamhchosaint féin ar riosca (aithris (78)) ([172]). Ina theannta sin, mar a léirigh SAS (aithris (158)), níorbh fhéidir leis an gcuideachta brath ar líon

([170]) Mar is féidir a fheiceáil ó leathanach 110 dá Thuarascáil bhliantúil 2019, bhí saoráidí creidmheasa gearrthéarmacha éagsúla socraithe ag SAS chun maoiniú breise a urrú dá mba ghá. Tá an tuarascáil le fáil go poiblí ag https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([171]) Mar a iarradh, fuair an Coimisiún fianaise lenar deimhníodh nach raibh an clár ETMN ar fáil tráth an athchaipitlithe, i bhfoirm litir an diúltaithe […].

([172]) Chun comhaontú na saoráide creidmheasa imrothlaigh a thabhairt i gcrích, bhí ar SAS pacáiste sócmhainní aerárthaigh a sholáthar mar chomhthaobhacht do na bainc ar luach iomlán arbh é dhá oiread mhéid an mhéid neamhurraithe den tsaoráid creidmheasa imrothlach a bhí fágtha ar phriacal na mbanc (10 % de mhéid ainmniúil na hiasachta), agus gealltán diúltach ar iasachtaí agus chuntais inghrúpa SAS. Is léir, gur chuir an comhaontú sin teorainn cheana féin leis an gcomhthaobhacht ar bhí fós ar fáil do SAS tráth an athchaipitlithe.

leordhóthanach aerárthaí neamhualaithe chun aon pháirt fhiúntach dá riachtanais caipitil nó leachtachta a chumhdach, toisc nach bhféadfadh a bheith i gceist leis sin le réasún ach 4 aerárthach ag a raibh teicneolaíocht níos nua. Thairis sin, is léiriú breise iad na téarmaí agus coinníollacha a bhain leis an tsaoráid chreidmheasa imrothlach nár dhócha go mbeadh fiachas urraithe ar théarmaí inacmhainne ar fáil do SAS an tráth a deonaíodh an Beart (aithris (158)) ([173]). Ar deireadh, measann an Coimisiún maidir le haon sócmhainn a bhí ar fhágáil agus, go teoiriciúil, a d'fhéadfaí a úsáid mar chomhthaobhacht (amhail clár Eurobonus), nach mbeidís ina réiteach éifeachtach ar fhadhbanna sócmhainneachta agus leachtachta SAS, go háirithe mar gheall ar a phráinní a bhí sé go ngníomhófaí an tráth a deonaíodh an Beart agus ar na srianta ama a bhí i gceangal leis an bhféidearthacht chun na sócmhainní sin a dhífheistiú (aithrisí (48) agus (159)).

(303) Ar an tríú dul síos, chun aghaidh a thabhairt ar fhadhb na sócmhainneachta aige de thoradh staid chothromais dhiúltach suntasach an tráth a deonaíodh an Beart, ba ghá do SAS a chlár comhardaithe a athbhunú go práinneach le cothromas úr chun a scor ón margadh a sheachaint. Ní féidir clár comhardaithe cuideachta a athbhunú trí fhiachas breise a ghlacadh, toisc go mbeadh sé sin neamhéifeachtach chun an toradh inmhianaithe a bhaint amach (aithris (297)) ([174]). Sa chomhthéacs sin, bhí gá ag SAS le hinstealladh cothromais a thiocfadh ó scairshealbhóirí a bhí ann cheana agus/nó ó infheisteoirí nua chun aghaidh a thabhairt ar a fhadhbanna sócmhainneachta agus a rochtain ar na margaí airgeadais a athbhunú de réir a chéile ar théarmaí inacmhainne.

(304) Maidir leis sin, tugann an Coimisiún dá aire gur dearadh an Beart go héifeachtach chun rannpháirtíocht infheisteoirí príobháideacha a éascú chun riachtanais caipitil agus leachtachta SAS a chumhdach oiread agus ab fhéidir. Go sonrach, rinne SAS é sin trí choinníollacha tarraingteacha a thairiscint d'infheisteoirí príobháideacha chun rannpháirtiú san eisiúint de cheart agus trí chomhroinnt dualgas a chaibidliú le scairshealbhóirí eile seachas an Danmhairg agus an tSualainn (aithrisí (84), (85), (117) agus (162)).

(305) Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire nach mbeadh aon ionstraim chothrománach eile a bhí ar fáil do SAS an tráth a deonaíodh an Beart leordhóthanach chun riachtanais leachtachta SAS a chumhdach agus a inmharthanacht a áirithiú (aithris (82)).

(306) Ní athraítear na torthaí sin leis an aighneacht a sholáthair Ryanair i leith an phointe sin (aithrisí (180) go (184)).

(307) Ar an gcéad dul síos, a mhéid a bhaineann le hargóint Ryanair go raibh an measúnú ón gCoimisiún ag brath go heisiach ar na dearbhuithe a rinne údaráis na Sualainne agus na Danmhairge (aithris (180)), tagraíonn an Coimisiún don roinn roimhe den chinneadh seo (aithris (263)).

(308) Ar an dara dul síos, dearbhaíonn Ryanair go bhféadfadh SAS maoiniú cothromais a chruinniú ó infheisteoirí eile seachas na scairshealbhóirí a bhí aige cheana trí tairiscint phoiblí, gan baint a bheith ag an tSualainn agus an Danmhairg sa chúis. Bunaithe ar an bhfianaise a áirítear i dtuarascáil Oxera, léirítear gur chruinnigh naoi n-aerlíne EUR 6,2 billiún san iomlán i gcaitheamh na tréimhse ó mhí Aibreáin go mí na Nollag 2020 (aithris (182)) ([175]). Mar sin féin, ní chuirtear aon fhianaise choincréiteach ar fáil in aighneacht Ryanair go raibh maoiniú príobháideach ar fáil do SAS an tráth a deonaíodh an Beart. An fíoras go bhféadfadh maoiniú cothromais ó na margaí a bheith faighte ag roinnt aerlínte, ní gá go gciallaíonn sé sin go raibh na cuideachtaí sin i gcás inchomparáide le SAS nó go raibh (leordhóthain) roghanna comhchosúla ar fáil do SAS nó go bhféadfadh na roghanna sin comhshamhail an Bhirt a sholáthar (go páirteach) ([176]).

([173]) De réir na dtéarmaí agus na gcoinníollacha a bhí ag gabháil le comhaontú na saoráide creidmheasa imrothlaigh a tugadh i gcrích leis na bainc, cuireadh de cheangal ar SAS pacáiste sócmhainní aerárthaigh neamhualaithe a sholáthar mar chomhthaobhacht ar luach iomlán arbh é dhá oiread mhéid an mhéid neamhurraithe den tsaoráid creidmheasa imrothlach a bhí fágtha ar phriacal na mbanc (10 % de mhéid ainmniúil na hiasachta), in éineacht le gealltán diúltach ar iasachtaí agus chuntais inghrúpa SAS.

([174]) Chun méid na bhfadhbanna sócmhainneachta a bhí ag SAS a léiriú, le hais riachtanais nach raibh i gceist leo ach riachtanais leachtachta, is fiú an staid chothromais lena raibh coinne aige ag deireadh 2020 (méid diúltach SEK 9,4 billiún) a chur i gcomparáid leis an méid cabhrach formheasta faoin mBeart (SEK 11 bhilliún). Mar a thuairiscítear i bhfonóta 123, deimhníonn roinnt tuarascálacha taighde ó bhainc an tuairim sin, lena n-áirítear an tuarascáil ó Den Norske Bank (DNB), a d'eisigh an bharúil seo a leanas an 28 Bealtaine 2020: *With book equity already in negative territory, a balance sheet with unsustainable debt levels, and an outlook for continued significant earnings losses in a ramp-up scenario set to take years, we forecast that as much as SEK 10 billion in new funding could be needed* [Toisc go bhfuil an cothromas de réir na leabhar sa raon diúltach cheana féin, agus clár comhardaithe ag SAS ina bhfuil leibhéil fiachais neamh-inbhuanaithe, agus ionchas ann go mbeidh caillteanais shuntasacha leanúnacha ioncaim ann i gcás ina dtiocfadh borradh faoin ngnólacht, cás a mheastar a thógfaidh na blianta, is é ár réamhaisnéis go bhféadfadh méid suas le SEK 10 mbilliún de mhaoiniú nua a bheith riachtanach].

([175]) De réir Ryanair, ba iad Ryanair, easyJet, IAG, Air Canada, United Airlines, American Airlines, Spirit Airlines, Norwegian Airlines agus Hawaiian Airlines na haerlínte sin.

([176]) Ba cheart a lua freisin go bhféadfadh éagsúlacht nach beag a bheith i gceist le struchtúr caipitiúil na n-aerlínte, lena samhail gnó, lena stádas dlíthiúil agus lena rochtain ar chaipiteal seachtrach. Ní thugann Ryanair aon fhianaise ar inchomparáideacht a bheith ann idir na cuideachtaí uile a liostaítear agus SAS.

(309) In aon chás, is leor a thabhairt faoi deara gur fhág an Beart go raibh infheisteoirí eile seachas scairshealbhóirí cáilithe agus iad siúd a bhí ina scairshealbhóirí de chuid SAS cheana in ann rannpháirtiú san eisiúint de cheart (aithris (104)). Maidir leis sin, feictear don Choimisiún ar thoradh na heisiúna de cheart gurb amhlaidh, cé gurbh airde an spéis ó infheisteoirí príobháideacha ná an leibhéal lena raibh coinne, nach raibh caipiteal leordhóthanach ó infheisteoirí margaidh ann chun an t-idirbheart iomlán a chumhdach, toisc gur thart ar 90 % den líon iomlán scaireanna arna dtairiscint tráth na heisiúna de cheart a bhí i gceist leis an suibscríbhinn ó scairshealbhóirí a bhí ann cheana agus ó scairshealbhóirí nua. Ar an mbonn sin, b'éigean na gealltanais frithgheallta ó údaráis na Danmhairge agus na Sualainne a fheidhmiú chun an méadú ar an gcaipiteal a bhí ag teastáil a bhaint amach. Deimhníonn an toradh sin gurb amhlaidh, fiú leis an urrús a bhí á thairiscint ag an Danmhairg agus an tSualainn leis na gealltanais frithgheallta, nach raibh maoiniú cothromais leordhóthanach ó infheisteoirí príobháideacha ar fáil do SAS an tráth a deonaíodh an Beart (aithrisí (104) agus (105)).

(310) Ina theannta sin tugann an Coimisiún dá aire go bhfuair na haerlínte a luaigh Ryanair iasachtaí roimhe faoi théarmaí fabhracha chun a riachtanais leachtachta a chumhdach. Dá réir sin, d'fhéadfadh sé go raibh sé d'éifeacht ag na hiasachtaí sin go raibh an eisiúint de cheart nó an t-instealladh cothromais ní ba tharraingtí d'infheisteoirí príobháideacha. Dá thoradh sin, ní sholáthraíonn na hiasachtaí sin tagarmharc iontaofa chun tacú le hargóint Ryanair go raibh aerlínte eile in ann maoiniú cothromais a chruinniú ó infheisteoirí le linn phaindéim COVID-19, gan aon tacaíocht phoiblí.

(311) Chun an pointe sin a léiriú, léirítear i dtuarascáil Oxera gur chruinnigh IAG breis agus EUR 2 bhilliún in eisiúintí de cheart a bhí suibscríofa ar bhonn pro rata ag scairshealbhóirí a bhí ann cheana. Mar sin féin, ba cheart a lua gurb amhlaidh i mí na Bealtaine 2020 (roimh an eisiúint de cheart), a fuair dhá fhochuideachta de chuid IAG, Ibera agus Vueling, iasachtaí EUR 1 bhilliún san iomlán ó bhainc tráchtála arna ráthú ag Instituto de Crédito Official ([177]). Is infheidhme an céanna maidir le Ryanair ([178]) agus EasyJet ([179]), a bhfuair an bheirt díobh iasacht GBP 600 milliún ó Rialtas Shasana agus ón Bank of England faoi shaoráid maoinithe chorparáideach COVID-19 an rialtais (lenar ceadaíodh do ghnólachtaí de chuid na Ríochta Aontaithe iarratas a dhéanamh ar iasachtaí ar rátaí tráchtála a bhí i réim roimh COVID-19). Ar deireadh, fuair Allegiant Air, American Airlines, Hawaiian Airlines agus Spirit Airlines tacaíocht rialtais freisin i bhfoirm deontas agus iasachtaí ón Roinn Státchiste de rialtas na Stát Aontaithe i mí Aibreáin 2020 ([180]). I gcodarsnacht leis sin, nuair a fuair SAS tacaíocht roimh an mBeart (roinn 2.1.3.2), is trí ráthaíocht Stáit den chuid is mó a deonaíodh an tacaíocht sin agus bhí sí ní b'ísle ná an tacaíocht a fuair na haerlínte sin. B'éigean an tsaoráid sin a chealú láithreach agus a íoc ar ais go hiomlán i gcás ina ndéanfadh SAS athchaipitliú (aithris (81)).

(312) Ar an tríú dul síos, maíonn Ryanair go bhféadfadh SAS maoiniú fiachais a chruinniú ó infheisteoirí margaidh, bunaithe ar fhianaise a áiríodh i dtuarascáil Oxera, a léirigh go raibh roinnt aerlínte ag a raibh rátálacha creidmheasa a bhí inchomparáide le SAS in ann méideanna suntasacha maoinithe fiachais a chruinniú ar na margaí ag tús phaindéim COVID-19 ([181]). Go sonrach, áitíonn Ryanair go bhféadfadh SAS brath ar na 55 aerárthach neamhualaithe a bhí aige mar chomhthaobhacht chun fiachas urraithe a chruinniú ar théarmaí ní b'inacmhainne.

(313) Mar a léirítear in aithris (309), ní chuireann Ryanair aon fhianaise choincréiteach ar fáil go raibh maoiniú príobháideach ar fáil do SAS an tráth a deonaíodh an Beart. An fíoras go bhféadfadh maoiniú fiachais urraithe nó neamhurraithe ó na margaí a bheith faighte ag roinnt aerlínte, ní gá go gciallaíonn sé sin go raibh na cuideachtaí sin i gcás inchomparáide le SAS nó go raibh (leordhóthain) roghanna comhchosúla ar fáil do SAS nó bhféadfadh na roghanna sin an t-athchaipitliú Stáit a sholáthar (go páirteach) ([182]).

([177]) Féach e.g., https://www.iairgroup.com/en/newsroom/press-releases/newsroom-listing/2020/ib-vy-loan-agreements (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023). Féach freisin tuairiscí preasa faoin gcineál céanna iasachta a bheith á fháil ag grúpa IAG ó Rialtas Shasana. https://www.aljazeera.com/economy/2020/5/7/british-airways-parent-iag-taps-uk-government-funds-for-help (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([178]) Féach e.g., https://news.sky.com/story/coronavirus-airlines-among-businesses-given-bank-of-england-bailouts-12000568 (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023)..

([179]) Féach e.g., https://www.theguardian.com/business/2020/apr/06/easyjet-secures-600m-coronavirus-loan-from-uk-treasury-and-bank (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([180]) Féach e.g., https://home.treasury.gov/policy-issues/coronavirus/assisting-american-industry/payroll-support-program-payment (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([181]) De réir Ryanair, ba iad American Airlines, Allegiant Air, Azul, Hawaiian Airlines, Spirit Airlines, agus GOL Airlines na haerlínte sin.

([182]) Ba cheart a lua freisin go bhféadfadh éagsúlacht nach beag a bheith i gceist le struchtúr caipitiúil na n-aerlínte, lena samhail gnó, lena stádas dlíthiúil agus lena rochtain ar chaipiteal seachtrach. Ní thugann Ryanair aon fhianaise ar inchomparáideacht a bheith ann idir na cuideachtaí uile a liostaítear agus SAS.

(314) Mar a mhínítear in aithris (304) freisin, athdhearbhaíonn an Coimisiún gur ghá do SAS a chlár comhardaithe a athbhunú go práinneach le cothromas úr, d'fhonn aghaidh a thabhairt ar a fhadhb ó thaobh na sócmhainneachta de agus a scor ón margadh a sheachaint. Is díreach trí chothromas nua a chruinniú ó infheisteoirí a bhí ann cheana agus/nó ó infheisteoirí nua a d'fhéadfadh SAS athbhunú a chláir chomhardaithe a thionscnamh, aghaidh a thabhairt ar a fhadhbanna sócmhainneachta a phráinní agus ba ghá dó agus a rochtain ar na margaí airgeadais a athbhunú de réir a chéile ar théarmaí inacmhainne.

(315) Ina theannta sin, na samplaí d'aerlínte a sholáthair Ryanair ag a raibh rátáil chreidmheasa idir Ba3 agus B1, ní chuireann siad aon bhonn ar fáil chun comparáid a dhéanamh ar bhonn 'macasamhail le macasamhail', ós rud é gur íosghrádaíodh rátáil chreidmheasa SAS ó B+ go CCC an 10 Meitheamh 2020 (féach aithris (300)). Dá bhrí sin, ní sholáthraíonn na hidirbhearta liostaithe a rinne aerlínte áirithe tagarmharc iontaofa le haghaidh argóint Ryanair lena dtaispeánfaí go raibh aerlínte eile in ann maoiniú fiachais a chruinniú ó infheisteoirí le linn phaindéim COVID-19.

(316) Thairis sin, ní raibh 55 aerárthach neamhualaithe ([183]) ag SAS mar chomhthaobhacht chun fiachas urraithe a chruinniú ar théarmaí ní b'inacmhainne, contrártha ar an méid a mhaígh Ryanair. Mar a mhínítear in aithris (303), níorbh fhéidir le SAS brath ar líon leordhóthanach aerárthaí neamhualaithe chun aon pháirt fhiúntach dá riachtanais caipitil nó leachtachta a chumhdach, toisc nach bhféadfadh SAS a thabhairt isteach mar chuid de sin le réasún ach 4 aerárthach ag a raibh teicneolaíocht níos nua. Thairis sin, na téarmaí agus coinníollacha a bhain leis an tsaoráid chreidmheasa imrothlach, ar formheasadh an ráthaíocht Stáit lena haghaidh i mí Aibreáin 2020, is léiriú breise iad nár dhócha go mbeadh fiachas urraithe ar théarmaí inacmhainne ar fáil do SAS tráth an athchaipitlithe (aithris (303)).

(317) Ar an gceathrú dul síos, cáineann Ryanair an Coimisiún toisc nár chuimhnigh sé ar cé acu an bhféadfadh SAS idirbhearta eile a dhéanamh le rannpháirtithe príobháideacha sa mhargadh, rud a líomhnaítear go gcuirfí lena leachtacht leis gan a fhiachas a mhéadú, amhail ionstraimí hibrideacha a eisiúint nó aerárthaí morgáistithe a dhíol.

(318) Bunaithe ar an bhfianaise a cuireadh faoina bhráid, measann an Coimisiún gur rí-mhídhóchúil go mbeadh SAS in ann maoiniú i bhfoirm ionstraimí hibrideacha a rochtain ar théarmaí inacmhainne (féach aithris (300)). Baineann sé le hábhar freisin go gcuimhneofar ar an íosghrádú a rinneadh ar rátálacha creidmheasa SAS i mí an Mheithimh 2020 agus impleachtaí diúltacha i gceist do chumas na cuideachta í féin a mhaoiniú ar théarmaí inacmhainne ar an margadh le haghaidh ionstraimí hibrideacha. Tuilleadh fianaise air sin is ea an fíoras gur ar leibhéil anásta ar na margaí tánaisteacha a trádáladh bannaí agus ionstraimí hibrideacha SAS a bhí fós amuigh tráth an athchaipitlithe, mar a fheictear ar an bhforbairt a tháinig ar phraghsáil na n-ionstraimí sin idir mí na Nollag 2019 agus mí an Mheithimh 2020.

(319) Ina theannta sin, faoi phointe 49(c) den Chreat Sealadach, ceanglaítear ar an gCoimisiún measúnú a dhéanamh ar cé acu an bhféadfadh tairbhí cabhrach maoiniú margaidh a rochtain ar théarmaí inacmhainne. Dá réir sin, ní bhaineann seiceáil leis an measúnú sin ar cé acu an bhféadfadh an tairbhí laghdú breise a dhéanamh ar a ghníomhaíochtaí, mar a mhol Ryanair. Dá bhrí sin, maidir le maíomh Ryanair gur cheart é a chur de cheangal ar SAS cuimhneamh ar aerárthaí morgáistithe a dhíol mar fhoirm de mhaoiniú malartach ón margadh ar théarmaí inacmhainne, rud a d'fhágfadh go héifeachtach go ndéanaí laghdú ar oibríochtaí SAS, níl bonn cirt leis an maíomh sin.

(320) Dá bhrí sin, i bhfianaise a bhfuil thuas, measann an Coimisiún nach raibh SAS in ann maoiniú a aimsiú ar na margaí ar théarmaí inacmhainne agus go raibh na bearta cothrománacha a bhí sa Bhallstát lena mbaineann cheana chun riachtanais leachtachta a chumhdach neamh-leordhóthanach chun a inmharthanacht a áirithiú. Dá bhrí sin comhlíonann an Beart pointe 49(c) den Chreat Sealadach.

6.3.1.4. Pointe 49(c) den Chreat Sealadach a chomhlíonadh

(321) De réir phointe 49(d) den Chreat Sealadach, ní mór do na Ballstáit a léiriú *the beneficiary is not an undertaking that was already in difficulty on 31 December 2019 (within the meaning of the GBER)* [nach gnóthas é tairbhí a bhí i gcruachás cheana féin an 31 Nollaig 2019 (de réir bhrí GBER)].

(322) Mar bharúil tosaigh, bhí an ceart ag Ryanair agus é á chur in iúl gur bhraith an Coimisiún ar na cuntais neamh-chomhdhlúite i gcás SAS ina chinneadh tosaigh ina mheasúnú faoi phointe 49(d) den Chreat Sealadach (féach aithris (185)). Tá measúnú breise déanta ag an gCoimisiún anois ar na coinníollacha faoi Airteagal 2(18), pointí (a) agus (c), GBER, agus cuntais chomhdhlúite SAS á n-úsáid, ar cuntais iad a ullmhaíodh i gcomhréir leis na rialacha cuntasaíochta agus airgeadais is infheidhme.

([183]) Chun meastachán a dhéanamh faoin líon sin, ní dhéanann Ryanair ach toimhdiú go raibh na haerárthaí uile a bhí ar úinéireacht ag deireadh an 31 Deireadh Fómhair 2019 fós neamhualaithe tráth an athchaipitlithe.

(323) Dá réir sin, bunaithe ar fhianaise arna soláthar ag údaráis na Danmhairge agus na Sualainne (aithris (98)), rinne an Coimisiún athbhreithniú ar chuntais chomhdhlúite SAS, mar chuideachta phoiblí theoranta agus mar mháthairchuideachta SAS Group. Chinn an Coimisiún nár chaill SAS breis agus leath dá scairchaipiteal suibscríofa de thoradh caillteanais charntha (féach Airteagal 2(18), pointe (a), GBER). De réir ráitis airgeadais chomhdhlúite SAS, bhí a chothromas scairshealbhóirí an 31 Nollaig 2019 (SEK 5,7 billiún) fós os cionn leath dá scairchaipiteal suibscríofa (SEK 7,7 billiún). Ar an dara dul síos, chinn an Coimisiún nach raibh SAS faoi réir comhimeachtaí dócmhainneachta, ná níor chomhlíon sé na critéir faoin dlí náisiúnta chun go gcuirfí faoi réir na n-imeachtaí sin é arna iarraidh sin do chreidiúnaithe (féach Airteagal 2(18), pointe (c), GBER). Ar deireadh, bunaithe ar chuntais chomhdhlúite SAS, ríomh an Coimisiún a chóimheas fiachais de réir na leabhar/cothromais an 31 Nollaig 2019 (4,96). Tugann an Coimisiún dá aire go raibh an luach sin fós faoi bhun thairseach 7,5 a leagtar amach in Airteagal 2(18), pointe (e), GBER.

(324) Is é atá de thoradh air sin nach gnóthas é SAS a bhí i gcruachás cheana féin an 31 Nollaig 2019 de réir bhrí GBER. Dá réir sin, comhlíonann an Beart pointe 49(d) den Chreat Sealadach.

6.3.2. *Cineálacha na mbeart athchaipitliúcháin*

(325) De réir phointe 52 den Chreat Sealadach, *Member States can provide COVID-19 recapitalisation measures using two distinct sets of recapitalisation instruments* [is féidir leis na Ballstáit bearta athchaipitliúcháin COVID-19 a sholáthar agus dhá thacar shainiúla d'ionstraimí athchaipitliúcháin á n-úsáid]: *(a) equity instruments, in particular, the issuance of new common or preferred shares* [ionstraimí cothromais, go háirithe, gnáthscaireanna nua nó scaireanna tosaíochta nua a eisiúint]; *and/or (b) instruments with an equity component (referred to as hybrid capital instruments)* ([184]), *in particular profit participation rights, silent participations and convertible secured or unsecured bonds*'. [agus/nó (b) ionstraimí lena ngabhann comhpháirt cothromais (dá ngairtear ionstraimí caipitil hibrideacha, go háirithe cearta rannpháirtíochta brabúis, rannpháirtíochtaí díomhaoine agus bannaí urraithe nó neamhurraithe inchomhshóite]Sonraítear le pointe 53 den Chreat Sealadach *[t]he State intervention can take the form of any variation of the above instruments, or a combination of equity and hybrid capital instruments* [gur féidir leis an idirghabháil ón Stát a bheith in aon fhoirm éagsúil de na hionstraimí thuas, nó ina meascán d'ionstraimí caipitil hibrideacha agus cothromais]. In aon chás, *[t]he Member State must ensure that the selected recapitalisation instruments and the conditions attached thereto are appropriate to address the beneficiary's recapitalisation needs, while at the same time being the least distortive to competition* [ní mór don Bhallstát a áirithiú go mbeidh na hionstraimí athchaipitliúcháin roghnaithe agus na coinníollacha atá i gceangal leo iomchuí chun aghaidh a thabhairt ar riachtanais athchaipitliúcháin an tairbhí, agus gurb iad na hionstraimí lena ngabhann an iarmhairt saofa ba lú ar an iomaíocht iad an tráth céanna].

(326) Mar a luaitear in aithris (99), meascán atá sa Bheart d'ionstraim chothromais agus d'ionstraimí caipitil hibrideacha.

(327) Bhí an ionstraim chothromais comhdhéanta ar deireadh de chothromas ar luach iomlán SEK 3,54 billiún arna íoc ag an Danmhairg agus an tSualainn le SAS in aghaidh eisiúint na ngnáthscaireanna nua ag SAS (aithrisí (103) go (105)).

(328) Maidir le foirm na n-ionstraimí caipitil hibrideacha, is é SEK 6 bhilliún de nótaí hibrideacha nua suthain a bhí iontu, arna sealbhú agus arna n-eisíoc go hiomlán ag an Danmhairg agus an tSualainn (aithris (106)). Cáilíonn na hionstraimí sin mar chothromas faoi IFRS.

(329) A mhéid a bhaineann le pointe 53 den Chreat Sealadach ar leibhéal níos sonraí, luaigh Ryanair ina bharúlacha nár mhínigh an Coimisiún cén fáth a raibh an Beart iomchuí chun aghaidh a thabhairt ar riachtanais athchaipitliúcháin SAS agus nárbh é a mheasúnú gurbh é an Beart sin an beart lena ngabhann an iarmhairt saofa ba lú ar an iomaíocht, go háirithe i gcomparáid le hionstraimí cabhrach féideartha eile (aithris (187)).

(330) Mar fhreagairt ar an mbarúil sin, tá sé riachtanach a mheabhrú go bhféadfaí ionstraim athchaipitliúcháin agus na coinníollacha atá i gceangal léi a mheas mar nithe is iomchuí chun freastal ar riachtanais athchaipitliúcháin an tairbhí agus gurb iad sin na hionstraimí lena ngabhann an iarmhairt saofa ba lú ar an iomaíocht dá dtagraítear i bpointe 53 den Chreat Sealadach, ar choinníoll go gcomhlíonann siad na ceanglais éagsúla a leagtar síos chun na críche sin sa chreat sin agus a bhaineann le méid an athchaipitliúcháin (roinn 3.11.4), luach saothair agus scor an Stáit (roinn 3.11.5), rialachas agus saobhadh iomaíochta míchuí a chosc (roinn 3.11.6) agus straitéis scoir an Stáit ón rannpháirtíocht de thoradh an athchaipitliúcháin (roinn 3.11.7). Tá na ceanglais sin uile beartaithe go beacht chun a áirithiú nach mó an beart atá i gceist ná na coinníollacha atá i gceangal leis ná an méid is iomchuí chun aghaidh a thabhairt ar riachtanais athchaipitliúcháin an tairbhí, agus gurb é an beart sin an beart lena ngabhann an iarmhairt saofa ba lú ar an iomaíocht iad an tráth céanna. Dá réir sin, má chomhlíontar na ceanglais sin, ní mór an ionstraim athchaipitliúcháin a mheas mar ionstraim atá i gcomhréir le pointe 53 den Chreat Sealadach. Déantar measúnú ar na ceanglais sin uile sna ranna seo a leanas.

([184]) Is éard is ionstraimí caipitil hibrideacha ann ionstraimí ag a bhfuil saintréithe fiachais mar aon le saintréithe cothromais. Mar shampla, is mar bhannaí a thugtar luach saothair ar bhannaí inchomhshóite go dtí go ndéantar iad a chomhshó ina gcothromas. Dá bhrí sin, braitheann an measúnú ar luach saothair foriomlán na n-ionstraimí caipitil hibrideacha ar thaobh amháin ar a luach saothair agus iad ina n-ionstraimí atá cosúil le fiachas, agus ar an taobh eile ar na coinníollacha maidir lena gcomhshó ina n-ionstraimí atá cosúil le cothromas.

(331) Ó thaobh ionstraimí cabhrach malartacha a bheith ann, ba é conclúid an Choimisiúin cheana féin i roinn 6.3.1.3, nach raibh, sa chás seo, aon rogha mhalartach eile ann seachas an Beart. Ar aon chaoi, is é an cásdlí socair é nach gceanglaítear ar an gCoimisiún a léiriú, go dearfach, nach mbeadh aon bheart cabhrach insamhlaithe eile, rud atá de réir a shainmhínithe ina choincheap teoiriciúil, ní b'iomchuí agus gur lú dóchúlacht a bheadh leis an mbeart sin go n-eascródh saobhadh iomaíochta as ([185]).

6.3.3. *Méid an athchaipitliúcháin (pointe 54 den Chreat Sealadach)*

(332) De réir phointe 54 den Chreat Sealadach, *[i]n order to ensure proportionality of the aid, the amount of the COVID-19 recapitalisation must not exceed the minimum needed to ensure the viability of the beneficiary and should not go beyond restoring the capital structure of the beneficiary to the one predating the COVID-19 outbreak, i.e. the situation on 31 December 2019. In assessing the proportionality of the aid, State aid received or planned in the context of the COVID-19 outbreak shall be taken into account*. [c]hun comhréireacht na cabhrach a áirithiú, ní bheidh méid an athchaipitliúcháin COVID-19 níos airde ná an t-íosmhéid is gá chun inmharthanacht an tairbhí a áirithiú agus níor cheart níos mó a bheith i gceist leis ná struchtúr caipitiúil an tairbhí a athbhunú chun gurb é an struchtúr caipitiúil a bhí ann roimh ráig COVID-19 a bheidh i gceist, i.e. an cás an 31 Nollaig 2019. Agus measúnú á dhéanamh ar chomhréireacht na cabhrach, cuirfear an Státchabhair a fuarthas nó atá pleanáilte i gcomhthéacs ráig COVID-19 san áireamh].

(333) Tá dhá choinníoll charnacha ag an tástáil comhréireachta a leagtar amach i bpointe 54. Ar thaobh amháin, ní bheidh an t-athchaipitliú COVID-19 níos airde ná an t-íosmhéid is gá chun inmharthanacht an tairbhí a áirithiú, is é sin, ní féidir níos mó a bheith i gceist leis ná íosmhéid na cabhrach athchaipitliúcháin is gá chun rochtain na cuideachta ar mhargaí caipitil phríobháidigh a athbhunú (agus dá réir sin, chun go mbeidh sí in ann maoiniú fiachais agus/nó cothromais a fháil ar théarmaí inacmhainne ó na margaí). Ar an taobh eile, ní féidir níos mó a bheith i gceist leis an athchaipitliú COVID-19 ná struchtúr caipitiúil an tairbhí a bhí ann roimh ráig COVID-19 a athbhunú.

(334) Mar a thugtar ar aird in aithris (16), tar éis don Chúirt Ghinearálta an cinneadh tosaigh a neamhniú, ní mór an measúnú ar an mBeart bheith bunaithe ar na fíorais agus ar na heilimintí a bhí i réim an tráth a deonaíodh an chabhair. Ar an gcúis sin, úsáidtear sa mheasúnú ón gCoimisiún réamhaisnéisí agus réamh-mheastacháin a suíodh an tráth sin i gcás figiúirí áirithe. Bhraith an Coimisiún ar chuntais chomhdhlúite ghrúpa iomlán SAS, lena n-áirítear grúpa SAS agus a fhochuideachtaí, chun a mheasúnú comhréireachta a dhéanamh faoi phointe 54 den Chreat Sealadach.

(335) Ar an gcéad dul síos, chun measúnú a dhéanamh ar cé acu an gcomhfhreagraíonn an chabhair don íosmhéid is gá chun struchtúr caipitiúil an tairbhí a athbhunú chun gurb é an struchtúr caipitiúil a bhí ann roimh ráig COVID-19 a bheidh i gceist, mheas an Coimisiún réamh-mheastacháin airgeadais a bhain (i) le staid chothromais an tairbhí; agus (ii) le cóimheas fiachais/cothromais an tairbhí. Bhain na réamh-mheastacháin sin leis an gcás a bhí ann tar éis an athchaipitlithe COVID-19 ag deireadh bhliain fhioscach 2021. Chuir an Coimisiún luach na dtáscairí sin i gcomparáid leis na táscairí sin a bhí ann roimh ráig COVID-19 ([186]).

(336) Ar an dara dul síos, chun measúnú a dhéanamh ar cé acu an gcomhfhreagraíonn an chabhair don íosmhéid is gá chun inmharthanacht SAS a áirithiú, shainaithin an Coimisiún íosmhéid na Státchabhrach athchaipitliúcháin a raibh gá leis chun rochtain na cuideachta ar mhargaí caipitil a athbhunú (fiachas agus/nó cothromas). Chuige sin, rinne an Coimisiún anailís ar na táscairí seo a leanas (mar réamhaisnéis):

— An cóimheas glanfhiachais/cothromais, arb é sin a mheasann gníomhaireachtaí rátála go hiondúil agus measúnú á dhéanamh ar acmhainneacht creidmheasa cuideachtaí. Go sonrach, cuirfidh an Coimisiún cóimheas glanfhiachais/cothromais an tairbhí tar éis an Bhirt i gcomparáid le tagarmharc de chóimheasa glanfhiachais/cothromais aerlínte Eorpacha eile ó dháta roimh ráig COVID-19, i.e., an cás an 31 Nollaig 2019. Dar leis an gCoimisiún is tagarmharc iomchuí agus úsáideach é cóimheas glanfhiachais/cothromais an tríú ceathairíl de chuideachtaí inchomparáide.

— Tá an glanfhiachas le cóimheas EBITDA ann, agus is táscaire eile é sin a úsáideann gníomhaireachtaí rátála chun acmhainneacht creidmheasa cuideachta a chinneadh. Go sonrach, déanfaidh an Coimisiún measúnú ar cé acu nach bhfuil an glanfhiachas le cóimheas EBITDA tar éis an athchaipitlithe COVID-19 faoi bhun thairseach 3,0–3,5 Is tástáil choimeádach é sin, toisc gur cleachtas coiteann é a mheas gur comhartha drochacmhainneachta creidmheasa é glanfhiachas le cóimheas EBITDA a bheith níos airde ná 3,5 Cé go mbraitheann rátálacha creidmheasa iarbhír ar roinnt tosca, ní bhíonn rátáil ar ghrád infheistíochta go hiondúil ag cuideachtaí a bhfuil na luachanna sin acu i dtaca leis an nglanfhiachas le cóimheas EBITDA, rud a chiallaíonn go mbíonn sé níos deacra agus níos costasaí dóibh margaí caipitil príobháideacha a rochtain.

([185]) Féach, chuige sin, breithiúnas an 6 Bealtaine 2019, *Scor* v *An Coimisiún*, T-135/17, EU:T:2019:287, mír 94).

([186]) Ós rud é gur ón 1 Samhain go 31 Deireadh Fómhair í bliain fhioscach SAS, is é clár comhardaithe an chéad ráithe de 2020, a dtagann deireadh léi an 31 Eanáir, an clár comhardaithe deireanach a bhí ann roimh ráig COVID-19. Dá bhrí sin, measann an Coimisiún gurb iomchuí na sonraí ón chéad ráithe de bhliain fhioscach 2020 (a dtagann deireadh léi i mí Eanáir 2020) a úsáid chun measúnú a dhéanamh ar an gcás a bhí ann roimh COVID-19, seachas na sonraí ón 31 Nollaig 2019 a úsáid.

— An cóimheas cothromais/sócmhainní, sin táscaire breise atá ina gcuid den mheasúnú ar acmhainneacht creidmheasa cuideachta. Úsáideann an Coimisiún an cóimheas sin chun an tástáil tagarmhairc chéanna a úsáid leis an tástáil a úsáidtear i gcás an chóimheasa glanfhiachais/cothromais.

— An cóimheas ullmhachta airgeadais, arb é sin cóimheas cistí leachtachta cuideachta, lena n-áirítear línte creidmheasa neamhúsáidte, lena costais sheasta. Thagarmharcáil an Coimisiún an cóimheas sin in aghaidh thairseach 25 %. Spreagfadh innéacs ullmhachta airgeadais níos ísle ná 25 % faireachán ní ba dhoichte ón údarás eitlíochta. Chun ceadú do SAS leanúint de cheadúnas eitlíochta a shealbhú sa chás sin, chuirfeadh an t-údarás sin de cheangal air tuarascálacha airgeadais ráithiúla a bheith aige, seachas tuarascálacha bliantúla, agus plean maidir le hathbhunú, lena léireofaí na bearta chun an t-innéacs a thabhairt ar ais chuig luach ab airde ná 25 %.

(337) Dar le Ryanair, is ionann coincheap na hinmharthanachta agus leibhéal brabúsachta is inghlactha d'infheisteoirí príobháideacha agus áitíonn sé gur cheart don Choimisiún measúnú a bheith déanta aige ar tháscairí brabúsachta amhail an toradh ar chothromas (aithris (188)). Mar sin féin, ní luaitear an bhrabúsacht ar chor ar bith i bpointe 54 den Chreat Sealadach. Ina áit sin, is léir ón gCreat Sealadach gurb é a phríomhchuspóir riachtanais leachtachta a chumhdach chun leanúnachas oibríochtúil gnóthas a chumasú, le linn ráig COVID-19 agus dá héis. Chun na críche sin, luaitear i bpointe 9 den Chreat Sealadach go bhfuil gá le tacaíocht phoiblí *to ensure that sufficient liquidity remains available in the markets* [chun a áirithiú go mbeidh leachtacht leordhóthanach fós ar fáil sna margaí] agus *to preserve the continuity of economic activity during and after the COVID-19 outbreak* [chun leanúnachas na gníomhaíochta eacnamaíche a chaomhnú le linn ráig COVID-19 agus dá héis]. Thairis sin, soiléiríonn pointe 11 go leagann an Creat Sealadach amach na féidearthachtaí atá ag na Ballstáit *to ensure liquidity and access to finance for undertakings* [chun leachtacht agus rochtain ar mhaoiniú a áirithiú do ghnóthais]. Ar deireadh, sonraítear i bpointe 18 *State aid is justified […] for a limited period, to remedy the liquidity shortage faced by undertakings and ensure that the disruptions caused by the COVID-19 outbreak do not undermine their viability* [go bhfuil bonn cirt le Státchabhair […] ar feadh tréimhse theoranta, chun an ganntanas leachtachta a bhí roimh ghnóthais a leigheas agus chun a áirithiú nach ndéanann an suaitheadh arbh é ráig COVID-19 ba chúis leis dochar dá n-inmharthanacht].

(338) Dá réir sin, ní cheanglaítear ar an gCoimisiún táscairí brabúsachta a úsáid amhail an toradh ar chothromas agus an toradh ar shócmhainní (aithris (188)), ós rud é nach bhfuil air measúnú a dhéanamh ar bhrabúsacht SAS chun measúnú a dhéanamh ar a inmharthanacht. Mar a mhínítear thuas, na táscairí a bhíonn á meas ag an gCoimisiún (go háirithe an cóimheas glanfhiachais/cothromais, an glanfhiachas le cóimheas EBITDA, agus an cóimheas cothromais/sócmhainní), tá siad ina bpríomh-mhéadracht chun measúnú a dhéanamh ar acmhainneacht creidmheasa cuideachta agus ar a rochtain ar mhaoiniú margaidh.

(339) Rinne an Coimisiún na hanailísí a luaitear in aithrisí (336) agus (337) bunaithe ar réamh-mheastacháin airgeadais SAS a chuir an Danmhairg agus an tSualainn faoina bhráid ina bhfógra comhpháirteach. D'iarr an Coimisiún doiciméid inmheánacha agus rinne anailís orthu chun a mheasúnú cé acu an gcomhfhreagraíonn na réamh-mheastacháin sin i ndáiríre leis na réamh-mheastacháin a d'ullmhaigh SAS ar mhaithe lena phleanáil inmheánach féin. Go sonrach, rinne an Coimisiún grinnscrúdú ar an méid caillteanais réamhaisnéisithe, toisc go mbíonn tionchar díreach acu sin ar na riachtanais athchaipitliúcháin trí chothromas na cuideachta a laghdú. Ar an iomlán, deimhníodh leis an anailís ar dhoiciméid inmheánacha SAS go raibh coinne ag SAS le méid caillteanas a bhí comhfhreagrach do na caillteanais sin a tuairiscíodh sa phlean gnó a chuir an Danmhairg agus an tSualainn faoi bhráid an Choimisiúin.

(340) Dearbhaíonn Ryanair thairis sin gur cheart measúnú a bheith déanta ag an gCoimisiún ar a mhéid a d'fhéadfadh SAS a bhonn costais a ísliú go struchtúrach agus a bhrabúsacht a mhéadú nó a mhéid a d'fhéadfadh sé costais a laghdú sa ghearrthéarma, agus gur cheart dúshlán réamh-mheastacháin airgeadais SAS a bheith tugtha ag an gCoimisiún dá bhrí sin (aithris (193)). Tugann an Coimisiún dá aire nach bhfuil aon cheanglas den sórt sin i bpointe 54 den Chreat Sealadach. Is cosúil go n-eascraíonn argóint Ryanair as analaí leis na Treoirlínte maidir le státchabhair chun teacht i gcabhair ar ghnóthais neamhairgeadais atá i gcruachás agus athstruchtúrú a dhéanamh orthu (aithris (188)). Ní theastaíonn athstruchtúrú de réir an Chreata Shealadaigh, áfach, go sonrach toisc nach bhfuil tairbhí cabhrach athchaipitliúcháin i gcomhthéacs phaindéim COVID-19 freagrach as na teagmhais lena ndéantar dochar dá inmharthanacht.

(341) Rinne an Coimisiún an measúnú comhréireachta bunaithe ar na sonraí airgeadais a soláthraíodh san fhógra, i.e. sonraí airgeadais iarbhír go dtí mí an Mheithimh 2020, agus ar réamh-mheastacháin an phlean gnó ó mhí Iúil 2020 go dtí deireadh bhliain fhioscach 2025. Ina theannta sin, rinne an Coimisiún a mheasúnú trí na ranníocaíochtaí ón Danmhairg agus ón tSualainn mar aon leis na ranníocaíochtaí sin ó infheisteoirí príobháideacha a áireamh sa mhéid athchaipitliúcháin. Dá réir sin, is é méid iomlán SEK 14,25 billiún atá i gceist leis an athchaipitliú a measadh sa chinneadh seo, cé (i) go raibh coinne leis go líonfadh scairshealbhóirí príobháideacha cuid den riachtanas athchaipitliúcháin isteach freisin ([187]); agus (ii) nach raibh i gceist leis an mBeart sa deireadh thiar thall ach SEK 9,54 billiún (féach aithris (7)). Dá bhrí sin, tá toimhde an Choimisiúin an-choimeádach.

([187]) Déanfaidh an Coimisiún athbhreithniú ar chomhréireacht an Bhirt, trí chomhshó luach SEK 2,25 billiún de scaireanna a bhí fós amuigh agus arna sealbhú ag infheisteoirí príobháideacha ina ngnáthscaireanna, a áireamh ina mheasúnú, toisc go raibh coinne leis go líonfadh sé sin cuid de riachtanas athchaipitliúcháin SAS freisin. Is é thart ar SEK 9,54 billiún ar a mhéad a bhí i gceist le ranníocaíocht na Danmhairge agus na Sualainne sa deireadh thiar thall (féach aithris (7)).

(342) Measann Ryanair gur cheart measúnú a bheith déanta ag an gCoimisiún ar thionchar na réamh-mheastachán tráchta malartach (aithris (193)).

(343) An tráth a tharraing SAS an plean gnó suas a chuir sé i láthair ag an gcruinniú boird an 15 Aibreán 2020 (féach aithris (40)), bhí na réamhaisnéisí tionscail ([188]) ní ba shoirbhe ná na réamhaisnéisí a d'úsáid SAS (aithris (41)). Mar sin féin, in imeacht mhí Iúil 2020, laghdaíodh réamhaisnéisí an tionscail ([189]), i bhfianaise an téarnaimh ní ba mhoille a bhí ag teacht ar an trácht a cláraíodh agus ionchas phaindéim COVID-19 a bheith ag dul in olcas. Chinn SAS gan athbhreithniú a dhéanamh ar a réamh-mheastacháin ghnó, agus dá thoradh sin, bhí a réamh-mheastacháin tráchta i gcomhréir leis na réamhaisnéisí tionscail sin a tugadh cothrom le dáta, agus coinne le téarnamh iomlán idir 2023 agus 2024. Measann an Coimisiún nach bhfuil aon chúis ann chun teacht ar an gconclúid gur cheart do SAS cur chuige ní ba shoirbhe a thógáil ná nárbh iomchuí a réamh-mheastacháin tráchta, a bhí i gcomhréir le réamhaisnéisí an tionscail.

(344) Ar deireadh, chun measúnú a dhéanamh ar chomhréireacht an Bhirt, chuir an Coimisiún san áireamh (i) an chabhair a deonaíodh do SAS cheana féin faoi bhearta Státchabhrach eile (féach aithrisí (57) go (60)) an tráth a deonaíodh an Beart agus (ii) go raibh coinne leis go ndeonófaí an chabhair do SAS faoin mBeart seo, de bhun an fhógra an 11 Lúnasa 2020 (féach aithris (342)). Go héifeachtach, ar an gcéad dul síos, ar réamh-mheastacháin an phlean gnó, ar air sin a rinneadh an measúnú comhréireachta, áiríodh an chabhair uile a bhí deonaithe an tráth a deonaíodh an Beart. Ar an dara dul síos, i gcás na cabhrach, lena raibh coinne go ndeonófaí do SAS sa todhchaí í tráth an fhógra i leith an Bhirt, fíoraíodh leis an anailís íogaireachta (féach roinn 6.3.3.3) go raibh maolán leordhóthanach sa mheasúnú comhréireachta chun cabhair bhreise ionchasach a chuimsiú. Arís, is coimeádach é cur chuige an Choimisiúin, a mhéid a chuirtear cabhair san áireamh leis a d'fhéadfadh SAS a fháil faoi scéim cabhrach de chuid na Danmhairge (SA.58088), ar scéim í sin nár ghlac údaráis na Danmhairge sa deireadh thiar thall (féach aithris (59)).

6.3.3.1. Tacaíocht phoiblí teoranta don íosmhéid ba ghá chun struchtúr caipitiúil SAS a athbhunú

(345) **Tábla 4** léiríonn sé éifeacht an athchaipitlithe ar struchtúr caipitiúil SAS roimh ráig COVID-19, i.e. an cás an 31 Eanáir 2020.

Tábla 4

Táscairí comhréireachta (SEK milliún) ([190])

Athchaipitliú iomlán COVID-19	14 250
Staid chothromais gan athchaipitliú (31.10.2021)	-10 024
A. Staid chothromais (31.1.2020) ([191])	4 433
B. Staid chothromais lena raibh coinne tar éis athchaipitlithe (31.10.2021)	4 226
Táscaire comhréireachta I: B – A ≤ 0	**-207**
C. Cóimheas Glanfhiachais/Cothromais (31.1.2020) ([192])	4,75
D. Cóimheas Glanfhiachais/Cothromais tar éis athchaipitlithe (31.10.2021)	6,81
Táscaire comhréireachta II: C – D ≤ 0	**–2,06**

([188]) An 27 Aibreán 2020, réamh-mheas Comhairle Idirnáisiúnta na nAerfort (an Eoraip), i gcás an mhionchúlaithe dar leis, go mbeadh an trácht paisinéirí ar ais ar na leibhéil a bhí ann roimh COVID-19 faoi 2022 ar a luaithe, agus ar 90 % de na leibhéil sin faoi mhí na Nollag 2021. Féach: https://www.aci-europe.org/downloads/resources/200427%20ACI%20EUROPE%20updated%20estimates%20of%20COVID19%20related%20traffic%20and%20financial%20losses%20FY%20European%20Airports.pdf (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([189]) Réamh-mheas Comhairle Idirnáisiúnta na nAerfort (an Eoraip) ansin nach dtarlódh an téarnamh iomlán roimh 2024, agus réamh-mheas IATA go dtarlódh sé in 2023. Féach: https://www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE_updated%20estimates%20of%20COVID19%20traffic%20revenue%20impacts_06.07.2020.pdf agus https://www.iata.org/en/pressroom/pressroom-archive/2020-press-releases/2020-07-28-02/ (arna rochtain go deireanach an 28 Samhain 2023).

([190]) Foinse: '1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls', a cuireadh isteach an 3 Lúnasa 2020. Déantar an staid chothromais in 2021 gan tacaíocht a ríomh mar an difríocht idir an staid chothromais maille le tacaíocht agus méid an phacáiste athchaipitliúcháin.

([191]) An 31 Deireadh Fómhair 2019, i.e. ag tús an cheathrú ráithe de bhliain fhioscach SAS, ba é SEK 5 372 mhilliún é staid chothromais SAS. Dá bhrí sin, is cur chuige coimeádach atá ann an staid chothromais lena raibh coinne a bheith ag SAS tar éis an athchaipitlithe a chur i gcomparáid leis an staid sin ag SAS an 31 Eanáir 2020, atá níos ísle.

([192]) An 31 Deireadh Fómhair 2019, i.e. ag tús an cheathrú ráithe de bhliain fhioscach SAS, ba é 4,70 cóimheas glanfhiachais/cothromais SAS. Dá bhrí sin, is cur chuige coimeádach atá ann cóimheas glanfhiachais/cothromais SAS tar éis an athchaipitlithe a chur i gcomparáid leis an gcóimheas sin ag SAS an 31 Eanáir 2020, atá níos airde.

(346) **Tábla 4** léiríonn sé gurbh é SEK 4,226 billiún é an staid chothromais lena raibh coinne a bheith ag SAS tar éis an athchaipitlithe (an 31 Deireadh Fómhair 2021). Áirítear leis an méid cothromais sin na bearta athchaipitliúcháin seo a leanas ([193]): (i) SEK 2 bhilliún d'eisiúint dhírithe de ghnáthscaireanna a deighleadh go cothrom idir an Danmhairg agus an tSualainn; (ii) SEK 4 bhilliún d'eisiúint de cheart ar ghnáthscaireanna nua; (iii) SEK 5 bhilliún de Nótaí Hibrideacha Dírithe a deighleadh go cothrom idir an Danmhairg agus an tSualainn; (iii) SEK 1 bhilliún de Nótaí Hibrideacha Dírithe a taisceadh leis an Danmhairg; (v) SEK 2,25 billiún de bhannaí amuigh arna gcomhshó ina ngnáthscaireanna (féach aithris (342)).

(347) Tar éis ráig COVID-19, rinne SAS réamhaisnéis go mbeadh SEK 9,354 billiún de chaillteanais aige i mbliain fhioscach 2020 agus SEK 3,939 billiún i mbliain fhioscach 2021. Dá réir sin, de thoradh na mbeart athchaipitliúcháin, ní bheadh staid chothromais SAS i mbliain fhioscach 2021 ní b'airde ná a bhí an staid chothromais roimh ráig COVID-19, i.e. an 31 Eanáir 2020.

(348) Is é conclúid an Choimisiúin nach raibh níos mó i gceist le hathchaipitliú SAS ná struchtúr caipitiúil an tairbhí a athbhunú chun gurb é an struchtúr caipitiúil a bhí ann roimh ráig COVID-19 a bheadh i gceist, toisc go raibh coinne leis gur é 6,81 cóimheas glanfhiachais/cothromais SAS an 31 Deireadh Fómhair 2021, ach nach raibh ann ach 4,75 an 31 Eanáir 2020. Bunaithe ar na réamhaisnéisí a chuir an Danmhairg agus an tSualainn isteach, ní raibh coinne leis go n-athbhunófaí cóimheas glanfhiachais/cothromais 2019 SAS go dtí bliain fhioscach 2024.

6.3.3.2. Tacaíocht phoiblí teoranta don íosmhéid ba ghá chun inmharthanacht SAS a áirithiú

(349) De réir a réamh-mheastachán airgeadais ([194]), d'uireasa an bhirt athchaipitliúcháin Stáit, bheadh an leachtacht a bhí ar fáil do SAS an 31 Eanáir 2020 (SEK 6,598 billiún) ídithe aige faoi mhí na Nollag 2020, agus bheadh staid airgid dhiúltach SEK 4,935 billiún ag SAS an 31 Deireadh Fómhair 2021. Leis an mBeart, cuireadh cosc le SAS rith amach as leachtacht agus d'fhág gurbh é SEK 3,666 billiún réamhaisnéis na staide airgid an 31 Deireadh Fómhair 2021.

(350) Chun measúnú a dhéanamh ar choinníoll inmharthanachta phointe 54 den Chreat Sealadach nach mbeidh méid an athchaipitliúcháin COVID-19 níos airde ná an t-íosmhéid is gá chun inmharthanacht an tairbhí a athbhunú, chuir an Coimisiún na ceithre thástáil i bhfeidhm a luaitear in aithris (337).

(351) Is éard atá sa chéad tástáil an cóimheas réamhaisnéisithe glanfhiachais/cothromais a bhí ag SAS, agus an t-athchaipitliú á chur san áireamh, a chur i gcomparáid leis an gcóimheas céanna de shampla d'aerlínte ar piaraí iad an 31 Nollaig 2019 ([195]). Is é 10 n-aerlíne Eorpacha atá sa sampla sin ([196]). Ina measc sin, bhí rátáil chreidmheasa idir BBB agus BBB+ ag trí aerlíne an 31 Nollaig 2019 ([197]).

(352) Úsáideann an Coimisiún an tríú ceathairíl de dháileadh chóimheas glanfhiachais/cothromais de phiaraí SAS (i.e., an cheathairíl a bhaineann leis na piaraí sin is measa feidhmíochta) in áit a bheith ag brath ar thomhas ar an gclaonadh lárnach, amhail an meán nó an t-airmheán. Is cur chuige coimeádach é sin, toisc má ghlactar tagarmharc níos airde don chóimheas glanfhiachais/cothromais, íslítear íosmhéid na cabhrach is gá chun inmharthanacht SAS a áirithiú agus chun rochtain na cuideachta ar na margaí caipitil a athbhunú (toisc gur féidir an tagarmharc don chóimheas glanfhiachais/cothromais a chomhlíonadh le méid cabhrach níos ísle).

([193]) Mar thagairt, níl aon tionchar ar staid chothromais SAS ag comhshó na Nótaí Hibrideacha a Bhí Ann Cheana ina ngnáthscaireanna ag scairshealbhóirí príobháideacha (SEK 1,5 billiún).

([194]) Foinse: '1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls', a cuireadh isteach an 3 Lúnasa 2020.

([195]) I gcás 2 chuideachta as na 10 gcuideachta, a dtagann deireadh lena mbliain fhioscach an 31 Márta, d'úsáid an Coimisiún sonraí ó chlár comhardaithe an 3ú ráithe chun an inchomparáideacht a áirithiú.

([196]) Sa sampla cuimsítear Ryanair, Deutsche Lufthansa, International Consolidate Airline Group, Air France-KLM, Wizz Air, Norwegian Air Shuttle, Aegean Airlines, Finnair, Croatia Airlines agus Icelandair Group. I measc na n-aerlínte sin, ba 0,65 an cóimheas airmheánach glanfhiachais/cothromais agus ba 1,92 an tríú ceathairíl an 31 Nollaig 2019.

([197]) Is iad seo a leanas na piaraí rátáilte: Ryanair, International Consolidate Airline Group agus Deutsche Lufthansa (Foinse: Capital IQ). Tá a gcóimheas glanfhiachais/cothromais an 31 Nollaig 2019 idir 0,12 agus 1,11.

(353) Tugann an Coimisiún dá aire gurb amhlaidh, agus na bearta athchaipitliúcháin á gcur san áireamh, a bhí an cóimheas glanfhiachais/cothromais lena raibh coinne a bheith ag SAS an 31 Deireadh Fómhair 2021 (6,81) cuid mhaith os cionn an tríú ceathairíl de dháileadh an chóimheasa chéanna i leith na bpiaraí ón tráth roimh ráig COVID-19 (1,92). Bhí coinne leis nach mbeadh struchtúr caipitiúil SAS ní b'fhearr ná a phiaraí ach i mbliain fhioscach 2025, nuair ab é 1,64 an cóimheas glanfhiachais/cothromais réamhaisnéisithe. Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire, gurbh airde an cóimheas glanfhiachais/cothromais lena raibh coinne a bheith ag SAS an 31 Deireadh Fómhair 2021 ná an cóimheas ab airde i measc na bpiaraí rátáilte freisin.

(354) Maidir leis an dara tástáil, rinne an Coimisiún measúnú ar cé acu an dtitfeadh an cóimheas glanfhiachais le cóimheas EBITDA lena raibh coinne ag SAS faoi bhun thairseacha 3–3,5, agus ar an mbliain fhioscach ina dtarlódh an céanna. Tá sé ina chleachtas coiteann sa mhargadh cuideachtaí ag a bhfuil cóimheas glanfhiachas le cóimheas EBITDA atá níos airde ná na tairseacha sin a mheas mar chuideachtaí lena mbaineann an-chuid rioscaí. Dá réir sin, bíonn sé deacair do chuideachtaí, ag a bhfuil na figiúirí sin i dtaca le glanfhiachas le cóimheas EBITDA, margaí caipitil príobháideacha a rochtain. Léirigh réamh-mheastacháin airgeadais SAS 7,3 mar ghlanfhiachas le cóimheas EBITDA ag deireadh bhliain fhioscach 2021, cuid mhaith os cion thairseach 3,0–3.5.

(355) Bhí coinne leis go dtiocfadh laghdú de réir a chéile ar ghlanfhiachas le cóimheas EBITDA SAS le himeacht ama chun luach 3,4 a shroicheadh ag deireadh bhliain fhioscach 2023 agus luach 2,6 ag deireadh bhliain fhioscach 2024. Léiríonn an dinimic sin go bhfágfadh na bearta athchaipitliúcháin go mbeadh SAS in ann aghaidh a thabhairt ar éifeachtaí diúltacha ghéarchéim COVID-19 agus go gcuirfidís é ar a chumas dó a rochtain ar mhargaí caipitil príobháideacha a athbhunú ó 2023 ar aghaidh (tráth a raibh coinne leis go dtitfeadh a ghlanfhiachas le cóimheas EBITDA faoi bhun thairseacha 3–3,5).

(356) Is éard atá sa tríú tástáil an cóimheas réamhaisnéisithe cothromais le sócmhainní ag SAS, agus an t-athchaipitliú á chur san áireamh, a chur i gcomparáid leis an gcóimheas céanna a bhí ag na haerlínte a luaitear in aithris (352) ar piaraí iad an 31 Nollaig 2019 ([198]). D'úsáid an Coimisiún an chéad cheathairíl de dháileadh na bpiaraí (i.e., an cheathairíl a bhaineann, anseo, leis na piaraí sin is measa feidhmíochta) mar an tagarmharc i gcás SAS, in áit a bheith ag brath ar thomhas ar an gclaonadh lárnach, amhail an meán nó an t-airmheán. Is cur chuige coimeádach é sin freisin, toisc má thoimhdítear tagarmharc níos ísle don chóimheas cothromais le sócmhainní, íslítear íosmhéid na cabhrach is gá chun inmharthanacht SAS a áirithiú agus chun rochtain na cuideachta ar na margaí caipitil a athbhunú (toisc gur féidir an tagarmharc don chóimheas cothromais le sócmhainní a chomhlíonadh le méid cabhrach níos ísle).

(357) Tugann an Coimisiún dá aire gurb amhlaidh, agus an t-athchaipitliú á gcur san áireamh, a bhí an cóimheas cothromais le sócmhainní lena raibh coinne a bheith ag SAS an 31 Deireadh Fómhair 2021 (7,87 %) cuid mhaith faoi bhun an chéad cheathairíl de dháileadh an chóimheasa chéanna i leith na bpiaraí ón tráth roimh ráig COVID-19 (18,12 %). Feictear don Choimisiún freisin nach raibh coinne leis ag SAS go sroichfeadh sé cóimheas cothromais le sócmhainní a bheadh os cionn an chéad cheathairíl dá phiaraí le linn na tréimhse pleanála, i.e. roimh bhliain fhioscach 2025. Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire gurbh ísle an cóimheas cothromais/sócmhainní lena raibh coinne a bheith ag SAS an 31 Deireadh Fómhair 2021 ná an cóimheas ab ísle i measc na n-aerlínte ar piaraí rátáilte iad.

(358) Is éard atá sa cheathrú tástáil an cóimheas ullmhachta airgeadais a bhí ag SAS a thagarmharcáil de réir thairseach 25 % (aithris (337)). Is é an tairseach sin an tairseach íosta chun leanúint de cheadúnas eitlíochta a oibriú gan tuilleadh oibleagáidí a thabhú, amhail tuairisciú níos minice don údarás eitlíochta agus plean a chomhdú maidir le hathbhunú. Níor réamhaisnéisigh SAS go mbeadh an cóimheas sin ní b'airde ná 25 % roimh bhliain fhioscach 2023.

(359) De réir Ryanair, is tagarmharc míchuí iad na tairseacha a d'úsáid an Coimisiún (aithris (337)), toisc go spriocdhírítear iad ar rátáil chreidmheasa de ghrád infheistíochta ach gurb amhlaidh a bhíonn aerlínte in ann margaí caipitil a rochtain agus rátálacha faoi bhun grád infheistíochta acu (aithris (190)).

([198]) Eisiatar leis an sampla ceann de na piaraí a úsáidtear sa tástáil maidir le glanfhiachais/cothromais toisc nár thuairiscigh an piara sin, a dtagann deireadh lena bhliain fhioscach an 31 Nollaig 2019, luach na sócmhainní iomlána an 31 Nollaig 2019. Mar sheiceáil bhreise, chun measúnú a dhéanamh ar na himpleachtaí a bheadh i gceist leis an gcuideachta sin a áireamh ina anailís, rinne an Coimisiún meastachán freisin ar an gcóimheas cothromais le sócmhainní i gcás na cuideachta sin trí bheith ag brath ar a luach de réir na leabhar ag deireadh na bliana fioscaí an 31 Márta 2020. Luach tagarmhairc an chóimheasa sin, agus an chuideachta sin á háireamh i sampla na bpiaraí, níl difríocht shuntasach i gceist leis (i.e. 18,39 % in áit 18,12 %).

(360) Go deimhin, ní mheasann an Coimisiún coincheap na rátála creidmheasa de ghrád infheistíochta ach amháin le haghaidh ceann amháin de na ceithre tháscairí ar a ndearnadh measúnú (an cóimheas glanfhiachas le cóimheas EBITDA). Go sonrach, déantar an cóimheas glanfhiachais/cothromais agus an cóimheas cothromais/sócmhainní a thagarmharcáil de réir deich n-aerlíne Eorpacha ar piaraí iad. Cé gur deimhin go raibh rátáil chreidmheasa de ghrád infheistíochta ag trí cinn de na haerlínte sin (aithris (352)), déanann an Coimisiún na táscairí a thagarmharcáil go coimeádach de réir ceathairíl den phiarghrúpa ag a bhfuil drochfheidhmíocht (atá comhdhéanta de chuideachtaí nach raibh rátáil chreidmheasa de ghrád infheistíochta acu), agus fiú ansin, cinneann sé go bhfuil coinne leis go mbeidh feidhmíocht cuid mhaith níos measa ag SAS tar éis an athchaipitlithe (an 31 Deireadh Fómhair 2021) ná cóimheas an tagarmhairc (aithrisí (354) agus (358)).

(361) Áitíonn Ryanair freisin go ndíríonn an Coimisiún ar riocht airgeadais i bhfad rófhabhrach leis na tairseacha atá leagtha síos mar sprioc, ós rud é gur mheasa riocht airgeadais SAS roimh phaindéim COVID-19 ná na spriocanna a leagadh síos, bunaithe ar thrí cinn de na ceithre tháscaire (aithris (191)), ach go raibh sé fós in ann maoiniú ar na margaí a rochtain an tráth sin.

(362) Mar a mhínítear, tá dhá choinníoll charnacha ag an tástáil comhréireachta a leagtar síos i bpointe 54 den Chreat Sealadach: ar thaobh amháin, ní féidir níos mó a bheith i gceist leis an athchaipitliú COVID-19 ná struchtúr caipitiúil an tairbhí a bhí ann roimh ráig COVID-19 a athbhunú. Ar an taobh eile, ní féidir níos mó a bheith i gceist leis an athchaipitliú COVID-19 ná íosmhéid na cabhrach athchaipitliúcháin is gá chun rochtain na cuideachta ar mhargaí caipitil príobháideacha a athbhunú (aithris (334)). Déantar an chéad chuid den tástáil i roinn 6.3.3.1, agus is é conclúid na tástála sin nach bhfuil níos mó i gceist le struchtúr caipitiúil SAS ná an struchtúr caipitiúil a bhí ann roimh ráig COVID-19.

(363) Measann an Coimisiún maidir leis an dara cuid den tástáil, a bhaineann le rochtain chuideachta ar mhargaí caipitil príobháideacha a athbhunú, go bhfuil bonn cirt le húsáid a bhaint as táscairí a bhaineann go soiléir leis an acmhainneacht creidmheasa, agus na táscairí sin a thagarmharcáil ansin – go coimeádach – de réir grúpa d'aerlínte ar piaraí le SAS iad (mar a dhéantar i gcás na gcóimheas glanfhiachais/cothromais agus cothromais/sócmhainní) nó de réir tairseach a úsáidtear go coiteann (mar a dhéantar i gcás glanfhiachais le cóimheas EBITDA), mar a mhínítear in aithris (337). An dara pointe, tugann an Coimisiún dá aire nárbh é an réamh-mheastachán iarbhír maidir leis an mBeart go n-athbhunófaí riocht airgeadais SAS tar éis an athchaipitlithe (an 31 Deireadh Fómhair 2021) de réir na dtairseacha a leagadh síos, ná de réir an riocht airgeadais a bhí aige roimh ráig COVID-19. A mhéid a bhaineann leis an gcóimheas glanfhiachais/cothromais, is measa leibhéal réamh-mheasta SAS tar éis an athchaipitlithe (an 31 Deireadh Fómhair 2021), is é sin, 6,81 (aithris (354)) ná mar a bhí roimh ráig COVID-19 (is é sin, 4,75, mar a léirítear in aithris (191)). Is é an dá mhar a chéile é i gcás glanfhiachais le cóimheas EBITDA (7,3 % versus uasmhéid 4,0, mar a léirítear in aithrisí (355) agus (191)) agus i gcás an chóimheasa cothromais/sócmhainní (7,87 % versus raon idir 8-16 %, mar a léirítear in aithrisí (358) agus (191)). Ar deireadh, is féidir a thabhairt ar aird freisin gur coimeádach an cur chuige é an tréimhse roimh COVID-19 a thógáil mar thagarmharc, go deimhin, i bhfianaise na neamhchinnteachta ar na margaí airgeadais arbh iad iarmhairtí ráig COVID-19 ba chúis léi i gcás na hearnála eitlíochta (aithrisí (24) agus (31)).

(364) Ar an iomlán, bunaithe ar an bhfianaise ón gcóimheas glanfhiachais/cothromais, glanfhiachas le cóimheas EBITDA agus ón gcóimheas cothromais/sócmhainní agus ullmhachta airgeadais, measann an Coimisiún gurb amhlaidh, bunaithe ar an bhfaisnéis a bhí ar fáil nuair a deonaíodh na bearta athchaipitliúcháin, nach raibh siad níos mo ná an t-íosmhéid a bhí riachtanach chun inmharthanacht SAS a áirithiú agus a rochtain ar mhargaí caipitil príobháideacha a áirithiú ag deireadh bhliain fhioscach 2023.

6.3.3.3. Anailís íogaireachta

(365) Rinne an Coimisiún measúnú freisin ar chomhréireacht na mbeart athchaipitliúcháin i bhfabhar SAS faoi anailís íogaireachta. Is é réasúnaíocht na hanailíse sin go mbraitheann an measúnú comhréireachta go suntasach ar réamh-mheastacháin airgeadais SAS a sholáthair an Danmhairg agus an tSualainn agus gur den riachtanas é sin, agus go mbraitear, go háirithe, ar na caillteanais réamhaisnéisithe. Dá réir sin, shainaithin an Coimisiún an méid caillteanas nach mbeadh na bearta athchaipitliúcháin, agus gach ní eile mar a chéile, comhréireach dóibh a thuilleadh ar bhonn struchtúr caipitiúil SAS an 31 Eanáir 2020 agus na dtáscairí in aithris (337). Toimhdítear le ríomh sin an Choimisiúin gurb amhlaidh, dá mbeadh caillteanais ní b'ísle tabhaithe ag SAS, a bheadh méadú ceann ar cheann ar an airgead tirim a bheadh ag SAS, rud atá ina thoimhde coimeádach ([199]).

([199]) Is toimhde coimeádach é sin toisc, mar shampla, nach bhfuil tionchar ag gach caillteanas ar an staid airgid sa tréimhse chéanna (in áit íoc le hairgead tirim, is féidir suim is iníoctha a shainaithint a bheidh le socrú tráth níos déanaí). Ina theannta sin, d'fhéadfadh caillteanais a bheith de thionscnamh míreanna costais nach n-áirítear in EBITDA, amhail costais airgeadais. Mura ndéanfaidh caillteanais dochar comhionann d'airgead tirim (ná dá bhrí sin, don ghlanfhiachas) ná do EBITDA, bheadh an cóimheas glanfhiachais/cothromais agus an glanfhiachas le cóimheas EBITDA ní b'airde ná mar a bheadh faoi thoimhdí an Choimisiúin.

(366) Léiríonn torthaí na hanailíse íogaireachta sin go mbeadh na bearta athchaipitliúcháin fós comhréireach dá mba rud é go mbeadh caillteanais thart ar luach SEK 1 bhilliún ní b'ísle tabhaithe ag SAS, sa deireadh thiar thall, ná mar a réamhaisnéisíodh i dtosach go dtabhófaí. Faoi seach, gan an táscaire ullmhachta airgeadais a mheas (aithris (359)), b'éigean laghdú ar chaillteanais réamhaisnéisithe ab airde ná SEK 1,5 billiún a bheith ann chun nach mbeadh na bearta athchaipitliúcháin comhréireach ([200]).

(367) I bhfianaise gurbh é SEK 13,2 billiún méid chaillteanais réamhaisnéisithe charntha SAS, agus ós rud é gur cosúil gur fíor agus barántúil iad réamh-mheastacháin airgeadais SAS toisc go bhfuil siad i gcomhréir leis na réamh-mheastacháin sin a thuairiscítear i ndoiciméid inmheánacha SAS (aithris (342)), measann an Coimisiún gur leordhóthanach méid SAS 1–1,5 billiún an mhaoláin chun go mbeidh an measúnú comhréireachta láidir in aghaidh toimhdí malartacha i leith réamh-mheastacháin airgeadais.

(368) Tá sé tábhachtach a thabhairt ar aird freisin maidir le méid SAS 1–1,5 billiún an mhaoláin, gur ghníomhaigh sé mar choimirce bhreise freisin i leith chomhréireacht an Bhirt i bhfianaise uasmhéid an chúitimh ionchasaigh a mbeadh SAS ina theideal faoin dá scéim de chuid na Danmhairge mar thacaíocht le haerlínte ar tugadh réamhfhógra don Choimisiún ina leith an tráth a deonaíodh an Beart, agus bhí na méideanna a bhí beartaithe leis sin thart ar DKK 6 mhilliún faoin chéad scéim agus DKK 35 mhilliún faoin dara scéim, nó EUR 5,5 milliún san iomlán (aithris (59)).

(369) Dearbhaíonn Ryanair gur cheart don Choimisiún raon leathan tástálacha struis a mheas agus cuimhneamh ar roinnt cásanna i dtreo an donais a d'fhéadfadh a bheith ann (aithris (189)).

(370) Le pointe 54 den Chreat Sealadach, cuirtear de cheangal ar an gCoimisiún a mheasúnú maidir le méid na cabhrach [nach mbeidh sé níos airde ná an t-íosmhéid is gá chun inmharthanacht an tairbhí a athbhunú] *must not exceed the minimum needed to ensure the viability of the beneficiary*. Ní fhéadfadh teacht de chonclúid as réamhaisnéisí, lenar cuimhníodh ar chásanna i dtreo an donais a bheadh ní ba dhoirbhe, ach go raibh gá le tuilleadh cabhrach. Ar an mbonn sin, ní bheadh aon mhaitheas in anailís íogaireachta a leathnú chun tuilleadh cásanna i dtreo an donais a chuimsiú. Thairis sin, bhí réamh-mheastacháin ghnó SAS i gcomhréir le caighdeáin an tionscail (aithris (343)) agus caillteanais charnacha réamhaisnéisithe SEK 13,2 billiún i gcás SAS. Ar deireadh, meabhraíonn an Coimisiún go ndearna sé measachán go raibh méid SAS 1-1,5 billiún de mhaolán leordhóthanach chun go mbeadh an measúnú comhréireachta láidir in aghaidh toimhdí malartacha i leith réamh-mheastacháin airgeadais – lena n-áirítear cásanna i dtreo na dearfachta (aithris (367)).

6.3.3.4. Conclúid

(371) I bhfianaise a bhfuil thuas, measann an Coimisiún, an tráth a deonaíodh an Beart, agus an chabhair a deonaíodh do SAS cheana féin á cur san áireamh mar aon leis an gcabhair do SAS a bhféadfadh coinne a bheith léi sa bhreis ar an mBeart, nach raibh an Beart níos mó ná an t-íosmhéid ba ghá chun inmharthanacht SAS a athbhunú agus nach raibh níos mó i gceist leis ná an struchtúr caipitiúil a bhí aige an 31 Nollaig 2019 a athbhunú. Soláthraíonn an anailís thuas fianaise leordhóthanach go bhfuil an Beart comhréireach.

6.3.4. *Luach saothair agus scor an Stáit*

(372) De réir na bprionsabal ginearálta maidir le luach saothair agus scor an Stáit a leagtar amach i bpointí 55 go 59 den Chreat Sealadach, ní mór do na Ballstáit luach saothair iomchuí a fháil ar n-infheistíocht agus ní mór dóibh sásraí a chur i bhfeidhm lena ndéantar fuascailt a dhreasú de réir a chéile.

(373) De réir phointe 57 den Chreat Sealadach '*[t]he remuneration of the COVID-19 recapitalisation measure should be increased in order to converge with market prices to provide an incentive to the beneficiary and to the other shareholders to redeem the State recapitalisation measure and to minimise the risk of distortions of competition [[b]a cheart luach saothair bheart athchaipitliúcháin COVID-19 a mhéadú chun cóineasú le praghsanna margaidh chun dreasacht a sholáthar don tairbhí agus do na scairshealbhóirí eile chun beart athchaipitliúcháin an Stáit a fhuascailt agus chun an riosca maidir le saobhadh iomaíochta a íoslaghdú]* Soiléiríonn pointe 58 den Chreat Sealadach gurb é is cuspóir do phointe 57 i dtaca leis na bearta athchaipitliúcháin [*go bhfuil iontu dreasachtaí iomchuí do ghnóthais chun an t-athchaipitliú a fhuascailt agus chun caipiteal malartach a lorg nuair is féidir de réir dhálaí an mhargaidh, trí luach saothair sách ard a éileamh don athchaipitliú] appropriate incentives for undertakings to redeem the recapitalisation and look for alternative capital when market conditions permit, by requiring a sufficiently high remuneration for the recapitalisation*'.

(374) Maidir leis an luach saothair go háirithe, cheadaigh pointe 59 den Chreat Sealadach do na Ballstáit *to notify schemes or individual measures where the remuneration methodology is adapted in accordance with the features and seniority of the capital instrument provided they overall lead to a similar outcome with regard to the incentive effects on the exit of the State and a similar overall impact on the State's remuneration* [fógra a thabhairt i leith scéimeanna nó bearta aonaracha ina ndéantar an mhodheolaíocht i leith luach saothair a oiriúnú de réir ghnéithe agus shinsearacht na hionstraime caipitil ar choinníoll go bhfágann siad go mbeidh toradh comhchosúil ann, ar an iomlán, maidir leis na héifeachtaí dreasachta ar scor an Stáit agus go mbeidh tionchar foriomlán comhchosúil ar luach saothair an Stáit].

([200]) Nuair a eisiatar an cóimheas ullmhachta airgeadais ón anailís, is é an tagarmharc 'is doichte' don mheasúnú comhréireachta a bhíonn i gceist leis an gcomparáid a dhéantar idir an cóimheas glanfhiachais/cothromais roimh ghéarchéim COVID agus an cóimheas sin ag deireadh bhliain airgeadais 2021.

(375) In aithrisí (377) go (437), déanann an Coimisiún measúnú ar chomhlíontacht an Bhirt leis na prionsabail ghinearálta sin mar aon leis na rialacha sonracha a leagtar amach leis an gCreat Sealadach de réir an chineáil ionstraime athchaipitliúcháin (go sonrach, pointí 60 go 64 a mhéid a bhaineann leis na hionstraimí cothromais agus pointí 65 go 70 a mhéid a bhaineann leis na hionstraimí caipitil hibrideacha).

6.3.4.1. Luach saothair na n-ionstraimí cothromais agus scor na Stát

6.3.4.1.1. Praghas iontrála

(376) Maidir leis na hionstraimí cothromais, tugann an Coimisiún dá aire gurb amhlaidh, de réir phointe 60 den Chreat Sealadach, nach mór instealladh caipitil ón Stát a dhéanamh ar phraghas nach mó ná scairphraghas meánach an tairbhí i gcaitheamh an 15 lá roimh an iarraidh ar an instealladh caipitil ('an scairphraghas uasta'). Toisc gurb é dáta an 8 Bealtaine 2020 atá ar an iarraidh fhoirmiúil i scríbhinn ó SAS ar an instealladh caipitil (aithris (97)), ríomhtar gurb é SEK 8,71 in aghaidh na scaire an scairphraghas uasta dá réir sin.

(377) Feictear don Choimisiún maidir leis an bpraghas ar na scaireanna nua sa mhéadú ar an gcaipiteal, san eisiúint de cheart agus san eisiúint dhíreach araon, gurb é SEK 1,16 in aghaidh na scaire é an praghas sin (aithrisí (103) agus (104)), ar lascaine 86,7 % é sin i gcomparáid leis an scairphraghas uasta. Is é atá de thoradh air sin go gcomhlíontar na coinníollacha a leagtar amach i bpointe 60 den Chreat Sealadach.

6.3.4.1.2. Sásra um méadú íocaíochta

(378) Chun luach saothair an Stáit a mhéadú agus chun an tairbhí a dhreasú chun an t-instealladh caipitil ón Stát a aischeannach, de réir phointe 61 den Chreat Sealadach ní mór sásra um méadú íocaíochta a bheith ann in dhá bhabhta tráth an cheathrú bliana agus an séú bliana faoi seach tar éis instealladh caipitil COVID-19. Foráiltear le pointe 62 den Chreat Sealadach go bhféadfaidh an Coimisiún glacadh le sásraí malartacha, ar choinníoll go mbeidh toradh comhchosúil, ar an iomlán, ar na sásraí malartacha sin maidir leis na héifeachtaí dreasachta ar scor an Stáit agus go mbeidh tionchar comhchosúil acu, ar an iomlán, ar luach saothair an Stáit.

Easpa sásra um méadú íocaíochta nó rogha malartaí air

(379) Feictear don Choimisiún nach bhfuil sásra um méadú íocaíochta ag gabháil le hionstraim chothromais an Bhirt de réir bhrí cheanglais phointe 61 den Chreat Sealadach agus i gcomhréir leis na ceanglais sin.

(380) Dá bhrí sin, ní mór don Choimisiún measúnú a dhéanamh, de bhun phointe 62 den Chreat Sealadach, ar cé acu an bhfuil sásra ag gabháil leis an ionstraim chothromais, de mhalairt ar an sásra a theastaíonn i bpointe 61 den Chreat sin.

(381) Sa chinneadh tosaigh, chinn an Coimisiún maidir le struchtúr foriomlán an Bhirt, de réir mar a thug an Danmhairg agus an tSualainn fógra ina leith an 11 Lúnasa 2020, gur sásra malartach den sórt sin a bhí ann.Go sonrach, mheas an Coimisiún go raibh tréithe idirnasctha dhá chomhpháirt an Bhirt (mar atá, an ionstraim chothromais agus an ionstraim chaipitil hibrideach), ina mbonn cirt lena gcomhéifeachtaí a chur san áireamh ar mhaithe scor an Stáit a dhreasú.Bhraith an Coimisiún ar roinnt tosca chun teacht ar an gconclúid gur áiríodh éifeachtaí dreasachta sách láidir i struchtúr foriomlán an Bhirt ar scor an Stáit ó chaipiteal SAS, go háirithe: (i) an lascaine mór dá thairbhigh an Danmhairg agus an tSualainn nuair a fuair siad na scaireanna in SAS, (ii) an fíoras go soláthrófaí an luach saothair ar na nótaí hibrideacha nua Stáit trí chúpón méadaitheach, lenar ardaíodh go suntasach an costas chun an Státchabhair a choinneáil laistigh de SAS agus (iii) na gealltanais iompraíochta a raibh SAS faoina réir, go háirithe an toirmeasc ar dhíbhinní a íoc, rud a bheadh i bhfeidhm go dtí go n-aisíocfaí an chabhair go hiomlán.

(382) Mar sin féin, mar a luaitear in aithris (8), i mbreithiúnas SAS II uaithi, ba é conclúid na Cúirte Ginearálta, sa chinneadh tosaigh, gur sháraigh an Coimisiún pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach sa mhéid gur theip ar an gCoimisiún a éileamh go n-áireofaí sásra um méadú íocaíochta nó sásra malartach maidir leis an ionstraim chothromais.

(383) Ar an gcéad dul síos, mheas an Chúirt Ghinearálta nach bhfuil nasc sách dlúth idir praghas na scaireanna, a fuair an Danmhairg agus an tSualainn ar iontráil i gcothromas SAS dóibh, agus ábhar agus cuspóir an tsásra um méadú íocaíochta nó sásra mhalartaigh. Mheas an Chúirt Ghinearálta nach bhfuil ach tionchar ex ante ar chás SAS ag an gceanglas maidir le praghas ceannaigh tosaigh na scaireanna, is é sin le rá, an tráth a chuaigh an Danmhairg agus an tSualainn i gcaipiteal SAS, agus nach bhfuil sé beartaithe an dreasacht a mhéadú le himeacht ama go n-aischeannóidh SAS an scairsheilbh sin, ós rud é go bhféadfadh praghas na scaireanna dul in airde agus titim chomh maith céanna.

(384) Ar an dara dul síos, mheas an Chúirt Ghinearálta maidir leis an bhfíoras gur trí chúpón méadaitheach a sholáthrófaí an luach saothair ar na nótaí hibrideacha nua Stáit de chuid na Danmhairge agus na Sualainne, gur ceanglas ar leithligh a bhí i gceist leis sin, a leagtar síos le pointe 66 den Chreat Sealadach maidir le hionstraimí caipitil hibrideacha go dtí go ndéanfar iad a chomhshó ina n-ionstraimí atá cosúil le hionstraimí cothromais.

(385) Ar an tríú dul síos, chinn an Chúirt Ghinearálta maidir leis an bhfíoras go mbeadh SAS faoi réir na ngealltanas iompraíochta a leagtar amach i roinn 3.11.6 den Chreat Sealadach, amhail toirmeasc ar dhíbhinní a íoc, gurb ábhar é sin a bhaineann le ceanglais ar leithligh atá sa bhreis ar an gceanglas a leagtar amach i bpointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach, ach nach ceanglais ionaid ar an gceanglas sin iad.

(386) I bhfianaise na dtorthaí sin ón gCúirt Ghinearálta, ní féidir a mheas go bhfuil na tosca a sainaithníodh sa chinneadh tosaigh, ar a dtugtar tuairisc in aithris (382), ina sásra um méadú íocaíochta, sa chás seo, ná ina rogha mhalartach ar an sásra sin de réir bhrí phointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach. Dá bhrí sin, ní mór diúltú d'argóintí na Danmhairge agus na Sualainne in aithris (137), mar aon leis na hargóintí ó SAS in aithris (147).

(387) Chinn an Chúirt Ghinearálta freisin maidir leis an oibleagáid chun fógra a thabhairt i leith plean athstruchtúrúcháin faoi phointe 85 den Chreat Sealadach, nach bhfuil aon tionchar ag an oibleagáid sin, inti féin, ar mhéid an luacha saothair don Stát ná ar na modhanna chun an luach saothair sin a thabhairt. Thairis sin, ní infheidhme an oibleagáid sin ach amháin murar laghdaíodh an idirghabháil ón Stát faoi bhun 15 % de chothromas iomlán an tairbhí, agus nuair a bheidh 6 bliana caite ó thráth an athchaipitlithe. Dá bhrí sin, ní féidir, de réir na Cúirte Ginearálta, go mbeidh toradh comhchosúil ag an oibleagáid sin ar an luach saothair, ná go mbeidh na héifeachtaí dreasachta céanna aici ar scor an Stáit, agus a bheadh ag an sásra um méadú íocaíochta a leagtar síos i bpointe 61 den Chreat Sealadach. Is é atá de thoradh air sin nach mór diúltú d'argóintí na Danmhairge agus na Sualainne in aithris (138) freisin.

(388) Ar deireadh, chinn an Chúirt Ghinearálta gurb amhlaidh, cé gur foras coiteann faoi Acht Chuideachtaí na Sualainne nach féidir le cuideachta gnáthscaireanna a aischeannach ó aon scairshealbhóir sonrach amháin, nár sholáthair SAS aon fhianaise ar a dhearbhú go gcuireann Acht Chuideachtaí na Sualainne bac ar scaireanna breise a dheonú do scairshealbhóir gan aon chostas ar bith air. Ina bharúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh, níor thug SAS bunús leis fós go gcuireann Acht Chuideachtaí na Sualainne bac ar scaireanna breise a dheonú do scairshealbhóir gan aon chostas ar bith air. Ar an mbonn sin, ní mór diúltú do na hargóintí a tharraing SAS anuas in aithris (146) freisin. In aon chás, fiú dá gcuirfeadh dlí náisiúnta na Sualainne bac ar shásra um méadú íocaíochta a chur chun feidhme mar a fhoráiltear faoi phointe 61 den Chreat Sealadach, tugann an Coimisiún dá aire nach uathúil an deacracht a bhí roimh SAS i ndáil le hAcht Chuideachtaí na Sualainne agus gurb amhlaidh i dtosca inchomparáide maidir le bearta athchaipitliúcháin eile a d'fhormheas an Coimisiún, a cuireadh roghanna malartacha ar shásra um méadú íocaíochta i bhfeidhm ([201])

(389) Ina mbarúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh, sholáthair an Danmhairg agus an tSualainn argóintí nua nár tugadh aghaidh orthu sa chinneadh tosaigh ná i mbreithiúnas SAS II, a bhain le méid na comhroinnte dualgas (aithris (139)) agus le sainorduithe polaitiúla Stáit na Danmhairge agus na Sualainne chun an gá le dreasachtaí scoir a laghdú (aithris (140)).

(390) Maidir leis na barúlacha a chuirtear i láthair in aithris (139), tugann an Coimisiún dá aire gurb infheidhme iad pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach gan beann ar leibhéal úinéireachta bunaidh na Danmhairge agus na Sualainne in SAS ná ar an gcomhroinnt dualgas a bheith ann. Is é is cuspóir don sásra um méadú íocaíochta dá bhforáiltear i bpointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach an *status quo ante* a athbhunú. Ós rud é go raibh d'éifeacht ag an mBeart gur méadaíodh scairsheilbh na Danmhairge agus na Sualainne in SAS, mar a thugtar ar aird in aithris (96) den chinneadh tosaigh, ba cheart dreasachtaí a bheith ag gabhail leis an mBeart chun scor na Danmhairge agus na Sualainne a spreagadh mar aon lena bhfilleadh ar an leibhéal scairsheilbhe a bhí acu roimh COVID-19 in SAS, amhail an sásra um méadú íocaíochta dá bhforáiltear faoi phointe 61 den Chreat Sealadach nó rogha mhalartach leormhaith air mar a fhoráiltear faoi phointe 62 den chreat sin.

(391) Maidir leis an argóint a chuirtear i láthair in aithris (140), ní leagtar spriocanna sonracha síos le sainorduithe polaitiúla na Danmhairge agus na Sualainne dá scor faoi seach agus ní fhoráiltear luach saothair breise leo. Ar an iomlán, is sainorduithe débhríocha iad nach bhfuil ceangailteach ar an Danmhairg agus an tSualainn, agus is lú fós a gceangailteacht ar SAS. Dá bhrí sin, ní chomhlíonann na sainorduithe polaitiúla sin na ceanglais a leagtar amach i bpointe 61 den Chreat Sealadach, agus ní fhágann siad, ar an iomlán, go mbeidh toradh comhchosúil ann maidir leis na héifeachtaí dreasachta ar scor an Stáit ná go mbeidh tionchar foriomlán comhchosúil ar luach saothair an Stáit mar a fhoráiltear faoi phointe 62 den Chreat Sealadach.

(392) Dá thoradh sin, contrártha ar an méid a mhaíonn an Danmhairg agus an tSualainn, ní féidir a mheas go gcomhlíonann an Beart pointe 62 den Chreat Sealadach.

(393) D'agair an Danmhairg agus an tSualainn, ina mhalairt de chás, go raibh imthosca eisceachtúla ina mbonn cirt le hAirteagal 107(3), pointe (b), CFAE a chur i bhfeidhm go díreach, de mhaolú ar phointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach. Déanfaidh an Coimisiún measúnú anois ar cé acu an bhféadfaí a mheas go mbeadh na himthosca eisceachtúla sin ann i gcás an phointe shonraigh sin.

([201]) E.g. i gcás SA.57659, ghlac an Coimisiún le sásra inarb é fiachas nó ionstraim choibhéiseach é foirm an luacha saothair (féach aithris 30 agus 73 den chinneadh sin).

Imthosca eisceachtúla a bheith ann mar bhonn cirt le hAirteagal 107(3) CFAE a chur i bhfeidhm go díreach

(394) Mar a léirítear in aithris (141), d'áitigh an Danmhairg agus an tSualainn go bhfuil bonn cirt le hAirteagal 107(3), pointe (b), CFAE a chur i bhfeidhm go díreach, go bunúsach, i ngeall ar an gcomhroinnt dualgas a bhí i gceist leis an bplean athchaipitliúcháin, agus ar an mian le caipiteal príobháideach a mhealladh chuig an athchaipitliú.

(395) De réir cásdlí socair ([202]), agus measúnú á dhéanamh ag an gCoimisiún ar chomhoiriúnacht na mbeart cabhrach leis an margadh inmheánach faoi Airteagal 107(3) CFAE, tá cumhacht lánroghnach ag an gCoimisiún. I bhfeidhmiú na lánrogha sin, féadfaidh an Coimisiún treoirlínte a ghlacadh chun na critéir a leagan síos ar ar a mbonn sin a bheartaíonn sé measúnú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht na mbeart cabhrach atá beartaithe ag na Ballstáit leis an margadh inmheánach. Agus na treoirlínte sin á nglacadh agus é á bhfógairt, trína bhfoilsiú, go mbeidh feidhm acu feasta maidir leis na cásanna lena mbaineann siad, forchuireann an Coimisiún teorainn ar fheidhmiú a lánrogha féin agus, i bprionsabal, ní féidir leis imeacht ó na treoirlínte sin, gan é a bheith á chinneadh, i gcás inarb iomchuí, go bhfuil sárú á dhéanamh ar phrionsabail ghinearálta an dlí, amhail an chóir chomhionann nó an chosaint ar ionchais dhlisteanacha ([203]).

(396) Dá réir sin, i réimse sonrach na Státchabhrach, tá an Coimisiún faoi cheangal na dtreoirlínte agus na bhfógraí a eisíonn sé, sa mhéid nach n-imíonn siad ó na rialacha sa Chonradh ([204]). Mar sin féin, trí threoirlínte a ghlacadh ar dá réir sin a chuireann an Coimisiún teorainn lena lánrogha, ní bhaintear de a oibleagáid chun scrúdú a dhéanamh ar na himthosca eisceachtúla a mbraitheann Ballstát orthu, i gcás áirithe, chun iarraidh go gcuirfear Airteagal 107(3), pointe b, CFAE i bhfeidhm go díreach ([205]).

(397) Dá bhrí sin, ós rud é nár chuir an Danmhairg agus an tSualainn sásra um méadú íocaíochta chun feidhme (ná rogha mhalartach leordhóthanach) i gcomhréir le pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach, ní mór measúnú a dhéanamh ar cé acu an bhfuil, sa chás seo, imthosca eisceachtúla ann a d'fhéadfadh a bheith ina mbonn cirt le hAirteagal 107(3), pointe b, CFAE a chur i bhfeidhm go díreach agus, dá bhrí sin, le heaspa sásra um méadú íocaíochta nó rogha mhalartach leordhóthanach air, mar a cheanglaítear le pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach.

(398) Is é tuairim an Choimisiúin maidir le saintréithe sonracha athchaipitliú SAS, go sonrach an cuspóir go ráthófaí tarraingteacht an athchaipitlithe d'infheisteoirí príobháideacha agus an chomhroinnt dualgas shuntasach lenar ghlac na hinfheisteoirí sin, cé gur gné shuntasach iad d'athchaipitliú SAS agus gur chuir siad go suntasach le laghdú a dhéanamh ar an méid cabhrach a bhí riachtanach, nach bhfuil na saintréithe sin ina mbonn cirt le cur i bhfeidhm díreach sin Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE, lena gceadófaí maolú ar na ceanglais a leagtar amach i bpointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach.

(399) Measann an Coimisiún, ar dtús, nár léirigh an Danmhairg agus an tSualainn gur ghné thábhachtach d'infheisteoirí príobháideacha ab ea easpa sásra um méadú íocaíochta, agus, go háirithe, go ndéanfaí dochar dá rannpháirtíocht san athchaipitliú dá n-áireofaí sásra den sórt sin. Dá bhrí sin, ní féidir a dhearbhú go mbeadh sé ina dhíspreagadh suntasach d'infheisteoirí príobháideacha ó rannpháirtiú in athchaipitliú SAS dá n-áireofaí sásra den sórt sin.

([202]) Féach mar shampla breithiúnas an 19 Iúil 2016, *Kotnik agus Eile*, C 526/14, ECLI:EU:C:2016:570, mír 38 agus an cásdlí a luaitear.

([203]) Féach breithiúnais an 8 Márta 2016, *An Ghréig* v *An Coimisiún*, C-431/14 P, ECLI:EU:C:2016:145, mír 69 agus an cásdlí a luaitear, agus an 19 Iúil 2016, *Kotnik agus Eile*, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, míreanna 39 agus 40.

([204]) Féach breithiúnais an 2 Nollaig 2010, *Holland Malt* v *An Coimisiún*, C-464/09 P, EU:C:2010:733, mír 47 agus an cásdlí a luaitear.

([205]) Féach breithiúnais an 8 Márta 2016, *An Ghréig* v *An Coimisiún*, C-431/14 P, EU:C:2016:145, míreanna 70 go 72, agus an 19 Iúil 2016, *Kotnik agus Eile*, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, mír 41.

(400) Ar an dara dul síos, de thoradh an Bhirt, tháinig méadú nach beag ar leibhéal scairsheilbhe na Danmhairge agus na Sualainne in SAS, gan beann ar rannpháirtíocht na n-infheisteoirí príobháideacha in athchaipitliú SAS. Dá bhrí sin, leis an mBeart, agus ar leibhéal níos sonraí, le hionstraim chothromais an Bhirt, ba cheart dreasachtaí a bheith ag gabháil leo chun díol na scaireanna COVID-19 a fuair an Danmhairg agus an tSualainn a spreagadh, mar a cheanglaítear le pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach.

(401) Ar an tríú dul síos, cé gurbh amhlaidh de thoradh sásra um méadú íocaíochta a spreagadh, go sonrach i bhfoirm dheonú na scaireanna breise, gurbh é an éifeacht a bheadh aige sin scaireanna scairshealbhóirí príobháideacha a chaolú a thuilleadh, lena n-áirítear na scaireanna sin a fuair infheisteoirí príobháideacha go gairid roimhe i gcomhthéacs athchaipitliú SAS, is amhlaidh is fíor fós gurb é is cuspóir don sásra um méadú íocaíochta an *status quo ante* a athbhunú, i.e., leibhéal scairsheilbhe na Danmhairge agus na Sualainne a bhí ann roimh phaindéim COVID-19. Is é is aidhm don sásra an tairbhí nó infheisteoirí eile a dhreasú chun scaireanna an Bhallstáit a fuarthas trí athchaipitliú COVID-19 a aischeannach, go sonrach trí úinéireacht an Stáit ar na scaireanna a dhéanamh níos costasaí do SAS. Agus an dreasacht sin acu, spreagtar SAS nó infheisteoirí eile chun na scaireanna COVID-19 sin a aischeannach ón mBallstát, chun go laghdófar scairsheilbh an Bhallstáit go dtí an leibhéal a bhí aige roimh COVID-19. Fágtar corrlach idir 4 bliana agus 6 bliana (in dhá chéim i ndiaidh a chéile) le pointe 61 den Chreat Sealadach tar éis dheonú athchaipitliú COVID-19 chun go n-aischeannóidh an tairbhí nó infheisteoirí eile na scaireanna COVID-19 sin. Le linn na tréimhse sin, is féidir leo na scaireanna COVID-19 a aischeannach ón mBallstát, ionas nach spreagfar an sásra um méadú íocaíochta agus go seachnófar, ar deireadh, caolú scairshealbhóirí príobháideacha. Dá bhrí sin, sásra um méadú íocaíochta, ná rogha mhalartach air a bheith ann, níl sé sin neamh-chomhoiriúnach le rannpháirtíocht infheisteoirí príobháideacha in athchaipitliú COVID-19.

(402) Sna himthosca sin, measann an Coimisiún nár léirigh an Danmhairg agus an tSualainn go ndéanfadh cur chun feidhme sásra um méadú íocaíochta, nó rogha malartaí air, difear ábhartha do chumas SAS chun infheisteoirí príobháideacha a mhealladh chun dualgas an athchaipitlithe a chomhroinnt.

(403) Dá bhrí sin measann an Coimisiún nach bhfuil bonn cirt le maolú ar na ceanglais i bpointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach sa chás seo.

(404) Is é atá de thoradh air sin nach gcomhlíonann an Beart, mar a deonaíodh do SAS an 26 Deireadh Fómhair 2020, pointí 61 ná 62 den Chreat Sealadach, toisc nach bhfuil sásra um méadú íocaíochta nó rogha mhalartach air ag gabháil leis.

(405) Dá thoradh sin, scrúdóidh an Coimisiún an sásra malartach a chuir SAS ar aghaidh i gcás inarbh é conclúid an Choimisiúin nach comhlíonann an Beart pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach.

Rogha mhalartach ar shásra um méadú íocaíochta, arna soláthar ag SAS

(406) Mar a léirítear in aithrisí (148) agus (149), chuir SAS sásra ar aghaidh ina bharúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh, ar shásra é a chomhlíonfadh, dar leis, ceanglais phointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach.

(407) Is éard a bheadh i gceist leis an sásra sin go bunúsach: (i) dhéanfaí é a ghníomhachtú 4 bliana tar éis dheonú an Bhirt, mura mbeidh ar a laghad 40 % dá rannpháirtíocht cothromais díolta ag an Stát, agus 6 bliana tar éis instealladh cothromais COVID-19, mura mbeidh a rannpháirtíocht cothromais díolta ina hiomláine ag an Stát ábhartha; agus (ii) nuair a dhéanfaí é a ghníomhachtú, dhéanfaí an luach saothair don Danmhairg agus/nó don tSualainn a mhéadú ar mhéid 10 % dá rannpháirtíocht bhreise faoi seach de thoradh an athchaipitlithe COVID-19 nach mbeadh aisíoctha fós. Ní bheadh an méadú sin ar an luach saothair i bhfoirm scaireanna breise, mar atá beartaithe go sainráite i beartaithe 61 den Chreat Sealadach. Ina áit sin, dhéanfadh SAS (i) téarmaí ionstraimí caipitil hibrideacha na Danmhairge agus/nó na Sualainne a leasú chun go ndéanfar méadú ar an méid is iníoctha fúthu sin; nó (ii) ionstraim nua a eisiúint don Danmhairg agus/nó don tSualainn faoi na téarmaí céanna agus a bhaineann leis na hionstraimí caipitil hibrideacha.

(408) Feictear don Choimisiún, ar dtús, go ndéanfaí an sásra arna sholáthair ag SAS a spreagadh de réir an tráthchláir chéanna agus faoi na coinníollacha céanna a leagtar amach ag pointe 61 den Chreat Sealadach, i.e., 4 bliana tar éis dheonú an Bhirt, mura mbeidh ar a laghad 40 % dá rannpháirtíocht cothromais díolta ag an mBallstát ábhartha, agus 6 bliana tar éis instealladh cothromais COVID-19, mura mbeidh a rannpháirtíocht cothromais díolta ina hiomláine ag an mBallstát ábhartha.

(409) Ar an dara dul síos, dhéanfaí foráil leis an sásra sin, tar éis an cheathrú bliana agus an séú bliana chomh maith i ndiaidh dheonú an Bhirt, maidir le méadú a dhéanamh ar an luach saothair is iníoctha leis an Danmhairg agus/nó leis an tSualainn, ar mhéadú 10 % a bheadh ann dá rannpháirtíocht bhreise faoi seach de thoradh an athchaipitlithe COVID-19 nach mbeadh aisíoctha fós. Comhfhreagraíonn an méadú sin ar an luach saothair don mhéadú íosta a cheanglaítear faoi phointe 61 den Chreat Sealadach.

(410) Ar an tríú dul síos, tugann an Coimisiún dá aire nach ndéantar foráil leis an sásra a chuir SAS ar aghaidh maidir le luach saothair méadaithe i bhfoirm scaireanna breise. Feictear don Choimisiún freisin, áfach, cé gurb é deonú scaireanna breise an sásra atá beartaithe go sonrach faoi phointe 61 den Chreat Sealadach, go dtagraítear san fhoráil sin 'do shásraí eile' chomh maith. Thairis sin, deimhníonn pointe 62 den Chreat Sealadach go bhfuil an tsolúbthacht sin ag an gCoimisiún chun glacadh le sásraí malartacha, ar roghanna malartacha iad ar fhoirm an luacha saothair sin. Sa sásra a chuir SAS ar aghaidh, beidh an luach saothair sin i bhfoirm méid méadaithe is iníoctha faoi nótaí hibrideacha an Stáit arna sealbhú ag an Danmhairg agus an tSualainn, nó déanfar é trí ionstraim nua a eiseoidh SAS don Danmhairg agus don tSualainn, faoi na téarmaí agus coinníollacha céanna agus a bhaineann leis na nótaí hibrideacha Stáit sin, an dáta a spreagfar an sásra ([206]).

(411) Is é atá de thoradh ar an méid thuasluaite sin go mbeadh ag an sásra a chuir SAS ar aghaidh (i) an tionchar céanna ar luach saothair na Danmhairge agus na Sualainne agus a bheadh ag an sásra um méadú íocaíochta dá bhforáiltear faoi phointe 61 den Chreat Sealadach, agus de thoradh an tsásra (ii) go ndreasófaí aischeannach na scaireanna a fuair an Danmhairg agus an tSualainn tríd an mBeart, trí na scaireanna sin (nach ndíoltar roimh spreagadh an bhirt de réir a leibhéil roimh COVID-19) a dhéanamh níos costasaí do SAS de réir a chéile.

(412) I bhfianaise a bhfuil thuas, measann an Coimisiún go mbeadh toradh comhchosúil, ar an iomlán, ar an sásra a chuir SAS ar aghaidh maidir leis na héifeachtaí dreasachta ar scor an Stáit agus go mbeidh tionchar comhchosúil aige ar luach saothair an Stáit agus a bheidh ag an sásra um méadú íocaíochta dá bhforáiltear faoi phointe 61 den Chreat Sealadach. Dá bhrí sin, measann an Coimisiún go gcomhlíonfadh an sásra, ar a dtugtar tuairisc in aithris (148), pointe 62 den Chreat Sealadach. Sna himthosca sin, scrúdóidh an Coimisiún cé acu arbh iomchuí agus ar chomhréireach sa chás seo é a chur de cheangal ar an Danmhairg agus ar an tSualainn sásra den sórt sin a chur i gceangal leis an mBeart, mar choinníoll chun a fhógairt go bhfuil an Beart i gcomhréir le pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach.

An oiriúnacht agus an chomhréireacht a bheadh i gceist lena chur de cheangal ar an Danmhairg agus ar an tSualainn an sásra ar a dtugtar tuairisc a chur chun feidhme, mar choinníoll chun a fhógairt go bhfuil an Beart i gcomhréir le pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach

(413) Mar a léirítear in aithrisí (405) agus (413), ní chomhlíonann an Beart pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach. Mar sin féin, an sásra a chuir SAS ar aghaidh ina bharúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh, chomhlíonfadh sé na forálacha sin den Chreat Sealadach dá gcuirfeadh an Danmhairg agus an tSualainn chun feidhme é.

(414) Maidir leis sin, chuir an Coimisiún iarraidh ar fhaisnéis faoi bhráid na Danmhairge agus na Sualainne chun a fhiafraí cé acu arbh iomchuí agus ar chomhréireach an sásra sin a chur chun feidhme dar leis na Ballstáit sin (aithris (222)).

(415) D'aithin an Danmhairg agus an tSualainn gurb amhlaidh a chomhlíonfadh an Beart a sholáthair SAS, dar leo, ceanglais phointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach.

(416) Thairis sin, dheimhnigh an Danmhairg agus an tSualainn nach mbeadh aon chonstaic mhór roimh an sásra a sholáthair SAS a chur chun feidhme, agus nach mbeadh aon rogha mhalartach eile ann nach mbeadh chomh sriantach céanna, ar rogha mhalartach ar an sásra í agus a chomhlíonfadh ceanglais phointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach.

(417) Mar a léirítear in aithrisí (408) go (412), measann an Coimisiún go gcomhlíonann an rogha mhalartach ar shásra um méadú íocaíochta, ar rogha í a chuir SAS ar aghaidh, pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach.

([206]) Mar a mhínítear in aithris (148), dálaí an mhargaidh tráth an tsásra um méadú íocaíochta, amhail an ráta ar dá réir ba cheart íocaíochtaí todhchaí ó SAS a lascainiú, cuirfear na dálaí sin san áireamh chun go mbeidh an méadú ar an méid is iníoctha faoi na nótaí hibrideacha Stáit (nó an méid is iníoctha faoi ionstraim nua) comhfhreagrach, i dtéarmaí glanluach láithreach, do luach airgeadaíochta 10 % go beacht den rannpháirtíocht bhreise de thoradh an athchaipitlithe COVID-19 nach mbeadh aisíoctha fós.

(418) Thairis sin, measann an Coimisiún gurb amhlaidh maidir lena chur de cheangal ar an Danmhairg agus an tSualainn, mar choinníoll i leith chomhoiriúnacht an Bhirt, an sásra sin a chur chun feidhme, nach bhfuil níos mo i gceist leis sin ná an méid atá riachtanach chun a áirithiú go n-urramófar pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach. Mar a léirítear in aithrisí (409) agus (410), tarlóidh gníomhachtú an tsásra a chuir SAS ar aghaidh na dátaí céanna agus na dátaí sin dá bhforáiltear faoi phointe 61 den Chreat Sealadach, agus comhfhreagróidh an méadú ar an luach saothair leis an méadú íosta a cheanglaítear faoin bhforáil chéanna.

(419) Feictear don Choimisiún, go háirithe, dá mba rud é go gcuirfí an sásra chun feidhme, go dtarlódh chéad ghníomhachtú an tsásra, dá mba rud é go spreagfaí é, 4 bliana tar éis dheonú an Bhirt, i.e., faoin 26 Deireadh Fómhair 2024, mura mbeidh ar a laghad 40 % dá rannpháirtíocht cothromais faoi seach díolta ag an Danmhairg agus an tSualainn faoin tráth sin. Dá bhrí sin, fiú mura ndearnadh foráil maidir leis an sásra sin faoin mBeart a deonaíodh an 26 Deireadh Fómhair 2020, chomhlíonfadh cur chun feidhme an Bhirt, laistigh den 2 mhí tar éis an fhógra i leith an chinnidh seo don Danmhairg agus don tSualainn, an tráthchlár dá bhforáiltear faoi phointe 61 den Chreat Sealadach fós, agus is go beacht a chomhlíonfaí an tráthchlár céanna.

(420) Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire gur chuir tairbhí an Bhirt an sásra atá i gceist ar aghaidh, rud a théann chun leasa an dá Bhallstát sin.

(421) Sna himthosca sin, measann an Coimisiún go n-áiritheofaí le háireamh an tsásra a chuir SAS ar aghaidh go n-urramófaí pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach agus gurb iomchuí agus comhréireach, sa chás seo, a chur de cheangal ar an Danmhairg agus ar an tSualainn, mar choinníoll i leith chomhoiriúnacht an Bhirt, an sásra sin a chur chun feidhme, laistigh de 2 mhí tar éis an fhógra i leith an chinnidh seo.

Conclúid maidir le pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach

(422) Dá bhrí sin, is é conclúid an Choimisiúin go gcomhlíonann an Beart pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach, faoi réir an Danmhairg agus an tSualainn an sásra ar a dtugtar tuairisc in aithris (148) a chur chun feidhme laistigh de 2 mhí tar éis an fhógra i leith an chinnidh seo.

6.3.4.1.3. Scor an Stáit

(423) Ar deireadh, feictear don Choimisiún gurb amhlaidh faoi Acht Chuideachtaí na Sualainne, nárbh fhéidir le SAS gnáthscaireanna a aischeannach díreach ó scairshealbhóirí sonracha agus uathu sin amháin, ach ó na scairshealbhóirí uile ar na téarmaí céanna, agus ar an mbealach sin amháin (aithrisí (122)) go (124))). Tugann sé dá aire, áfach, go bhféadfadh an Danmhairg agus an tSualainn a leas cothromais COVID-19 a dhíol ar margadhphraghas tráth ar bith le ceannaitheoirí eile seachas SAS. Dá bhrí sin, measann an Coimisiún go gcomhlíontar na coinníollacha a leagtar amach i bpointí 63 agus 64 den Chreat Sealadach.

6.3.4.2. Luach saothair na n-ionstraimí caipitil hibrideacha agus scor an Stáit

(424) I gcomhréir le pointe 65 den Chreat Sealadach, déanann an Coimisiún measúnú ar luach saothair foriomlán na Nótaí Hibrideacha Dírithe trí shaintréithe na hionstraime a chur san áireamh (aithrisí (106) agus (107)), mar aon lena huathdhreasachtaí ar mhaithe le scor agus ráta úis iomchuí.

(425) De réir phointe 66 den Chreat Sealadach, ní mór d'ionstraimí caipitil hibrideacha, go dtí go ndéanfar iad a chomhshó ina n-ionstraimí atá cosúil le cothromas, luach saothair íosta a íoc a bheidh ar a laghad cothrom leis an mbonnráta (Ráta Tairgthe Idirbhainc (IBOR) le haghaidh 1 bhliain amháin nó a choibhéis arna fhoilsiú ag an gCoimisiún) ([207]) agus an phréimh mar a leagtar amach **i dTábla 5**.

Tábla 5

Luach saothair ionstraimí caipitil hibrideacha: IBOR le haghaidh 1 bhliain amháin nó a choibhéis +

An cineál faighteora	1ú bliain	2ú bliain	3ú bliain	4ú bliain	5ú bliain	6ú bliain	7ú bliain	8ú bliain agus dá héis sin
Fiontair mhóra	250 bonn-phointe	350 bonn-phointe	350 bonn-phointe	500 bonn-phointe	500 bonn-phointe	700 bonn-phointe	700 bonn-phointe	950 bonn-phointe

(426) Mar a mhínítear in aithris (106), le luach saothair na n-ionstraimí hibrideacha, úsáidtear STIBOR 6M (Ráta Tairgthe Idirbhainc Stócólm le haghaidh 6 mhí) mar an bonnráta. Tugann an Coimisiún dá aire gurb amhlaidh, i margaí SEK, nach bhfuil aon STIBOR poiblí le haghaidh 1 bhliain ann atá le húsáid mar bonnráta ([208]). Aithníonn an Coimisiún freisin, an tráth a deonaíodh an Beart, gurbh é an ráta 6 mhí an STIBOR ab fhaide a foilsíodh (ní raibh an STIBOR 9M ar fáil ach oiread). Ghlac an Coimisiún le STIBOR 6M mar bhonnráta le haghaidh margaí airgeadra SEK, arna ríomh i gcomhréir leis an Teachtaireacht ón gCoimisiún maidir le hathbhreithniú an mhodha chun na rátaí tagartha agus lascaine a shocrú ([209]). Dá bhrí sin, measann an Coimisiún gurb é STIBOR 6M an bonnráta iomchuí le cur i bhfeidhm chun an luach saothair na nótaí hibrideacha nua Stáit arna n-eisiúint ag SAS a shocrú, in SEK, agus go mbeadh ús iníoctha go leathbhliantúil dá bhrí sin.

(427) I gcomhréir le haithris (106), déantar luach saothair na hibrideach nua arna n-eisiúint ag SAS le haghaidh na Danmhairge agus na Sualainne a leagan amach mar a thuairiscítear i **dTábla 6.**

Tábla 6

Luach saothair ar na nótaí hibrideacha nua Stáit: STIBOR 6M+

Nótaí Hibrideacha	1ú bliain	2ú bliain	3ú bliain	4ú bliain	5ú bliain	6ú bliain	7ú bliain	8ú bliain agus dá héis sin
NSHN1 (SEK 5 bhilliún)	340 bonn-phointe	440 bonn-phointe	440 bonn-phointe	590 bonn-phointe	590 bonn-phointe	790 bonn-phointe	790 bonn-phointe	1 040 bonn-phointe
NSHN2 (SEK 1 bhilliún)	440 bonn-phointe	540 bonn-phointe	540 bonn-phointe	690 bonn-phointe	690 bonn-phointe	890 bonn-phointe	890 bonn-phointe	1 140 bonn-phointe

(428) Nuair a dhéantar comparáid idir luach saothair na nótaí hibrideacha nua Stáit (**Tábla 6**) agus an luach saothair íosta a leagtar amach sa Chreat Sealadach (**Tábla 5**), tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil an luach saothair ar NSHN1 90 bonnphointe níos airde ná an luach saothair íosta a cheanglaítear faoin gCreat Sealadach. I gcás an NSHN2 a taisceadh leis an Danmhairg, tagann méadú ar an difríocht sin go 190 bonnphointe os cionn an luach saothair íosta a cheanglaítear. Tugann an Coimisiún dá aire freisin go bhfuil an difríocht sa luach saothair (100 bonnphointe) idir NSHN1 agus NSHN2 i ngeall ar chomhaontú idir an Danmhairg agus an tSualainn seachas ar dhifríochtaí i bpróifíl riosca na n-ionstraimí hibrideacha ([210]).

([207]) Ríomhtar bonnrátaí i gcomhréir leis an Teachtaireacht ón gCoimisiún maidir le hathbhreithniú an mhodha chun na rátaí tagartha agus lascaine a shocrú (IO C 14, 19.1.2008, lch. 6), arna fhoilsiú ar shuíomh gréasáin Ard-Stiúrthóireacht na hIomaíochta ag https://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html.

([208]) Is éard atá in Swedish Financial Benchmark Facility (SFBF) an riarthóir tagarmharc neamhspleách atá i gceannas ar riaradh agus ar ríomh STIBOR ó bhí an 20 Aibreán 2020 ann. Féach https://swfbf.se/.

([209]) IO C 14, 19.01.2008, lch. 6.

([210]) Seachas difríocht an 100 bonnphointe idir an luach saothair agus na méideanna arna n-eisiúint, tá na téarmaí eile uile de NSHN1 agus NSHN2 go hiomlán mar an gcéanna.

(429) Thairis sin, feictear don Choimisiún go láimhseáiltear na hionstraimí hibrideacha sin mar chothromas faoi IFRS (aithris (107)), toisc go bhfuil mórán saintréithe acu atá cosúil le cothromas, rud a fhágann go mbaineann riosca níos mó leo d'infheisteoirí. Dá bhrí sin, leis an luach saothair níos airde atá orthu, os cionn an luacha saothair íosta a cheanglaítear faoi phointe 66 den Chreat Sealadach (90 bonnphointe agus 190 bonnphointe), cuirtear san áireamh an riosca breise atá ar an Danmhairg agus an tSualainn mar infheisteoirí: (i) tá na hionstraimí caipitil hibrideacha gar don chothromas i dtéarmaí na sinsearachta ([211]); (ii) níl siad inchomhshóite ina scaireanna (aithris (107)); (iii) ní iompraíonn siad ach cúpóin is iníoctha faoi lánrogha SAS (aithris (108)) ([212]); (i) is ionstraimí suthain iad maidir lena bhfad ama (aithris (106)).

(430) Chun a áirithiú go n-íocfar na cúpóin ar deireadh, go háirithe i bhfianaise go bhfuil an rogha ag SAS gan déanamh amhlaidh, leagtar roinnt sásraí dreasaithe amach: (i) déantar ús ar chúpóin neamhíoctha (iarchurtha) a iolrú; (ii) fabhraítear cúpóin de réir mhéid ainmniúil tosaigh na nótaí hibrideacha i gcónaí; agus (iii) beidh feidhm ag na ceanglais iompraíochta go dtí go n-aisíocfaidh an chuideachta méid ainmniúil na nótaí hibrideacha agus a n-éilimh go hiomlán gan beann ar dhíol ionchasach éileamh, ach amháin má dhíoltar na nótaí hibrideacha nua Stáit uile ar luach par nó os a chionn lena n-áirítear íocaíochtaí cúpóin fabhraithe (lena n-áirítear ús iolraithe).

(431) A mhéid a bhaineann leis na dreasachtaí scoir le haghaidh rannpháirtíocht na Danmhairge agus na Sualainne, áirítear ar na nótaí hibrideacha nua Stáit ráta úis méadaitheach bliantúil (in éineacht leis an ús iolraithe i gcás cúpón neamhíoctha) rud a fhágann go dtéann a gcostas i méid mar fhoinse maoinithe don chuideachta. Thairis sin, i gcomhréir leis an gCreat Sealadach, is gá na hionstraimí hibrideacha sin a fhuascailt chun go dtiocfaidh deireadh leis na gealltanais iompraíochta a fhorchuirtear ar SAS agus ar a fhochuideachtaí. Cruthaíonn na heilimintí sin uile dreasachtaí láidre le haghaidh SAS chun na Nótaí Hibrideacha Stáit a aisíoc nó a athmhaoiniú a luaithe agus is féidir.

(432) I gcás na nótaí hibrideacha nua Stáit, nuair a chuireann an Coimisiún próifíl riosca agus saintréithe áirithe agus uathdhreasachtaí áirithe scoir na nótaí sin san áireamh, measann sé gur luach saothair leormhaith don Danmhairg agus don tSualainn ar a nótaí hibrideacha nua atá sa bhreisiú 90 bonnphointe os cionn an luacha saothair íosta ([213]) a leagtar amach **i dTábla 6**. Mar a mhínítear in aithrisí (428) go (429), comhlíontar an ceanglas sin i gcás na nótaí hibrideacha nua Stáit.

(433) De réir Ryanair, bheadh corrlach 400 bonnphointe os cionn an cheanglais maidir le luach saothair íosta a leagtar síos sa Chreat Sealadach riachtanach chun an tSualainn agus an Danmhairg a chúiteamh go leormhaith (féach aithris (196)). Mar a mhínítear i dtuarascáil Oxera, tá an mhodheolaíocht a úsáidtear chun teacht ar an bhfigiúr 400 bonnphointe bunaithe ar thagarmhairc mhargaidh. Measann Ryanair thairis sin maidir leis an 100 bonnphointe de dhifríocht chorrlaigh idir an dá nóta hibrideacha, a deir sé féin ina leith go bhfuil siad comhionann i dtéarmaí a bpróifíle riosca, gur fianaise é sin ann féin nár roghnaíodh an luach saothair bunaithe ar bhreithnithe inchreidte ná inláimhsithe.

(434) Tugann an Coimisiún dá aire gur Státchabhair atá sna bearta a deonaíodh faoin gCreat Sealadach toisc go dtugann siad buntáiste nach bhféadfadh an tairbhí a fháil faoi ghnáthdhálaí an mhargaidh. Dá réir sin, níl aon cheanglas sa Chreat Sealadach gur cheart luach saothair leormhaith ar ionstraimí caipitil hibrideacha a bheith bunaithe ar thagarmhairc mhargaidh. Ina áit sin, de réir phointe 65 den Chreat Sealadach, ní mór saintréithe na hionstraime, a huathdhreasachtaí ar mhaithe le scor agus ráta tagarmhairc iomchuí a chur san áireamh go leormhaith sa luach saothair foriomlán le haghaidh na hionstraime caipitil hibridí. Measann an Coimisiún na heilimintí sin in aithrisí (425) go (433) agus, ina bhfianaise sin, is é a chonclúid gurb iomchuí sa chás seo luach saothair 90 bonnphointe os cionn an cheanglais maidir le luach saothair íosta a leagtar síos sa Chreat Sealadach. A mhéid a bhaineann leis an 100 bonnphointe de dhifríocht chorrlaigh idir an dá nóta hibrideacha, aithníonn an Coimisiún nach bhfuil sé sin bunaithe ar dhifríocht i bpróifíl riosca na n-ionstraimí sin, ach gur toradh comhaontaithe idir an Danmhairg agus an tSualainn atá ann (féach aithris (429)). Ar ndóigh, ós rud é go measann an Coimisiún gur luach saothair leormhaith sa chás seo corrlach atá 90 bonnphointe os cionn an cheanglais maidir le luach saothair íosta a leagtar síos sa Chreat Sealadach, gur gá an céanna a bheith fíor i gcás corrlach breise atá níos airde fós, is é sin, 190 bonnphointe.

([211]) I gcás na dócmhainneachta, is sinsearaí iad na nótaí hibrideacha nua Stáit ná caipiteal suibscríofa agus cúlchistí caipitil.
([212]) Toisc maolaithe riosca is ea go bhfabhróidh cúpóin neamhíoctha ús iolraithe mar a mhínítear in aithris (108).
([213]) Pointe 66 den Chreat Sealadach.

(435) Cé nach gceanglaítear ar an gCoimisiún an luach saothair leormhaith a leagan síos faoi threoir tagarmharc margaidh, ba cheart a thabhairt faoi deara thairis sin nach ndéanann an measúnú ó Ryanair, ar aon chaoi, tagarmharc iontaofa a leagan síos don luach saothair margaidh a bhaineann leis na hionstraimí hibrideacha atá i gceist. Mar shampla, i gcás roinnt de na hionstraimí airgeadais a úsáideann Ryanair ina anailís chun meastachán a dhéanamh faoin gcorrlach breise a líomhnaítear a bheith ag teastáil, amhail bannaí neamh-inchomhshóite sinsearacha (féach aithris (197)), ní ionstraimí hibrideacha iad ach ionstraimí fiachais. I gcodarsnacht leis sin, an luach saothair íosta a shocraítear i bpointe 66 den Chreat Sealadach (lena gcuirtear, sa chás seo, corrlaigh 90 bonnphointe agus 190 bonnphointe), is luach saothair é sin is infheidhme maidir le hionstraimí caipitil hibrideacha go sonrach, agus maidir leis an luach saothair sin, a léiríonn fo-ordú níos doimhne agus tosca riosca eile a bhaineann le hionstraimí cothromais nó le hionstraimí atá cosúil le cothromas, tá sé cuid mhaith níos airde ná an luach saothair ar ionstraimí fiachais, mar a leagtar síos i bpointe 27(a) den Chreat Sealadach.

6.3.4.3. Conclúid

(436) I bhfianaise a bhfuil thuas, measann an Coimisiún i gcás na hionstraime cothromais, luach saothair na Danmhairge agus na Sualainne agus na ndreasachtaí scoir, go gcomhlíonann siad pointí 60 go 64 den Chreat Sealadach, ar choinníoll go gcomhlíonann an Danmhairg agus an tSualainn an coinníoll a leagtar amach in aithris (423). A mhéid a bhaineann leis an ionstraim chaipitil hibrideach, i gcás NSHN1 agus NSHN2 araon, measann an Coimisiún go gcomhlíonann an luach saothair le haghaidh na Danmhairge agus na Sualainne agus na dreasachtaí scoir na prionsabail a leagtar amach i bpointí 65 go 70 den Chreat Sealadach.

6.3.5. *Rialachais agus saobhadh iomaíochta míchuí a chosc*

6.3.5.1. Pointe 72 den Chreat Sealadach a chomhlíonadh

(437) De réir phointe 72 den Chreat Sealadach, más amhlaidh i gcás thairbhí bheart athchaipitliúcháin COVID-19 os cionn EUR 250 milliún gur gnóthas é ag a bhfuil cumhacht shuntasach sa mhargadh ar cheann amháin ar a laghad de na margaí ábhartha ina n-oibríonn sé, ní mór do na Ballstáit bearta breise a mholadh chun iomaíocht éifeachtach a chaomhnú sna margaí sin.

(438) Baineann an Beart le hathchaipitliú SEK 11 bhilliún (EUR 1 069 milliún) i bhfabhar SAS. I bhfianaise an mhéid athchaipitliúcháin sin, ní mór don Choimisiún measúnú a dhéanamh sa chinneadh seo ar cé acu an raibh cumhacht shuntasach sa mhargadh ag SAS chun críocha phointe 72 den Chreat Sealadach.

6.3.5.1.1. Na margaí ábhartha a shainaithint

(439) Ina chleachtas cinnteoireachta roimhe faoi Rialachán (CE) Uimh. 139/2004 ([214]) ón gComhairle (an 'Rialachán um Chumaisc') san earnáil aeriompair, shainigh an Coimisiún na margaí ábhartha le haghaidh seirbhísí aeriompair paisinéirí sceidealaithe ar bhonn dhá chur chuige: (i) cur chuige O&D, i gcás inarb aeriompróir gníomhach é an sprioc ([215]); agus (ii) an cur chuige 'aerfort ar aerfort', in imthosca áirithe, i gcás inar áiríodh punann sliotán thábhachtach leis an sprioc ([216]).

(440) Faoi chur chuige O&D áfach, sainítear gach meascán d'aerfort nó de chathair thionscnaimh agus d'aerfort nó de chathair cinn scríbe mar mhargadh sainiúil. Léiríonn an sainiú margaidh sin an pheirspictíocht ar thaobh an éilimh, i.e., an fíoras nach measann paisinéirí ar mian leo taisteal ó chathair thionscnaimh chuig cathair cinn scríbe go bhfuil péirí cathrach difriúla inionadaitheach.

([214]) Rialachán (CE) Uimh. 139/2004 ón gComhairle an 20 Eanáir 2004 maidir le comhchruinnithe a rialú idir gnóthais (Rialachán CE um Chumaisc) (IO L 24, 29.1.2004, lch. 1, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/139/oj).

([215]) Féach e.g. Cásanna M.8869 – *Ryanair/LaudaMotion*, míreanna 96-97; M.7541 – IAG/Aer Lingus, mír 14; M.7333 – *Alitalia/Etihad*, mír 63; agus M.6447 – *IAG/bmi*, mír 31.

([216]) Féach e.g. Cásanna M.8869 – *Ryanair/LaudaMotion*, mír 116; M.8672 – *easyJet/Sócmhainní Áirithe de chuid Air Berlin*, mír 41; M.8633 – *Lufthansa/Sócmhainní Áirithe de chuid Air Berlin*, mír 58; agus M.6447 – *IAG/bmi*, mír 483. I gCásanna M.8672 – *easyJet/Sócmhainní Áirithe de chuid Air Berlin* agus M.8633 – *Lufthansa/Sócmhainní Áirithe de chuid Air Berlin*, ní dhearna an Coimisiún ach measúnú aerfort ar aerfort, ós rud é nár úsáideadh na sócmhainní ar sprioc iad ar aon bhealach ar bith tráth an idirbhirt (bhí Air Berlin scortha go cinnteach dá oibríochtaí eitilte ar na bealaí uile i ngeall ar a dhócmhainneacht). Áitíonn Ryanair nach infheidhme na himthosca a bhí i réim sa dá chás i dtaca le cumasc Air Berlin maidir leis an gcás seo, ós rud é go leanann SAS de bheith ag oibriú. Níl aon cheist ann áfach go leanfadh na haerlínte a bhí le sócmhainní agus sliotáin Air Berlin a fháil (easyJet agus Lufthansa) de na sócmhainní agus na sliotáin a fuarthas a oibriú tar éis an chumaisc.

(441) Cé gur thug an Coimisiún tábhacht níos mó don ionadú ar thaobh an éilimh go ginearálta, bhí ról ag an bpeirspictíocht ar thaobh an tsoláthair freisin ina chleachtas maidir leis an margadh a shainiú agus leis an measúnú iomaíochta san earnáil sin. Mar shampla, thug an Coimisiún dá aire go mbíonn an iomaíocht idir aeriompróirí ar leibhéal líonra freisin, toisc go bhforbraíonn iompróirí líonra a líonraí agus go gcinneann siad go bunúsach, eitilt ar bhealaí lena nasctar a moil ([217]). Mhaígh roinnt iompróirí ísealchostais freisin, i bhfianaise an fháis ar aerlínte pointe go pointe, go bhfuil méadú ag teacht ar thábhacht ghné an ionadaithe ar thaobh an tsoláthair sa sainiú margaidh ([218]).

(442) Faoin gcur chuige aerfort ar aerfort, sainítear gach aerfort (nó aerfoirt inionadaitheacha) mar mhargadh sainiúil. Leis an sainiú margaidh sin, cuirtear é ar a chumas don Choimisiún measúnú a dhéanamh ar éifeachtaí idirbhirt ar oibriú foriomlán na seirbhísí aeriompair paisinéirí ag aerfort ar leith ar bhonn na punainne sliotán arna sealbhú ag iompróir ag an aerfort go sonrach, gan idirdhealú a dhéanamh idir na bealaí sonracha ar a bhfreastalaítear chuig an aerfort sin nó uaidh. Déanfar measúnú ar chumhacht an tairbhí ar na margaí ábhartha sin *inter alia* bunaithe ar leibhéal plódaithe an aerfoirt agus ar sciartha an tairbhí de thoilleadh bonneagair an aerfoirt ag a bhfuil cead aige a úsáid le haghaidh a oibríochtaí (i.e. sciartha na sliotán) ([219]).

(443) Glacadh an cur chuige aerfort ar aerfort sin, go háirithe, chun measúnú a dhéanamh ar na héifeachtaí a bhíonn i gceist le staid aerlíne ag aerfoirt áirithe a láidriú agus ar na rioscaí don iomaíocht éifeachtach a bhaineann le comhchruinniú na sliotán ag aerfoirt áirithe i lámha gnóthais ([220]). Thug an Coimisiún dá aire, faoi chuimsiú a bheartais aerfoirt, *slots are a rare resource* [gurb acmhainn luachmhar iad na sliotáin] agus *access to such resources is of crucial importance for the provision of air transport services and for the maintenance of effective competition* [go bhfuil sárthábhacht ag baint le rochtain a bheith ar acmhainní den sórt sin ó thaobh seirbhísí aeriompair a sholáthar agus iomaíocht éifeachtach a choinneáil ar bun] ([221]). Rinne an Coimisiún comhiomlánú ar na bealaí uile de thionscnamh aerfoirt nó a fhoirceanntar in aerfort chun an cás ábhartha a shainiú d'uireasa an idirbhirt, go háirithe, i gcás na héadála aeriompróra ar tionscnaíodh imeachtaí dócmhainneachta ina leith ([222]).

(444) Ar na cúiseanna sin, measann an Coimisiún gurb iad na margaí chun seirbhísí aeriompair paisinéirí a sholáthar chuig na haerfoirt ar a bhfreastalaíonn an tairbhí agus uathu, na margaí ina n-oibríonn an tairbhí agus atá ábhartha chun measúnú a dhéanamh ar iarmhairtí saobhacha an Bhirt ar an iomaíocht, chun críocha phointe 72 den Chreat Sealadach. Deimhnítear an chonclúid sin leis an bhfíoras gurb é is aidhm don Bheart cumas foriomlán an tairbhí a chaomhnú chun seirbhísí aeriompair a oibriú, rud lena n-áirithítear go sonrach go gcaomhnófar a shócmhainní agus a chearta chun oibriú sa mheántéarma agus san fhadtéarma. Ní shanntar na sócmhainní ná na cearta sin, i bprionsabal, d'aon bhealach ar leith. Is amhlaidh is fíor é sin go háirithe i gcás sliotán ag aerfort comhordaithe ([223]), ar sliotáin iad a d'fhéadfadh a bheith iontach luachmhar agus a d'fhéadfaí a úsáid ar aon bhealach chuig an aerfort sin agus uaidh. Mar thacaíocht leis an gconclúid sin freisin tá an Fógra ón gCoimisiún maidir leis an sainmhíniú ar an margadh ábhartha ([224]), lena luaitear, i bhfonóta 1 a ghabhann leis, '*that the focus of assessment in State aid cases is the recipient of the aid at issue and the industry or sector concerned rather than the identification of the competitive constraints faced by that recipient*' [gurb é fócas an mheasúnaithe i gcásanna Státchabhrach faightear na cabhrach atá i gceist agus an tionscal nó an earnáil lena mbaineann seachas na srianta iomaíocha a bhíonn roimh an bhfaighteoir sin a shainaithint].

([217]) Féach e.g. Cásanna M.7541 – *IAG/Aer Lingus*, míreanna 17-18; M.6607 – *US Airways/American Airlines*, mír 10; agus M.6447 – *IAG/bmi*, mír 31.

([218]) Féach e.g. Cás M.6663 – *Ryanair/Aer Lingus III* mír 57;

([219]) Féach samplaí de réir analaí: M.8633 – *Lufthansa/Sócmhainní Áirithe de chuid Air Berlin*; M.8672 – *easyJet/Sócmhainní Áirithe de chuid Air Berlin*.

([220]) Féach e.g. Cásanna M.8869 – *Ryanair/LaudaMotion*.

([221]) Aithris (4) den Togra ón gCoimisiún le haghaidh Rialacháin ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le rialacha comhchoiteanna do leithroinnt sliotán in aerfoirt an Aontais Eorpaigh (COM/2011/827 final an 1 Nollaig 2011).

([222]) Féach Cás M.6447 – *IAG/bmi*, míreanna 136-157.

([223]) De réir Airteagal 2 de Rialachán (CEE) Uimh. 95/93 ón gComhairle an 18 Eanáir 1993 maidir le comhrialacha do leithroinnt sliotán in aerfoirt Chomhphobail (IO L 14, 22.1.1993, lch. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj) ('an Rialachán maidir le Sliotáin') ciallaíonn 'aerfort comhordaithe' 'aerfort ina bhfuil comhordaitheoir ceaptha chun oibríochtaí na n-aeriompróirí a éascú a bhíonn ag oibriú nó a bhfuil sé beartaithe acu oibriú ag an aerfort sin'.

([224]) Féach an Fógra ón gCoimisiún maidir leis an sainmhíniú ar an margadh ábhartha chun críocha dhlí iomaíochta an Chomhphobail (IO C 372, 9.12.1997, lch. 5).

(445) Tacaíonn an Beart le hoibríochtaí SAS ar an iomlán agus d'fhéadfadh sé difear a dhéanamh don iomaíocht dá bhrí sin ar na bealaí uile a thionscnaítear ag aerfort agus a thagann isteach in aerfort ag a bhfuil sliotáin ina seilbh aige, gan beann ar staid iomaíochta shonrach SAS ar aon cheann de na bealaí sonracha sin. I bhfianaise nach bhfágann an Beart go láidrítear staid SAS ar O&Dnna áirithe i gcomparáid le haerlínte eile agus gurb éifeachtaí ar staid fhoriomlán SAS a bheidh ann de thoradh an Bhirt, ní iomchuí anailís a dhéanamh ar thionchar an Bhirt ar gach ceann de na bealaí sin ar leithligh. Ina áit sin, chun pointe 72 den Chreat Sealadach a chur i bhfeidhm, is iomchuí an cur chuige 'aerfort ar aerfort' a leanúint agus margaí ábhartha a shainiú mar na haerfoirt mar a soláthraíonn SAS seirbhísí aeriompair paisinéirí.

(446) Ina bharúlacha, áitíonn Ryanair, nach gcuireann éifeachtaí an Bhirt ar chumas foriomlán SAS chun oibriú as an áireamh go ndéantar difear do staid iomaíochta shonrach SAS i ngach ceann de na O&Dnna de thoradh an Bhirt. Is é a chonclúid nach bhfuil aon chúis bhailí ann gan measúnú a dhéanamh ar aon cheann de na O&Dnna a bhaineann leis an mBeart.

(447) Maidir le conclúid Ryanair lena bhfágtar, faoin gcur chuige aerfort ar aerfort, nach sainítear aon O&D mar mhargadh ábhartha, léiríonn sé míléamh ar an sainiú margaidh a ghlac an Coimisiún agus ar a iarmhairtí. Faoin gcur chuige aerfort ar aerfort, is ábhartha iad gach O&D chuig aerfort ar leith agus uaidh agus áirítear iad sa mheasúnú foriomlán ar éifeachtaí na cabhrach, cé nach ndéantar é sin ar bhonn aonarach. Trí gach O&D sonrach ar ar oibrigh SAS roimh ráig COVID-19 a shainiú mar O&D ábhartha, mar a áitíonn Ryanair, ní sholáthrófaí an creat measúnaithe ceart le haghaidh beart athchaipitliúcháin nach bhfágfaidh, de bharr a bhfuil i gceist leis, go láidreofar staid an tairbhí ar mhargaí O&D áirithe i gcomparáid le heintitis eile. Ar an gcúis chéanna, ní féidir seasamh le maíomh Ryanair gur cheart measúnú a bheith déanta ag an gCoimisiún ar chumhacht SAS sa mhargadh ar O&Dnna in éineacht le measúnú aerfort ar aerfort ([225]).

6.3.5.1.2. Forléargas ar na haerfoirt ábhartha

(448) Measann an Coimisiún maidir leis na haerfoirt chomhordaithe sa Limistéar Eorpach Eacnamaíoch ('LEE') ag a raibh bunáit ag SAS ([226]) roimh phaindéim COVID-19, nach bhfuil ach na haerfoirt sin ábhartha chun pointe 72 den Chreat Sealadach a chur i bhfeidhm, ar na cúiseanna seo a leanas.

(449) Ar an gcéad dul síos, i gcomhthéacs an mheasúnaithe sin, ní féidir a mheas go bhfuil cumhacht shuntasach sa mhargadh ag SAS ag aerfoirt nach bhfuil aon bhunáit aige iontu. Go sonrach, an fíoras go bhfuil bunáit ag aeriompróir ag aerfort ar leith, is éard a léiríonn sé sin go hiondúil go bhfuil sé bunaithe ag an aerfort sin ar bhonn fadtéarmach, rud a chuireann é ar a chumas dó leibhéal brú iomaíoch níos marthanaí a chur ar a iomaitheoirí a oibríonn ag an aerfort céanna. Thairis sin, de réir an chásdlí, tugtar buntáistí áirithe le sealbhú bunáite, amhail an tsolúbthacht aistriú idir bealaí, aerárthaí a ath-imscaradh, costais a bhaineann le suaitheadh a íoslaghdú, criúnna a mhalartú, cúram do chustaiméirí agus feasacht branda ([227]). Ina theannta sin, tugann bunú bunáite ag aerfort áirithe le tuiscint go ginearálta go sanntar foireann an iompróra don bhunáit sin agus go bhféadfaí na haerárthaí atá ar láthair ag an mbunáit sin a imscaradh ar aon cheann de na bealaí O&D a imíonn ón mbunáit sin. Is é atá de thoradh air sin go bhfuil iompróir a shealbhaíonn bunáit ag aerfort áirithe i staid níos fearr chun láithreacht tráchtála fhadtéarmach agus chobhsaí a bhunú – agus go mbeidh an fhéidearthacht aige méid áirithe cumhachta sa mhargadh a fháil agus a choinneáil ar bun – ná mar a bheidh ag iompróir a oibríonn ag an aerfort sin nach bhfuil aon bhunáit aige ansin.

(450) Maíonn Ryanair nach bhfuil bonn cirt le srian a chur leis an sainiú ar mhargaí ábhartha chun nach gcuimseofar ach aerfoirt mar a bhfuil bunáit ag SAS. Tugann sé dá aire thairis sin gurb amhlaidh, i mír 331 de bhreithiúnas Lufthansa, nár chuir an Chúirt Ghinearálta as an áireamh ar fad go raibh dualgas ar an gCoimisiún measúnú a dhéanamh ar chumhacht shuntasach sa mhargadh a bheith ag an tairbhí ag aerfoirt mar nach bhfuil bunáit aige má chuirtear fianaise leordhóthanach isteach chuige sin. Mar thacaíocht lena bharúil, tagraíonn Ryanair (i) do shamhail Ryanair féin, a líomhnaíonn sé ina leith go léiríonn sí nach bhfuil sé riachtanach d'aerlíne bunáit a bheith in aerfort aige chun oibriú san aerfort sin go rathúil; agus (ii) do shamplaí aerfort mar ar mhó ná 40 % go 50 % é sciar SAS i dtéarmaí na suíochán a chuirtear in úsáid, fiú murar oibrigh SAS bunáit ag na haerfoirt sin (Ålesund, Umeå, Haugesund, Åre-Östersund, agus Ängelholm-Helsingborg).

([225]) Is éard a chiallaíonn sé sin go háirithe nach measfaidh an Coimisiún a thuilleadh an *large number of O&D markets* [líon mór margaí O&D] ar a bhféadfadh, de réir Ryanair, cumhacht shuntasach sa mhargadh a bheith ag SAS i bhfianaise sciartha SAS den mhargadh i dtéarmaí suíocháin a chuirtear in úsáid, ós rud é nach bhfreagraíonn na margaí O&D aonaracha sin do na margaí ábhartha chun críocha phointe 72 den Chreat Sealadach.

([226]) Ciallaíonn 'bunáit' go bhfanann aerárthaí na haerlíne thar oíche ag an aerfort, agus go n-úsáidtear iad chun roinnt bealaí ón aerfort sin a oibriú.

([227]) Féach breithiúnas an 6 Iúil 2010, *Ryanair* v *An Coimisiún*, T-342/07, EU:T:2010:280, mír 269.

(451) Measann an Coimisiún nach bhfágann na hargóintí sin go bhfuil ceist ann faoina chonclúid. De réir an Ailt ón Meitheal Mhachnaimh a chuir Ryanair isteach in iarscríbhinn a ghabhann lena bharúlacha, d'oibrigh Ryanair 87 mbunáit san Eoraip roimh phaindéim COVID-19 ([228]). Ní mhíníonn Ryanair cén fáth a measann sé nach bhfuil a shamhail féin láraithe timpeall bunáiteanna atá bunaithe in LEE, lena n-áirítear ag aerfoirt réigiúnacha, ná ní mhíníonn cén fáth ar cheart gurbh ionann *successful operations* [oibríochtaí rathúla] agus cumhacht shuntasach sa mhargadh. Ó thaobh shamplaí na n-aerfort ar ar fhreastail SAS agus aerárthaí nach mbíonn mbaineann le bunáit á n-úsáid aige, teipeann ar Ryanair a lua gurb amhlaidh, i ngeall ar mhéid an-bheag na n-aerfort sin, a bhain SAS na sciartha sin de shuíocháin amach trí aon bhealach amháin a oibriú chuig gach ceann de na haerfoirt agus uathu ([229]). Ní thacaíonn oibríochtaí teoranta den sórt sin ag aerfort le cinneadh go bhfuil cumhacht shuntasach sa mhargadh ag an aerlíne ag an aerfort ([230]). Ina theannta sin, maidir le hargóintí Ryanair i dtaca leis an bhféidearthacht go mbeadh cumhacht shuntasach sa mhargadh ag aerlíne ag aerfort mar na bhfuil aon bhunáit aici, tagann sé sin salach ar a réasúnú i ndáil le bacainní roimh an iontráil ([231]). Ar leibhéal níos sonraí, maíonn Ryanair gur cheart é a bheith aitheanta ag an gCoimisiún gur tosca iad barainneacht réimse ([232]) agus barainneacht líonra ([233]) a d'fhéadfadh cosc a chur le hiomaitheoir ionchasach a láithreacht ag aerfort a bhunú nó a fhorleathnú. Leis an maíomh sin, aithníonn Ryanair, le fírinne, gur cinntitheach é oibriú bunáite – fiú oibriú bunáite móire (mol) – ó thaobh chumas aerlíne de go mbeadh cumhacht shuntasach sa mhargadh aici ag aerfort.

(452) Ar an dara dul síos, ní féidir a mheas, chun pointe 72 den Chreat Sealadach a chur i bhfeidhm, go bhfuil cumhacht shuntasach sa mhargadh ag SAS ag aerfoirt nach bhfuil cáilithe mar aerfoirt chomhordaithe faoin Rialachán maidir le Sliotáin. Ag aerfoirt chomhordaithe, is mó go mór an t-éileamh ar bhonneagar aerfoirt, go háirithe sliotáin, ná toilleadh an aerfoirt, agus ní féidir bonneagar aerfoirt a fhorleathnú chun freastal ar an éileamh sa ghearrthéarma. Os a choinne sin, ag aerfoirt neamhchomhordaithe, is mó toilleadh an aerfoirt, go ginearálta ná an t-éileamh ó aerlínte agus bíonn sliotáin leordhóthanacha ar fáil chun é a chur ar a chumas d'iomaitheoir iontráil nó forleathnú ar scála leordhóthanach chun go dtabharfaí dúshlán do SAS go héifeachtach ar aon O&D chuig an aerfort agus uaidh.

(453) Ar an tríú dul síos, níl feidhm ag na rialacha maidir le Státchabhair ach laistigh de chríoch LEE amháin. Níl aon dlínse ag an gCoimisiún chun scrúdú a dhéanamh, faoi na rialacha sin, ar cé acu an bhfuil cumhacht shuntasach sa mhargadh ag SAS ag aerfort atá lonnaithe i dtír nach tír LEE í.

(454) Ar an gceathrú dul síos, de réir phointe 72 ní mór measúnú a dhéanamh ar an gcumhacht atá ag an tairbhí sa mhargadh bunaithe ar a oibríochtaí roimh dheonú na cabhrach, ar na margaí ábhartha *in which it operates* [ina n-oibríonn sé]. Dá bhrí sin, is é an tráthchlár ábhartha chun measúnú a dhéanamh ar chumhacht SAS sa mhargadh na tréimhsí oibriúcháin ba dhéanaí aige roimh phaindéim COVID-19, i.e. Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020. Maíonn Ryanair gur cheart don Choimisiún tabhairt faoi anailís réamhbhreathnaitheach ar chumhacht SAS sa mhargadh. Mar sin féin, is léir nach ionann an maíomh sin agus foclaíocht agus cuspóir phointe 72 den Chreat Sealadach.

(455) Ina bhfógra, mhínigh an Danmhairg agus an tSualainn gur oibrigh SAS bunáit ag 23 aerfort in LEE le linn Shéasúr Shamhradh IATA 2019 nó Shéasúr Gheimhreadh IATA 2019/2020 ([234]). As measc na 23 aerfort sin, aerfoirt chomhordaithe ab ea 16 aerfort díobh. ([235]). Déanfaidh an Coimisiún measúnú ar chumhacht SAS sa mhargadh ag na 16 aerfort ábhartha sin sna ranna seo a leanas.

([228]) An tAlt ón Meitheal Mhachnaimh, leathanach 26.

([229]) Fógra ó údaráis na Danmhairge agus na Sualainne.

([230]) Ag na haerfoirt sin, fiú dá mba rud é gur scoireadh SAS óna shliotáin ar fad agus gur thug sé ar ais iad, ní bheadh tionchar suntasach ag an toilleadh a chuirfí ar fáil d'iomaitheoirí ar a staid iomaíochta. Dá bhrí sin, ní dhéanann láithreacht leanúnach SAS difear ábhartha do chumas ná do dhreasacht a iomaitheoirí chun iontráil sna haerfoirt sin nó forleathnú iontu.

([231]) Féach freisin aithris (464).

([232]) De réir shainiú Ryanair, tarlaíonn barainneacht réimse i gcás ina n-oibríonn aerlíne moil ag roinnt aerfort agus ina mbeidh an poitéinseal aici costais a chomhroinnt ar fud raon leathan bealaí, rud a fhágann cúrsaí níos deacra d'iomaitheoirí.

([233]) De réir shainiú Ryanair, tarlaíonn barainneacht líonra i gcás ina n-oibríonn aerlíne moil agus inar féidir léi lódfhachtóirí níos airde a bhaint amach, agus dá bhrí sin, costéifeachtúlachtaí níos mó de thoradh paisinéirí nasceitiltí a iompar. Cuireann Ryanair leis sin á rá gur ag aerfoirt Chóbanhávan, Osló agus Stócólm atá trí phríomh-mhoil oibriúcháin Stócólm, moil ar a dtugann sé tuairisc mar mhoil lena ndéantar *the backbone of its flight network* [cnámh droma líonra a eitiltí].

([234]) Is iad seo na haerfoirt sin: Aerfort Chóbanhávan; Aerfort Arlanda Stócólm; Aerfort Osló; Aerfort Trondheim; Aerfort Bergen; Aerfort Stavanger; Aerfort Landvetter Göteborg; Aerfort Billund; Aerfort Heilsincí; Aerfort Heathrow Londan; Aerfort Aarhus; Aerfort Luleå; Aerfort Thaillinn; Aerfort Aalborg; Aerfort Málaga; Aerfort Vilnius; Aerfort Tromsø; Aerfort Düsseldorf; Aerfort Stuttgart; Aerfort Gdańsk Lech Wałęsa; Aerfort Bodø; Aerfort Hamburg; agus aerfort Amstardam.

([235]) Is iad seo na haerfoirt sin: Aerfort Chóbanhávan; Aerfort Arlanda Stócólm; Aerfort Osló; Aerfort Trondheim; Aerfort Bergen; Aerfort Stavanger; Aerfort Landvetter Göteborg; Aerfort Billund; Aerfort Heilsincí; Aerfort Heathrow Londan; Aerfort Málaga; Aerfort Tromsø; Aerfort Düsseldorf; Aerfort Stuttgart; Aerfort Hamburg; agus aerfort Amstardam.

6.3.5.1.3. Critéir chun measúnú a dhéanamh ar chumhacht SAS sa mhargadh ag na haerfoirt ábhartha

(456) Chun a chinneadh go bhfuil cumhacht shuntasach sa mhargadh ag eintiteas, ní mór, go háirithe, scrúdú a dhéanamh ar na tosca uile a d'fhéadfadh a bheith ina srian leordhóthanach ar iompraíocht an ghnóthais lena mbaineann. Ní féidir measúnú ar na srianta iomaíocha ar ghnóthas a bhunú díreach ar staid an mhargaidh atá ann cheana. An tionchar a d'fhéadfadh a bheith ag forleathnú iomaitheoirí iarbhír nó ag iontráil iomaitheoirí ionchasacha, lena n-áirítear an bhagairt go ndéanfar an forleathnú nó an iontráil sin, tá an tionchar sin ábhartha freisin.

(457) Sa chomhthéacs seo, chun críoch an mheasúnaithe ar chumhacht SAS sa mhargadh sa chás seo, tá an struchtúr iomaíoch ag gach aerfort ábhartha curtha san áireamh ag an gCoimisiún, agus go háirithe (i) srianta arna bhforchur ag na soláthróirí seirbhísí aeriompair paisinéirí atá ann cheana (aerlínte a oibríonn ag an aerfort), agus, go sonrach, staid an tairbhí ar an margadh agus staid a iomaitheoirí iarbhír (roinn 6.3.5.1.3.1), agus (ii) srianta arna bhforchur de thoradh na bagartha inchreidte go forleathnóidh na hiomaitheoirí iarbhír sin nó go n-iontrálfaidh iomaitheoirí ionchasacha (ranna 6.3.5.1.3.2 agus 6.3.5.1.3.3).

6.3.5.1.3.1. Sciartha den mhargadh i dtéarmaí eitiltí agus suíochán mar tháscairí struchtúr iomaíochta atá ann cheana

(458) Sciartha den mhargadh arna sloinneadh faoi threoir líon na n-eitiltí arna dtairiscint (minicíochtaí) nó líon na suíochán arna gcur in úsáid ag aerfort ábhartha, is úsáideach mar chéad léiriú iad ar shuíomh aerlíne ar an margadh agus ar na srianta iomaíochta iarbhír a bhfuil sí faoina réir.

(459) Sainmhínítear sciar eitiltí (nó minicíochtaí) ([236]) mar an cóimheas idir an líon eitiltí (nó minicíochtaí) a oibríonn aeriompróir ag aerfort agus an líon iomlán eitiltí (nó minicíochtaí) a oibríonn na haeriompróirí uile ag an aerfort. Comhfhreagraíonn sé don chóimheas idir an líon sliotán a úsáideann aeriompróir ag aerfort agus an líon iomlán sliotán a úsáideann na haeriompróirí uile ag an aerfort. Comhfhreagraíonn sé freisin, a bheag nó a mhór, don chóimheas idir an líon sliotán a leithdháiltear ar aeriompróir ag aerfort agus an líon iomlán sliotán a leithdháiltear ar na haeriompróirí uile ag an aerfort ([237]).

(460) Sainmhínítear sciar suíochán mar an cóimheas idir an líon suíochán a chuireann aeriompróir in úsáid ag aerfort (i.e., arna dtairiscint) agus an líon iomlán suíochán a chuireann na haeriompróirí uile in úsáid ag an aerfort. Dá bhrí sin is táscaire é an sciar sin ar an gcéatadán d'acmhainn a bhíonn á thairiscint aeriompróir as an acmhainn fhoriomlán arna tairiscint ag aerfort.

(461) I gcomhréir leis an gcásdlí maidir le ceannasacht ([238]), mheas an Coimisiún (i) nár dhócha go raibh cumhacht shuntasach sa mhargadh ag SAS ag na haerfoirt ábhartha mar a raibh a sciar eitiltí agus a sciar suíochán faoi bhun 40 %; (ii) tosca breise, go háirithe na tosca sin a léiríonn na srianta a eascraíonn as iomaíocht ionchasach ([239]), ba cheart iad a chur san áireamh, chun measúnú a dhéanamh ar chumhacht sa mhargadh a bheith ann chun críocha phointe 72 den Chreat Sealadach, i gcas ina raibh sciar eitiltí nó sciar suíochán de 40 % nó níos mó ag SAS ag na haerfoirt ábhartha.

([236]) Sa chinneadh seo, sainmhínítear minicíocht mar eitilt dé-aistir nó dhá eitilt (aon eitilt imeachta amháin ón aerfort ábhartha chuig ceann scríbe agus aon eitilt teachta amháin ón gceann scríbe chuig an aerfort ábhartha).

([237]) Faoin Rialachán maidir le Sliotáin, ní mór d'iompróir ar a laghad 80 % de shraith sliotán leithdháilte a úsáid. Mura ndéantar amhlaidh, tugtar an tsraith sliotán leithdháilte ar ais don chomhthiomsú sliotán (an riail 'úsáid é nó caill é'). Léiríonn na sonraí gurb amhlaidh, ag na haerfoirt is plódaithe, gur os cionn 95 % a bhíonn úsáid na sliotán go ginearálta, in aon chás (féach e.g. Aighneacht ó IATA – Steer EU Fact-Finding Study: Airport Slots, Mí na Nollag 2019, lch. 37, le fáil ag: iata-airport-slots-submission-eu-study-steer-dec-2019.pdf). Dá bhrí sin, ag na haerfoirt sin, bíonn an difríocht idir an líon sliotán a úsáidtear agus an líon sliotán a leithdháiltear teoranta.

([238]) Féach e.g. breithiúnas an 14 Feabhra 1978, *United Brands agus United Brands Continental* v *An Coimisiún*, 27/76, ECLI:EU:C:1978:22; breithiúnas an 13 Feabhra 1979, *Hoffmann-La Roche* v *An Coimisiún*, 85/76, EU:C:1979:36.

([239]) Is féidir iomaíocht ionchasach a chruthú le hacmhainneacht táirgeachta neamhúsáidte nach beag (anseo, sliotáin neamhúsáidte) (féach breithiúnas an 13 Feabhra 1979, *Hoffmann-La Roche* v *An Coimisiún*, 85/76, ECLI:EU:C:1979:36, mír 48).

6.3.5.1.3.2. Bacainní ar fhorleathnú nó bacainní iontrála

(462) Chun measúnú a dhéanamh ar na srianta a eascraíonn as iomaíocht ionchasach agus iarbhír, measann an Coimisiún gur cheart na bacainní ar fhorleathnú nó bacainní iontrála a bhíonn roimh aeriompróirí eile seachas an tairbhí a chur san áireamh. Chun bheith in ann seirbhísí aeriompair paisinéirí a sholáthar, tá gá ag aeriompróir le rochtain ar bhonneagar an aerfoirt. Ag aerfoirt chomhordaithe, ní mór sliotáin a bheith ag aeriompróir chun bealaí a oibriú ó na haerfoirt sin nó chucu. Go deimhin, i gcomhréir leis an gcásdlí, is é easpa na sliotán atá ar fáil ag aerfoirt mhóra an phríomhbhacainn iontrála in earnáil aeriompair an Aontais ([240]). Sa chomhthéacs sin, léiríonn ardleibhéal plódaithe aerfoirt na teorainneacha ar thoilleadh aerfoirt a bhíonn roimh aeriompróir, rud a dhéanann difear dá chumas srian éifeachtach a chur le hiompar an tairbhí.

(463) Ina bharúlacha, cáineann Ryanair an Coimisiún as díriú ar shrianta sliotán mar an t-aon bhacainn iontrála amháin atá ann. Ar thaobh amháin, áitíonn Ryanair go bhfuil tosca eile ann a d'fhéadfadh cosc a chur le hiomaitheoir ionchasach a láithreacht a bhunú nó a fhorleathnú, amhail: barainneacht réimse; brandáil, promóisin agus dílseacht do chustaiméirí; barainneacht líonra; nó an riosca go ndéanfaidh gnólachtaí atá ann cheana frithbheartaíocht ionsaitheach. Ní dhéanann Ryanair ach na ceithre heilimint sin a liostú.

(464) Tugann an Coimisiún dá aire áfach (i) gurb amhlaidh a bhaineann dhá cheann de na heilimintí sin (barainneacht réimse agus barainneacht líonra) le srianta sliotán, ós rud é go mbraitheann an cumas chun an bharainneacht sin a bhaint amach (costéifeachtúlachtaí) ar chumas aerlíne chun líon sách ard de bhealaí a oibriú chuig an aerfort agus uaidh agus, dá bhrí sin, ar an gcumas chun rochtain a fháil ar líon sách ard de shliotáin ag an aerfort; (ii) baineann brandáil, promóisin agus dílseacht do chustaiméirí leis an gcumas chun freastal ar chatagóir shonrach paisinéirí (príomhphaisinéirí nó paisinéirí am-íogaire) seachas ar an gcumas foriomlán chun oibriú chuig aerfort nó uaidh agus is cuid iad na nithe sin go ginearálta, in aon chás, de na buntáistí a bhíonn ag aerlíne de thoradh oibríochtaí moil ([241]), buntáistí a chuirtear san áireamh agus na haerfoirt ábhartha á sainaithint (rud a bhíonn teoranta do bhunáiteanna an tairbhí); agus (iii) déantar an eilimint atá fágtha (riosca go ndéanfaidh gnólachtaí atá ann cheana frithbheartaíocht ionsaitheach) a láimhseáil go sonrach leis an mbeart eile chun saobhadh iomaíochta míchuí a chosc, rud a leagtar amach i bpointe 71 den Chreat Sealadach, agus a bhfuil feidhm aige maidir le margaí mar a bhfuil cumhacht shuntasach sa mhargadh ag SAS, ach gan é a bheith teoranta do na margaí sin.

(465) Ar an taobh eile, áitíonn Ryanair maidir leis na sciartha den mhargadh ag SAS a bheith cuibheasach cobhsaí i dtéarmaí na suíocháin a chuirtear in úsáid ag na haerfoirt ábhartha le himeacht ama (cé is moite d'aerfort Chóbanhávan), go cuireann an chobhsaíocht sin i dtábhacht gur dócha go bhfuil bacainní eile ann seachas plódú aerfoirt, ar bacainní iad a chuireann cosc le hiomaitheoirí iontráil sna haerfoirt sin nó a láithreacht a fhorleathnú go suntasach.

(466) Mar sin féin, ní sholáthraíonn Ryanair aon fhianaise ar na bacainní iontrála sin nó ar na bacainní sin ar fhorleathnú a bheith ag na haerfoirt ábhartha ná aon léiriú go ndíspreagtar aerlínte ón iontráil nó ón bhforleathnú i ngeall ar na bacainní líomhnaithe sin. A mhalairt go deimhin, is cosúil go mbréagnaítear an aighneacht ó Ryanair maidir le bacainní iontrála agus ar fhorleathnú leis an argóinteacht uaidh maidir le prionsabal an neamh-idirdhealaithe agus rialacha saorghluaiseachta (aithris (169)). Go háirithe, sholáthair Ryanair sonraí ([242]) lena léirítear gur sholáthair na hiompróirí ísealchostais 66 % den fhás ar an líon suíochán idir 2014 agus 2019 sa Danmhairg, ach nár sholáthair SAS agus Danish Air Transport ach 3 % den fhás a chonacthas i gcaitheamh na tréimhse 5 bliana sin. Sa tSualainn, sholáthair na hiompróirí ísealchostais 40 % den fhás ar an líon suíochán idir 2014 agus 2019, ach níor sholáthair SAS agus Danish Air Transport ach 22 % den fhás a chonacthas i gcaitheamh na tréimhse 5 bliana sin. Leis na sonraí sin ar an leibhéal náisiúnta, tacaíonn na sonraí a bhailigh an Danmhairg agus an tSualainn ar leibhéal na n-aerfort, a léiríonn gur tháinig fás 43 % ar an líon paisinéirí a d'iompair iompróirí ísealchostais ag aerfort Chóbanhávan agus fás 25 % ar an líon paisinéirí a d'iompair siad ag aerfort Arlanda Stócólm i gcaitheamh na tréimhse 2014-2019 ([243]). Tugann fás na n-iompróirí ísealchostais le fios nach bhfuil bunús leis na hargóintí a tharraing Ryanair anuas i ndáil le bacainní eile iontrála agus ar fhorleathnú seachas srianta sliotán, agus is cosúil go ndeimhníonn an fás sin réamh-thorthaí an Choimisiúin sa chinneadh tosaigh, ar dá réir sin nach bhfuil aon bhacainn mhór roimh iomaitheoirí SAS iontráil ná forleathnú ag aon aerfort ábhartha.

([240]) Féach breithiúnas an 4 Iúil 2006, *Easyjet* v *An Coimisiún*, T-177/04, EU:T:2006:187, mír 166.
([241]) Féach e.g. Cás AT.39964 – *Air France/KLM/Alitalia/Delta*, mír 59; Cás AT.39595 – *Continental/United/Lufthansa/Air Canada*, mír 49.
([242]) The Airline's Market Study.
([243]) Freagairt ar an iarraidh ar fhaisnéis ón gCoimisiún an 16 Deireadh Fómhair 2023.

(467) I bhfianaise a bhfuil thuas, measann an Coimisiún gurb amhlaidh, ina scrúdú ar bhacainní iontrála agus ar fhorleathnú a bheith ann chun críocha an mheasúnaithe ar chumhacht SAS sa mhargadh ag na haerfoirt ábhartha, is iomchuí díriú ar shrianta sliotán.

6.3.5.1.3.3. Sealúchais sliotán agus rátaí plódaithe mar tháscairí struchtúr iomaíoch ionchasach

(468) Sa chinneadh tosaigh, maidir le gach ceann de na haerfoirt ábhartha ar neamh-leordhóthanach sciartha SAS den mhargadh i dtéarmaí eitiltí agus suíochán chun cumhacht shuntasach SAS sa mhargadh a eisiamh, d'úsáid an Coimisiún dhá tháscaire bhreise, i.e. sealúchas sliotán SAS ag an aerfort in éineacht leis an ráta plódaithe ag an aerfort.

(469) Sainmhínítear sealúchas sliotán mar an cóimheas idir an líon sliotán a leithdháiltear ar aeriompróir ag aerfort agus an líon sliotán iomlán atá ar fáil ag an aerfort sin (i.e. toilleadh an aerfoirt, a chomhfhreagraíonn do shuim líon na sliotán a leithdháiltear ar na haeriompróirí uile agus líon na sliotán nach leithdháiltear, ar sliotáin iad a d'fhéadfaí a úsáid ar mhaithe le forleathnú nó iontráil aeriompróirí ag an aerfort).

(470) D'úsáid an Coimisiún an cáiliú mar aerfort comhordaithe faoin Rialachán maidir le Sliotáin mar chéad athróg ionadach i leith ardleibhéal plódaithe a bheith ag aerfort.

(471) I gcás na n-aerfort comhordaithe, ríomhtar an ráta plódaithe iarbhír tríd an líon sliotán a leithdháiltear ar na haeriompróirí uile ag an aerfort i séasúr ábhartha IATA a roinnt ar thoilleadh iomlán an aerfoirt (i dtéarmaí sliotán) sa séasúr IATA sin. Ní bheadh fadhb *prima facie* i gceist le meánráta plódaithe ní ba lú ná 60 % le linn na n-uaireanta seirbhíse ([244]).

(472) Ina bharúlacha, maíonn Ryanair go ndíríonn an Coimisiún a mheasúnú go míchuí ar chumhacht SAS sa mhargadh ar shealúchais sliotán seachas ar sciartha den mhargadh. Eascraíonn an maíomh sin as míthuiscint ar chuspóir shonrach na hanailíse ar chumhacht an tairbhí sa mhargadh faoi phointe 72 den Chreat Sealadach. Is é cuspóir na hanailíse sin na margaí a shainaithint mar is dóchúla go ndéanfadh an chabhair difear diúltach, i.e., na margaí mar a bhfuil staid nirt eacnamaíoch ag an tairbhí a chuireann é ar a chumas dó cosc a chur le hiomaíocht éifeachtach a bheith á coinneáil ar bun ag iomaitheoir. Ós rud é gurb éard is aidhm don chabhair cumas an tairbhe chun oibriú a chaomhnú (seachas a oibríochtaí iarbhír), baineann cumhacht shuntasach an tairbhí sa mhargadh go díreach lena chumas chun leanúint d'eitiltí a oibriú chuig na haerfoirt ábhartha agus uathu chun aimhleasa iontráil nó fhorleathnú na n-iomaitheoirí. Na sciartha de chuid SAS den mhargadh arna sloinneadh i dtéarmaí minicíochtaí nó suíochán, is táscairí iad ar an iomaíocht iarbhír a bhíonn roimh SAS sa soláthar seirbhísí aeriompair paisinéirí ag aerfort. I gcodarsnacht leis sin, le sealúchas sliotán SAS ag an aerfort, arna chomhlánú leis an measúnú ar an bplódú laistigh den aerfort sin, cuimsítear idir na srianta iomaíocha iarbhír atá roimh SAS agus na srianta iomaíocha ionchasacha. Go deimhin, ní hamháin go léiríonn na táscairí sin oibríochtaí reatha na seirbhísí aeriompair paisinéirí de chuid na n-aerlínte difriúla atá ann cheana féin, ach léiríonn siad a bhféidearthachtaí chun forleathnú freisin (e.g., trí bhealaí nua a oscailt nó trí mhinicíochtaí a mhéadú) mar aon le raon feidhme na hiontrála nua ag aerlínte nach bhfuil gníomhach ag an aerfort fós ([245]).

([244]) Féach e.g. Cásanna M.8672 – *easyJet/Sócmhainní Áirithe de chuid Air Berlin*, mír 114; M.8633 – *Lufthansa/Sócmhainní Áirithe de chuid Air Berlin*, mír 196. Féach freisin breithiúnas an 20 Deireadh Fómhair 2021, *Polskie Linie Lotnicze 'LOT' v An Coimisiún*, T-296/18, EU:T:2021:724, mír 111. D'fhéadfadh na dálaí oibriúcháin ag na haerfoirt ábhartha a bheith difriúil i ngeall, go háirithe, ar uaireanta oscailte difriúla, toirmisc ar eitiltí oíche agus srianta gluaiseachta. Ar mhaithe le comparáid a dhéanamh, mheas an Coimisiún sealúchais sliotán agus rátaí plódaithe na n-aerfort idir 6:00 agus 21:59 am áitiúil (i.e. idir 4:00 agus 19:59 AUL le linn Shéasúr Samhraidh IATA agus idir 5:00 agus 20:59 AUL le linn Shéasúr Geimhridh IATA).

([245]) Ní luaitear a mhalairt i dtuarascáil Oxera i bpointe 5.62: *market shares indicate SAS' position compared to existing competitors, while available capacity (when there is low congestion) indicates the potential for new competitors to enter, or for existing competitors to expand (assuming that there are no other barriers to entry). Slot holdings conflate both of these measures* [léiríonn sciartha den mhargadh staid SAS i gcomparáid le hiomaitheoirí atá ann cheana, agus léiríonn an toilleadh atá ar fáil (nuair atá leibhéal íseal plódaithe ann) an poitéinseal atá ann d'iomaitheoirí nua chun iontráil, nó d'iomaitheoirí atá ann cheana chun forleathnú (ag toimhdiú nach bhfuil aon bhacainn iontrála eile ann). Cónaidhmítear an dá bheart sin le sealúchais sliotán]. Ba cheart a thabhairt faoi deara mar sin féin, sa phointe seo a leanas (pointe 5.63), go dtugtar bréagléiriú i dtuarascáil Oxera ar an gcreat anailíseach a chuireann an Coimisiún i bhfeidhm, ós rud é nach n-úsáideann an Coimisiún sealúchas sliotán SAS gan tagairt do leibhéal an phlódaithe ag an aerfort. Dá bhrí sin, contrártha ar an aighneacht ó Ryanair agus úsáid á baint as an sampla uimhriúil atá beartaithe i dtuarascáil Oxera, dhéanfadh an Coimisiún idirdhealú idir cásanna inarb é (i) 40 % sealúchas SAS agus inarb é 60 % plódú an aerfoirt (is é 66,7 % sciar eitiltí SAS); agus inarb é (ii) 40 % sealúchas SAS agus inarb é 100 % plódú an aerfoirt (is é 40 % sciar eitiltí SAS ach [ní fhéadfaí a dhúshlán a thabhairt] *not be challenged*).

(473) I bhfianaise a bhfuil thuas, measann an Coimisiún nach bhfágann barúlacha Ryanair go bhfuil ceist ann faoi oiriúnacht shealúchas sliotán SAS, in éineacht le ráta plódaithe an aerfoirt, mar thosca atá ar leith ábhartha don mheasúnú ar na srianta a fhorchuireann an iomaíocht atá ann faoi láthair agus an iomaíocht ionchasach ar SAS agus, dá thoradh sin, don mheasúnú ar chumhacht SAS sa mhargadh ([246]).

6.3.5.1.3.4. Conclúid

(474) Is é conclúid an Choimisiúin gurb iad na táscairí seo a leanas an mhéadracht is cruinne chun measúnú a dhéanamh ar chumhacht SAS sa mhargadh faoi phointe 72 den Chreat Sealadach: an chéad phointe, sciar SAS d'eitiltí agus a mhinicíochtaí ag na haerfoirt ábhartha agus, an dara pointe, má shroicheann ar a laghad ceann amháin de na táscairí deireanacha 40 %, arna chomhlánú ag sealúchas sliotán SAS in éineacht le ráta plódaithe an aerfoirt, de réir mar is iomchuí, leis an sealúchas sliotán nó méid choibhneasta an fhlít aerárthaí bunaithe atá ag a iomaitheoirí.

6.3.5.1.4. Cur i bhfeidhm na gcritéar chun measúnú a dhéanamh ar chumhacht SAS sa mhargadh ag na haerfoirt ábhartha

(475) Sholáthair an Danmhairg agus an tSualainn sonraí ar sciar SAS de mhinicíochtaí, a sciar de shuíocháin agus a shealúchas sliotán ag na haerfoirt ábhartha agus ar na rátaí plódaithe ag na haerfoirt sin. I gcás iomaitheoirí SAS, sholáthair an Danmhairg agus an tSualainn an líon sliotán a leithdháileadh orthu, mar aon le meastachán ar an líon aerárthaí a bhunaíonn siad ag na haerfoirt ábhartha. Tá seiceáil déanta ag an gCoimisiún ar chruinneas foriomlán na sonraí a chuir an Danmhairg agus an tSualainn isteach agus atá bunaithe, *inter alia*, ar shonraí staidrimh arna mbailiú ag an Online Coordination System ([247]).

(476) Bunaithe ar na sonraí sin, as na 16 aerfort ábhartha, bhí sciar SAS de mhinicíochtaí seachtainiúla a oibrítear agus a sciar de shuíocháin a cuireadh in úsáid faoi bhun 40 % le linn Shéasúr Samhraidh IATA 2019 agus Shéasúr Geimhridh IATA 2019/2020 ag 11 de na haerfoirt chomhordaithe sin ([248]). Sa chinneadh tosaigh, i gcomhréir leis an gcásdlí maidir leis an gceannasacht (féach mír 441 thuas), mheas an Coimisiún nár dhócha go raibh cumhacht shuntasach sa mhargadh ag SAS ag na haerfoirt sin.

(477) Measann Ryanair gur cheart don Choimisiún measúnú a dhéanamh ar na 16 aerfort ábhartha uile ar a laghad ar bhonn níos mionsonraithe, lena n-áirítear meastóireacht a dhéanamh ar an bplódú ag amanna difriúla den lá agus ar bhacainní iontrála eile seachas srianta sliotán. Mar sin féin, ní sholáthraíonn Ryanair aon eilimint a fhágann go mbeadh ceist faoin gconclúid i leith easpa na cumhachta suntasaí sa mhargadh a bheith ag SAS ag na haerfoirt ábhartha mar a bhfuil a sciartha de mhinicíochtaí agus de shuíocháin a cuireadh in úsáid faoi bhun 40 %. Go háirithe, níl aon léiriú i mbarúlacha Ryanair nach bhfuil iomaitheoirí ionchasacha ná iarbhír SAS i staid chun srian a chur le hoibríochtaí SAS ag na haerfoirt sin go héifeachtach. A mhalairt go deimhin, léiríonn an aighneacht ó Ryanair cumas iomaitheoirí SAS fás gan bhac sna haerfoirt sin.

(478) Na cúig aerfort comhordaithe in LEE mar ar mhó sciar SAS de mhinicíochtaí seachtainiúla a oibrítear nó sciar SAS de shuíocháin a cuireadh in úsáid ná 40 % le linn Shéasúr Samhraidh IATA 2019 nó Shéasúr Geimhridh IATA 2019/2020, is iad sin: Aerfort Chóbanhávan; Aerfort Arlanda Stócólm; Aerfort Trondheim; Aerfort Stavanger; agus aerfort Tromsø. I gcás na n-aerfort sin, sciartha SAS den mhargadh i dtéarmaí minicíochtaí agus suíochán arna dtairiscint ag an aerfort, soláthraíonn siad chéad léiriú ar chumhacht shuntasach a d'fhéadfadh a bheith aige sa mhargadh. Níl leordhóthanach í an mhéadracht sin, áfach, inti féin, chun teacht ar chonclúid chríochnaitheach maidir le cé acu an bhfuil cumhacht shuntasach sa mhargadh ag SAS de bhun phointe 72 den Chreat Sealadach.

(479) Dá réir sin, déanfaidh an Coimisiún measúnú breise ar chumhacht SAS sa mhargadh ag na cúig aerfort ábhartha sin, trí na táscairí breise seo a leanas a chur san áireamh in éineacht le chéile: (i) sealúchas sliotán SAS ag an aerfort, go háirithe, le haghaidh aerfoirt Chóbanhávan agus Stócólm Arlanda, ag buaicthréimhsí aerthrách ta ([249]); agus (ii) leibhéal an phlódaithe ag an aerfort. De ghrá na cuimsitheachta, déanfaidh an Coimisiún comparáid freisin idir an líon aerárthaí arna bhunú ag SAS agus ag a iomaitheoirí ag an aerfort, mar chomhfhogasú comhlántach ar na láidreachtaí coibhneasta atá acu faoi seach.

([246]) Tá an chonclúid sin i gcomhréir leis an gcreat anailíseach a chuir an Coimisiún i bhfeidhm faoin gcur chuige aerfort ar aerfort i gcinntí roimhe seo maidir le cumaisc (féach go sonrach Cás M.8633 – *Lufthansa/Sócmhainní Áirithe de chuid Air Berlin* (2017), míreanna 165-184).

([247]) Is éard atá sa Chóras Comhordúcháin sin tairseach gréasáin ilchomhordúcháin ar líne, a úsáidtear ag 118 n-aerfort in 31 thír ar fud an domhain. Soláthraíonn an Córas raon cuimsitheach uirlisí d'úsáideoirí cláraithe chun faisnéis faoi shliotáin agus sceidil a cheistiú, a shórtáil, a fheiceáil agus a íoslódáil.

([248]) Is iad seo na haerfoirt sin: Aerfort Osló (faoi bhun 40 %); Aerfort Bergen (faoi bhun 40 %); Aerfort Landvetter Göteborg (faoi bhun 20 %); Aerfort Billund (faoi bhun 20 %); Aerfort Heilsincí (faoi bhun 5 %); Aerfort Heathrow Londan (faoi bhun 5 %); Aerfort Málaga (faoi bhun 5 %); Aerfort Düsseldorf (faoi bhun 5 %); Aerfort Stuttgart (faoi bhun 5 %); Aerfort Hamburg (faoi bhun 5 %); Aerfort Amstardam (faoi bhun 5 %).

([249]) Is éard a cháilíonn an Coimisiún mar 'buaicthréimhsí aerthrách ta' na bannaí uaire a mbíonn an ráta plódaithe ag aerfort ar leith an-ard, agus dá bhrí sin, an-teoranta, nó ar lena linn nach mbíonn aon toilleadh fágtha le haghaidh na hiontrála nó an fhorleathnaithe.

(480) Mar a mhionsonraítear i roinn 6.3.5.1.4.1 go 6.3.5.1.4.5, ní mó ná 50 % sciar SAS de mhinicíochtaí ná de shuíocháin ag aon cheann de na cúig aerfort sin, agus, gné thábhachtach, bíonn sealúchas sliotán SAS ag gach aerfort íseal nó measartha agus ní bhíonn na haerfoirt sin iontach plódaithe. Sa chinneadh tosaigh, mheas an Coimisiún gur leormhaith na táscairí sin chun a chinneadh nach bhfuil aon chumhacht shuntasach sa mhargadh ag SAS ag aon cheann d'aerfoirt Chóbanhávan, Arlanda Stócólm, Trondheim, Stavanger nó Tromsø. Ina bharúlacha, áitíonn Ryanair i gcás an mheasúnaithe ar chumhacht SAS sa mhargadh, nach mór gnéithe eile den struchtúr margaidh a mheas, amhail a mhéid atá iomaitheoirí ilroinnte ag na haerfoirt ábhartha nó an srian iomaíoch a fhorchuireann SAS orthu. Mar sin féin, ní mhíníonn Ryanair conas a d'fhágfadh na gnéithe eile sin ceist faoi shrianta iomaíocha a bheith ann a forchuireadh ar SAS, go háirithe i bhfoirm iontráil nó fhorleathnú ionchasach na n-iomaitheoirí, rud a bheadh, a bhuí le ráta measartha an phlódaithe ag na haerfoirt, dóchúil, tráthúil agus leordhóthanach. Mar sin féin, mar a léirítear in aithris (480), de ghrá na cuimsitheachta, measfaidh an Coimisiún freisin suíomh choibhneasta iomaitheoirí SAS ar an margadh sa mheasúnú thíos ar chumhacht SAS sa mhargadh ag aerfoirt Chóbanhávan, Arlanda Stócólm, Trondheim, Stavanger agus Tromsø ([250]).

6.3.5.1.4.1. Measúnú ar chumhacht SAS sa mhargadh ag aerfort Chóbanhávan

(481) Ag aerfort Chóbanhávan, is bunaithe ar mhinicíochtaí seachtainiúla amháin a shroich sciar SAS den mhargadh 40 % (Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020): 40 %). Bhí siad faoi bhun 40 % bunaithe ar shuíocháin a cuireadh in úsáid (Séasúr Samhraidh IATA 2019: 36 % Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020: 38 %

(482) Thairis sin, mar a léirítear **i dTábla 7**, ba mheasartha é leibhéal an phlódaithe ag aerfort Chóbanhávan roimh ráig COVID-19. Ní raibh aon bhacainn shuntasach roimh aeriompróirí a bhí toilteanach forleathnú ag aerfort Chóbanhávan nó iontráil ann. Dá bhrí sin, ní hamháin go raibh SAS srianta de dheasca iomaitheoirí a bhí gníomhach ag aerfort Chóbanhávan cheana féin (arbh é 60 % ar a laghad a sciar comhiomlánaithe den mhargadh in dá Shéasúr IATA) ach bhí sé srianta freisin de dheasca na bagartha go bhforleathnódh na hiomaitheoirí sin agus go n-iontrálfadh iomaitheoirí nua ann. Na srianta láidre a raibh SAS faoina réir, léiríonn meánsealúchas sliotán SAS iad, arbh é 16 % an leibhéal ba mhó a sroicheadh in 2019.

Tábla 7

Sealúchas sliotán SAS agus leibhéal an phlódaithe ag aerfort Chóbanhávan

Séasúr IATA	Meánsealúchas sliotán SAS	Na trí shealúchas sliotán is airde atá ag SAS	Meánráta plódaithe an aerfoirt	Na trí ráta plódaithe aerfoirt is airde
Samhradh 2019	16 %	32 % (banda uaire: 5:00-5:59 Am Uil-íoch Lárnach (AUL) 32 % (banda uaire: 6:00-6:59 AUL) 30 % (banda uaire: 14:00-14:59 AUL)	43 %	73 % (banda uaire: 6:00-6:59 AUL) 72 % (banda uaire: 5:00-5:59 AUL) 70 % (banda uaire: 17:00-17:59 AUL)
Geimhreadh 2019/2020	14 %	34 % (banda uaire: 6:00-6:59 AUL) 32 % (banda uaire: 7:00-7:59 AUL) 28 % (banda uaire: 16:00-16:59 AUL)	37 %	67 % (banda uaire: 7:00-7:59 AUL) 64 % (banda uaire: 18:00-18:59 AUL) % 63 % (banda uaire: 19:00-19:59 AUL)

([250]) Ar an iomlán, tugann an Coimisiún dá aire nach bhfuil bunús le maímh Ryanair faoi shuíomh lag iomaitheoirí SAS ar an margadh ag na haerfoirt ábhartha. Go háirithe ní sholáthraíonn Ryanair aon eilimint lena bhfágtar go bhfuil ceist ann go héifeachtach faoi láithreacht láidir Norwegian Air Shuttle ag aerfoirt na hIorua (go háirithe ag aerfoirt Trondheim, Stavanger agus Tromsø), agus ag aerfoirt Chóbanhávan agus Arlanda Stócólm chomh maith. Ná ní mhíníonn Ryanair cén fáth ar cheart neamhaird a dhéanamh de shuíomh Wideroe ag aerfort Tromsø, a úsáideann sé mar mhol don chuid thuaidh den Iorua. I bhfianaise phróifíl shonrach na n-aerfort ábhartha sin, dheacrachtaí airgeadais Norwegian Air Shuttle tráth dheonú na cabhrach nó fhócas réigiúnach Wideroe, ní féidir leis na nithe sin, leo féin, bonn cirt a thabhairt le ráiteas Ryanair nár fhorchuir siad srianta iomaíocha suntasacha ar SAS, go háirithe ag aerfoirt na hIorua, agus go raibh sé de shaintréithe ag na haerfoirt sin go raibh iomaitheoirí inmharthana ilroinnte go suntasach.

(483) Ina theannta sin, tugann an Coimisiún dá aire gur bhunaigh SAS 12 aerárthach ag an aerfort i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020 araon. De réir na measteachán a sholáthair an Danmhairg agus an tSualainn, d'oibrigh roinnt aerlínte eile bunáit ag aerfort Chóbanhávan, lena n-áirítear Norwegian Air Shuttle (10 n-aerárthach bunaithe i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus 7 n-aerárthach i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020), Lufthansa Grúpa (Lufthansa, Brussels Airlines, Austrian, Swiss: *cúig aerárthach bunaithe i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus ceithre aerárthach i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020) agus Air France-KLM (dhá aerárthach bunaithe i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020 araon).

(484) I bhfianaise (i) sciartha measartha SAS de mhinicíochtaí seachtainiúla agus de shuíocháin a cuireadh in úsáid ag aerfort Chóbanhávan in dhá Shéasúr IATA (40 % ar a mhéad); (ii) staid theoranta SAS ó thaobh shuíomh coinneála na sliotán de ag aerfort Chóbanhávan in dhá Shéasúr IATA (faoi bhun 20 % ar an meán); (iii) toilleadh na sliotán a bhí ar fáil ag aerfort Chóbanhávan in dhá Shéasúr IATA; agus (iv) iomaitheoirí cuibheasach láidre a bheith i láthair, is é conclúid an Choimisiúin, chun críocha an Chinnidh seo, nach bhfuil cumhacht shuntasach sa mhargadh ag SAS ar an margadh chun seirbhísí aeriompair paisinéirí a sholáthar chuig aerfort Chóbanhávan agus uaidh.

6.3.5.1.4.2. Measúnú ar chumhacht SAS sa mhargadh ag aerfort Arlanda Stócólm

(485) Ag aerfort Arlanda Stócólm, b'airde ná 40 % iad sciartha SAS den mhargadh bunaithe ar mhinicíochtaí seachtainiúla agus ar shuíocháin a cuireadh in úsáid, gan 50 % a shroicheadh dá ainneoin sin (Séasúr Samhraidh IATA 2019: 48 % bunaithe ar mhinicíochtaí seachtainiúla agus 42 % bunaithe ar shuíocháin a cuireadh in úsáid; Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020: 47 % bunaithe ar mhinicíochtaí seachtainiúla agus 45 % bunaithe ar shuíocháin a cuireadh in úsáid).

(486) Mar sin féin, mar a léirítear **i dTábla 8**, ba mheasartha é leibhéal an phlódaithe ag aerfort Arlanda Stócólm roimh ráig COVID-19. Ní raibh aon bhacainn shuntasach roimh aeriompróirí a bhí toilteanach forleathnú ag aerfort Arlanda Stócólm nó iontráil ann. Dá bhrí sin, ní hamháin go raibh SAS srianta de dheasca iomaitheoirí a bhí gníomhach ag aerfort Arlanda Stócólm cheana féin (arbh é 52 % ar a laghad a sciar comhiomlánaithe den mhargadh in dá Shéasúr IATA) ach bhí sé srianta freisin de dheasca na bagartha go bhforleathnódh na hiomaitheoirí sin agus go n-iontrálfadh iomaitheoirí nua ann. Na srianta láidre a raibh SAS faoina réir, léiríonn meánsealúchas teoranta sliotán SAS iad, arbh é 16 % an sealúchas ba mhó a sroicheadh in 2019.

Tábla 8

Sealúchas sliotán SAS agus leibhéal an phlódaithe ag aerfort Arlanda Stócólm

Séasúr IATA	Meánsealúchas sliotán SAS	Na trí shealúchas sliotán is airde atá ag SAS	Meánráta plódaithe an aerfoirt	Na trí ráta plódaithe aerfoirt is airde
Samhradh 2019	16 %	30 % (banda uaire: 6:00-6:59 AUL) 29 % (banda uaire: 5:00-5:59 AUL) 29 % (banda uaire: 12:00-12:59 AUL)	36 %	59 % (banda uaire: 13:00-13:59 AUL) 58 % (banda uaire: 6:00-6:59 AUL) 58 % (banda uaire: 15:00-15:59 AUL)
Geimhreadh 2019/2020	14 %	32 % (banda uaire: 16:00-16:59 AUL) 28 % (banda uaire: 6:00-6:59 AUL) 27 % (banda uaire: 7:00-7:59 AUL)	31 %	62 % (banda uaire: 7:00-7:59 AUL) 56 % (banda uaire: 16:00-16:59 AUL) % 52 % (banda uaire: 19:00-19:59 AUL)

(487) Ina theannta sin, tugann an Coimisiún dá aire gur bhunaigh SAS 17 n-aerárthach ag an aerfort i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus 16 aerárthach i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020. De réir na measatachán a sholáthair an Danmhairg agus an tSualainn, d'oibrigh roinnt aerlínte eile bunáit ag aerfort Arlanda Stócólm, lena n-áirítear Norwegian Air Shuttle (11 aerárthach bunaithe i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus 5 aerárthach i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020), Lufthansa Grúpa (Lufthansa agus Austrian: 3 aerárthach bunaithe i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020 araon) agus Air France-KLM (2 aerárthach bunaithe i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020 araon).

(488) Dá bhrí sin, cé go bhfuil sciartha SAS de mhinicíochtaí seachtainiúla agus de shuíocháin a cuireadh in úsáid ag aerfort Arlanda Stócólm in dhá Shéasúr IATA cuibheasach ard (gan bheith níos mó ná 48 % áfach), ar bhonn (i) staid theoranta SAS ó thaobh shuíomh coinneála na sliotán de ag aerfort Arlanda Stócólm in dhá Shéasúr IATA (faoi bhun 20 % ar an meán), (ii) toilleadh suntasach na sliotán a bhí ar fáil ag aerfort Arlanda Stócólm in dhá Shéasúr IATA, lena n-áirítear le linn buaicthráthanna aerthrachta, agus (iii) iomaitheoirí cuibheasach láidre a bheith i láthair, is é conclúid an Choimisiúin, chun críocha an Chinnidh seo, nach bhfuil cumhacht shuntasach sa mhargadh ag SAS ar an margadh chun seirbhísí aeriompair paisinéirí a sholáthar chuig aerfort Arlanda Stócólm agus uaidh.

6.3.5.1.4.3. Measúnú ar chumhacht SAS sa mhargadh ag aerfort Trondheim

(489) Ag aerfort Trondheim, b'airde ná 40 % iad sciartha SAS den mhargadh bunaithe ar mhinicíochtaí seachtainiúla agus ar shuíocháin a cuireadh in úsáid, gan 50 % a shroicheadh ach le linn aon séasúr amháin agus é sin bunaithe ar shuíocháin a cuireadh in úsáid agus air sin amháin (Séasúr Samhraidh IATA 2019: 43 % bunaithe ar mhinicíochtaí seachtainiúla agus 50 % bunaithe ar shuíocháin a cuireadh in úsáid; Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020: 41 % bunaithe ar mhinicíochtaí seachtainiúla agus 48 % bunaithe ar shuíocháin a cuireadh in úsáid).

(490) Mar sin féin, bhí leibhéal an phlódaithe ag an aerfort roimh phaindéim COVID-19 measartha, sa mhéid nach raibh aon bhacainn shuntasach roimh aeriompróirí a bhí toilteanach forleathnú ag aerfort Arlanda Stócólm nó iontráil ann ([251]). Thairis sin, bheadh meánsealúchas measta na sliotán ag SAS teoranta, agus in aon chás, faoi bhun 20 % in 2019 (Séasúr Samhraidh IATA 2019: 19 %; Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020: 17 %). Dá bhrí sin, ní hamháin go raibh SAS srianta de dheasca iomaitheoirí a bhí gníomhach ag aerfort Trondheim cheana féin (arbh é 49 % ar a laghad a sciar comhiomlánaithe den mhargadh in dá Shéasúr IATA) ach bhí sé srianta freisin de dheasca na bagartha go bhforleathnódh na hiomaitheoirí sin agus go n-iontrálfadh iomaitheoirí nua ann ([252]).

(491) Ina theannta sin, tugann an Coimisiún dá aire gurb amhlaidh, de réir na measatachán a sholáthair an Danmhairg agus an tSualainn, nárbh é SAS amháin a d'úsáid aerfort Trondheim mar bhunáit (10 n-aerárthach bunaithe i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020 araon), ach gur úsáid Norwegian Air Shuttle é freisin (2 aerárthach bunaithe i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020 araon) mar aon le KLM (1 aerárthach amháin bunaithe i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020 araon).

(492) I bhfianaise a bhfuil thuas, is é conclúid an Choimisiúin, chun críocha an Chinnidh seo, nach bhfuil cumhacht shuntasach sa mhargadh ag SAS ar an margadh chun seirbhísí aeriompair paisinéirí a sholáthar chuig aerfort Trondheim agus uaidh.

([251]) Is i ngeall ar theorainneacha ó thaobh na gcríochfort de atá an comhordú ag aerfort Trondheim, seachas teorainneacha ó thaobh na rúidbhealaí de, mar sin is go sonrach sa líon uasta paisinéirí imeachta nó teachta a shloinntear toilleadh aerfort Trondheim, nó sa líon uasta eitiltí imeachta idirnáisiúnta, seachas sa líon gluaiseachtaí. Dá bhrí sin, is deacair toilleadh an aerfoirt a chur in iúl de réir líon na sliotán. Mar sin féin, agus an chaidhp ar an toilleadh arna sloinneadh sa líon eitiltí imeachta idirnáisiúnta in aghaidh na huaire (seacht) á cur san áireamh agus é á mheas, ar bhonn coimeádach, maidir leis na sliotáin imeachta uile a leithdháiltear ar aerlínte (a mheastar go bhfuil leath na sliotán iomlán a leithdháiltear i gceist leis sin, agus an leath eile comhdhéanta de shliotáin teachta) go bhfuil na sliotáin sin tiomnaithe d'eitiltí idirnáisiúnta, bheadh ráta plódaithe Trondheim faoi bhun 50 % in 2019 (Séasúr Samhraidh IATA 2019: 45 %; Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020: 43 %).

([252]) Agus an chaidhp ar an toilleadh ag aerfort Trondheim arna sloinneadh sa líon eitiltí imeachta idirnáisiúnta in aghaidh na huaire (seacht) á cur san áireamh agus é á mheas, ar bhonn coimeádach, maidir leis na sliotáin imeachta uile a leithdháiltear ar SAS (a mheastar go bhfuil leath na sliotán a leithdháiltear air i gceist leis sin, agus an leath eile comhdhéanta de shliotáin teachta) go bhfuil na sliotáin sin tiomnaithe d'eitiltí idirnáisiúnta, bheadh meánsealúchas sliotán SAS faoi bhun 20 % in 2019 (Séasúr Samhraidh IATA 2019: 19 %; Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020: 17 %). Léiríonn sé sin na srianta láidre a raibh SAS faoina réir roimh ráig COVID-19 ag an aerfort.

6.3.5.1.4.4. Measúnú ar chumhacht SAS sa mhargadh ag aerfort Stavanger

(493) Ag aerfort Stavanger, b'airde ná 40 % iad sciartha SAS den mhargadh bunaithe ar mhinicíochtaí seachtainiúla agus ar shuíocháin a cuireadh in úsáid, gan 50 % a shroicheadh ach le linn aon séasúr amháin agus é sin bunaithe ar shuíocháin a cuireadh in úsáid agus air sin amháin (Séasúr Samhraidh IATA 2019: 48 % bunaithe ar mhinicíochtaí seachtainiúla agus 50 % bunaithe ar shuíocháin a cuireadh in úsáid; Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020: 47 % bunaithe ar mhinicíochtaí seachtainiúla agus 48 % bunaithe ar shuíocháin a cuireadh in úsáid).

(494) Mar sin féin, b'íseal é leibhéal an phlódaithe ag an aerfort roimh ráig COVID-19 (Séasúr Samhraidh IATA 2019: 21 %; Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020: 22 %), sa mhéid nach raibh aon bhacainn shuntasach roimh aeriompróirí a bhí toilteanach forleathnú ag aerfort Stavanger nó iontráil ann. Dá bhrí sin, ní hamháin go raibh SAS srianta de dheasca iomaitheoirí a bhí gníomhach ag aerfort Stavanger cheana féin (arbh é 50 % ar a laghad a sciar comhiomlánaithe den mhargadh in dá Shéasúr IATA) ach bhí sé srianta freisin de dheasca na bagartha go bhforleathnódh na hiomaitheoirí sin agus go n-iontrálfadh iomaitheoirí nua ann. Na srianta láidre a raibh SAS faoina réir, léiríonn meánsealúchas an-teoranta sliotán SAS iad, ar sealúchas é sin a shroich 10 % ar an meán i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus 8 % ar an meán i Séasúr IATA Gheimhridh 2019/2020.

(495) Ina theannta sin, tugann an Coimisiún dá aire gurb amhlaidh, de réir na meastachán a sholáthair an Danmhairg agus an tSualainn, nárbh é SAS amháin a d'úsáid aerfort Stavanger mar bhunáit (ocht n-aerárthach bunaithe i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020 araon), ach gur úsáid Norwegian Air Shuttle é freisin (dhá aerárthach bunaithe i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020 araon) Wideroe (1 aerárthach amháin bunaithe i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020 araon) mar aon le KLM (aon aerárthach amháin bunaithe i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020 araon).

(496) I bhfianaise a bhfuil thuas, is é conclúid an Choimisiúin, chun críocha an Chinnidh seo, nach bhfuil cumhacht shuntasach sa mhargadh ag SAS ar an margadh chun seirbhísí aeriompair paisinéirí a sholáthar chuig aerfort Stavanger agus uaidh.

6.3.5.1.4.5. Measúnú ar chumhacht SAS sa mhargadh ag aerfort Tromsø

(497) Ag aerfort Tromsø, is bunaithe ar shuíocháin a cuireadh in úsáid agus air sin amháin a shroich sciartha SAS den mhargadh 40 % (Séasúr Samhraidh IATA 2019: 49 %; Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020: 46 %). Bhí siad faoi bhun 40 % bunaithe ar mhinicíochtaí seachtainiúla (Séasúr Samhraidh IATA 2019: 30 %; Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020: 28 %).

(498) In aon chás, b'íseal é leibhéal an phlódaithe ag an aerfort roimh phaindéim COVID-19 (Séasúr Samhraidh IATA 2019: 18 %; Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020: 20 %), sa mhéid nach raibh aon bhacainn shuntasach roimh aeriompróirí a bhí toilteanach forleathnú ag aerfort Tromsø nó iontráil ann. Dá bhrí sin, ní hamháin go raibh SAS srianta de dheasca iomaitheoirí a bhí gníomhach ag aerfort Tromsø cheana féin (arbh é 51 % ar a laghad a sciar comhiomlánaithe den mhargadh in dá Shéasúr IATA) ach bhí sé srianta freisin de dheasca na bagartha go bhforleathnódh na hiomaitheoirí sin agus go n-iontrálfadh iomaitheoirí nua ann. Na srianta láidre a raibh SAS faoina réir, léiríonn meánsealúchas an-teoranta sliotán SAS iad, ar sealúchas é sin a shroich 5 % ar an meán i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus 4 % ar an meán i Séasúr IATA Gheimhridh 2019/2020.

(499) Ina theannta sin, tugann an Coimisiún dá aire gurb amhlaidh, de réir na meastachán a sholáthair an Danmhairg agus an tSualainn, nárbh é SAS an aerlíne ag a raibh an flít ba mhó a bhí bunaithe ag aerfort Tromsø. Bhí ceithre aerárthach bunaithe ag Wideroe ag an aerfort i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020 araon, agus bhí dhá aerárthach bunaithe ag SAS ag an aerfort i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020 araon. D'oibrigh Norwegian Air Shuttle bunáit ag an aerfort freisin (aon aerárthach amháin bunaithe i Séasúr Samhraidh IATA 2019 agus i Séasúr Geimhridh IATA 2019/2020 araon).

(500) I bhfianaise a bhfuil thuas, is é conclúid an Choimisiúin, chun críocha an Chinnidh seo, nach bhfuil cumhacht shuntasach sa mhargadh ag SAS ar an margadh chun seirbhísí aeriompair paisinéirí a sholáthar chuig aerfort Tromsø agus uaidh.

6.3.5.1.4.6. Conclúid maidir le cumhacht mhargaidh

(501) Toisc nach bhfuil cumhacht shuntasach sa mhargadh ag SAS ag aon cheann de na haerfoirt ag a n-oibríonn sé, measann an Coimisiún nach gcomhlíontar na coinníollacha faoina mbeadh sé de cheangal ar an Danmhairg agus an tSualainn bearta breise a mholadh de bhun phointe 72 den Chreat Sealadach.

6.3.5.2. Coinníollacha eile faoi roinn 3.11.6 den Chreat Sealadach a chomhlíonadh

6.3.5.2.1. Pointe 71 den Chreat Sealadach

(502) De réir phointe 71 den Chreat Sealadach, ní ceadmhach do thairbhe athchaipitliú COVID-19 dul i mbun forleathnú tráchtála ionsaitheach ná dul iomarcach i riosca.

(503) Maidir leis sin, tugann an Coimisiún dá aire gur chruthaigh an Danmhairg agus an tSualainn an Beart sa chaoi go mbeadh sé coinníollach ar na coinníollacha uile a leagtar síos i roinn 3.11.6 den Chreat Sealadach a chomhlíonadh. Áirítear leis sin pointe 71 a chomhlíonadh. Dá bhrí sin, beidh sé toirmiscthe ar SAS dul i mbun aon fhorleathnú tráchtála ionsaitheach ná dul iomarcach i riosca (aithris (111)).

(504) Ina theannta sin, rinne an Coimisiún measúnú ar an bplean gnó a tharraing SAS suas an 24 Aibreán 2020. Mar a léirítear in aithris (41), réamh-mheasadh sa phlean gnó sin nach bhfillfí ar bhealach stuama agus céimnitheach ar leibhéil tráchta a bhí ann roimh COVID-19 ach roimh lár 2023 ar a laghad, agus go mbeadh tréimhse fhada téarnaimh ann a mhairfeadh ó mhí na Samhna 2020 go mí Feabhra 2022. Bhí na réamhaisnéisí sin bunaithe ar an toimhde nach gcuirfeadh rialtais srianta taistil i bhfeidhm tar éis mhí Dheireadh Fómhair 2020. Tugann an Coimisiún dá aire gurb amhlaidh, an tráth a tharraing SAS a phlean gnó suas, a bhí na réamhaisnéisí tionscail ní ba shoirbhe ná na réamhaisnéisí a d'úsáid SAS. Mar shampla, an 27 Aibreán 2020, réamh-mheas Comhairle Idirnáisiúnta na nAerfort (an Eoraip), i gcás an mhionchúlaithe dar leis, go mbeadh an trácht paisinéirí ar ais ar na leibhéil a bhí ann roimh COVID-19 faoi 2022 ar a luaithe, agus ar 90 % de na leibhéil sin faoi mhí na Nollag 2021.

(505) In imeacht mhí Iúil 2020, rinneadh athbhreithniú ar réamhaisnéisí áirithe tionscail, i bhfianaise an téarnaimh ní ba mhoille a cláraíodh i mí na Bealtaine agus i mí an Mheithimh 2020, sheasmhacht na srianta taistil agus easpa na cinnteachta maidir le hionchas phaindéim COVID-19. Réamh-mheas Comhairle Idirnáisiúnta na nAerfort (an Eoraip) ansin nach dtarlódh an téarnamh iomlán roimh 2024, agus réamh-mheas IATA an céanna ina thuarascáil an 28 Iúil 2020, cé gur bhain na réamh-mheastacháin sin leis an trácht dhomhanda ([253]).

(506) Maidir leis sin, mhínigh an Danmhairg agus an tSualainn ina bhfógra gurb amhlaidh, faoi dheireadh mhí Iúil 2020, a chinn SAS gan athbhreithniú a dhéanamh ar a réamh-mheastacháin ghnó i bhfianaise gurbh fhearr an trácht a cláraíodh iarbhír idir mí Aibreáin agus mí an Mheithimh 2020, maille lena ioncaim oibriúcháin, ná an trácht agus na hioncaim lena raibh coinne aige. Léiríonn a tháscairí trachta freisin go raibh méadú seasta ag teacht ar leibhéil na n-áirithintí i gcás mhí Iúil agus Lúnasa 2020 (aithris (51)). Thairis sin, mhínigh SAS go raibh a chroí-ghnó dírithe ar eitiltí intíre agus eitiltí gearraistir idirnáisiúnta (go sonrach laistigh de Chríoch Lochlann), arbh eitiltí iad sin a bhí ag téarnamh ar ráta ní ba thapúla ná eitiltí fadaistir. In aon chás, bhí réamh-mheastacháin trachta SAS i gcomhréir, a bheag nó a mhór, leis na réamh-mheastacháin tionscail a tugadh cothrom le dáta, agus coinne le téarnamh iomlán idir 2023 agus 2024.

(507) Tugann an Coimisiún dá aire freisin, mar is cosúil ó roinn 2.1.3.1, gur follasach go raibh plean gnó SAS dírithe ar an gcuístruchtúrú (laghdú buan ar an bhfoireann, laghdú ar ghníomhaíochtaí amhail láimhseáil ar an talamh, etc.) agus ar a ghnó i gcaitheamh 2020 agus 2021, seachas ar an bhforleathnú nó ar an dul iomarcach i rioscaí.

(508) Ar deireadh, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil sé de cheangal ar SAS coinníollacha uile roinn 3.11.6 den Chreat Sealadach a chomhlíonadh, agus go háirithe an toirmeasc ar éadáil a leagtar amach i bpointe 74 de.

(509) Is é atá de thoradh air sin go gcomhlíonann an Beart pointe 71 den Chreat Sealadach.

6.3.5.2.2. Pointe 73 den Chreat Sealadach

(510) Is é an ceanglas seo atá i bpointe 73 den Chreat Sealadach, *[b]eneficiaries receiving a COVID-19 recapitalisation measures are prohibited from advertising it for commercial purposes* [[go] dtoirmisctear ar thairbhithe a fhaigheann bearta athchaipitliúcháin COVID-19 fógraíocht a dhéanamh faoi sin chun críoch tráchtála].

([253]) Réamh-mheasadh go dtarlódh an téarnamh ar an trácht intíre agus ar eitiltí gearraistir idirnáisiúnta in 2023. Rinneadh athbhreithniú breise ar na réamh-mheastacháin sin sa chuid deiridh de mhí Dheireadh Fómhair 2020, tar éis athbheochan phaindéim COVID-19 de thoradh an dara ráig di.

(511) Déantar foráil leis an mBeart go dtoirmiscfear ar SAS, agus ar na cuideachtaí faoi rialú SAS, an Beart a úsáid chun críoch fógraíochta tráchtála (aithris (112)).

(512) Dá bhrí sin comhlíonann an Beart pointe 73 den Chreat Sealadach.

6.3.5.2.3. Pointí 74 agus 75 den Chreat Sealadach

(513) Luaitear i bpointe 74 den Chreat Sealadach, fad nach mbeidh ar a laghad 75 % de na bearta athchaipitliúcháin COVID-19 fuascailte, nach ceadmhach do thairbhithe seachas FBManna leas de bhreis agus 10 % a fháil in iomaitheoirí ná in oibreoirí eile sa réim ghnó chéanna, lena n-áirítear gníomhaíochtaí gnó réamhtheachtacha agus iartheachtacha.

(514) Déantar foráil leis an mBeart go mbeidh sé d'oibleagáid ar SAS, agus ar na cuideachtaí uile faoi rialú SAS, an coinníoll sin a urramú, agus an eisceacht á cur san áireamh a d'fhéadfadh a bheith ann agus a luaitear i bpointe 75 den Chreat Sealadach (aithris (112)).

(515) Dá bhrí sin comhlíonann an Beart pointí 74 agus 75 den Chreat Sealadach.

6.3.5.2.4. Pointe 76 den Chreat Sealadach

(516) Tugann an Coimisiún dá aire go gcuirfidh an Beart de cheangal ar SAS pointe 76 den Chreat Sealadach a urramú maidir le húsáid na Státchabhrach i ngnóthais a bhí i gcruachás cheana féin an 31 Nollaig 2019 (aithris (121)).

(517) Dá bhrí sin comhlíonann an Beart pointe 76 den Chreat Sealadach.

6.3.5.2.5. Pointe 77 den Chreat Sealadach

(518) Luaitear i bpointe 77 den Chreat Sealadach, fad nach mbeidh na bearta athchaipitliúcháin COVID-19 fuascailte go hiomlán, nach féidir le tairbhithe íocaíochtaí díbhinne a dhéanamh, ná íocaíochtaí cúpóin neamh-shainordaitheacha, ná scaireanna a aischeannach, seachas i ndáil leis an Stát.

(519) Chruthaigh an Danmhairg agus an tSualainn an Beart sa chaoi go mbeadh sé coinníollach ar phointe 77 den Chreat Sealadach a chomhlíonadh, agus foráil á déanamh maidir le heisceacht ar an toirmeasc ar an tairbhí chun íocaíochtaí cúpóin neamh-shainordaitheacha a dhéanamh faoi na Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua de thoradh chomhshó na mBannaí a bhí ann cheana (aithris (115)). Mhínigh an Danmhairg agus an tSualainn, go bunúsach, go raibh sé riachtanach an toirmeasc sonrach sin a tharscaoileadh chun rannpháirtíocht creidiúnaithe príobháideacha san idirbheart a fháil (aithris (115)).

(520) I bhfocail eile, d'agair an Danmhairg agus an tSualainn maolú (páirteach) ar phointe 77 den Chreat Sealadach a bhain le híoc na gcúpón neamh-shainordaitheach faoi na Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua. Mar sin féin, ní dhéantar foráil le pointe 77 den Chreat Sealadach maidir le maolú (páirteach) den sórt sin.

(521) Maidir leis sin, mar bharúil tosaigh, tagraíonn an Coimisiún don chásdlí ar a dtugtar tuairisc in aithrisí (396) agus (397).

(522) Cé nach mór, de réir phointe 77 den Chreat Sealadach, toirmeasc ar íocaíochtaí cúpóin neamh-shainordaitheacha a chur i bhfeidhm mar chuid de bheart athchaipitliúcháin, ní mór a shuí dá ainneoin sin cé acu an raibh, sa chás seo, imthosca eisceachtúla ann atá ina mbonn cirt le hAirteagal 107(3), pointe (b), CFAE a chur i bhfeidhm go díreach maidir le fíorais an cháis seo agus, dá bhrí sin, le maolú ar phointe 77 den Chreat Sealadach a chur i bhfeidhm i ndáil le híocaíochtaí cúpóin neamh-shainordaitheacha arna ndéanamh faoi na Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua.

(523) Sa chás seo, measann an Coimisiún go raibh an Beart (i) ina chuid de chreat rialála ar a raibh tionchar ag na himthosca eisceachtúla arbh í paindéim COVID-19 ba chúis leo agus, go raibh (ii) ag an mBeart gnéithe sonracha arbh uathúil ina chás iad, agus a bhí ina mbonn cirt leis na híocaíochtaí cúpóin neamh-shainordaitheacha a tharscaoileadh i gcás na Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua.

Bhí tionchar ar an gcreat rialála ag na himthosca eisceachtúla arbh í paindéim COVID-19 ba chúis leo.

(524) Ar an gcéad dul síos, d'fhág iarmhairtí eacnamaíocha na n-imthosca eisceachtúla sin nár mhór gníomhú láithreach ar leibhéal na mBallstát agus ar leibhéal an Aontais araon. Chuige sin, ghlac an Coimisiún an Creat Sealadach an 19 Márta 2020, is é sin le rá, dornán laethanta tar éis do na Ballstáit na chéad bhearta dianghlasála a ghlacadh, chun é a chur ar a chumas do na Stáit sin gníomhú a phráinní agus ab éigean de thoradh an cháis. Ón taobh sin de, leag an Coimisiún amach sa Chreat Sealadach na coinníollacha nár mhór a chomhlíonadh leis na bearta Státchabhrach sealadacha chun go measfaí go raibh siad comhoiriúnach leis an margadh inmheánach ar bhonn Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE, agus chun go n-údarófaí go han-mhear iad tar éis don Bhallstát lena mbaineann fógra a thabhairt ina leith. Leis an creat sin, i bhfianaise na n-imthosca iontach práinneach a bhí ann nuair a glacadh é, ní fhéadfaí foráil a dhéanamh maidir leis na bearta uile a d'fhéadfadh na Ballstáit a ghlacadh i gcás oibreoirí eacnamaíocha dá ndearnadh dochar de dheasca na géarchéime arbh í paindéim COVID-19 ba chúis léi.

(525) Ní athraíonn an bharúil ó Ryanair faoi phointe 77 den Chreat Sealadach (aithris (203)) an toradh sin. An fíoras go gcuirtear paindéim COVID-19 san áireamh leis an gCreat Sealadach cheana féin, ní chiallaíonn sé sin go bhféadfaí foráil a dhéanamh leis, an tráth a glacadh é, maidir leis na bearta uile a d'fhéadfadh na Ballstáit a ghlacadh i gcás oibreoirí eacnamaíocha dá ndearnadh dochar de dheasca na géarchéime arbh í paindéim COVID-19 ba chúis léi. Mar a léirítear in aithris (525), ghlac an Coimisiún an Creat Sealadach laistigh de thréimhse an-ghearr tar éis na chéad bhearta dianghlasála de thoradh phaindéim COVID-19. Ionstraim theoranta a bhí san ionstraim sin ar a raibh síorfhorbairt á déanamh, mar a léiríonn dornán na leasuithe a rinne an Coimisiún uirthi idir dáta a glactha agus dáta deonaithe an Bhirt. Is é an comhthéacs eisceachtúil sin atá á chur san áireamh ag an gCoimisiún agus measúnú á dhéanamh, sa chás seo, ar an bhféidearthacht chun imeacht ón gCreat Sealadach.

Bhí gnéithe sonracha ag an mBeart arbh uathúil ina chás iad

(526) Maidir leis na gnéithe sonracha atá i gceangal leis an mBeart, tá sé riachtanach a mheabhrú go leagtar amach le pointe 77 den Chreat Sealadach ceanglas comhoiriúnachta arb is aidhm dó cosc a chur ar infheisteoirí agus ar chreidiúnaithe príobháideacha atá ann cheana tairbhiú den Státchabhair trí ghníomhaíochtaí lánroghnacha arna ndéanamh ag an tairbhí (amhail díbhinní a dhearbhú, scaireanna a aischeannach nó cúpón neamh-shainordaitheach a íoc). Sa chiall sin, rannchuidíonn pointe 77 den Chreat Sealadach leis an méid cabhrach is gá a íoslaghdú, trí eis-sreafaí airgid an tairbhí a laghdú agus dá réir sin, teorainn a chur le candam na cabhrach chun nach mbeidh inti ach an méid is fíorghá chun struchtúr caipitiúil an tairbhí a athbhunú agus a inmharthanacht a áirithiú.

(527) Measann an Coimisiún, sa chás seo, go raibh gnéithe sonracha ag an mBeart arbh uathúil ina chás iad, ar na sé chúis seo a leanas.

(528) An chéad phointe, meabhraíonn an Coimisiún go raibh rannpháirtíocht shuntasach ó infheisteoirí príobháideacha i gceist le hathchaipitliú SAS, rud a d'fhág go raibh SAS in ann suas le SEK 3,75 billiún de chaipiteal príobháideach a bhailiú. Ba é SEK 2,25 billiún luach chomhshó na mBannaí ann féin, i.e., breis agus 15 % de mhéid athchaipitliúcháin iomlán SAS. Dá bhrí sin, ba chuid shuntasach de mhaoiniú athchaipitliú SAS é an comhshó sin.

(529) Ar an dara dul síos, feictear don Choimisiún maidir leis an bhféidearthacht go ndéanfadh SAS íocaíochtaí cúpóin neamh-shainordaitheacha ar na Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua de thoradh chomhshó na mBannaí, gur phointe ríthábhachtach é sin sa chaibidlíocht le sealbhóirí bannaí áirithe, agus, ar bhonn níos ginearálta, go raibh sé sin ina phríomhní le cur san áireamh go gcomhaontódh na sealbhóirí bannaí uile leis na Bannaí a chomhshó (aithris (115)). Contrártha ar an méid a mhol Ryanair (aithris (205)), ní ráiteas bréagnaitheach é an ráiteas sin ann féin: Rinne SAS caibidlíocht go díreach le sealbhóirí bannaí áirithe, a bhí ina n-ionadaithe ar leasanna na sealbhóirí bannaí uile a bhí i gceist, agus ní dhearna SAS amhlaidh le gach sealbhóir banna ina shealbhóir agus ina shealbhóir. Nuair a baineadh an comhaontú amach, bhí an deis ag na sealbhóirí bannaí uile vótáil ag cruinniú ginearálta chun comhaontú nó gan comhaontú leis an athchaipitliú a beartaíodh, mar is cosúil ón bpreaseisiúint a d'fhoilsigh SAS an 7 Lúnasa 2020 ([254]). Dá bhrí sin, dá mba rud é go raibh tarscaoileadh an toirmisc ar chúpóin neamh-shainordaitheacha ríthábhachtach do na sealbhóirí bannaí sin a bhí i mbun caibidlíochta le SAS, d'fhéadfadh coinne réasúnach a bheith ag an Danmhairg agus an tSualainn leis go mbeadh sé ina phríomhní le cur san áireamh ag na sealbhóirí bannaí uile freisin.

([254]) Féach preaseisiúint an 7 Lúnasa 2020 ó SAS (arna rochtain go deireanach i mí na Samhna 2023).

(530) Ar an tríú dul síos, is fiú a thabhairt faoi deara gur dhiúltaigh na sealbhóirí bannaí cheana féin don chéad uair a beartaíodh an plean athchaipitliúcháin, toisc nár chomhaontaigh siad i dtosach báire na téarmaí agus coinníollacha maidir le comhshó na mBannaí (aithris (83)). Bhí sé fíor-riachtanach i gcás SAS, agus i gcás na Danmhairge agus na Sualainne, a áirithiú nach dteipfeadh ar an gcaibidlíocht arís ar ábhair a bhí cinntitheach i gcás na sealbhóirí bannaí sin. Maidir leis sin, ó thaobh argóint Ryanair de (aithris (206)), ar dá réir sin a raibh dreasachtaí leordhóthanacha ag na sealbhóirí bannaí cheana féin chun infheistiú mar gheall ar an gcúltaca suntasach ón Danmhairg agus ón tSualainn, is follasach nach bhfuil bunús ar bith leis an argóint sin, toisc gur dhiúltaigh na sealbhóirí bannaí sin rannpháirtiú san idirbheart ar an gcéad dul síos.

(531) Ar an gceathrú dul síos, feictear don Choimisiún nach raibh sé d'éifeacht ag comhshó na mBannaí ina Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua na sealbhóirí bannaí a rannpháirtigh in athchaipitliú SAS a shaibhriú. A mhalairt go deimhin, mar a léirítear in aithris (119), de thoradh chomhshó na mBannaí ina Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua, cailleadh luach i leith infheistíocht tosaigh na sealbhóirí bannaí sin sna Bannaí. I bhfocail eile, bhí na sealbhóirí bannaí i dteideal toradh ní b'airde ar an infheistíocht a fháil dá mba rud é gur choimeád siad na Bannaí, i gcomparáid le glacadh le comhshó na mBannaí sin ina Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua. Dá bhrí sin, tharla an comhshó ar chostas na sealbhóirí bannaí sin, rud lena ndearnadh dualgas athchaipitliú SAS a chomhroinnt leis an Danmhairg agus an tSualainn dá réir sin.

(532) Ar an gcúigiú dul síos, tugann an Coimisiún dá aire go raibh coinne ag an Danmhairg agus an tSualainn leis de thoradh chomhshó na mBannaí a bhí ann cheana ina hibridigh nua arna sealbhú go príobháideach, go mbeadh trí éifeacht dhearfacha ann i gcás SAS, na Danmhairge agus na Sualainne, mar atá, (i) go gcuirfeadh sé feabhas ar struchtúr caipitiúil, ar an staid leachtachta agus ar phríomhchóimheasa airgeadais SAS (aithris (116)); (ii) go laghdódh sé méid iomlán na Státchabhrach lena raibh gá ag SAS (aithris (117)); agus (iii) go n-éascódh sé luach saothair na Danmhairge agus na Sualainne agus gur fearr a d'urrófaí an luach saothair céanna (aithris (118)).

(533) Dearbhaíonn Ryanair maidir leis sin gurb é is aidhm don toirmeasc ar íocaíochtaí cúpóin neamh-shainordaitheacha faoi phointe 77 den Chreat Sealadach cosc a chur ar thairbhí cabhrach athchaipitliúcháin caibidlíocht a dhéanamh lena chreidiúnaithe príobháideacha, agus dá réir sin, an méid cabhrach is gá a laghdú (aithris (206)). Ní ceart é sin, áfach. Cé go bhfuil sé fíor, mar a léirítear in aithris (527), gurb é is aidhm don toirmeasc ar íocaíochtaí cúpóin neamh-shainordaitheacha eis-sreafaí airgid ón tairbhí a sheachaint, agus dá réir sin, an méid cabhrach a laghdú, ní chuireann pointe 77 den Chreat Sealadach cosc leis an tairbhí cabhrach athchaipitliúcháin caibidlíocht a dhéanamh le creidiúnaithe príobháideacha (amhail sealbhóirí bannaí) i dtaobh na gcoinníollacha faoina dtógfaidh na creidiúnaithe sin an riosca a bheadh i gceist le caipiteal príobháideach úr a instealladh, mar aon le caipiteal Ballstáit, chun struchtúr caipitiúil an tairbhí a athbhunú agus a inmharthanacht a áirithiú. In aon chás, ní athraíonn an méid a dhearbhaíonn Ryanair an toradh gurb amhlaidh, gan an toirmeasc ar íocaíochtaí cúpóin neamh-shainordaitheacha ar na Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua a tharscaoileadh, a bhí ardriosca ann nach gcomhaontódh na hinfheisteoirí príobháideacha le rannpháirtiú in athchaipitliú SAS.

(534) Maidir leis an téama céanna, ní ábhartha é barúil Ryanair, ar dá réir sin gur thoimhdigh an Coimisiún go mícheart go bhfaigheadh SAS tuilleadh cabhrach gan comhroinnt dualgas a bheith ann (aithris (207)). Mar a léirítear i roinn 6.3.3, comhlíonann an Beart pointe 54 den Chreat Sealadach. Tháinig an Coimisiún ar an gconclúid sin ar an mbonn go bhféadfadh an Danmhairg agus an tSualainn suas le SEK 14,25 billiún a ranníoc le hathchaipitliú SAS, (i) gan caipiteal príobháideach a bheith ann agus (ii) d'ainneoin gurbh é SEK 9,54 billiún an chabhair a deonaíodh sa deireadh thiar thall (aithris (342)). Dá bhrí sin, d'fhéadfadh an Danmhairg agus an tSualainn an bhearna a d'fhág na sealbhóirí bannaí a líonadh isteach le SEK 2,25 billiún go deimhin, mura rud é gur chinn na sealbhóirí bannaí sin rannpháirtiú san idirbheart. Ní féidir leis an gCoimisiún é a chur as an áireamh go ndeonódh an Danmhairg agus an tSualainn tuilleadh cabhrach gan comhroinnt dualgas a bheith ann. D'fhágfadh sé sin toradh atá contrártha ar chuspóir an Chreata Shealadaigh agus Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE, lena n-éilítear nach mór an chabhair a bheith teoranta don mhéid atá riachtanach chun na cuspóirí a shaothraítear faoin gcabhair sin a bhaint amach.

(535) An séú pointe agus an pointe deiridh, feictear don Choimisiún nach bhforchuireann an Creat Sealadach aon cheanglas maidir le comhroinnt dualgas ar mhaithe le comhoiriúnacht na Státchabhrach i bhfoirm athchaipitliúcháin. Is éard atá sa chomhroinnt dualgas dá bhforáiltear leis an mBeart, sa chás seo, toradh iarrachtaí SAS chun maoiniú malartach a aimsiú ar an margadh ar théarmaí inacmhainne chun an méid Státchabhrach a dheonófaí a íoslaghdú, arna iarraidh sin don Danmhairg agus don tSualainn (aithris (84)).

(536) Diúltaíonn an Coimisiún d'argóint Ryanair ar dá réir sin go dtugann pointe 77 den Chreat Sealadach comhroinnt dualgas le tuiscint cheana féin (aithris (208)). Ní chuireann Pointe 77 den Chreat Sealadach de cheangal ar chreidiúnaithe príobháideacha, ná ar aon gheallsealbhóir príobháideach eile, rannpháirtiú in athchaipitliú an tairbhí, gan trácht ar dhéanamh amhlaidh ar a gcostas féin.

(537) Is é atá de thoradh ar an méid thuasluaite go raibh tarscaoileadh an toirmisc ar íocaíochtaí cúpóin neamh-shainordaitheacha faoi na Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua, sa chás seo, ina eilimint chinntitheach le haghaidh rannpháirtíocht na sealbhóirí bannaí príobháideacha in athchaipitliú SAS, arbh iad a thug méid suntasach de rannchuidiú leis an athchaipitliú sin. Bhí an chaibidlíocht idir SAS agus na sealbhóirí bannaí sin neamhchinnte, toisc gur dhiúltaigh na sealbhóirí sin don chéad phlean athchaipitliúcháin ó SAS cheana féin. Ghlac na sealbhóirí bannaí sin leis go deonach (i.e., gan é a bheith de cheangal orthu leis an gCreat Sealadach ná le haon riail eile déanamh amhlaidh) go mbainfeadh caillteanais ar a n-infheistíocht dóibh de thoradh chomhshó na mBannaí ina Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua, cé go raibh éifeachtaí dearfacha ag an gcomhshó sin ar staid airgeadais SAS agus gur fhág sé go raibh an Danmhairg agus an tSualainn in ann teorainn a chur leis an méid Státchabhrach ba ghá chun aghaidh a thabhairt ar riachtanais leachtachta agus cothromais na cuideachta.

(538) Dá bhrí sin, is é tuairim an Coimisiún gurbh é is dócha a bheadh d'éifeacht ar cheanglas maidir le toirmeasc ar íocaíochtaí cúpóin neamh-shainordaitheacha (ab iníoctha faoi na Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua) go ndíspreagfaí na sealbhóirí bannaí ó pháirt a ghlacadh i bpleananna athchaipitliúcháin SAS, rud a d'fhágfadh, faoi seach, go dtiocfadh méadú ar an Státchabhair a bheadh le hinstealladh i struchtúr caipitiúil na cuideachta. Sna himthosca sin, dá gcoinneofaí an toirmeasc réamhráite ar bun, bheadh sé contrártha ar chuspóirí an Chonartha, agus ar chuspóir an Chreata Shealadaigh agus ar Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE, lena n-éilítear, mar a tugadh ar aird, nach mór an chabhair a bheith teoranta don mhéid atá riachtanach chun na cuspóirí a shaothraítear faoin gcabhair sin a bhaint amach.

(539) Dá réir sin, ós rud é gur dearadh an beart atá i gceist ar bhealach lenar laghdófaí an méid cabhrach oiread agus ab fhéidir, bhí sé riachtanach, chun ranníocaíocht shubstaintiúil ó infheisteoirí príobháideacha a áirithiú, go ndearbhófaí dóibh go bhfaighidís íocaíochtaí ar na Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua. Is mó ab amhlaidh an cás ós rud é go raibh sé d'éifeacht dhosheachanta ag na himthosca eisceachtúla a bhí nasctha le paindéim COVID-19 go raibh siad ina n-údar le meath ar an timpeallacht infheistíochta san earnáil eitlíochta. Dá bhrí sin, ní fhéadfadh coinne réasúnach a bheith ag an Danmhairg agus an tSualainn le rannpháirtíocht shuntasach ó infheisteoirí príobháideacha gan dreasachtaí a chur i bhfeidhm.

(540) Measann an Coimisiún dá bhrí sin go bhfuil bonn cirt le tarscaoileadh an toirmisc ar íoc neamh-shainordaitheach na gcúpón a bhaineann leis na Nótaí Hibrideacha Tráchtála Nua – agus dá réir sin, le maolú ar gceanglas a leagtar amach i bpointe 77 den Chreat Sealadach – sa chás seo i bhfianaise imthosca eisceachtúla an cháis agus ghnéithe sonracha an Bhirt.

6.3.5.2.6. Pointe 78 den Chreat Sealadach

(541) Luaitear i bpointe 78 den Chreat Sealadach *[a]s long as at least 75 % of the COVID-19 recapitalisation measures has not been redeemed, the remuneration of each member of the beneficiaries' management must not go beyond the fixed part of his/her remuneration on 31 December 2019* [f]ad nach mbeidh ar a laghad 75 % de na bearta athchaipitliúcháin COVID-19 fuascailte, ní ceadmhach luach saothair gach comhalta de bhainistíocht na dtairbhithe a bheith níos mó ná an pháirt sheasta dá luach saothair an 31 Nollaig 2019]. *For persons becoming members of the management on or after the recapitalisation, the applicable limit is the fixed remuneration of the members of the management with the same level of responsibility on 31 December 2019. Under no circumstances, shall bonuses or other variable or comparable remuneration elements be paid* [I gcás daoine a cheaptar ina gcomhaltaí den bhainistíocht tráth an athchaipitlithe nó dá éis, is é an teorainn is infheidhme luach saothair seasta chomhaltaí na bainistíochta ag a raibh an leibhéal céanna freagrachta an 31 Nollaig 2019. Níor cheart, i gcás ar bith, bónais ná eilimintí luacha saothair inchomparáide nó inathraitheacha eile a íoc].

(542) Feictear don Choimisiún go bhfuil sa Bheart an toirmeasc a leagtar amach faoi phointe 78 den Chreat Sealadach (aithris (113)).

(543) Dá bhrí sin comhlíonann an Beart pointe 78 den Chreat Sealadach.

6.3.5.3. Conclúid maidir leis na coinníollacha a bhaineann le rialachas agus saobhadh iomaíochta míchuí a chosc

(544) I bhfianaise a bhfuil thuas, is é conclúid an Choimisiúin go gcomhlíonann an Beart na coinníollacha uile a leagtar síos i Roinn 3.11.6 den Chreat Sealadach maidir leis na coinníollacha rialachais agus saobhadh iomaíochta míchuí a chosc. Cé go maolaítear leis an mBeart ar phointe 77 den Chreat Sealadach, measann an Coimisiún go bhfuil bonn cirt le maolú den sórt sin, sa chás sonrach seo, ar na cúiseanna a léiríodh go mion i roinn 6.3.5.2.5.

6.3.6. *Straitéis scoir an Stáit ón rannpháirtíocht de thoradh na n-oibleagáidí maidir le hathchaipitliú agus tuairisciú*

(545) De bhun phointe 79 den Chreat Sealadach, *beneficiaries other than SMEs that have received a COVID-19 recapitalisation of more than 25 % of equity at the moment of intervention must demonstrate a credible exit strategy for the participation of the Member State, unless the State's intervention is reduced below the level of 25 % of equity within 12 months from the date of the granting of the aid* [tairbhithe seachas FBManna a bhfuil athchaipitliú COVID-19 de bhreis agus 25 % de chothromas faighte acu tráth na hidirghabhála, ní mór dóibh straitéis scoir inchreidte a léiriú ar mhaithe le rannpháirtíocht an Bhallstáit, mura mbeidh an idirghabháil ón Stát laghdaithe faoi bhun leibhéal 25 % den chothromas laistigh de 12 mhí ó dháta deonaithe na cabhrach] ([255]). De bhun phointe 80 den Chreat Sealadach, ní mór a leagan amach leis an straitéis scoir plean an tairbhí maidir le leanúint a ghníomhaíochta agus úsáid na gcistí arna n-infheistiú ag an Stát, lena n-áirítear sceideal aisíocaíochta agus na bearta a dhéanfaidh an tairbhí agus an Stát chun cloí leis an sceideal aisíocaíochta.

(546) Is gnóthas mór é SAS a gheobhadh athchaipitliú de bhreis agus 25 % tráth na hidirghabhála. Dá réir sin, chuir an Danmhairg agus an tSualainn plean gnó a d'fhorbair SAS isteach lena ndéanfaí na hionstraimí a sholáthair an Danmhairg agus an tSualainn a fhuascailt faoi bhliain fhioscach 2025 (aithris (125)). Mhínigh an Danmhairg agus an tSualainn go raibh sé beartaithe ag SAS úsáid a bhaint as saorshreafaí airgid dearfacha na gnólachta mar aon le fáltais ó eisiúintí caipitil margaidh (lena n-áirítear fiachas agus cothromas) chun na hionstraimí Státchabhrach a fhuascailt ([256]). Ina theannta sin, mhínigh an Danmhairg agus an tSualainn freisin go gcuimhneoidís, a luaithe agus ab fhéidir agus tar éis chobhsú airgeadais SAS, ar dhíolachán le tríú páirtithe príobháideacha mar straitéis scoir dóchúil, go háirithe le haghaidh na scaireanna COVID-19 arna suibscríobh san athchaipitliú. In aon chás, rinne an Danmhairg agus an tSualainn gealltanas straitéis scoir inchreidte a fháil agus chun tacú léi sin laistigh de 12 mhí tar éis dheonú na cabhrach, mura mbeadh an idirghabháil ón Stát laghdaithe faoi bhun leibhéal 25 % den chothromas faoin sprioc-am sin. (aithris (126)).

(547) Dá bhrí sin, is é conclúid an Choimisiúin go gcomhlíontar na coinníollacha a leagtar amach i bpointí 79 agus 80 den Chreat Sealadach.

(548) Ina theannta sin, dheimhnigh an Danmhairg agus an tSualainn go dtuairisceodh SAS don Danmhairg agus don tSualainn faoin dul chun cinn maidir leis an sceideal aisíocaíochta a chur chun feidhme i gcomhréir le pointe 82 den Chreat Sealadach (aithris (130)). Dheimhnigh SAS, an Danmhairg agus an tSualainn go gcomhlíonfaidís na hoibleagáidí um fhoilsiú agus tuairisciú faoi seach a leagtar amach i bpointí 83 go 84 den Chreat Sealadach (féach aithris (130)).

(549) Ar deireadh, i gcomhréir le pointe 85 den Chreat Sealadach, thug an Danmhairg agus an tSualainn gealltanas chun fógra a thabhairt i leith plean athstruchtúrúcháin dá mba rud é nár laghdófaí an idirghabháil cothromais uathu faoi bhun 15 % de chothromas an tairbhí ([257]) laistigh de 6 bliana tar éis dheonú an Bhirt (féach aithris (130)). Dá bhrí sin, comhlíonann an Beart pointe 85 den Chreat Sealadach.

(550) Tugann an Coimisiún dá aire go dtéann Ryanair chun argóinte faoi fhad na 6 bliana a leagtar síos i bpointe 85 den Chreat Sealadach (aithris (209)). Maíonn sé nach bhfuil ceanglas 'neamartach' den sórt sin ina dhreasacht ar mhaithe le scor an Stáit agus go bhfuil sé contrártha ar phrionsabal na comhréireachta agus ar phointe 45 den Chreat Sealadach. Ní léiríonn sé cén fad iomchuí ba cheart a bheith i gceist áfach.

(551) Tugann an Coimisiún dá aire nach bhfuil sé i gceist leis an gceanglas maidir le plean athstruchtúrúcháin go mbeadh sé ina dhreasacht go scoirfeadh Ballstát ón sciar de chaipiteal a fhaightear trí athchaipitliú COVID-19. Déantar foráil leis an gCreat Sealadach cheana féin i roinn 3.11.5 de maidir leis na dreasachtaí sin, agus is tar éis na tréimhse 6 bliana sin agus ina diaidh sin amháin a bheidh sé soiléir nár sholáthair na sásraí dreasachta éagsúla an toradh lena raibh coinne agus go gcaithfear fógra a thabhairt i leith plean athstruchtúrúcháin dá réir sin. Tá fad den sórt sin go hiomlán comhsheasmhach leis na sásraí éagsúla a cuireadh i bhfeidhm leis an gCreat Sealadach chun scor an Stáit ó chothromas an tairbhí lena mbaineann a spreagadh agus dlús a chur leis an scor sin, agus tál cuid de na sásraí sin spréite i gcaitheamh tréimhse comhchosúla.

([255]) I gcomhréir le fonóta 66 den Chreat Sealadach, ba cheart ionstraimí hibrideacha arna ndeonú ag an Stát a áireamh mar chothromas.

([256]) Leis an maoiniú fiachais, d'fhéadfaí idir ionstraimí urraithe agus neamhurraithe a áireamh: (i) bannaí neamhurraithe lena n-áirítear bannaí hibrideacha, nótaí gealltanais, páipéar tráchtála mar aon le hiasachtaí sindeacáite, (ii) ionstraimí urraithe amhail Léasanna Oibriúcháin Seapánacha, maoinithe aerárthaigh agus b'fhéidir ionstraimí um dhíol agus aisléasú. Tá an cinneadh maidir leis an ionstraim mhaoinithe á dhéanamh ag SAS ar bhonn na dtosca seo a leanas, i measc tosca eile: tarraingteacht théarmaí/chostas maoinithe na hionstraime faoi seach; méid an mhargaidh agus an toilleadh a bheidh ar fáil do SAS; rátáil chreidmheasa iarbhír SAS agus ionchas rátála/imirce lena bhfuil coinne.

([257]) I gcomhréir le fonóta 66 den Chreat Sealadach, ba cheart ionstraimí hibrideacha arna ndeonú ag an Stát a áireamh mar chothromas.

(552) Dá bhrí sin níl sé contrártha ar phrionsabal na comhréireachta ar chor ar bith foráil a dhéanamh i bpointe 85 den Chreat Sealadach nach gcaithfear fógra a thabhairt i leith plean athstruchtúrúcháin den sórt sin ach amháin más rud é, tar éis 6 bliana, nár laghdaíodh an idirghabháil ón Danmhairg agus ón tSualainn faoi bhun 15 % de chothromas SAS.

(553) Thairis sin, is míchuí an t-analaí leis an Teachtaireacht maidir le Baincéireacht toisc gurb amhlaidh, mar a fheictear inti, gurbh iad na rioscaí iomarcacha a thóg institiúidí airgeadais áirithe ba chúis leis an ngéarchéim sin, neamhchosúil le paindéim COVID-19, ar géarchéim sláinte atá ann. Dá réir sin, ní féidir a éileamh gur den chineál céanna a bheidh na bearta a chuir an Coimisiún i bhfeidhm chun iarmhairtí ghéarchéim COVID-19 a leigheas agus na bearta sin lena rabhthas ag freagairt don ghéarchéim airgeadais sin.

(554) Thairis sin, ní mór diúltú do bharúil Ryanair atá bunaithe ar phointe 45 den Chreat Sealadach. Cé nach mór, de réir an phointe sin, na bearta athchaipitliúcháin a chur faoi réir coinníollacha dochta chun teorainn a chur le saobhadh iomaíochta, mínítear go mbaineann na coinníollacha sin le hiontráil an Stáit i gcothromas na ngnóthas lena mbaineann, le luach saothair an Stáit agus le scor an Stát ón gcothromas sin, agus le forálacha rialachais agus bearta iomchuí chun teorainn a chur le saobhadh iomaíochta. Is léir gur tagairt é sin do na coinníollacha a leagtar amach i Ranna 3.11.2 go 3.11.7 den Chreat Sealadach.

(555) Dá bhrí sin, is é conclúid an Choimisiúin go gcomhlíonann an Beart na ceanglais uile a leagtar amach i roinn 3.11.7 den Chreat Sealadach.

6.3.7. **Roinn 4 den Chreat Sealadach**

(556) Dheimhnigh an Danmhairg agus an tSualainn go gcomhlíonfaidís na hoibleagáidí maidir le foilsiú agus tuairisciú atá i roinn 4 den Chreat Sealadach (aithrisí (129) agus (130)).

6.3.8. **Comhoiriúnacht an Bhirt le forálacha de dhlí an Aontais.**

(557) D'áitigh Ryanair ina bharúlacha go sáraíonn an Beart roinnt forálacha de CFAE, agus go háirithe Airteagail 18, 49 agus 56 de, mar aon le hAirteagal 15 de Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 (aithris (166)). Tagraíonn sé freisin do shárú phrionsabal ginearálta dhlí an Aontais maidir leis an neamh-idirdhealú (aithris (167)).

(558) Maidir leis sin, tá an ceart ag Ryanair agus é á mheabhrú nach féidir Státchabhair a sháraíonn, inti féin nó mar gheall ar mhódúlachtaí áirithe di, forálacha nó prionsabail ghinearálta de dhlí an Aontais, a dhearbhú mar Státchabhair atá comhoiriúnach leis an margadh inmheánach ([258]).

(559) Mar sin féin, a mhéid a bhaineann lena mhaíomh go sáraíonn an Beart Airteagal 18 CFAE, tugann an Coimisiún dá aire go luaitear sa chéad mhír den fhoráil sin gurb amhlaidh *laistigh de raon feidhme na gConarthaí, agus gan dochar d'aon fhorálacha speisialta iontu, toirmiscfear aon idirdhealú de bhíthin náisiúntachta*. Tá sé beartaithe nach mbeidh feidhm ag Airteagal 18 CFAE go neamhspleách ach amháin maidir le cásanna a rialaítear le dlí an Aontais ar ina leith sin nach leagtar síos aon toirmeasc sonrach le CFAE ar an idirdhealú. Déantar foráil le hAirteagal 107(2) agus (3) CFAE maidir le maoluithe ar an bprionsabal, dá dtagraítear in Airteagal 107(1) CFAE, go bhfuil Státchabhair neamh-chomhoiriúnach leis an margadh inmheánach, agus dá réir sin ceadaítear leis difríochtaí sa láimhseáil idir na gnóthais, faoi réir na ceanglais a leagtar síos leis na maoluithe sin a chomhlíonadh. De réir na Cúirte Breithiúnais, ní mór na maoluithe sin a mheas mar 'fhorálacha ar leith' dá bhforáiltear sna Conarthaí, de réir bhrí an chéad mhír d'Airteagal 18 CFAE ([259]).

([258]) Breithiúnais an 31 Eanáir 2023, *An Coimisiún* v *Braesch agus Eile*, C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, mír 96, agus an 28 Meán Fómhair 2023, *Ryanair* v *An Coimisiún*, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, mír 109.

([259]) Breithiúnas an 28 Meán Fómhair 2023, *Ryanair* v *An Coimisiún*, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, mír 111.

(560) Is é atá de thoradh air sin, sa chás seo, nach gá ach scrúdú a dhéanamh ar cé acu an gceadaítear faoi Airteagal 107(3), pointe b, CFAE an difríocht sa láimhseáil a tugadh isteach leis an mBeart. Dá réir sin, rinne an Coimisiún measúnú ar cé acu ar chomhlíon an Beart Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE, mar a léirmhínítear leis an gCreat Sealadach. Tá an Coimisiún tagtha ar an gconclúid go bhfuil an Beart i gcomhréir leis na ceanglais sin, is é sin le rá, go ndeonaítear an Beart chun críche cuspóir a aithnítear iontu agus go bhfuil sé laistigh de theorainneacha an mhéid atá riachtanach agus atá comhréireach leis an gcuspóir sin a bhaint amach ([260]). Dá bhrí sin, níl aon ghá thairis sin ann chun sárú féideartha ar Airteagal 18 CFAE a mheasúnú. In aon chás, ní dhéanann Ryanair cur síos mionsonraithe ar na cúiseanna a mbeadh Airteagal 18 CFAE á shárú, sa chás seo.

(561) Ó thaobh Airteagail 49 agus 56 CFAE agus Airteagal 15 de Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 de, cosnaítear leis na forálacha sin, faoi seach, saorsholáthar seirbhísí laistigh den mhargadh inmheánach agus saorsholáthar seirbhísí aeriompair laistigh den mhargadh inmheánach. Tugann an Coimisiún dá aire nach infheidhme Airteagal 56 CFAE maidir leis an earnáil iompair, de réir Airteagal 58 CFAE; dá bhrí sin, ní fhéadfadh an Beart an fhoráil sin a shárú. Ó thaobh Airteagal 15 de Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 de, maíonn Ryanair gurb amhlaidh, tríd an mBeart a fhorchoimeád sa chaoi nach gcuimsítear ach SAS amháin, chun aimhleas na n-aerlínte uile dá ndearna paindéim COVID-19 dochar comhionann, a dhíspreag an Danmhairg agus an tSualainn saorsholáthar seirbhísí, mar aon le saoirse bhunaíochta na n-aerlínte sin, lena n-áirítear saoirse bhunaíochta Ryanair (aithris (170)) Áitíonn sé, go bunúsach, go gcuireann roghnú an tairbhí srian lena shaoirse chun seirbhísí a sholáthar agus lena shaoirse bhunaíochta.

(562) Tugann an Coimisiún dá aire maidir leis sin gurb amhlaidh, de réir an chásdlí, nach srian a thoirmisctear leis an gConradh atá sna héifeachtaí sriantacha atá ag beart cabhrach ar an tsaoirse chun seirbhísí a sholáthar nó ar an tsaoirse bhunaíochta, ós rud é go bhféadfadh sé sin a bheith ina dhlúthchuid de Státchabhair inti féin, amhail a cineál roghnaitheach ([261]).

(563) De réir an chásdlí chéanna, i gcás ina bhfuil nasc chomh doscaoilte sin ag módúlachtaí birt cabhrach le cuspóir na cabhrach go bhfuil sé dodhéanta meastóireacht a dhéanamh orthu ar leithligh, is den riachtanas nach mór, dá bhrí sin, a n-éifeacht ar chomhoiriúnacht nó ar neamh-chomhoiriúnacht na cabhrach, ag breathnú uirthi ina hiomláine, leis an margadh inmheánach, a chinneadh trí bhíthin an nós imeachta a fhorordaítear in Airteagal 108 CFAE ([262]).

(564) Maidir leis sin, rialaigh an Chúirt Bhreithiúnais gurb amhlaidh, sna himthosca sin, nach féidir an éifeacht, a bhaineann le roghnú gnóthais mar thairbhí birt ar an margadh inmheánach, a scrúdú ar leithligh ó éifeacht chomhoiriúnacht an bhirt cabhrach sin ina iomláine leis an margadh inmheánach trí bhíthin an nós imeachta a fhorordaítear in Airteagal 108 CFAE. Is cosúil ó bharúlacha Ryanair gurb é sin a thuairim freisin, ós rud é go maíonn sé gur cheart don Choimisiún an Beart a thoirmeasc i gcomhthéacs an nós imeachta a leagtar síos faoi Airteagal 108(3) CFAE, ach ar an bhforas go líomhnaítear go sáraíonn sé Airteagal 15 de Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 agus Airteagal 49 CFAE.

(565) Mar sin féin, mar a léiríonn an cásdlí in aithris (563), ó thaobh na n-éifeachtaí sriantacha a d'fhéadfadh a bheith ag Státchabhair ar an saorsholáthar seirbhísí nó ar an tsaoirse bhunaíochta de, nach srian a thoirmisctear leis an gConradh atá sna éifeachtaí sin, ós rud é go bhféadfaidís a bheith ina dhlúthchuid den Státchabhair inti féin, amhail a cineál roghnaitheach. Sa chas seo, ní shainaithníonn an Coimisiún aon eilimint lena léirítear gurbh amhlaidh de thoradh an Bhirt, agus ar leibhéal níos sonraí, roghnú SAS mar thairbhí aonarach an Bhirt, a bhí éifeachtaí sriantacha ann ar mhó iad ná na héifeachtaí sin a bhaineann go dlúth leis an Státchabhair a dheonaítear i gcomhréir leis na ceanglais a leagtar síos in Airteagal 107(3), pointe b, CFAE. Níor sholáthair páirtithe leasmhara aon fhianaise den sórt sin ach oiread.

([260]) A mhéid a bhaineann le sárú féideartha ar phrionsabal ginearálta an neamh-idirdhealaithe, measann an Coimisiún gurb amhlaidh, fiú agus é á thoimhdiú go bhfuil SAS agus aerlínte eile i gcás inchomparáide i bhfianaise chuspóir an Bhirt, a bheadh bonn cirt leis an difríocht sin sa láimhseáil in aon chás, i bhfianaise go bhfuil an Beart riachtanach chun a chuspóir, a léirítear in aithris (17), a bhaint amach, mar a léirítear faoi roinn 6.3.1 (agus go sonrach, go bhfuil leas coiteann ann idirghabháil a dhéanamh i bhfabhar SAS go sonrach, ar na cúiseanna a leagtar amach i roinn 6.3.1.2), agus go bhfuil an difríocht comhréireach leis an gcuspóir sin, mar a léirítear i roinn 6.3.3 (comhréireacht na cabhrach) 6.3.4 (luach saothair agus scor an Stáit), 6.3.5 (coinníollacha rialachais agus saobhadh iomaíochta a chosc) agus 6.3.6 (straitéis scoir an Stáit), sa mhéid nach sáraíonn an difríocht sin sa láimhseáil an méid atá riachtanach chun cuspóir an Bhirt a bhaint amach.

([261]) Breithiúnas an 28 Meán Fómhair 2023, *Ryanair* v *An Coimisiún*, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, mír 132.

([262]) Breithiúnas an 28 Meán Fómhair 2023, *Ryanair* v *An Coimisiún*, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, mír 133. Féach freisin, chuige sin, breithiúnais an 22 Márta 1977, *Iannelli & Volpi*, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, mír 14, agus an 31 Eanáir 2023, *An Coimisiún* v *Braesch agus Eile*, ECLI:C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, mír 97.

(566) Dá bhrí sin, ní sháraíonn an Beart Airteagal 49 CFAE ná Airteagal 15 de Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008.

(567) Is é atá de thoradh air sin, i bhfianaise a bhfuil thuas, nach sáraíonn an Beart aon cheann d'fhorálacha dhlí an Aontais a tharraing Ryanair anuas ina bharúlacha.

7. **CONCLÚID**

(568) Cinneann an Coimisiún gur chuir an tSualainn agus an Danmhairg an Beart chun feidhme go neamhdhleathach de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE. Mar sin féin, measann an Coimisiún go bhfuil an Beart comhoiriúnach le hAirteagal 107(3), pointe b, CFAE, ar choinníoll go gcuireann an Danmhairg agus an tSualainn an sásra ar a dtugtar tuairisc in aithris (148) chun feidhme i gcomhréir le pointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach, laistigh de 2 mhí tar éis an fhógra i leith an chinnidh seo do na Ballstáit sin.

TAR ÉIS AN CINNEADH SEO A GHLACADH:

Airteagal 1

Tá méid SEK 9,54 billiún na cabhrach, a dheonaigh Ríocht na Danmhairge agus Ríocht na Sualainne do Scandinavian Airlines System AB agus a chuir chun feidhme ar mhaithe leis, comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, faoi réir na gcoinníollacha a leagtar amach in Airteagal 2.

Airteagal 2

Tá comhoiriúnacht na cabhrach dá dtagraítear in Airteagal 1 faoi réir Ríocht na Danmhairge agus Ríocht na Sualainne é a chur de cheangal ar Scandinavian Airlines System AB, chun coinníollacha phointí 61 agus 62 den Chreat Sealadach a chomhlíonadh, urrúis chaipitil bhreise a eisiúint do Ríocht na Danmhairge agus do Ríocht na Sualainne lena méadófar luach saothair na mBallstát sin ar na scaireanna COVID-19 a fuair siad faoi seach leis an gcabhair dá dtagraítear in Airteagal 1 trí gnáthscaireanna nua Scandinavian Airlines System AB a shuibscríobh.

Tarlóidh eisiúint na n-ionstraimí a luaitear sa chéad mhír tar éis 4 bliana (mura mbeidh ar a laghad 40 % de na scaireanna COVID-19 a fuair Ríocht na Danmhairge agus/nó Ríocht na Sualainne díolta acu) agus 6 bliana (mura mbeidh iomlán a scaireanna COVID-19 díolta ag Ríocht na Danmhairge agus/nó Ríocht na Sualainne) tar éis dháta dheonú na cabhrach dá dtagraítear i Airteagal 1.

Chun na hionstraimí dá dtagraítear sa chéad mhír a eisiúint, déanfaidh Scandinavian Airlines System AB ceachtar díobh seo a leanas (i) leasú ar théarmaí na nótaí hibrideacha Stáit arna n-eisiúint ag an ngnóthas sin do Ríocht na Danmhairge agus do Ríocht na Sualainne chun an méid is iníoctha fúthu sin a mhéadú; nó (ii) ionstraim nua a eisiúint do Ríocht na Danmhairge agus do Ríocht na Sualainne faoi na téarmaí agus coinníollacha céanna agus a bhaineann leis na nótaí hibrideacha Stáit arna n-eisiúint ag an ngnóthas sin do Ríocht na Danmhairge agus do Ríocht na Sualainne.

An méadú ar luach saothair dá bhforáiltear faoi na hionstraimí dá dtagraítear sa chéad mhír, comhfhreagróidh sé do mhéadú 10 % ar an méid a bheidh ann de thoradh an líon scaireanna de chuid Scandinavian Airlines System AB arna sealbhú ag Ríocht na Danmhairge agus ag Ríocht na Sualainne faoi seach, ar scaireanna iad sin nach mbeidh díolta fós roimh na dátaí a léirítear i mír 2 agus ar mó a líon ná an líon scaireanna arna sealbhú ag na Ballstáit sin faoi seach sa ghnóthas sin roimh dheonú na cabhrach dá dtagraítear sa chéad mhír, a iolrú faoi cibé díobh seo a leanas is airde: (i) SEK 1,16 nó (ii) an meánphraghas ualaithe de réir méid arna íoc as scaireanna Scandinavian Airlines System AB ar Nasdaq Stócólm le linn tréimhse 20 lá trádála díreach roimh an gcúigiú lá trádála roimh ghníomhachtú an tsásra um méadú íocaíochta an tráth a léirítear i mír 2. Déanfar an phríomhshuim bhreise de thoradh an ríomha sin a choigeartú chun cuntas a thabhairt sna sreabha airgid lena mbeadh coinne sa todhchaí agus a bheidh bainteach leis an méid ainmniúil breise sin d'urrúis chaipitil, arna lascainiú de réir ráta margaidh iomchuí lena léireofar na téarmaí agus coinníollacha a ghabhann leo agus an méid riosca a bhaineann leis an eisitheoir an tráth a léirítear i mír 2.

Airteagal 3

Cuirfidh Ríocht na Danmhairge agus Ríocht na Sualainne an Coimisiún ar an eolas, laistigh de 2 mhí tar éis fógra a fháil faoin gCinneadh seo, faoi na bearta atá déanta chun na coinníollacha a leagtar amach in Airteagal 2 a chomhlíonadh.

Airteagal 4

Is chuig Ríocht na Danmhairge agus Ríocht na Sualainne a dhírítear an Cinneadh seo.

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, an 29 Samhain 2023.

Thar ceann an Choimisiúin
Didier REYNDERS
Comhalta den Choimisiún