KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2024/2549

2023 m. lapkričio 29 d.

dėl valstybės pagalbos SA.57543 ir SA.58342 (2020/NN) (ex 2020/N), kurią Danijos Karalystė ir Švedijos Karalystė suteikė bendrovei „Scandinavian Airlines System AB“

(pranešta dokumentu Nr. C(2023) 8356)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pagal pirmiau nurodytą (-as) nuostatą (-as) [1] paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) Po keitimosi informacija iki pranešimo [2], 2020 m. rugpjūčio 11 d. elektroniniais pranešimais Danijos Karalystė (toliau – Danija) ir Švedijos Karalystė (toliau – Švedija) pranešė Komisijai apie savo planus dalyvauti rekapitalizuojant bendrovę „Scandinavian Airlines System AB“ (toliau – bendrovė SAS) (toliau – priemonė).

(2) Danija ir Švedija apie priemonę pranešė pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 107 straipsnio 3 dalies b punktą, kaip išaiškinta Laikinosios valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti reaguojant į dabartinį COVID-19 protrūkį, sistemos (toliau – laikinoji sistema) [3] 3.11 skirsnyje.

(3) Priemonę sudarė dvi rekapitalizavimo priemonės:

— Danijos ir Švedijos pasirašyti valstybės mišrūs vekseliai (toliau – mišraus kapitalo priemonė) ir

— abiejų valstybių narių pasirašytos naujos paprastosios akcijos (toliau – nuosavo kapitalo priemonė).

(4) Bendra didžiausia priemonės, apie kurią 2020 m. rugpjūčio 11 d. pranešė Danija ir Švedija, suma buvo maždaug 11 mlrd. SEK (1,069 mlrd. EUR) [4], iš kurių maždaug 6 mlrd. SEK turėjo skirti Danija, o 5 mlrd. SEK – Švedija.

---

[1] OL C 250, 2023 7 14, p. 11.

[2] Danija ir Švedija pranešimo formos projektą pateikė 2020 m. birželio 12 d. Po neoficialaus keitimosi informacija su Komisija 2020 m. birželio 16 d. Danija ir Švedija pateikė papildomos informacijos. 2020 m. birželio 16, 19, 23 ir 30 d. Komisija išsiuntė Danijai ir Švedijai prašymus pateikti informaciją, į kuriuos Danija ir Švedija atsakė 2020 m. birželio 18, 22, 23 d. ir liepos 2 d. 2020 m. liepos 2, 6 ir 10 d. Komisija išsiuntė papildomus prašymus pateikti informaciją, į kuriuos Danija ir Švedija atsakė 2020 m. liepos 3, 8, 13 ir 2020 m. liepos 24 2020 m. liepos 24, 27, 30 ir 31 d. bei 2020 m. rugpjūčio 1 ir 2 d. Danija ir Švedija pateikė papildomos informacijos.

[3] Komisijos komunikatas „Laikinoji valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti reaguojant į dabartinį COVID-19 protrūkį, sistema“ (OL C 91 I, 2020 3 20, p. 1) su pakeitimais, padarytais Komisijos komunikatais C(2020) 2215 (OL C 112 I, 2020 4 4, p. 1), C(2020) 3156 (OL C 164, 2020 5 13, p. 35) ir C(2020) 4509 (OL C 218, 2020 7 2, p. 3). Priėmus pradinį sprendimą, laikinoji sistema buvo iš dalies pakeista Komisijos komunikatais C(2020) 7127 (OL C 340 I, 2020 10 13, p. 1), C(2021) 564 (OL C 34, 2021 2 1, p. 6), C(2021) 8442 (OL C 473, 2021 11 24, p. 1) ir C(2022) 7902 (OL C 423, 2022 11 7, p. 9).

[4] Kai daroma nuoroda į priemonę, apie kurią pranešta 2020 m. rugpjūčio 11 d., pagalbos suma SEK konvertuojama į eurus taikant 2020 m. rugpjūčio 14 d. valiutos kursą.

(5) Be to, rekapitalizavimo plane taip pat buvo numatytas privačiųjų investuotojų dalyvavimas, kurie turėjo investuoti 3,75 mlrd. EUR. Tuo tikslu bendrovė SAS, be kita ko, sudarė susitarimus su tam tikrų esamų mišrių vekselių turėtojais ir tam tikrų obligacijų turėtojais dėl atitinkamai šių mišrių vekselių konvertavimo į naujas paprastąsias akcijas ir obligacijų konvertavimo į naujus komercinius mišrius vekselius arba naujas paprastąsias akcijas.

(6) 2020 m. rugpjūčio 17 d. Komisija priėmė sprendimą, kuriuo nusprendė neprieštarauti priemonei, nes ji buvo laikoma suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą, (toliau – pradinis sprendimas) ([5]).

(7) 2020 m. spalio 26 d. Danija ir Švedija suteikė pagalbą bendrovei SAS. Galiausiai Danija ir Švedija sumokėjo maždaug 9,54 mlrd. SEK (907 mln. EUR) pagalbos sumą, taigi mažesnę nei pranešime numatyta ir Komisijos pradiniame sprendime patvirtinta 11 mlrd. SEK suma (žr. 4 konstatuojamąją dalį).

(8) 2021 m. gegužės 4 d. bendrovė „Ryanair DAC“ (toliau – bendrovė „Ryanair“) pateikė ieškinį, kuriuo prašė panaikinti pradinį sprendimą. 2023 m. gegužės 10 d. sprendimu byloje T-238/21 (toliau – Sprendimas *SAS II*) Bendrasis Teismas panaikino pradinį sprendimą dėl laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų pažeidimo ([6]). Bendrasis Teismas nusprendė, kad Komisija, pažeisdama šiuose laikinosios sistemos punktuose nustatytus reikalavimus, nepareikalavo įtraukti nuosavo kapitalo priemonės padidinimo arba alternatyvaus mechanizmo.

(9) Panaikinus pradinį sprendimą, 2023 m. birželio 8, 13 ir 15 d. Komisija paprašė Danijos ir Švedijos pateikti papildomos informacijos. Danija ir Švedija atsakė atitinkamai 2023 m. birželio 12, 15 ir 16 d.

(10) 2023 m. liepos 4 d. raštu Komisija informavo Švediją ir Daniją apie sprendimą dėl pagalbos pradėti SESV 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą (toliau – sprendimas pradėti procedūrą).

(11) Sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([7]). Komisija paragino suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų.

(12) 2023 m. liepos 19 d. Danija ir Švedija kartu pateikė pastabų dėl sprendimo pradėti procedūrą.

(13) Atitinkamai 2023 m. rugpjūčio 10 d. ir 2023 m. rugpjūčio 14 d. Komisija taip pat gavo dviejų suinteresuotųjų šalių, t. y. bendrovių SAS ir „Ryanair“, pastabas. 2023 m. rugpjūčio 23 d. Komisija šias pastabas persiuntė Danijai ir Švedijai. 2023 m. rugsėjo 25 d. raštais Danija ir Švedija pateikė Komisijai bendrą atsakymą į bendrovės „Ryanair“ pateiktas pastabas.

(14) 2023 m. spalio 2 d. Komisija Danijai ir Švedijai išsiuntė prašymą pateikti informaciją. Abi valstybės narės į tą prašymą atsakė keliais etapais 2023 m. spalio 6, 11, 12, 13, 16, 19 ir 23 d. Be to, Komisija išsiuntė prašymus pateikti informaciją: 2023 m. spalio 16 d., į kurį Danija ir Švedija atsakė 2023 m. spalio 24, 26 ir 31 d.; 2023 m. lapkričio 9 d., į kurį Danija ir Švedija atsakė 2023 m. lapkričio 14 d., ir 2023 m. lapkričio 14 d., į kurį Danija ir Švedija atsakė 2023 m. lapkričio 20 ir 21 d.

(15) 2023 m. spalio 24 ir 17 d. raštais atitinkamai Švedija ir Danija išimties tvarka sutiko nesinaudoti savo teisėmis pagal SESV 342 straipsnį, taikomą kartu su Reglamento Nr. 1/1958 ([8]) 3 straipsniu, ir su tuo, kad šis sprendimas būtų priimtas ir paskelbtas anglų kalba.

([5]) 2020 m. rugpjūčio 17 d. Komisijos sprendimas C(2020) 5750 *final* dėl valstybės pagalbos „SAS AB rekapitalizavimas dėl COVID-19“, Danija – SA.57543 (2020/N) ir Švedija – SA.58342 (2020/N) (OL C 50, 2021 2 12, p. 1). 2020 m. rugpjūčio 23 d. Komisija priėmė taisomąjį sprendimą, kuriuo iš dalies keičiamas pradinis sprendimas.

([6]) 2023 m. gegužės 10 d. Sprendimas *Ryanair / Komisija (SAS II; COVID-19)*, T-238/21, ECLI:EU:T:2023:247.

([7]) Žr. 1 išnašą.

([8]) Reglamentas Nr. 1, nustatantis Europos atominės energijos bendrijoje vartojamas kalbas (OL 17, 1958 10 6, p. 385/58, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj).

2. IŠSAMUS PRIEMONĖS APRAŠYMAS

(16) Tolesniuose skirsniuose aprašoma priemonė ir jos aplinkybės tuo metu, kai priemonė buvo suteikta, t. y. 2020 m. spalio 26 d. Bendrajam Teismui panaikinus pradinį sprendimą (žr. 8 konstatuojamąją dalį), priemonės vertinimas turi būti grindžiamas faktais ir aplinkybėmis, vyravusiais suteikiant pagalbą.

2.1. Priemonės tikslas

(17) Priemonės tikslas – atkurti bendrovės SAS nuosavą kapitalą ir likvidumą susidarius išskirtinei padėčiai dėl COVID-19 pandemijos.

(18) Priemonė buvo Danijos ir Švedijos priimto bendro priemonių rinkinio, kuriuo siekta užtikrinti, kad rinkoje išliktų pakankamai likvidumo, ir kovoti su likvidumo trūkumu, su kuriuo įmonės susidūrė dėl pandemijos protrūkio, dalis. Tuo priemonių rinkiniu taip pat buvo siekiama užtikrinti, kad pandemijos sukelti sutrikimai nepakenktų įmonių gyvybingumui, o ekonominės veiklos tęstinumas būtų išsaugotas pandemijos metu ir jai pasibaigus.

2.1.1. *Judėjimo suvaržymo priemonės, kurias Danija ir Švedija priėmė reaguodamos į COVID-19 pandemiją*

(19) 2020 m. kovo 11 d. Pasaulio sveikatos organizacija COVID-19 ligą apibūdino kaip pandemiją. Šių aplinkybių išskirtinumą lėmė pavojus visuomenės sveikatai, kylantis dėl to, kad nėra vaistų ar vakcinų nuo naujo COVID-19 viruso. Spartus plitimas sukėlė milžiniškų padarinių – tiek mirtinų pasekmių didelės rizikos grupėse, tiek ekonominių ir socialinių sutrikimų požiūriu.

(20) Siekdamos apriboti COVID-19 plitimą, valstybės narės, įskaitant Daniją ir Švediją, ėmėsi plataus masto judėjimo suvaržymo priemonių, pavyzdžiui, taikė reikalavimą dirbti nuotoliniu būdu iš namų ir vengti viešų susibūrimų, uždarė ne pirmo būtinumo veiklą vykdančias įmones ir nustatė naktines komendanto valandas. Be to, Danija ir Švedija, kaip ir kitos valstybės narės, drastiškai apribojo judėjimą ir keliones savo teritorijose ir į užsienio šalis bei iš jų, nustatydamos kelionių apribojimus ir bendrąsias sanitarines priemones (pvz., draudimus skristi, karantino ar neigiamų COVID-19 tyrimo rezultatų reikalavimus).

(21) Kalbant apie Daniją, 2020 m. kovo 13 d. Danijos užsienio reikalų ministerija rekomendavo šalies piliečiams ir gyventojams atsisakyti visų nebūtinų kelionių į visas šalis. Tą pačią dieną Danijos institucijos uždarė sienas ir nustatė laikiną draudimą atvykti į Daniją. Šie apribojimai buvo taikomi daugumai užsienio šalių iki 2020 m. birželio 26 d. ([9]), kai Danija panaikino kelionių į valstybes nares ir Šengeno šalis apribojimus su kai kuriomis išimtimis ([10]). Nepaisydama šių apribojimų panaikinimo, Danija toliau kas savaitę stebėjo epidemiologinės rizikos raidą visose užsienio šalyse, įskaitant kitas valstybes nares, ir atitinkamai atnaujindavo rekomendacijas dėl kelionių už Danijos ribų. Be to, nuo 2020 m. birželio 26 d. iš dalies panaikinus apribojimus, vis dėlto buvo taikoma šešių dienų taisyklė, pagal kurią poilsio tikslais keliaujantys užsieniečiai į Daniją galėjo atvykti tik tuo atveju, jei buvo užsisakę atostogas ne trumpesniam kaip šešių naktų laikotarpiui. Ši taisyklė turėjo poveikį atvykstamajam turizmui Danijoje, nes 2019 m. vasarą 70 % į šalį atvykusių užsienio turistų šalyje buvo trumpiau nei šešias dienas.

([9]) 2020 m. gegužės 29 d. Danija pradėjo panaikinti kelionių į Vokietiją, Islandiją ir Norvegiją apribojimus nuo 2020 m. birželio 15 d.

([10]) Išimtys buvo taikomos Jungtinei Karalystei, Švedijai, Portugalijai, Rumunijai, Maltai ir Airijai. Žr. adresu https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/ny-model-for-rejsevejledningerne-for-europa-traeder-i-kraft?publisherId=2012662&releaseId=13596062 (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

(22) Vėliau Danija pastebėjo, kad nuo 2020 m. rugsėjo mėn. epidemiologinė rizika padidėjo visoje Sąjungoje. 2020 m. rugpjūčio 31 d. Danija apribojo keliones į Prancūziją ir Kroatiją, nes šiose šalyse padaugėjo užsikrėtusiųjų COVID-19 ([11]). 2020 m. rugsėjo 11 d. ji analogiškai apribojo keliones į Čekiją ([12]), o po savaitės – į Austriją, Vengriją, Nyderlandus, Portugaliją ir Šveicariją ([13]). Remdamasi kas savaitę atliekama epidemiologinės situacijos pasaulyje stebėsena, Danija į didelės rizikos šalių sąrašą įtraukdavo naujas valstybes nares ir 2020 m. rugsėjo 25 d. paskelbė, kad ribojamos kelionės į Islandiją, Airiją, Jungtinę Karalystę ir Slovėniją ([14]), 2020 m. spalio 3 d. – Slovakiją ir San Mariną ([15]), 2020 m. spalio 9 d. – kelis Švedijos regionus ([16]), 2020 m. spalio 16 d. – Bulgariją, Italiją, Lietuvą ir Lenkiją ([17]), o 2020 m. spalio 23 d. – Kiprą, Latviją ir Vokietiją ([18]). Todėl iki 2020 m. spalio 26 d. Danija kelionių apribojimus taikė 24 valstybėms narėms, taip pat visoms trečiosioms šalims, atsižvelgiant į kilusią antrąją COVID-19 pandemijos bangą ([19]).

(23) Švedija savo ruožtu paskelbė panašius kelionių apribojimus. 2020 m. kovo 14 d. Švedijos institucijos rekomendavo šalies piliečiams ir gyventojams atsisakyti nebūtinų kelionių į visas šalis. Ši rekomendacija galiojo iki 2020 m. birželio 17 d., kol buvo laipsniškai panaikinta, kiek tai susiję su kelionėmis į kitas valstybes nares ir iš jų ([20]). Be to, nuo 2020 m. kovo 19 d. iki 2020 m. rugpjūčio 31 d. Švedija taikė laikiną draudimą visiems užsieniečiams į Sąjungą atvykti per Švediją. Po 2020 m. birželio 17 d. Švedija, kaip ir Danija, toliau reguliariai stebėjo epidemiologinės situacijos raidą visose užsienio šalyse ir skelbė naujas rekomendacijas nevykti į visas šalis, keliančias didelę užkrėtimo COVID-19 riziką. 2020 m. liepos–rugsėjo mėn. laipsniškai panaikinusi kelionių į tam tikras valstybes nares apribojimus, Švedija nuo 2020 m. spalio 22 d. taip pat atnaujino kelionių apribojimus, atsižvelgdama į kilusią antrąją COVID-19 pandemijos bangą ([21]).

(24) Apskritai koronaviruso pandemija buvo didelis sukrėtimas pasaulio ekonomikai ir Sąjungos šalių ekonomikai, įskaitant Danijos ir Švedijos ekonomiką, turėjęs sunkių ekonominių ir socialinių padarinių. Pirmąjį pusmetį ekonominė veikla Sąjungoje smarkiai sumažėjo ir tik iš dalies atsigavo 2020 m. vasarą, kai pamažu buvo atsisakoma judėjimo suvaržymo priemonių. Tačiau dėl 2020 m. rugsėjo mėn. atsinaujinusios pandemijos ji vėl ėmė trikti, nes nacionalinės valdžios institucijos ėmėsi naujų visuomenės sveikatos priemonių pandemijai pažaboti. 2020 m. rudens ekonominėje prognozėje Komisija apskaičiavo, kad 2020 m. euro zonos ekonomika susitrauks 7,8 %. Dėl 2021 ir 2022 m. Komisija įspėjo, kad, nepaisant prognozuojamo atitinkamai 4,2 % ir 3 % ekonomikos augimo, šie įverčiai susiję su itin dideliu netikrumu ir rizika atsižvelgiant į COVID-19 ([22]).

(25) Todėl Danija ir Švedija laikėsi nuomonės, kad COVID-19 pandemija ir su ja susijusios judėjimo suvaržymo priemonės, kurių ėmėsi jos ir daugelis kitų šalių, padarė didelį poveikį realiajai ekonomikai, ypač tokioms įmonėms, kaip SAS.

([11]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).
([12]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).
([13]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-arrivals-from-another-five-european-countries/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).
([14]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-nationals-of-another-four-countries-from-sept-26/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).
([15]) https://www.schengenvisainfo.com/news/arrivals-from-slovakia-san-marino-to-be-quarantined-in-denmark-from-october-3/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).
([16]) https://www.schengenvisainfo.com/news/covid-19-denmark-advises-citizens-to-avoid-travel-to-eight-swedish-regions/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).
([17]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-discourages-its-citizens-from-travelling-to-bulgaria-italy-lithuania-poland/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).
([18]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).
([19]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).
([20]) Nuo 2020 m. birželio 17 d. Švedija atšaukė rekomendaciją nevykti į Belgiją, Kroatiją, Prancūziją, Graikiją, Vengriją, Islandiją, Italiją, Liuksemburgą, Monaką, Portugaliją, San Mariną, Ispaniją, Šveicariją ir Vatikaną, nuo 2020 m. liepos 15 d. – į Andorą, Vokietiją ir Lenkiją, o nuo 2020 m. liepos 29 d. – į Daniją, Norvegiją ir Čekiją.
([21]) https://www.schengenvisainfo.com/news/sweden-extends-its-temporary-entry-ban-until-december-22/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).
([22]) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lt/ip_20_2021 (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.). Šios prognozės pagrįstos iki 2020 m. spalio 22 d. surinkta informacija.

2.1.2. *COVID-19 pandemijos ir susijusių judėjimo suvaržymo priemonių poveikis bendrovės SAS veiklai*

(26) Dėl COVID-19 pandemijos ir su ja susijusių judėjimo suvaržymo priemonių, kurių buvo imtasi visame pasaulyje, įskaitant Daniją ir Švediją, buvo sustabdyta didžioji dalis aviacijos transporto veiklos, kurią vykdė tokios oro transporto bendrovės, kaip SAS.

(27) 2019 m. bendrovė SAS iš viso pervežė beveik 30 mln. keleivių ([23]), o vidutinis keleivių apkrovos koeficientas buvo 75,2 % ([24]). Tai buvo tik šiek tiek mažiau nei 2018 m. (– 1,1 %). 2019 m. analogiškai nežymiai, palyginti su 2018 m., sumažėjo bendrovės SAS tam tikri pagrindiniai veiklos rodikliai, pavyzdžiui, sąlyginis sėdimųjų vietų kilometras (SSVK) ([25]) (– 0,8 %) ir pajamos iš vieno keleivio kilometro (PVKK) ([26]) (– 1,4 %).

(28) Nuo 2019 m. gruodžio mėn. iki 2020 m. vasario mėn., t. y. prieš pat Pasaulio sveikatos organizacijai paskelbiant COVID-19 pandemiją, bendrovė SAS gerino šiuos pagrindinius veiklos rodiklius ([27]). Palyginti su laikotarpiu nuo 2018 m. gruodžio mėn. iki 2019 m. vasario mėn., bendrovė registravo didelį pervežtų keleivių skaičiaus ([28]), SSVK ([29]) ir PVKK ([30]) padidėjimą.

(29) Tačiau 2020 m. kovo mėn. priėmus pirmąsias judėjimo suvaržymo priemones (21 ir 23 konstatuojamosios dalys), bendrovė SAS prarado maždaug 60 % keleivių, palyginti su 2019 m. kovo mėn., o jos PVKK smuko 62 % ([31]). Iki 2020 m. birželio mėn. bendrovė SAS atšaukė beveik visus savo tarptautinius skrydžius ir skraidino tik keliais vietos maršrutais Švedijoje ir Norvegijoje, o keleivių sumažėjo daugiau kaip 95 % (2020 m. balandžio mėn.) ir 93 % (2020 m. gegužės mėn.), palyginti su tais pačiais 2019 m. laikotarpiais. Bendrovė SAS turėjo sustabdyti didžiosios orlaivių parko, kurį sudaro daugiau kaip 150 orlaivių, dalies eksploatavimą ir veiklai naudojo tik 15 orlaivių ([32]).

([23]) Žr. bendrovės SAS 2019 finansinių metų metinę ir tvarumo ataskaitą (p. 44), skelbiamą adresu https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.). Toje ataskaitoje 2019 m. atitinka bendrovės SAS finansinius metus, t. y. 2018 m. lapkričio mėn. – 2019 m. spalio mėn.

([24]) Keleivių apkrovos koeficientas – tai oro transporto bendrovių sektoriaus rodiklis, kuriuo vertinamas oro transporto bendrovės keleivių vežimo pajėgumų panaudojimas. Tai svarbus rodiklis, pagal kurį galima įvertinti oro transporto bendrovės gebėjimą išnaudoti jos naudojamų orlaivių pajėgumus, nors taikant šį rodiklį gali būti neatsižvelgiama į kainas ir pelningumą parduodant šiuos pajėgumus.

([25]) Sąlyginis sėdimųjų vietų kilometras (SSVK) – tai rodiklis, kuriuo vertinami lėktuvo keleivių vežimo pajėgumai pajamoms generuoti. Jis rodo, kiek sėdimųjų vietų kilometrų galima įsigyti iš oro transporto bendrovės. Sėdimųjų vietų kilometrų skaičius apskaičiuojamas padauginus kilometrų, kuriuos konkretus lėktuvas nuskris maršrutu, skaičių iš tame lėktuve esančių sėdimųjų vietų skaičiaus. SSVK gali būti naudojamas vertinant, kaip veiksmingai oro transporto bendrovė uždirba pajamas iš sėdimųjų vietų klientams. Taigi, oro transporto bendrovė neišnaudoja visų pajėgumų, jei nėra parduotos visos sėdimosios vietos lėktuve.

([26]) Pajamos iš vieno keleivio kilometro (PVKK) apskaičiuojamos sumokėjusių keleivių skaičių padauginus iš nukeliauto atstumo. Pavyzdžiui, lėktuvas su 100 keleivių, nuskridęs 250 kilometrų, generuoja 25 000 PVKK.

([27]) Nuo 2020 m. vasario mėn. COVID-19 pradėjo sparčiai plisti visame pasaulyje. Jau tą mėnesį bendrovė SAS pastebėjo tam tikrą paklausos sumažėjimą tam tikruose maršrutuose, kuriais ji skraidino, visų pirma tarpžemyniniuose maršrutuose (už Sąjungos ribų) ir maršrutuose į Italiją ir iš jos. Nepaisant šių pirmųjų aiškių pandemijos požymių, 2020 m. vasario mėn., palyginti su 2019 m. tuo pačiu mėnesiu, bendrovė SAS užregistravo didesnį skraidintų keleivių skaičių.

([28]) Konkrečiau 2019 m. gruodžio mėn. bendrovė SAS pervežė iš viso 2,1 % daugiau keleivių nei per tą patį mėnesį 2018 m. (žr. https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/nearly-2-million-passengers-traveled-with-sas-in-december/), 3,2 % daugiau 2020 m. sausio mėn., palyginti su tuo pačiu mėnesiu 2019 m. (žr. https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/1-9-million-passengers-traveled-with-sas-in-january/), ir beveik 4 % daugiau 2020 m. vasario mėn., palyginti su tuo pačiu mėnesiu 2019 m. (https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---february-2020/) (viskas paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([29]) 2019 m. gruodžio mėn. bendrovė SAS padidino pasiūlą pagal SSVK 0,9 %, 2020 m. sausio mėn. – 1,9 % ir 2020 m. vasario mėn. – 1,5 %, palyginti atitinkamai su 2018 m. gruodžio mėn., 2019 m. sausio mėn. ir 2019 m. vasario mėn.

([30]) 2019 m. gruodžio mėn. bendrovė SAS padidino savo PVKK 2,6 %, 2020 m. sausio mėn. – 2,8 % ir 2020 m. vasario mėn. – 0,5 %, palyginti su tuo pačiu praėjusių metų laikotarpiu.

([31]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---march-2020/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([32]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---may-2020/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

(30) Nepaisant to, kad 2020 m. vasarą kelionių apribojimai Europos Sąjungoje buvo santykinai ir palaipsniui panaikinami, 2020 m. birželio–rugsėjo mėn. bendrovės SAS srautų rodikliai beveik nepagerėjo. Palyginti su praėjusiais metais, bendrovės SAS pajėgumai buvo mažesni – nuo 73 % (2020 m. rugsėjo mėn.) iki 91 % (2020 m. birželio mėn.), taip pat sumažėjo bendras skraidintų keleivių skaičius – nuo 74 % (2020 m. rugpjūčio mėn.) iki 86 % (2020 m. birželio mėn.) ([33]). Kilus antrajai COVID-19 pandemijos bangai, bendrovė SAS ir toliau vykdė veiklą itin sumažėjusios paklausos sąlygomis – 2020 m. spalio mėn. keleivių skaičius sudarė maždaug 20 % keleivių skaičiaus 2019 m. spalio mėn. ([34]).

(31) Tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, Eurokontrolė, remdamasi 2020 m. sausio–spalio mėn. surinktais duomenimis, apskaičiavo, kad pagal geriausią scenarijų aviacijos sektorius iki 2024 m. neatsigaus iki 2019 m. lygio ([35]). Asociacija „Airports Council International Europe“ 2020 m. spalio 6 d. pateikė panašią prognozę, laikydamasi nuomonės, kad oro eismo atsigavimas Europoje iki 2019 m. lygio yra mažai tikėtinas iki 2024 m. ar 2025 m., o dėl šio eismo raidos 2021 m. yra itin daug netikrumo ([36]).

(32) Didelis paklausos sumažėjimas, kurį bendrovė SAS patyrė dėl COVID-19 pandemijos padarinių, judėjimo suvaržymo priemonių ir didelio netikrumo dėl aviacijos sektoriaus perspektyvų trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu, labai paveikė jos finansinę būklę.

2.1.3. *Bendrovės SAS nuosavo kapitalo ir likvidumo poreikiai susidūrus su COVID-19 pandemija*

(33) Danijos ir Švedijos teigimu, bendrovė SAS patyrė didelių nuostolių nuo COVID-19 pandemijos protrūkio ir 2.1.1 skirsnyje aprašytų judėjimo suvaržymo priemonių priėmimo. Suteikiant priemonę buvo manoma, kad bendrovė SAS patirs daugiau nuostolių. Todėl bendrovei reikėjo nuosavo kapitalo ir likvidumo paramos rekapitalizavimo forma, kad ji galėtų įveikti finansinius sunkumus.

(34) Danijos ir Švedijos teigimu, bendrovei SAS reikėjo tokios paramos nepaisant kelių išlaidų taupymo iniciatyvų, kurių ji ėmėsi siekdama sumažinti nuostolius, ir valstybės pagalbos, kurią ji anksčiau gavo dėl COVID-19 pandemijos.

2.1.3.1. Išlaidų taupymo iniciatyvos, kurių bendrovė SAS nusprendė imtis, kad sušvelnintų COVID-19 pandemijos poveikį

(35) 2020 m. kovo 3 d., netrukus po to, kai Europoje prasidėjo COVID-19 pandemija, bendrovė SAS paskelbė, kad nedelsdama pradės įgyvendinti keletą išlaidų taupymo iniciatyvų reaguodama į pandemijos padarinius ir sumažėjusią oro susisiekimo paslaugų paklausą ([37]). Nuo 2020 m. kovo 5 d. bendrovė SAS sustabdė skrydžius į Honkongą ir taip pat paskelbė, kad artimiausiais mėnesiais sumažins trumpojo nuotolio skrydžių skaičių siekdama kuo labiau kompensuoti prarastas pajamas mažindama su skrydžiais susijusias išlaidas (degalų, personalo, orlaivių mokesčių ir rinkliavų ir pan.).

(36) 2020 m. kovo 12 d. bendrovės SAS valdybos posėdyje bendrovė SAS informavo valdybos narius, kad, siekiant įveikti COVID-19 pandemijos padarinius ir pablogėjusią bendrovės SAS finansinę būklę, būtina dirbti dviem kryptimis.

(37) *Pirma*, bendrovė SAS nurodė, kad jai reikia užsitikrinti pinigų skubiai mažinant išlaidas. Todėl bendrovės SAS vadovybė sutiko savanoriškai nedelsiant trims mėnesiams 20 % sumažinti savo darbo užmokestį. Tuo pat metu bendrovė SAS informavo valdybą, kad pradėjo dialogą su darbuotojų profesinėmis sąjungomis ir susitarė dėl laikino darbo laiko sutrumpinimo iki 20 % (ir atitinkamo darbo užmokesčio sumažinimo) trims mėnesiams visiems bendrovės SAS darbuotojams. Be to, iš 2020 m. kovo 12 d. valdybos posėdžio protokolo matyti, kad bendrovė SAS jau buvo pradėjusi diskusijas su nuomotojais dėl laikino orlaivių ir kito turto nuomos atsisakymo arba atidėjimo. Atsižvelgdama į žemą rezervavimo lygį, bendrovė SAS 2020 m. kovo ir balandžio mėn. taip pat ketina 15–20 % sumažinti oro susisiekimo paslaugų apimtis – iki 2020 m. balandžio 3 d. sustabdyti skrydžius į Kiniją ir Italiją, taip

([33]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---june-2020/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([34]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---october-2020/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([35]) https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-11/eurocontrol-five-year-forecast-europe-2020-2024.pdf (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([36]) www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE_updated%20estimates%20of%20COVID19%20traffic%20revenue%20impacts_06.10.2020.pdf (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([37]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/update-on-covid-19/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

pat sumažinti skrydžių skaičių daugeliu bendrovės SAS krypčių. *Antra*, bendrovė SAS informavo valdybą, kad rengia naują verslo planą, kuriame atsižvelgta į COVID-19 pandemijos poveikį ir jos pasekmes trumpalaikei ir ilgalaikei komercinei strategijai.

(38) 2020 m. kovo 15 d. bendrovė SAS paskelbė, kad nuo 2020 m. kovo 16 d. laikinai stabdo didžiąją dalį savo skrydžių dėl COVID-19 pandemijos raidos ir Danijos bei Švedijos priimtų judėjimo suvaržymo priemonių (žr. 21 ir 23 konstatuojamąsias dalis). Be to, bendrovė SAS paskelbė, kad iš karto po to, kai Danija (2020 m. kovo 15 d.) ir Švedija (2020 m. kovo 16 d.) priims teisės aktus, leidžiančius laikiną atleidimą iš darbo, bus laikinai atleista iki 10 000 darbuotojų, t. y. 90 % visų bendrovės darbuotojų ([38]).

(39) 2020 m. balandžio 1 d. valdybos posėdyje bendrovė SAS nurodė, kad, palyginti su tuo pačiu praėjusių metų laikotarpiu, ji tuo metu teikė tik 10 % oro susisiekimo paslaugų. Bendrovė SAS taip pat nurodė, kad iki 2020 m. pabaigos vykdys keletą išlaidų mažinimo iniciatyvų, kurios gali leisti sutaupyti 4,1 mlrd. SEK. Be to, valdyba pritarė penkių orlaivių atsarginių variklių pirkimo-pardavimo ir atgalinės nuomos sutarties sudarymui, pagal kurią bendrovė SAS gaus 45 mln. USD.

(40) 2020 m. balandžio 15 d. vykusiame valdybos posėdyje bendrovė SAS pristatė verslo planą, kuriame išdėstyta nauja komercinė strategija, skirta kovoti su COVID-19 pandemija ir jos padariniais trumpuoju ir ilguoju laikotarpiu.

(41) Bendrovės SAS verslo plane iš esmės buvo daroma prielaida, kad 2020 m. balandžio–birželio mėn. dėl kelionių apribojimų beveik nebus oro transporto paslaugų paklausos ([39]). Keleiviai vėl pradėtų keliauti tik 2020 m. liepos–spalio mėn. ir jų skaičius būtų nedidelis ([40]). Tada nuo 2020 m. lapkričio mėn. keleivių srautas stabiliai didėtų ir 2022 m. vasario mėn. pasiektų 85 % 2019 m. keleivių srauto. Vėliau keleivių srauto augimas sulėtėtų dėl ilgalaikių kelionių elgsenos pokyčių, kuriuos sukėlė COVID-19 pandemija, (darbas iš namų, mažiau verslo konferencijų, nauji laisvalaikio praleidimo būdai ir pan.). Todėl SAS nesitikėjo, kad bent jau iki 2023 m. vidurio pavyks grįžti į lygį, buvusį iki COVID-19. Ši paklausos prognozė buvo grindžiama prielaida, kad po 2020 m. spalio mėn. nebus jokių papildomų pandemijos bangų ir jokių kelionių apribojimų.

(42) Pagal šį scenarijų 2020 ir 2021 finansiniais metais bendrovė SAS prognozavo 22 mlrd. SEK nuostolį ([41]). Siekdama sumažinti šį nuostolį, bendrovė savo verslo plane numatė veikti trimis pagrindinėmis kryptimis: pritaikyti savo pasiūlą prie paklausos; pradėti agresyviai mažinti išlaidas ir valdyti atleidimą iš darbo.

(43) Kalbant apie pirmąją kryptį (pritaikyti savo pasiūlą prie paklausos) pasakytina, kad bendrovė SAS planavo atidžiai stebėti, kaip kas savaitę dėl COVID-19 pandemijos keičiasi oro transporto paslaugų paklausa. Iki 2020 m. birželio mėn. bendrovė SAS planavo neatnaujinti didžiosios savo orlaivių parko dalies eksploatavimo, o nuo 2020 m. liepos mėn. laipsniškai didinti eksploatuojamų orlaivių skaičių priklausomai nuo trijų pagrindinių rodiklių rezultatų. Pagal šiuos rodiklius atitinkamai planuota vertinti „galimybę keliauti“ (analizuojant visame pasaulyje Vyriausybių taikomus kelionių apribojimus ir įmonių draudimus), „ketinimą keliauti“ (pvz., vertinant paieškos duomenis arba rezervavimo lygį bendrovės SAS svetainėse) ir „faktines keliones“ (pvz., pagal SAS užregistruotą į skrydį atvykusių keleivių skaičių, pervežtų keleivių skaičių ir rezervavimo klases). Per ilgesnį laikotarpį (t. y. po 2020 m. spalio mėn.), kai tikimasi, kad paklausa atsigaus stabiliu tempu, bendrovė SAS sutelks savo paslaugas pelningiausiems maršrutams (visų pirma trumpojo nuotolio skrydžiams Skandinavijoje ir Europoje) ir pelningiausiems klientams (verslo kategorijai), kartu mažindama pajėgumus ir skrydžių dažnumą, kad kuo geriau išnaudotų orlaivius. Ji taip pat planavo pakeisti daugumą dabartinių analizės priemonių, sistemų ir įrankių pažangesniais produktais, kad pagerintų eismo ir užsakymų rodiklių tikslumą, ir peržiūrėti skrydžių metu teikiamas paslaugas, kad būtų panaikintos „švaistymo“ išlaidos (dvigubo aptarnavimo orlaiviuose mažinimas ir pan.).

([38]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-temporarily-halt-most-of-the-traffic/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.). Taip pat žr. 2020 m. kovo 16 d. bendrovės SAS valdybos posėdžio protokolą (pranešimo 40.1 priedas).

([39]) Mažiau nei 8 % keleivių, kuriuos 2019 m. skraidino bendrovė SAS, skaičiaus.

([40]) Bendrovė SAS tikėjosi, kad 2020 m. spalio mėn. pasieks tik 30 % keleivių, kuriuos skraidino 2019 m., skaičių.

([41]) Žr. 23 išnašą. Bendrovės SAS finansiniai metai trunka nuo lapkričio 1 d. iki spalio 31 d.

(44) Kalbant apie antrąją kryptį (pradėti agresyvų išlaidų mažinimą), bendrovė SAS pasiūlė vykdyti agresyvų išlaidų mažinimą orientuojantis į pastoviąsias išlaidas, siekiant iki 2020 m. spalio mėn. pabaigos sutaupyti 2,4 mlrd. SEK, o iki 2021 m. kovo mėn. pabaigos papildomai sutaupyti 1 mlrd. SEK ([42]). Bendrovė SAS taip pat numatė mažinti išlaidas po 2020 m. spalio mėn. mažindama savo orlaivių parką; laipsniškai pereidama prie vieno tipo orlaivių, kad būtų padidintas techninės priežiūros išlaidų efektyvumas; taip pat atidėdama orlaivių pristatymą, kad išsaugotų pinigus, ir iki 2024 m. sutaupytų dar 1,1 mlrd. SEK.

(45) Kalbant apie trečiąją kryptį (valdyti atleidimą iš darbo), bendrovė SAS numatė ir toliau laikinai atleisti daug darbuotojų Švedijoje, Norvegijoje ir Danijoje, kad iki 2020 m. spalio mėn. pabaigos iš viso sutaupytų 2 mlrd. SEK, o vėliau atsigavimo laikotarpiu imtis papildomų priemonių našumui didinti (t. y. 25 % padidinti antžeminių paslaugų ir 17 % įgulos darbo našumą), kad būtų sutaupyta dar 2 mlrd. SEK. Tuo pat metu bendrovė SAS pradėtų atleidimo iš darbo programą, pagal kurią iki 2020 m. spalio mėn. pabaigos 30 % sumažintų bendrą darbuotojų skaičių ir iki 2021 m. kovo mėn. dar 1,6 mlrd. SEK sumažintų pridėtines išlaidas (trečdaliu sumažinant administracijos darbuotojų ir 50 % krovinių padalinio darbuotojų skaičių); 20 % sumažinant pastoviąsias IT išlaidas; daugiau krovinių ir antžeminių operacijų perduodant vykdyti išorės paslaugų teikėjams ir investicijas į rinkodarą, IT ir produktus sumažinant iki to, kas būtina bendrovei SAS).

(46) Įgyvendindama šią išlaidų mažinimo programą, bendrovė SAS siekė per 2020 ir 2021 finansinius metus iš viso sumažinti išlaidas 5,4 mlrd. SEK (ir jas sumažinti dar 4,5 mlrd. SEK po 2021 m.).

(47) Tačiau 2020 m. balandžio 15 d. valdybos posėdyje valdyba paprašė bendrovės SAS vadovybės verslo plane nurodyti daugiau išlaidų mažinimo šaltinių.

(48) Todėl 2020 m. balandžio 22 d. valdybos posėdyje bendrovė SAS pristatė platesnio užmojo išlaidų mažinimo programą. Iš esmės bendrovė SAS pasiūlė toliau mažinti išorės išlaidas; padidinti atleidžiamų darbuotojų skaičių (nuo 30 % iki 40 % visų bendrovės SAS darbuotojų) ir atidėti daugiau orlaivių pristatymų. Iš to posėdžio protokolo taip pat matyti, kad bendrovė SAS nagrinėjo galimybę atsisakyti kai kurių pagrindinių turto objektų, visų pirma klientų lojalumo programos „Eurobonus“ ir krovinių bei antžeminių paslaugų veiklos. Dėl programos „Eurobonus“ bendrovė SAS apsvarstė tokio pardavimo privalumus ir trūkumus ir padarė išvadą, kad kitos galimybės buvo tinkamesnės ([43]). Dėl krovinių padalinio pardavimo bendrovė SAS nurodė, kad nė vienas pirkėjas nepareiškė susidomėjimo pirkti dalį arba visą krovinių padalinį ([44]), o dėl antžeminių paslaugų – […] (*).

(49) Šiuo patikslintu verslo planu bendrovė SAS siekė 2020 ir 2021 m. iš viso iki 7,3 mlrd. SEK sumažinti išlaidas ir iki 2021 m. pabaigos sumažinti prognozuojamus sukauptus nuostolius nuo 22 mlrd. SEK iki 15 mlrd. SEK.

(50) Šį verslo planą bendrovė SAS patvirtino 2020 m. balandžio 24 d., gavusi valdybos pritarimą, ir toliau vykdė išlaidų mažinimo iniciatyvas pagal tris pagrindines nustatytas kryptis.

([42]) išlaidų mažinimas buvo nukreiptas į išlaidas personalui (sustabdant naujų darbuotojų priėmimą, mažinant mokymų skaičių), iš viso daugiau kaip 800 mln. SEK; orlaivių techninę priežiūrą (iš naujo derantis dėl nuomos su įgula sutarčių, atidedant orlaivių pristatymą, mažinant techninės priežiūros apimtį ir pan.), iš viso 1,3 mlrd. SEK, ir kitas išlaidas (sustabdyti projektai, sumažintos išlaidos ne pirmo būtinumo veiklai, pavyzdžiui, rinkodarai, konsultantams, sumažintos išlaidos IT ir patalpoms), iš viso 1,3 mlrd. SEK.

([43]) Be kitų priežasčių, bendrovės SAS programa „Eurobonus“ buvo svarbus bendrovės pajamų šaltinis ir strateginis jos komercinės strategijos, orientuotos į konkrečius ir nuolatinius klientus, turtas. Bendrovė SAS manė, kad yra kitų būdų gauti pinigų iš šios programos, o ne ją parduoti, pavyzdžiui, perduoti šią programą atskiram juridiniam asmeniui, kad netolimoje ateityje SAS galėtų ją panaudoti kaip užstatą skolos finansavimui, arba parduoti taškus su nuolaida lojaliems klientams ir taip gauti daugiau pinigų. Tačiau tokiam perdavimui atlikti reikėtų kelių mėnesių, todėl bendrovė SAS manė, kad toks perdavimas galėtų būti ne trumpalaikė priemonė finansiniams sunkumams įveikti, o tik vidutinės trukmės sprendimas.

([44]) Bendrovė SAS neturi krovininių orlaivių, tačiau kroviniams vežti naudoja keleivinių orlaivių apatinį aukštą. Todėl galimiems ekspeditoriams būtų sunku optimizuoti krovinių srautus, nes jie priklausytų nuo bendrovės SAS keleivinių skrydžių programos, kadangi skrydžius vykdo SAS. Tad vienintelis pirkėjų susidomėjimas buvo susijęs su bendrovės SAS „apatinio aukšto pajėgumų“ rinkodaros ir pardavimo veiklos perėmimu, taikant svarbų komisinį mokestį. Be to, ankstesni bendrovės SAS bandymai parduoti šį padalinį buvo nesėkmingi. Todėl bendrovė SAS manė, kad būtų geriau išlaikyti padalinį grupės sudėtyje, tačiau gerokai sumažinti darbuotojų skaičių (– 50 %).

(*) Konfidenciali informacija.

(51) Pirma, kalbant apie veiklą (43 konstatuojamoji dalis), 2020 m. balandžio–birželio mėn. bendrovė SAS vykdė tik kelis vidaus maršrutus Švedijoje, taip pat tarp Norvegijos, Danijos ir Švedijos, kai kuriuos repatriacijos skrydžius ([45]) ir krovininius skrydžius ([46]), o balandžio ir gegužės mėn., palyginti su tuo pačiu 2019 m. laikotarpiu, išnaudojo mažiau nei 10 % savo pajėgumų (29 konstatuojamoji dalis ([47]). 2020 m. birželio 8 d., remdamasi optimistiniais naujausių paklausos priemonių rezultatais (43 konstatuojamoji dalis) ([48]), bendrovė SAS pasirengė laipsniškai padidinti naudojamų orlaivių skaičių nuo 16 2020 m. birželio 2 d. iki 45 2020 m. liepos mėn. viduryje, kad atitiktų jos nustatytą eismo augimo tendenciją ([49]). Skrydžių programoje daugiausia dėmesio būtų skiriama vidaus skrydžiams Danijoje, Norvegijoje ir Švedijoje ir kai kurioms jungtims su pagrindiniais Europos verslo centrais (Belgijoje, Vokietijoje, Nyderlanduose) ir susisiekimo Skandinavijoje stiprinimui. Pavyzdžiui, bendrovė SAS apskaičiavo, kad pirmąją 2020 m. liepos mėn. savaitę, palyginti su ta pačia 2019 m. savaite, ji pasiūlytų 34 % savo pasiūlos (sėdimųjų vietų skaičiumi) rinkoje į Skandinaviją, iš Skandinavijos ir Skandinavijos viduje, o tai, jos nuomone, atitiktų konkurentų siūlomų sėdimųjų vietų skaičiaus vidurkį (28 %) ([50]). 2020 m. birželio ir liepos mėn. padidėjęs skrydžių skaičius atnešė bendrovei SAS papildomų pajamų, sumažino jos nuostolius ir leido numatyti antrą kartą padidinti 2020 m. rugpjūčio mėn. pradedamų eksploatuoti orlaivių skaičių poilsio kryptimis Europoje, taip pat atsižvelgiant į gerus naujausių paklausos raidos vertinimo rezultatus. Atsižvelgdama į tai, bendrovė SAS vertino, kad toks padidinimas (dėl kurio jos pasiūla rinkoje sudarytų iki 45 % pasiūlos tuo pačiu 2019 m. laikotarpiu) atitinka konkurentų pasiūlą 2020 m. rugpjūčio mėn. ([51]) Tačiau 2020 m. rugsėjo ir spalio mėn. padidėjus COVID atvejų skaičiui visoje Europoje, iki 2020 m. spalio mėn. pabaigos bendrovė SAS sumažino savo pajėgumus iki gerokai mažiau nei 40 %.

(52) Antra, kalbant apie pastoviųjų išlaidų mažinimą (44 konstatuojamoji dalis), bendrovė SAS sumažino planuotas investicijas atidėdama orlaivių pristatymą. Bendrovė SAS greitai pradėjo dialogą su savo orlaivių tiekėju „Airbus“ dėl galimybės atidėti išankstinius mokėjimus ir orlaivių pristatymą. Tokiu būdu bendrovei SAS pavyko pasiekti, kad būtų atidėti [0–300] mln. USD (200–500 mln. SEK) išankstiniai mokėjimai už […] laikotarpį ir perkelti keturių […] pristatymą iš […] į […], keturių – […] iš […] į […] ir dviejų […] – iš […] į […]. Tačiau Švedija ir Danija paaiškino, kad bendrovė SAS negalėjo atšaukti užsakymų iš […], nerizikuodama, kad […]. Be to, bendrovė SAS atidėjo visus […] nuomojamų orlaivių pristatymus […] mėnesiams ir paspartino […] pardavimo arba nuomos sutarčių nutraukimo anksčiau laiko procesą ([52]), kad anksčiau gautų pinigų. Bendrovė SAS taip pat iš naujo derėjosi dėl sutarčių su daugiau kaip 200 tiekėjų visose savo veiklos srityse, siekdama panaikinti bet kokias kintamąsias išlaidas trumpuoju laikotarpiu; iš naujo derėtis dėl trumpalaikių ir ilgalaikių pastoviųjų išlaidų ir pagerinti mokėjimo sąlygas. Šios pakartotinės derybos leido bendrovei SAS daugiau kaip 1,5 mlrd. SEK sumažinti išlaidas per likusią 2020 m. dalį.

(53) Trečia, kalbant apie atleidimą iš darbo (45 konstatuojamoji dalis), 2020 m. balandžio 28 d. bendrovė SAS paskelbė, kad pradės nuolatinio būsimo darbuotojų skaičiaus mažinimo procesą iki 5 000 visą darbo dieną dirbančių darbuotojų, daugumą apie tai įspėdama prieš šešis mėnesius ([53]). Kitos su darbo santykiais susijusios priemonės apėmė sukauptų viršvalandžių mažinimą ir nemokamų atostogų suteikimą tam tikriems darbuotojams.

([45]) Bendrovė SAS vykdė repatriacijos skrydžius iš Brazilijos, Pakistano, Kolumbijos, Gvinėjos, Peru ir Turkijos.

([46]) Pažymėtini keli skrydžiai tarp Stokholmo ir Honkongo, kuriems buvo naudojami tušti keleiviniai orlaiviai medicinos įrangai ir farmacijos produktams iš Azijos į Europą gabenti.

([47]) 2020 m. balandžio 15 d., palyginti su 2019 m., bendrovė SAS teikė 7,4 % oro susisiekimo paslaugų. Remdamasi Eurokontrolės duomenimis, bendrovė SAS apskaičiavo, kad tai gana atitiko vidutinę panašių bendrovių, kurioms priskiriamos 25 oro transporto bendrovės („Wideroe“, „Alitalia“, „Aer Lingus“, KLM, „Turkish Airlines“, „Iberia“, „Wizz Air“, „Lufthansa“, „Air France“, LOT, „Ryanair“, „Austrian airlines“, „EasyJet“ ir pan.), pasiūlą (5,7 %). (Šaltinis – balandžio 15 d. bendrovės SAS AB valdybos posėdis, pranešimo 40.1 priedas).

([48]) Iš rodiklių buvo matyti, kad 2020 m. vasaros pradžioje bus iš dalies panaikinti kelionių apribojimai Europoje ir Skandinavijoje; iki 29 % padidės pardavimo mastas, palyginti su ankstesne savaite, ir nuo birželio mėn. pradžios padidės pelningumas ir (arba) apkrovos koeficientas.

([49]) 2020 m. liepos mėn. faktinis bendrovės SAS skrydžių srautas buvo didesnis, nei numatyta 2024 m. balandžio 24 d. patvirtintame verslo plane.

([50]) SAS išanalizavo, be kita ko, bendrovių „Norwegian“, „Lufthansa“, „Ryanair“, „Air France/KLM“, „Wizz Air“, „Wideroe“, „IAG Group“, „Finnair“, „EasyJet“, „Braathens Regional“ ir „Turkish Airlines“ paskelbtus duomenis apie savaitinius pajėgumus.

([51]) Bendrovė SAS apskaičiavo, kad 2020 m. rugpjūčio mėn., palyginti su 2019 m. rugpjūčio mėn., bendrovė „Wizz Air“ grįš prie visos savo pasiūlos; bendrovės „Ryanair“ ir „Air France/KLM“ – prie maždaug 65 % pasiūlos; bendrovė „Lufthansa“ – prie mažiau nei 40 % pasiūlos, o bendrovė „Finnair“ – prie mažiau nei 30 % pasiūlos.

([52]) 15 […], penkių […] ir vieno […].

([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/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

(54) Apskritai bendrovei SAS pavyko sumažinti kintamąsias išlaidas beveik 40 %, palyginti su praėjusiais metais; ji atidėjo 10 orlaivių pristatymą ir paspartino 21 orlaivio atsisakymą; iš naujo derėjosi su tiekėjais dėl daugiau kaip 200 sutarčių, kad pagerintų mokėjimo sąlygas ir sumažintų kintamąsias išlaidas, ir iki 2020 m. spalio 26 d. užbaigė 5 000 darbuotojų atleidimą iš darbo.

(55) Be šių išlaidų mažinimo priemonių, Danija ir Švedija nurodė, kad bendrovė SAS kreipėsi dėl valstybės pagalbos, susijusios su COVID-19 pandemija, kad sumažintų savo nuostolius, ir ją gavo.

2.1.3.2. Bendrovei SAS suteikta valstybės pagalba, susijusi su COVID-19 pandemija

(56) Skiriant priemonę, bendrovei SAS buvo taikomos kelios valstybės pagalbos priemonės ir buvo numatytos kitos valstybės pagalbos priemonės.

(57) Pirma, 2020 m. balandžio 15 d. ([54]) ir 2020 m. balandžio 24 d. ([55]) Komisija patvirtino Danijos ir Švedijos valstybės pagalbą bendrovei SAS, kuriai suteiktos iki 90 % dydžio valstybės garantijos dėl 3,3 mlrd. SEK (324 mln. EUR) atnaujinamojo kredito priemonės. Šiomis priemonėmis buvo siekiama iš dalies kompensuoti oro transporto bendrovei žalą, tiesiogiai patirtą dėl COVID-19 pandemijos, ir apie jas Danija ir Švedija pranešė pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą.

(58) Antra, bendrovė SAS taip pat gavo kompensaciją iš Danijos už pastoviąsias išlaidas pagal 2020 m. balandžio 8 d. Komisijos patvirtintą schemą ([56]). Šiuo atveju bendrovė SAS gavo 59 375 580 SEK už savo patronuojamosios bendrovės „Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden“ ([57]); 21 126 457 SEK už antžemines paslaugas ir 11 135 382 SEK už krovinių vežimo operacijas (t. y. iš viso 91 637 419 SEK arba 8,9 mln. EUR).

(59) Trečia, 2020 m. rugpjūčio mėn. Danijos institucijos pateikė preliminarų galimos pagalbos, kurią bendrovė SAS galėtų gauti pagal dvi paramos oro transporto bendrovėms schemas, apie kurias Danija tuo metu iš anksto pranešė Komisijai, vertinimą ([58]). Pagal tą vertinimą, pagal pirmąją schemą bendrovė SAS gautų ne daugiau kaip 800 000 EUR (maždaug 6 mln. DKK), o pagal antrąją schemą – maždaug 4,7 mln. EUR (35 mln. DKK) ([59]).

(60) Galiausiai pagal 2020 m. balandžio 17 d. ELPA priežiūros institucijos patvirtintą schemą byloje 85047 bendrovė SAS iš Norvegijos gavo kompensaciją už COVID-19 pandemijos padarytą žalą ([60]). Ši kompensacija sudarė maždaug 10 mln. NOK (932 723 EUR) ([61]). Be to, kaip nurodė Danija ir Švedija, bendrovė SAS su Norvegijos valstybe sudarė paslaugų viešojo pirkimo sutartį. Bendrovė SAS apskaičiavo, kad mokėjimai pagal šią sutartį sudaro maždaug 500 mln. SEK (49 mln. EUR).

([54]) 2020 m. balandžio 15 d. Komisijos sprendimas C(2020) 2416 *final* dėl valstybės pagalbos SA.56795 (2020/N) – Danija – Žalos, kurią SAS patyrė dėl COVID-19 pandemijos, kompensavimas (OL C 220, 2020 7 3, p. 1).

([55]) 2020 m. balandžio 24 d. Komisijos sprendimas C(2020) 2784 *final* dėl valstybės pagalbos SA.57061 (2020/N) – Švedija – Žalos, kurią SAS patyrė dėl COVID-19 pandemijos, kompensavimas (OL C 220, 2020 7 3, p. 1).

([56]) 2020 m. balandžio 8 d. Komisijos sprendimas C(2020) 2294 *final* dėl valstybės pagalbos SA.56774 (2020/N) – Danija – Kompensavimo schema įmonėms, dėl COVID-19 patiriančioms didelį apyvartos sumažėjimą (OL C 144, 2020 4 30, p. 1). Schema buvo patvirtinta pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą.

([57]) „Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden“ yra konsorciumas, priklausantis trims SAS patronuojamosioms bendrovėms (taip pat žr. 2.7 skirsnį).

([58]) Byla SA.58157 – COVID-19. Pagalba Danijos oro uostams ir oro transporto bendrovėms, kurių lėktuvai nusileidžia ir pakyla Danijoje ir byla SA.58088 – COVID-19. Kompensacijos Danijos vidaus maršrutais skraidinančioms oro transporto bendrovėms už COVID-19 padarytą žalą (remiantis atitinkamai SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktu, kaip išaiškinta laikinosios sistemos 3.1 skirsnyje, ir SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktu). Pirmąją priemonę Komisija patvirtino 2020 m. rugsėjo 3 d. sprendimu byloje SA.58157 (OL C 7, 2021 1 7, p. 4); kalbant apie antrąją priemonę, Danija galiausiai atsisakė projekto teikti pagalbą pagal schemą byloje SA.58088 ir 2020 m. spalio 14 d. atsiėmė savo pranešimą.

([59]) Galiausiai bendrovė SAS pagal šią schemą gavo tik 800 000 EUR pagalbą byloje SA.58157. Danijai atsisakius projekto suteikti pagalbą byloje SA.58088, bendrovė SAS negavo apskaičiuotos 4,7 mln. EUR sumos. Tačiau atliekant proporcingumo vertinimą (6.3.3 skirsnis) atsižvelgiama ir į pagalbą, gautą pagal schemą byloje SA.58157, ir į pagalbą, apskaičiuotą pagal bylą SA.58088.

([60]) https://www.eftasurv.int/state-aid/state-aid-register/covid-19-grant-scheme-undertakings-suffering-substantial-loss-turnover (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([61]) Taikytas 2020 m. rugpjūčio mėn. „InforEuro“ valiutos kursas.

2.1.3.3. Bendrovės SAS nuosavo kapitalo ir likvidumo finansiniai poreikiai

(61) 2020 m. rugpjūčio 11 d. pranešime Danijos ir Švedijos institucijos paaiškino, kad bendrovės SAS taikytų plitimo mažinimo priemonių ir gautos valstybės pagalbos nepakako jos sunkiai finansinei būklei, susidariusiai dėl COVID-19 pandemijos ir su ja susijusių judėjimo suvaržymo priemonių, ištaisyti.

(62) Iš bendrovės SAS verslo plano buvo matyti, kad, nepaisant priimtų plitimo mažinimo priemonių ir gautos viešosios paramos, bendrovė SAS tikėjosi, kad 2020 ir 2021 m. patirs maždaug 15 mlrd. SEK nuostolį. Buvo prognozuojama, kad 2020 m. spalio mėn. pabaigoje bendrovei SAS pritrūks likvidumo, o 2020 finansinius metus ji užbaigs turėdama beveik 11 mlrd. SEK neigiamą nuosavą kapitalą.

(63) Danija ir Švedija taip pat paaiškino, kad, remiantis bendrovės SAS 2020 m. II ketvirčio tarpine ataskaita, 2020 m. balandžio mėn. pabaigoje bendrovės SAS skolos ir nuosavo kapitalo santykis ([62]) buvo neigiamas (– 459,4). Be to, bendrovės SAS finansinis pasirengimas sumažėjo nuo 32 % iki 26 % ir beveik pasiekė minimalią 25 % ribą, kuri privaloma pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 ([63]). Nuosavas kapitalas tapo neigiamas – nuo 5,4 mlrd. SEK 2019 m. balandžio mėn. iki minus 65 mln. SEK 2020 m. balandžio mėn. 2020 m. gegužės–liepos mėn. bendrovės SAS pajamos, palyginti su tuo pačiu 2019 m. laikotarpiu, toliau mažėjo daugiau kaip 80 %. Veiklos išlaidų sumažėjimas (– 67 %, palyginti su tuo pačiu 2019 m. laikotarpiu), kurį lėmė mažesnė paklausa ir bendrovės SAS taikytos plitimo mažinimo priemonės, nekompensavo šio pajamų sumažėjimo ([64]).

(64) Apskritai iki 2020 m. liepos mėn. bendrovė SAS toliau patyrė nuostolių, kurie nuo COVID-19 pandemijos pradžios siekė beveik 6 mlrd. SEK. Bendrovės SAS nuosavas kapitalas taip pat toliau mažėjo, o 2020 m. liepos 31 d. apskaitoje registruota neigiama nuosavo kapitalo pozicija sudarė daugiau kaip 1 mlrd. SEK ([65]). Bendrovės SAS finansinės padėties blogėjimas tęsėsi ir 2020 m. rugpjūčio–spalio mėn., kai, palyginti su praėjusiais metais, pajamos sumažėjo 77 % ([66]).

(65) Danija ir Švedija savo 2020 m. rugpjūčio 11 d. pranešime, kuriame pateikė atnaujintus duomenis (2020 m. liepos mėn.), patvirtino, kad bendrovė SAS iki 2020 m. gruodžio mėn. tikėjosi pasiekti 9,4 mlrd. SEK neigiamą nuosavą kapitalą ir iki 2020 m. gruodžio mėn., jei ne greičiau, būtų išnaudojusi turimą likvidumą (kuris 2020 m. sausio 31 d. buvo 6,598 mlrd. SEK) ([67]). Šią išvadą patvirtino ir kredito reitingų agentūros „Moody's“ 2020 m. birželio 10 d. pateikta bendrovės SAS finansinės būklės analizė, kurioje „Moody's“ apskaičiavo, kad bendrovė SAS turėjo likvidžių lėšų veiklai vykdyti tik iki metų pabaigos ([68]).

(66) Danijos ir Švedijos teigimu, didelis oro susisiekimo sutrikimas, koks būtų kilęs dėl galimo bendrovės SAS bankroto arba įsipareigojimų nevykdymo, būtų labai pabloginęs Švedijos ir Danijos ekonomikos padėtį, ypač dėl bendrovės SAS svarbos šių valstybių narių ekonomikai.

([62]) Skolos ir nuosavo kapitalo santykis – tai finansinis rodiklis, rodantis, kuri dalis bendrovės priklauso kreditoriams, palyginti su tuo, kiek bendrovė turi akcininkų nuosavybės. Pagal jį apskaičiuojamas visos skolos ir finansinių įsipareigojimų svoris, palyginti su visu akcininkų nuosavu kapitalu. Kuo šis santykis didesnis, tuo labiau bendrovė yra įsiskolinusi. Daug įsiskolinusioms bendrovėms kyla didesnė rizika, kad sumažėjus pajamoms gali pritrūkti lėšų skoloms grąžinti. Jos taip pat turi mažiau galimybių prisiimti naujų įsiskolinimų. Neigiamas santykis rodo, kad bendrovės įsipareigojimai viršija jos turtą. Daugumoje atvejų tai būtų laikoma didelės rizikos požymiu ir paskata siekti apsaugos nuo bankroto.

([63]) Bendrovei SAS taikomas finansinio pasirengimo reikalavimas nuolat turėti piniginių lėšų, sudarančių ne mažiau kaip 25 % metinių pastoviųjų išlaidų. Danija ir Švedija pažymi, kad šis likvidumo reikalavimas kyla taikant 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj), pagal kurį oro transporto bendrovė, norėdama išlaikyti veiklos licenciją, privalo būti finansiškai pasirengusi.

([64]) https://www.sasgroup.net/investor-relations/financial-reports/interim-reports/continued-negative-impact-of-covid-19/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([65]) Žr. bendrovės SAS 2020 m. III ketvirčio tarpinę ataskaitą, skelbiamą adresu https://www.sasgroup.net/files/documents/financial-reports/Q3-2020/Q320-Presentation-2020-08-25.pdf (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([66]) https://www.sasgroup.net/investor-relations/financial-reports/interim-reports/full-year-financials-significantly-impacted-by-the-ongoing-pandemic/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([67]) Danijos ir Švedijos institucijų pranešimo 33 priedas.

([68]) Danijos ir Švedijos institucijų pranešimo 34.1 priedas.

2.1.4. *Bendrovės SAS svarba Danijos ir Švedijos ekonomikai*

(67) Danija ir Švedija pirmiausia nurodė pagrindines keleivių vežimo paslaugas, kurias bendrovė SAS teikė į abi valstybes nares, iš jų ir jose.

(68) Kalbant apie Daniją, Danijos institucijos paaiškino, kad 2019 m. bendrovė SAS sudarė 32 % viso Danijos vidaus ir tarptautinio keleivių vežimo oro transportu, siūlydama daugiau kaip 100 maršrutų iš Danijos, į Daniją ir Danijos viduje ([69]). Vien 2019 m. bendrovė SAS pradėjo skraidinti 12 naujų maršrutų iš Danijos oro uostų ([70]).

(69) Danijos institucijų duomenimis, 2019 m. bendrovė SAS, skraidindama iš Olborgo, Orhuso, Bilundo, Bornholmo ir Farerų salų oro uostų, prisidėjo prie 41 % Danijos vidaus susisiekimo ([71]). 2019 m. bendrovė SAS iš Kopenhagos visus metus ir reguliariais intervalais vidutiniškai vykdė 250 vidaus skrydžių per mėnesį į Bilundą, Orhusą ir Olborgą, taip pat iš dalies į Farerų salas (daugiau kaip 500 skrydžių per metus). COVID-19 pandemijos metu bendrovė SAS išlaikė vietos susisiekimą tarp Kopenhagos ir Olborgo, Orhuso bei Farerų salų, todėl 2020 m. balandžio–birželio mėn. Danijoje buvo galima vykdyti būtiniausias keliones. Po 2020 m. birželio mėn. bendrovė SAS šiomis kryptimis vykdė po 100–200 skrydžių per mėnesį ([72]).

(70) Kalbant apie tarptautines kryptis, bendrovė SAS reguliariai siūlė susisiekimą su Skandinavijos šalimis ([73]) ir Europos Sąjungos ([74]) bei tarptautiniais verslo centrais (Niujorku, Čikaga, Vašingtonu, Honkongu, Londonu, Ženeva ir pan.), paprastai visus metus ([75]). 2019 m. bendrovė SAS į Daniją ir iš Danijos skraidino maždaug 10 mln. keleivių, o tai sudaro beveik 30 % visų tarptautinių keleivių į Daniją ir iš Danijos ([76]). 2020 m. sausio–rugsėjo mėn. SAS išliko didžiausia oro transporto bendrovė pagal pervežtų keleivių skaičių ir vis dar skraidino 30 % visų į Daniją ir iš jos pervežtų tarptautinių keleivių ([77]).

(71) Kalbant apie Švediją, Švedijos institucijos paaiškino, kad, kadangi Švedija yra dideliame ir retai apgyvendintame pusiasalyje, geografiškai esančiame Sąjungos pakraštyje, aviacija yra populiariausia tarptautinių kelionių į šalį ir iš jos transporto rūšis, sudaranti maždaug 70 % visų tarptautinių kelionių. Švedijos transporto agentūros duomenimis, 2019 m. bendrovė SAS užtikrino 49 % Švedijos vidaus oro eismo pagal pervežtų keleivių skaičių ir ketvirtadalį tarptautinio oro eismo, siūlydama daugiau kaip 150 maršrutų iš Švedijos, į Švediją ir jos viduje ([78]).

([69]) Remiantis duomenimis, kuriuos Danijos institucijos surinko iš „Trafikstyrelsen“ (Danijos civilinės aviacijos ir geležinkelių administracija) atsakydamos į 2023 m. spalio 2 d. Komisijos prašymą pateikti informaciją, 2019 m. iš Danijos, į Daniją ir jos viduje (be bendrovės SAS) daugiausia skrydžių vykdė trys oro transporto bendrovės: „Norwegian Air Shuttle“ (85 maršrutai), „Ryanair“ (48 maršrutai) ir „EasyJet“ (16 maršrutų). Bendrovė „Norwegian Air Shuttle“ skraidino vienu vidaus maršrutu, o „Ryanair“ ir „EasyJet“ vidaus maršrutų nesiūlė.

([70]) Žr. 2019 finansinių metų SAS metinę ir tvarumo ataskaitą, p. 8, skelbiamą adresu https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([71]) Remiantis Danijos civilinės aviacijos ir geležinkelių administracijos duomenimis, 2019 m. bendrovė SAS buvo didžiausia oro transporto bendrovė nacionaliniu lygmeniu, skraidinusi 41 % visų šalies viduje pervežtų keleivių, po jos sekė bendrovės „Norwegian Air Shuttle“ (29 %), „Danish Air Transport“ (22 %), „Air Alsie“ (4,5 %) ir „Dancopter“ (0,8 %).

([72]) Danijos civilinės aviacijos ir geležinkelių administracijos duomenimis, 2020 m. sausio–rugsėjo mėn. bendrovė SAS išliko didžiausia oro transporto bendrovė nacionaliniu lygmeniu, skraidinusi 39 % visų Danijoje pervežtų keleivių, po jos sekė bendrovės „Danish Air Transport“ (28,5 %), „Norwegian Air Shuttle“ (24 %) ir „Air Alsie“ (3,1 %).

([73]) Pavyzdžiui, 2019 m. bendrovė SAS siūlė 600–700 skrydžių per mėnesį į Oslą, taip pat į Stokholmą, daugiau kaip 300 skrydžių per mėnesį į Geteborgą ir Stavangerį bei skrydžius, jungiančius Daniją su Helsinkiu, Olesiundu, Trondheimu ir Bergenu.

([74]) Pavyzdžiui, 2019 m. bendrovė SAS vykdė daugiau nei 100 skrydžių per mėnesį į Briuselį, Amsterdamą, Paryžių, Gdanską, Hamburgą, Frankfurtą, Diuseldorfą, Miuncheną, Vilnių, Varšuvą ir Milaną.

([75]) Remiantis Danijos civilinės aviacijos ir geležinkelių administracijos duomenimis, bendrovė SAS visus metus vykdė skrydžius maždaug dviem trečdaliais savo maršrutų (64 maršrutais iš 102), įskaitant Niujorką, Čikagą, Vašingtoną, Honkongą, Londoną ir Ženevą, bendrovė „Norwegian Air Shuttle“ visus metus vykdė skrydžius 29 maršrutais (iš 85 maršrutų), bendrovė „Ryanair“ – 23 maršrutais (iš 48 maršrutų), o bendrovė „EasyJet“ – 11 maršrutų (iš 16 maršrutų).

([76]) Remiantis Danijos civilinės aviacijos ir geležinkelių administracijos duomenimis, bendrovė SAS buvo didžiausia oro transporto bendrovė pagal 2019 m. į Daniją ir iš jos skraidintų tarptautinių keleivių skaičių, po jos sekė bendrovės „Norwegian Air Shuttle“ (15 %), „Ryanair“ (9 %), „EasyJet“ (5 %) ir KLM (4 %).

([77]) Remiantis Danijos civilinės aviacijos ir geležinkelių administracijos duomenimis, 2020 m. sausio–rugsėjo mėn. bendrovė SAS pervežė daugiau kaip 2 mln. keleivių, po jos sekė bendrovės „Norwegian Air Shuttle“ (11 % visų tarptautinių keleivių), „Ryanair“ (10 %), KLM (5 %) ir „EasyJet“ (4,5 %).

([78]) Švedijos transporto agentūros duomenimis, pagal keleivių vežimo oro transportu paslaugas šalies viduje pirmavo bendrovė SAS, skraidinusi daugiau kaip 3 mln. keleivių, po jos sekė bendrovės „Braathens Regional“ (30 %), „Norwegian Air Shuttle“ (18 %), „LOT Polish airlines“ (0,8 %) ir „Amapola Flyg“ (0,7 %).

(72) Vidaus skrydžius bendrovė SAS vykdė iš Stokholmo ir Geteborgo oro uostų, skraidindama keleivius į Umeo, Liuleo, Malmės, Visbio, Estešundo, Helsingborgo, Šelefteo, Sundsvalio, Kalmaro, Ernšioldsviko, Ronebio ir Kirunos oro uostus ir visus metus reguliariais reisais vykdydama daugiau kaip 150 skrydžių per mėnesį (kiekviena kryptimi). COVID-19 pandemijos metu, 2020 m. kovo–birželio mėn., bendrovė SAS toliau vykdė daugumą šių vietinių skrydžių, todėl Švedijoje buvo galima vykdyti būtiniausias keliones. Po 2020 m. birželio mėn. bendrovė SAS atnaujino visus vidaus maršrutus ir per mėnesį vykdė vidutiniškai 50 skrydžių kiekviena kryptimi ([79]). Kalbant apie tarptautines kryptis ([80]), bendrovė SAS reguliariai visus metus siūlė susisiekimą su Skandinavijos šalimis ([81]), kitomis valstybėmis narėmis ([82]) ir tarptautiniais verslo centrais (Los Andželu, Sankt Peterburgu, Londonu, Ciurichu ir pan.).

(73) Tiek Danija, tiek Švedija taip pat pabrėžė ypatingą bendrovės SAS indėlį COVID-19 pandemijos metu teikiant krovinių vežimo paslaugas ir vykdant specialius skrydžius. Jos pabrėžė, kad bendrovė SAS įvykdė maždaug 50 skrydžių, kuriais iš Kinijos į Švediją ir Daniją pristatė daugiau kaip 800 tonų medicinos prekių ir vaistų, įskaitant 600 tonų asmeninės apsaugos priemonių ir daugiau kaip 40 mln. apsauginių kaukių Švedijos ir Danijos sveikatos priežiūros darbuotojams. Be to, bendrovė SAS užsakomaisiais reisais svarbioms Švedijos ir Danijos pramonės įmonėms vežė krovinius, įskaitant gamybos komponentus ir atsargines dalis, kad būtų užtikrintas gamybos grandinės, kuri nutrūko dėl COVID-19 pandemijos, tęstinumas. Kaip minėta 51 konstatuojamojoje dalyje, koordinuodama veiksmus su Švedijos ir Danijos institucijomis, bendrovė SAS taip pat atliko keletą repatriacijos skrydžių tokiose šalyse, kaip Brazilija ir Pakistanas, įstrigusiems Švedijos ir Danijos gyventojams.

(74) Danija ir Švedija taip pat paaiškino, kad bendrovė SAS šiose valstybėse narėse yra svarbus darbdavys. Jos nurodė, kad, nors bendrovė SAS jau buvo atleidusi maždaug 5 000 darbuotojų, kad sumažintų savo nuostolius, tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, ji vis dar turėjo maždaug 6 000 darbuotojų, kurių atleidimas būtų dar labiau padidinęs COVID-19 pandemijos sukeltus didelius sutrikimus ir sukėlęs didelių socialinių sunkumų šių valstybių narių ekonomikai.

(75) Galiausiai Danija ir Švedija taip pat nurodė, kad galimas bendrovės SAS nemokumas arba įsipareigojimų nevykdymas turėtų netiesioginį poveikį daugeliui tiekėjų (orlaivių ir variklių gamintojams, oro uostų ir oro navigacijos paslaugų teikėjams, degalų tiekėjams, maitinimo paslaugų teikėjams, IT tiekėjams, techninės priežiūros paslaugų teikėjams, regioniniams gamintojams partneriams, finansinių paslaugų teikėjams), kuriems bendrovė SAS yra svarbus klientas. Šiuo atžvilgiu Danija ir Švedija nurodė, kad 2019 m. bendrovės SAS pirkimai iš tiekėjų Švedijoje ir Danijoje sudarė atitinkamai 4,2 mlrd. SEK ir 3,9 mlrd. SEK. Apskritai 2019 m. bendrovės SAS tiesioginis indėlis į Švedijos bendrąjį vidaus produktą (toliau – BVP) sudarė 5,9 mlrd. SEK, netiesioginis – 4,7 mlrd. SEK, o skatinamasis poveikis siekė dar 6 mlrd. SEK. Tai sudarė 30 % viso aviacijos sektoriaus indėlio į Švedijos ekonomiką ([83]). 2019 m. bendrovės SAS metinis indėlis į Danijos BVP taip pat sudarė 3 mlrd. DKK ([84]). Šiuo atžvilgiu Danijos institucijos nurodė, kad 2020 m. 58 % bendrovės SAS iš Danijos ir į Daniją skraidintų keleivių keliavo verslo reikalais.

([79]) Švedijos transporto agentūros duomenimis, 2020 m. sausio–rugsėjo mėn. bendrovė SAS išliko didžiausia oro transporto bendrovė vidaus rinkoje pagal pervežtų keleivių skaičių; ji užtikrino 60 % viso keleivių srauto; o bendrovės „Braathens Regional“ – 20 %, „Norwegian Air Shuttle“ – 14 %, „Air Leap“ – 1,8 % ir „Amapola Flyg“ – 1,8 %.

([80]) Švedijos transporto agentūros duomenimis, 2019 m. SAS buvo pagrindinė oro transporto bendrovė, teikianti tarptautinio oro susisiekimo paslaugas iš Švedijos ir į Švediją, ir skraidino daugiau kaip 7 mln. keleivių, po jos sekė bendrovės „Norwegian Air Shuttle“ (18 %), „Ryanair“ (8 %), „Wizz Air“ (5,6 %) ir „Lufthansa“ (5 %). 2020 m. sausio–rugsėjo mėn. bendrovės SAS tarptautinių keleivių dalis šiek tiek sumažėjo nuo 25 % iki 23 %, o bendrovė „Norwegian Air Shuttle“ išlaikė antrą pagal dydį dalį, sudariusią 13 % (2019 m. – 18 %). Bendrovės „Ryanair“ dalis išliko stabili, o bendrovių „Wizz Air“ ir „Lufthansa“ dalys padidėjo atitinkamai nuo 5,6 % iki 7,2 % ir nuo 5,1 % iki 6,6 %.

([81]) Pavyzdžiui, 2019 m. bendrovė SAS siūlė daugiau kaip 600 skrydžių per mėnesį į Oslą ir Kopenhagą ir daugiau kaip 300 skrydžių į Helsinkį, daugiau kaip 100 skrydžių į Bilundą, Tamperę, Turku ir Vasą bei skrydžius, jungiančius Švediją su Orhusu, Stavangeriu, Trumse, Trondheimu ir Oulu.

([82]) Pavyzdžiui, 2019 m. bendrovė SAS siūlė daugiau kaip 100 skrydžių per mėnesį į Briuselį, Amsterdamą, Paryžių, Berlyną, Frankfurtą, Vilnių ir Taliną.

([83]) Žr. bendrovės „Copenhagen Economics“ 2019 m. balandžio mėn. ataskaitą, skelbiamą adresu https://www.copenhageneconomics.com/dyn/resources/Filelibrary/file/6/216/1562329592/sas-swedenreport.pdf (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([84]) Ten pat. Ataskaitoje taip pat nurodyta, kad bendrovės SAS užtikrinamas susisiekimas Danijos BVP papildo 18,4 mlrd. DKK.

(76) Danija ir Švedija, siekdamos išvengti sunkių bendrovės SAS nemokumo arba įsipareigojimų nevykdymo pasekmių savo ekonomikai, manė, kad nėra kitų alternatyvų priemonei, apie kurią pranešė abi valstybės narės.

2.1.5. *Alternatyvų rekapitalizavimo priemonei nebuvimas*

(77) Savo pranešime Danija ir Švedija paaiškino, kad kapitalo ir likvidumo poreikiams, kuriems buvo skirta priemonė, patenkinti bendrovė SAS nerado alternatyvaus finansavimo nei rinkoje, nei pagal kitas pagalbos priemones.

(78) Iš karto po COVID-19 protrūkio 2020 m. kovo mėn. bendrovė SAS bandė sudaryti sutartį su bankų grupe dėl atnaujinamojo kredito priemonės ([85]), tačiau be valstybės paramos to padaryti nepavyko, nes bankai nebuvo pasirengę prisiimti jokios neužtikrintos rizikos. Tuo pat metu Švedijos institucijos nusprendė remti oro transporto sektorių pagal schemą, pagal kurią oro transporto bendrovėms suteikiamos valstybės garantijos, dengiančios 90 % iš kredito įstaigų gautų paskolų. Komisija šią schemą patvirtino 2020 m. balandžio 11 d. sprendimu, priimtu byloje SA 56812 ([86]). Bendrovė SAS bandė gauti paskolą iš kredito įstaigų, kuriai būtų suteikta Švedijos valstybės garantija, tačiau šios nenorėjo suteikti iš dalies neužtikrintos paskolos. Todėl, atsižvelgdamos į bendrovės SAS sunkumus, Švedijos institucijos kartu su Danijos institucijomis nusprendė suteikti bendrovei SAS valstybės garantiją, galinčią padengti iki 100 % bendrovės SAS prašomos atnaujinamojo kredito priemonės, jei kredito įstaigos vis tiek atsisakytų prisiimti 10 % paskolos riziką arba manytų, kad bendrovės SAS užtikrinimo priemonių nepakanka jų pačių rizikai padengti. Komisija patvirtino šią pagalbą (57 konstatuojamoji dalis). Danija ir Švedija nurodė, kad su šia bendra valstybės garantija bendrovei SAS galiausiai pavyko sudaryti sutartį dėl atnaujinamojo kredito priemonės, kurios 90 % buvo užtikrinta valstybės garantijomis, tačiau šią priemonę suteikiantys bankai reikalavo, kad už likusius 10 % neužtikrintos priemonės dalies būtų pateikti dideli užstatai, t. y. bendrovei SAS priklausantis nesuvaržytas turtas. Pagal su tais bankais sudarytos atnaujinamojo kredito priemonės sutarties sąlygas bendrovė SAS kaip užstatą pateikė orlaivių turto paketą, kurio bendra vertė buvo dvigubai didesnė už neužtikrintą atnaujinamojo kredito priemonės sumą, kurios keliamą riziką palikta prisiimti bankams (10 % paskolos nominalios sumos), ir įsipareigojimą neįkeisti bendrovės SAS grupės vidaus paskolų ir sąskaitų ([87]).

(79) Be to, 2020 m. birželio 10 d. dvi kredito reitingų agentūros sumažino bendrovės SAS kredito reitingą. Agentūra „Standard & Poor's" sumažino bendrovės SAS kredito reitingą nuo B+ iki CCC ([88]) ir tęsė jos kredito reitingo stebėjimą dėl neigiamų prognozių, o tai atspindėjo „didelę skolos restruktūrizavimo per kelias artimiausias savaites tikimybę", nes bendrovės SAS pinigų srauto pozicija pastarosiomis savaitėmis dar labiau pablogėjo, o oro transporto bendrovės kapitalo struktūra atrodė netvari ([89]). Agentūra „Moody's" bendrovės SAS kredito reitingą sumažino nuo B2 iki Caa1 ([90]), nes bendrovė SAS prarasdavo daug pinigų veiklai palaikyti, todėl „neišvengiamai reikės, kad akcininkai rekapitalizuotų bendrovę SAS" ([91]). Agentūra „Moody's" manė, kad „bendrasis bendrovės SAS svertas, matuojamas kaip skolos ir EBITDA santykis, 2020 finansiniais metais buvo 4,6 karto didesnis, o tai reiškia, kad bendrovė turi mažą rezervą apsisaugoti nuo didelio rinkos nuosmukio, kurį sukėlė koronaviruso protrūkis" ([92]).

([85]) Tai yra […], […], […] ir […].

([86]) 2020 m. balandžio 11 d. Komisijos sprendimas byloje SA.56812 (2020/N) – Švedija – COVID-19: paskolų garantijų schema oro transporto bendrovėms (OL C 269, 2020 8 14, p. 2).

([87]) Įsipareigojimas neįkeisti – tai sutartis arba paskolos sutarties sąlyga, kuri neleidžia paskolos gavėjui įkeisti viso arba nurodyto turto kitam skolintojui. Taip užtikrinama, kad pradinis skolintojas išlaikys pirmenybę, jei paskolos gavėjas neįvykdys įsipareigojimų ir jo turtas bus areštuotas.

([88]) Pagal agentūros „Standard & Poor's" reitingų skalę CCC reitingas reiškia, kad bendrovės kredito profilis šiuo metu yra pažeidžiamas ir priklauso nuo palankių verslo, finansinių ir ekonominių sąlygų, kad būtų vykdomi finansiniai įsipareigojimai. Žr. https://www.spglobal.com/ratings/en/about/intro-to-credit-ratings (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([89]) Žr. 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/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([90]) Pagal bendrovės „Moody's" reitingų skalę Caa reitingas reiškia, kad įsipareigojimai vertinami kaip prastos būklės ir jiems būdinga labai didelė kredito rizika. Žr. https://www.moodys.com/sites/products/productattachments/ap075378_1_1408_ki.pdf (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([91]) Švedijos ir Danijos institucijų pranešimo 34.1 priedas.

([92]) Skolos ir EBITDA santykis yra sverto koeficientas, kuriuo vertinamas bendrovės gebėjimas grąžinti susidariusią skolą. Šis rodiklis, kurį paprastai naudoja kredito agentūros, nustato išleistos skolos negrąžinimo tikimybę. Šis santykis naudingas nustatant, kelių metų EBITDA rodiklio reikėtų visai skolai grąžinti. Paprastai kyla nerimas, kai rodiklis yra didesnis nei 3, tačiau tai gali skirtis priklausomai nuo sektoriaus. Žr., pvz., https://www.investopedia.com/terms/l/leverageratio.asp (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

(80) Be to, Danija ir Švedija paaiškino, kad bendrovės SAS jau gautos valstybės pagalbos priemonės buvo nepakankamos arba netinkamos jos nuosavo kapitalo poreikiams patenkinti, nes jomis siekta spręsti tik tiesioginio bendrovės SAS likvidumo trūkumo problemą, o ne trumpalaikės ir ilgalaikės kapitalo struktūros pablogėjimo problemą.

(81) Švedijos ir Danijos teigimu, valstybės garantijos priemone paremta atnaujinamojo kredito priemonė (57 konstatuojamoji dalis) turėjo tik tokį poveikį, kad iki 2020 finansinių metų pabaigos bendrovės SAS veiklai palaikyti prarandama pinigų suma ([93]) sudarytų ne daugiau kaip 500–700 mln. SEK per mėnesį, todėl ji nebuvo tinkama tam, kad bendrovė SAS galėtų atkurti kapitalo struktūrą. buvusią iki COVID (ir nepakankama pinigams išsaugoti). Be to, pagal atnaujinamojo kredito sutarties sąlygas bendrovė SAS turėjo atsisakyti atnaujinamojo kredito priemonės (ir grąžinti visą likusią sumą), kai tik bus sėkmingai įgyvendintas Danijos ir Švedijos išnagrinėtas rekapitalizavimo planas ([94]). Visa kita bendrovės SAS gauta pagalba buvo skirta tik tam, kad trumpą laiką būtų padengtos kai kurios veiklos išlaidos dotacijų arba kompensacijų už viešųjų paslaugų įsipareigojimus forma (58–60 konstatuojamosios dalys), ir nepadėjo jai įveikti didelių finansinių sunkumų ir užtikrinti jos gyvybingumo.

(82) Danija ir Švedija taip pat nurodė, kad dėl **1 lentelėje** ir **2 lentelėje** nurodytų priežasčių nebuvo jokių kitų galiojančių horizontaliosios pagalbos schemų, kurias abi valstybės narės patvirtino dėl COVID-19 pandemijos ir kurios būtų galėjusios padėti bendrovei SAS įveikti finansinius sunkumus.

1 lentelė

Atitinkamų pagalbos schemų, kurias Švedija patvirtino dėl COVID-19 pandemijos nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2020 m. spalio 26 d., sąrašas ([95])

Pagalbos schema	Priemonės aprašymas	Švedijos pateikti priemonės netinkamumo / nepakankamumo paaiškinimai
SA.56860 Paskolų garantijų schema, skirta nuo COVID-19 pandemijos nukentėjusioms įmonėms	Pagal šią priemonę pagalba buvo teikiama vienos įmonės paskolų, neviršijančių 75 mln. SEK (maždaug 6,8 mln. EUR), garantijų forma. Išskirtiniais atvejais galėjo būti leidžiama suteikti didesnes paskolas, bet neviršijant 250 mln. SEK (maždaug 22,7 mln. EUR).	Didžiausia pagalbos suma, kuri galėjo būti suteikta pagal šią schemą, buvo nepakankama bendrovės SAS gyvybingumui užtikrinti. Bendrovei SAS taip pat reikėjo kapitalo nuosavam kapitalui stiprinti, todėl ji negalėjo pasikliauti vien tik paskolomis.
SA.56812 Paskolų garantijų schema, skirta nuo COVID-19 pandemijos nukentėjusioms oro transporto bendrovėms	Šia priemone tam tikroms Švedijos licenciją turinčioms oro transporto bendrovėms buvo teikiama pagalba valstybės garantijų naujoms paskoloms forma siekiant užtikrinti pakankamą jų likvidumą.	Pagal šią pagalbos schemą bendrovė SAS negalėjo gauti paskolos rinkoje (78 konstatuojamoji dalis).
SA.56972 Nuomos mokesčio nuolaida, skirta nuo COVID-19 pandemijos nukentėjusiems nuomininkams	Pagal šią schemą buvo teikiama pagalba (ne daugiau kaip 800 000 EUR), skirta padengti nuomos mokesčio nuolaidoms, dėl kurių prasidėjus COVID-19 pandemijai susitarė nuomotojai ir įmonės, užsiimančios su ilgo naudojimo prekėmis susijusia veikla (išskyrus prekybą internetu), viešbučių, restoranų ir tam tikra kita veikla, susijusia su santykiais su klientais.	Ši pagalbos schema buvo netinkama bendrovės SAS likvidumo ir kapitalo poreikiui patenkinti, o skiriama suma buvo akivaizdžiai nepakankama.

([93]) Pinigų atsargų ar pinigų likučio suma, kurią bendrovė praranda dėl nuostolingos pagrindinės veiklos.

([94]) 2020 m. spalio 26 d. skyrus priemonę, 2020 m. spalio 29 d. bendrovė SAS visiškai grąžino atnaujinamojo kredito priemonę. Tuo pat metu nustojo galioti Švedijos ir Danijos valstybės garantijos.

([95]) Į tą sąrašą įtrauktos tik tos pagalbos schemos, pagal kurias bendrovė SAS galėjo atitikti reikalavimus, kad galėtų gauti pagalbą.

Pagalbos schema	Priemonės aprašymas	Švedijos pateikti priemonės netinkamumo / nepakankamumo paaiškinimai
SA.58822 Kompensavimo schema, skirta dėl COVID-19 pandemijos apyvartos nuostolių patyrusioms įmonėms	Pagal šią priemonę buvo teikiama pagalba (iki 800 000 EUR) įmonių nuostoliams, patirtiems dėl COVID-19 pandemijos protrūkio ir susijusių ribojamųjų priemonių 2020 m. birželio ir liepos mėn., padengti.	Pagalbos schema apėmė tik riboto laikotarpio apyvartos praradimą. Be to, skiriamos pagalbos sumos akivaizdžiai nepakako bendrovės SAS finansiniams poreikiams patenkinti.

2 lentelė

Atitinkamų pagalbos schemų, kurias Danija patvirtino dėl COVID-19 pandemijos nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2020 m. spalio 26 d., sąrašas ([96])

Pagalbos schema	Priemonės aprašymas	Danijos pateikti priemonės netinkamumo / nepakankamumo paaiškinimai
SA.57027 Kredito priemonė ir PVM bei darbo užmokesčio mokesčių atidėjimas	Pagal šią priemonę buvo teikiama pagalba mokesčių atidėjimo ir kredito priemonės forma siekiant sumažinti labiausiai pažeidžiamų įmonių likvidumo suvaržymus, ypač daug dėmesio skiriant MVĮ, o jos bendras biudžetas buvo 130 mln. EUR.	Ši priemonė nebuvo tinkama bendrovės SAS finansinei padėčiai gerinti, nes pagalba buvo skirta tik mokesčių atidėjimui ir kredito priemonėms. Be to, pagalba buvo teikiama daugiausia MVĮ, o jos suma buvo nedidelė.
SA.57932 Kompensavimo schema, skirta nuo sienų uždarymo ir kelionių apribojimų nukentėjusioms įmonėms	Pagal šią priemonę buvo teikiama pagalba tam tikras tinkamumo sąlygas atitinkančioms su kelionėmis ir turizmu susijusių sektorių įmonėms.	Didžiausia pagalbos suma, kuri galėjo būti suteikta pagal šią schemą (8 mln. EUR vienai bendrovei), buvo nepakankama bendrovės SAS gyvybingumui užtikrinti.

(83) Be to, Danija ir Švedija paaiškino, kad finansavimas didesnės skolos forma bet kuriuo atveju neatitiktų bendrovės SAS kapitalo poreikių. Bendrovei būtinai reikėjo padidinti kapitalą, kad ji patenkintų nuosavo kapitalo poreikius. Šiuo atžvilgiu Danija ir Švedija paaiškino, kad priemonė buvo parengta siekiant padengti kuo didesnę bendrovės SAS kapitalo poreikių dalį iš rinkos, pritraukiant privačius investuotojus ir prašant, kad esami privatūs bendrovės SAS akcininkai dalytųsi rekapitalizavimo našta su Danija ir Švedija, kaip išsamiau paaiškinta 2.2 skirsnyje.

(84) Iš 2020 m. gegužės ir birželio mėn. vykusių bendrovės SAS valdybos posėdžių protokolų matyti, kad Danija ir Švedija aiškiai reikalavo, jog bendrovė SAS prašytų privačių investuotojų pasidalyti rekapitalizavimo finansinę naštą (toliau – naštos pasidalijimas), nes tai buvo abiejų valstybių narių dalyvavimo rekapitalizuojant bendrovę SAS sąlyga. Taigi bendrovė SAS turėjo derėtis su privačiais akcininkais, SAS įsipareigojimų obligacijų ir vekselių turėtojais bei rekapitalizavimo procese dalyvaujančiais bankais. 2020 m. birželio 30 d. bendrovė SAS paskelbė pirmąjį rekapitalizavimo planą, apimantį esamų obligacijų ir esamų mišrių vekselių konvertavimą tam tikromis sąlygomis, ir paragino obligacijų ir vekselių turėtojus patvirtinti siūlomą planą 2020 m. liepos 17 d. numatytame surengti susirinkime ([97]). Tačiau 2020 m. liepos 10 d. bendrovė SAS paskelbė, kad šis susirinkimas atšaukiamas, nes vekselių ir obligacijų turėtojai tikriausiai atsisakytų pritarti pirmajame rekapitalizavimo plane numatytoms konvertavimo sąlygoms ([98]).

([96]) Į tą sąrašą įtrauktos tik tos pagalbos schemos, pagal kurias bendrovė SAS galėjo atitikti reikalavimus, kad galėtų gauti pagalbą.

([97]) Žr. 2020 m. birželio 30 d. bendrovės SAS pranešimą spaudai, kuriame išsamiai apibūdintas pirmasis rekapitalizavimo plano pasiūlymas, skelbiamą adresu 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/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([98]) Žr. 2020 m. liepos 10 d. bendrovės SAS pranešimą spaudai, skelbiamą adresu https://www.sasgroup.net/investor-relations/recapitalization-2020/recapitalization-plan/sas-cancels-noteholders-meetings-scheduled-for-17-july-2020-as-required-conversions-under-the-recapitalisation-plan-are-not-expected-to-be-approved--process-continues-with-initiation-of-noteholder-discussions/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

(85) Atmetus bendrovės SAS pasiūlytą rekapitalizavimo planą, kuriam pritarė Danija ir Švedija, abi valstybės narės sutiko peržiūrėti sąlygas, kuriomis obligacijų ir vekselių turėtojai sutiktų su naštos pasidalijimu. Šiame sprendime vertinama priemonė buvo šio peržiūrėto rekapitalizavimo plano dalis ir yra aprašyta tolesniuose skirsniuose.

2.2. **Skirtingų priemonės komponentų metmenys**

(86) Rekapitalizavimo planą sudarė trys pagrindinės dalys: nuosavo kapitalo priemonė (6 mlrd. SEK), mišraus kapitalo priemonė (6 mlrd. SEK), kurios abi sudarė priemonę, ir privačiojo sektoriaus skolos konvertavimas į nuosavą kapitalą arba mišrias priemones (3,75 mlrd. SEK). Taigi, pagal rekapitalizavimo planą bendrovei SAS iš viso buvo numatyta 15,75 mlrd. SEK kapitalo injekcija, iš kurių 11 mlrd. SEK pagal priemonę turėjo suteikti Danija ir Švedija.

(87) Konkrečiai rekapitalizavimo planą sudarė:

— mišraus kapitalo priemonė, kurią pačią sudarė:

  — 5 mlrd. SEK vertės tiksliniai mišrūs vekseliai, išleisti Danijai ir Švedijai ir padalyti lygiomis dalimis abiem valstybėms narėms, ir

  — 1 mlrd. SEK vertės tiksliniai mišrūs vekseliai, išleisti tik Danijai,

— nuosavo kapitalo priemonė, kurią pačią sudarė:

  — maždaug 4 mlrd. SEK vertės teisių emisija, pagal kurią Danija ir Švedija pasirašė ir įsigijo naujų paprastųjų akcijų už maždaug 3 mlrd. SEK sumą (padalytą lygiomis dalimis abiem valstybėms narėms), kurioje galėjo dalyvauti visi bendrovės SAS akcininkai ir kiti investuotojai, ir

  — maždaug 2 mlrd. SEK vertės tikslinė paprastųjų akcijų emisija, skirta Danijai ir Švedijai (maždaug po lygiai padalyta abiem valstybėms narėms),

— privačiojo sektoriaus skolos konvertavimas į nuosavą arba mišrų kapitalą, kurį patį sudarė:

  — 1,5 mlrd. SEK vertės subordinuotųjų neterminuotųjų kintamų palūkanų kapitalo vertybinių popierių (toliau – esami mišrūs vekseliai) konvertavimas į paprastąsias akcijas ([99]) ir

  — 2,25 mlrd. SEK vertės pirmaeilių neužtikrintų fiksuotųjų palūkanų obligacijų, kurių terminas yra 2022 m. lapkričio mėn., (toliau – obligacijos) konvertavimas į naujus komercinius mišrius vekselius (toliau – nauji komerciniai mišrūs vekseliai) arba į paprastąsias akcijas obligacijų turėtojų pasirinkimu ([100]).

2.3. **Priemonės forma**

(88) Pagal šią priemonę buvo rekapitalizuota bendra 11 mlrd. SEK suma, panaudojant nuosavą kapitalą (6 mlrd. SEK) ir mišraus kapitalo priemones (5 mlrd. SEK).

2.4. **Teisinis pagrindas**

(89) Danijos ir Švedijos dalyvavimas rekapitalizuojant bendrovę SAS buvo grindžiamas i) 2020 m. birželio 15 d. Švedijos Vyriausybės nutarimu Nr. 2019/20:187 dėl kompensacijų rizikos grupėms, kapitalo intervencijų į valstybines įmones ir kitų priemonių, susijusių su COVID-19, kuriuo iš dalies keičiamas 2020 m. biudžetas, ir ii) 2020 m. birželio 25 d. Danijos Parlamento Finansų komiteto įgaliojimu tam tikromis sąlygomis prisidėti prie bendrovės SAS rekapitalizavimo.

([99]) 2020 m. rugsėjo 2 d. obligacijų turėtojai pritarė esamų mišrių vekselių konvertavimui, kad jie būtų iškeisti į 90 % nominaliosios vertės bendrovės SAS paprastąsias akcijas, kurių pasirašymo kaina yra 1,16 SEK už akciją, jeigu tam pritars neeilinis akcininkų susirinkimas.

([100]) 2020 m. rugsėjo 2 d. obligacijų turėtojai pritarė obligacijų konvertavimui, keičiant jas 100 % nominaliąja verte į bendrovės SAS neterminuotuosius nesubordinuotus, neužtikrintus, negarantuotus, kintamųjų palūkanų normos pirmalaikio išpirkimo kapitalo vertybinius popierius, išreikštus SEK.

2.5. **Pagalbą suteikianti institucija ir priemonės administravimas**

(90) Pagalbą suteikiančios institucijos buvo Danijos finansų ministerija ir Švedijos Vyriausybė. Priemonę administravo Danijos finansų ministerija ir Švedijos įmonių ir inovacijų ministerija. Priemonė buvo finansuojama Švedijos ir Danijos valstybės biudžeto lėšomis.

2.6. **Priemonės biudžetas ir trukmė**

(91) Priemonės biudžetas sudaro 11 mlrd. SEK. Kaip paaiškinta 7 konstatuojamojoje dalyje, Danija ir Švedija galiausiai išmokėjo 9,54 mlrd. SEK pagalbos sumą.

(92) Danija ir Švedija priemonę skyrė 2020 m. spalio 26 d.

2.7. **Pagalbos gavėjas**

(93) Priemonė skirta Skandinavijos oro transporto bendrovei SAS, vykdančiai vidaus skrydžius Danijoje, Švedijoje ir Norvegijoje, taip pat Skandinavijoje, ir užtikrinančiai tiesioginį susisiekimą su pagrindiniais ES ir tarptautiniais verslo centrais. Bendrovė taip pat yra pasaulinės aviacijos organizacijos „Star Alliance“ narė ([101]).

(94) SAS yra Švedijos akcinė bendrovė, kuriai taikomas Švedijos bendrovių įstatymas Nr. 2005:551 (toliau – Švedijos bendrovių įstatymas) ([102]). Bendrovė SAS yra bendrovių „SAS Danmark A/S“, „SAS Norge AS“ ir „SAS Sverige AB“ ([103]), taip pat „SAS Cargo Group“, „SAS Ground Handling Denmark A/S“, „SAS Ground Handling Norway AS“, „SAS Ground Handling Sweden AB“ ir „SAS Technical Services“ (visos šios bendrovės sudaro SAS grupę) patronuojančioji bendrovė.

(95) Danijos ir Švedijos institucijų duomenimis, 2019 m. bendrovė SAS skraidino maždaug 30 mln. keleivių. SAS vykdė skrydžius 233 kryptimis, turėdama daugiau kaip 150 orlaivių parką. Pagrindinis bendrovės SAS skrydžių centras yra Kopenhagos oro uostas, o Oslo oro uostas ir Stokholmo Arlandos oro uostas yra atitinkamai antras ir trečias pagal dydį bendrovės SAS skrydžių centrai.

(96) Tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, bendrovė SAS iš dalies priklausė Švedijos ir Danijos Vyriausybėms, kurios valdė atitinkamai 14,82 % ir 14,24 % akcijų. Likusius 70,92 % akcijų valdė privatūs akcininkai, tarp jų 6,5 % priklausė Knuto ir Alice Wallenberg'ų fondui (KAW).

(97) 2020 m. gegužės 8 d. bendrovė SAS pateikė Danijos ir Švedijos institucijoms oficialų rašytinį prašymą dėl kapitalo injekcijos.

(98) Danija ir Švedija savo pranešime patvirtino, kad 2019 m. gruodžio 31 d. bendrovė SAS nepatyrė sunkumų, kaip apibrėžta Komisijos reglamente (ES) Nr. 651/2014 (Bendrajame bendrosios išimties reglamente (toliau – BBIR)) ([104]), ir pateikė šią išvadą pagrindžiančių įrodymų, įskaitant konsoliduotąsias bendrovės SAS finansines ataskaitas, iš kurių matyti jos finansinė būklė 2019 m. gruodžio 31 d. ([105]). Jos nurodė, kad i) iš bendrovės SAS, kaip akcinės bendrovės ir SAS grupės patronuojančiosios bendrovės, konsoliduotųjų finansinių ataskaitų matyti, jog dėl susikaupusių nuostolių ji prarado ne daugiau kaip pusę savo pasirašytojo akcinio kapitalo (žr. BBIR 2 straipsnio 18 dalies a punktą), nes 2019 m. gruodžio 31 d. bendrovės SAS pasirašytasis akcinis kapitalas buvo 7,7 mlrd. SEK, o nuosavas kapitalas sudarė 5,7 mlrd. SEK; ii) bendrovei SAS nebuvo iškelta kolektyvinė nemokumo byla ir ji neatitiko nacionalinėje teisėje numatytų kriterijų, kad kreditorių prašymu jai būtų galima iškelti tokią bylą (žr. BBIR 2 straipsnio 18 dalies c punktą), ir iii) 2019 m. gruodžio 31 d. bendrovės SAS balansinis skolos ir nuosavo kapitalo santykis buvo 4,96, t. y. gerokai mažesnis už BBIR 2 straipsnio 18 dalies e punkte nustatytą 7,5 ribą.

([101]) 1997 m. penkios oro transporto bendrovės įkūrė pirmąjį pasaulinį aviacijos aljansą „Star Alliance“. Jam priklauso 26 oro transporto bendrovės, kurios pasauliniame tinkle teikia susisiekimo paslaugas. Frankfurte (Vokietija) įsikūrusi projektų bendrovė koordinuoja „Star Alliance“ veiklą, įskaitant paslaugų teikimą bendrose vietose oro uostuose, infrastruktūrą, ryšių iniciatyvas ir kitas paslaugas.

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

([103]) Šioms trims patronuojamosioms bendrovėms priklauso konsorciumas „Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden“.

([104]) Apibrėžta 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius, 2 straipsnio 18 punkte (OL L 187, 2014 6 26, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([105]) Aiškumo dėlei 2019 m. bendrovės SAS metinėje ataskaitoje pateikti duomenys yra susiję su finansiniais metais, kurie truko nuo 2018 m. lapkričio 1 d. iki 2019 m. spalio 31 d. Todėl šio vertinimo tikslais Komisija paprašė pakoreguoti atitinkamus duomenis, kad jie atspindėtų bendrovės SAS finansinę padėtį 2019 m. gruodžio 31 d.

2.8. **Priemonės įgyvendinimas**

(99) Priemonę sudarė i) nuosavo kapitalo priemonė (5 mlrd. SEK) ir ii) mišraus kapitalo priemonė (6 mlrd. SEK).

(100) Pagal rekapitalizavimo planą bendrovė SAS taip pat susitarė su tam tikrų esamų mišrių vekselių turėtojais ir tam tikrų obligacijų turėtojais dėl: i) esamų mišrių vekselių konvertavimo į paprastąsias akcijas (1,5 mlrd. SEK) ir ii) obligacijų konvertavimo į naujus komercinius mišrius vekselius arba į paprastąsias akcijas obligacijų turėtojų pasirinkimu (2,25 mlrd. SEK).

2.8.1. *Nuosavo kapitalo priemonė*

(101) Priemonę sudaranti nuosavo kapitalo priemonė apėmė i) tikslinę emisiją ir ii) teisių emisiją.

2.8.1.1. Tikslinė emisija

(102) Pagal priemonę Danijai ir Švedijai buvo numatyta išleisti paprastųjų akcijų emisiją, kurios vertė maždaug 2 mlrd. SEK, t. y. maždaug 1,729 mlrd. naujų akcijų, kurių pasirašymo kaina buvo 1,16 SEK.

(103) 2020 m. spalio 26 d. Danija ir Švedija pasirašė naujų akcijų 1,16 SEK pasirašymo kaina už bendrą 2 mlrd. SEK sumą (paskirstant maždaug 1 016 mln. SEK Danijai ir maždaug 990 mln. SEK Švedijai).

2.8.1.2. Teisių emisija

(104) Pagal priemonę buvo numatyta teisių emisija, kuriai būdingi šie požymiai:

— naujų paprastųjų akcijų, kurių suma siekė maždaug 4 mlrd. SEK, o pasirašymo kaina buvo 1,16 SEK, teisių emisija buvo skirta reikalavimus atitinkantiems akcininkams ([106]). Reikalavimus atitinkantys akcininkai gavo 9 pasirašymo teises už kiekvieną teisių emisijos apskaitos dieną turėtą akciją. Kiti investuotojai, kurie nebuvo reikalavimus atitinkantys akcininkai, galėjo dalyvauti teisių emisijoje įsigydami pasirašymo teises rinkoje arba, jei pasinaudojus pasirašymo teisėmis nebūtų visiškai pasirašyta teisių emisija, pateikdami prašymą pasirašyti akcijas be pasirašymo teisių,

— teisių emisija buvo padengta 81,5 % visos teisių emisijos sumos atitinkančiais pasirašymo įsipareigojimais ir garantiniais įsipareigojimais, iš kurių maždaug 3 mlrd. SEK buvo padengta proporcingais Danijos ir Švedijos pasirašymo įsipareigojimais ir garantiniais įsipareigojimais (padalytais lygiomis dalimis), o maždaug 259 mln. SEK buvo padengta proporcingu KAW pasirašymo įsipareigojimu, atsižvelgiant į tam tikras sąlygas,

— galutinė teisių emisijos suma, kurią turėjo padengti Danija ir Švedija, priklausė nuo galutinio kitų akcininkų akcijų pasirašymo ir galėjo svyruoti nuo mažiausiai maždaug 1,16 mlrd. SEK sumos, tenkančios Danijai ir Švedijai (jei visos Danijos ir Švedijos garantuotos akcijos būtų pasirašytos privataus kapitalo) iki daugiausiai maždaug 3 mlrd. SEK (jei nė viena Danijos ir Švedijos garantuota akcija nebūtų pasirašyta privataus kapitalo).

(105) 2020 m. spalio mėn. paaiškėjo, kad privačių subjektų susidomėjimas 4 mlrd. SEK vertės teisių emisija buvo didesnis, nei tikėtasi. Taigi Danija ir Švedija pagal paprastųjų akcijų teisių emisiją įsigijo teisių tik už 1 540 765 422 SEK, o ne už didžiausią numatytą maždaug 3 mlrd. SEK sumą.

([106]) Visi bendrovės SAS akcininkai, įregistruoti SAS akcininkų registre apskaitos dieną, kaip apibrėžta teisių emisijos prospekte.

2.8.2. *Mišraus kapitalo priemonė*

(106) Mišraus kapitalo priemonė buvo Danijai ir Švedijai išleisti SEK išreikšti neterminuotos trukmės kapitalo vertybiniai popieriai (toliau – nauji valstybės mišrūs vekseliai), kuriuos sudarė:

— vienas 5 mlrd. SEK dydžio mišrių vekselių rinkinys (toliau – NSHN1), kuris buvo išleistas ir lygiomis dalimis padalytas Danijai ir Švedijai, taikant kintamąją 6 mėnesių STIBOR palūkanų normą ir 340 bazinių punktų pradinę maržą per metus. Vėliau planuojama NSHN1 marža būtų didinama taip: 2-aisiais ir 3-aisiais metais – 440 bazinių punktų per metus, 4-aisiais ir 5-aisiais metais – 590 bazinių punktų per metus, 6-aisiais ir 7-aisiais metais – 790 bazinių punktų per metus, o 8-aisiais metais ir vėliau – 1 040 bazinių punktų per metus. NSHN1 buvo subordinuotieji kapitalo vertybiniai popieriai ir buvo lygiaverčiai NSHN2,

— vienas 1 mlrd. SEK dydžio mišrių vekselių rinkinys (toliau – NSHN2), kuris buvo išleistas tik Danijai, taikant kintamąją 6 mėnesių STIBOR palūkanų normą ir 440 bazinių punktų pradinę maržą per metus. Vėliau planuojama NSHN2 vekselių marža būtų didinama taip: 2-aisiais ir 3-aisiais metais – 540 bazinių punktų per metus, 4-aisiais ir 5-aisiais metais – 690 bazinių punktų per metus, 6-aisiais ir 7-aisiais metais – 890 bazinių punktų per metus, o 8-aisiais metais ir vėliau – 1 140 bazinių punktų per metus. NSHN2 buvo subordinuotieji kapitalo vertybiniai popieriai ir buvo lygiaverčiai NSHN1.

(107) Nauji valstybės mišrūs vekseliai buvo laisvai perleidžiami, bet neįtraukti į biržos prekybos sąrašus, nebuvo numatyta galimybė juos konvertuoti į akcijas, bendrovė SAS juos bet kada galėjo išpirkti nominaliąja verte, o pagal Tarptautinius finansinės atskaitomybės standartus (toliau – TFAS) bendrovės SAS apskaitoje jie buvo laikomos nuosavu kapitalu.

(108) Kad pagal TFAS būtų galima taikyti nuosavybės apskaitą, naujų valstybės mišrių vekselių atkarpos mokėjimas nebuvo privalomas ir priklausė tik nuo bendrovės SAS nuožiūros. Tačiau, atidėjus atkarpos mokėjimą, iki faktinio atkarpos mokėjimo už juos būtų skaičiuojamos sudėtinės palūkanos.

2.8.3. *Esamų mišrių vekselių ir obligacijų konvertavimas*

(109) Įgyvendindama rekapitalizavimo planą, Danijos ir Švedijos Vyriausybių prašymu bendrovė SAS derėjosi su tam tikrais didžiausiais esamų mišrių vekselių turėtojais ir tam tikrais didžiausiais 2,25 mlrd. SEK obligacijų turėtojais ir susitarė dėl:

— esamų mišrių vekselių konvertavimo sąlygų, juos siūlant iškeisti į SAS bendrovės paprastąsias akcijas 90 % nominaliąja verte ir vienos akcijos pasirašymo kainą nustatant 1,16 SEK,

— obligacijų konvertavimo sąlygų, jas siūlant iškeisti 100 % nominaliąja verte į bendrovės SAS neterminuotuosius nesubordinuotus, neužtikrintus, negarantuotus, kintamųjų palūkanų normos pirmalaikio išpirkimo kapitalo vertybinius popierius (toliau – nauji komerciniai mišrūs vekseliai). Naujų komercinių mišrių vekselių kintamoji palūkanų norma buvo 6 mėnesių STIBOR pridėjus 340 bazinių punktų pradinę maržą per metus. Vėliau planuojama naujų mišrių vekselių marža būtų didinama taip: antraisiais ir trečiaisiais metais – 440 bazinių punktų per metus, ketvirtaisiais ir penktaisiais metais – 590 bazinių punktų per metus, šeštaisiais ir septintaisiais metais – 1 090 bazinių punktų per metus, aštuntaisiais metais ir iki dešimtųjų metų imtinai – 1 440 bazinių punktų per metus, o vienuoliktaisiais metais ir vėliau – 1 590 bazinių punktų per metus.

(110) Nauji komerciniai mišrūs vekseliai bendrovės SAS apskaitoje pagal TFAS buvo priskiriami nuosavam kapitalui, jiems buvo teikiama pirmenybė prieš naujus valstybės mišrius vekselius ir bendrovė SAS juos galėjo laisvai perleisti ir bet kada išpirkti nominaliąja verte.

2.8.4. *Valdymo sąlygos ir netinkamo konkurencijos iškraipymo prevencija*

(111) Danija ir Švedija nustatė sąlygą, kad priemonė bus taikoma, jei bus laikomasi laikinosios sistemos 3.11.6 skirsnyje nustatytų valdymo ir konkurencijos reikalavimų.

(112) Bendrovei SAS ir visoms jos kontroliuojamoms bendrovėms būtų taikomas reklamos ir įsigijimo draudimas. Danija ir Švedija prisiėmė šiuos įsipareigojimus:

— bendrovė SAS ir jos kontroliuojamos bendrovės neturėtų naudoti priemonės komercinės reklamos tikslais,

— bendrovė SAS ir jos kontroliuojamos bendrovės neturėtų įsigyti daugiau kaip 10 % konkurentų arba kitų bendrovių, veikiančių tame pačiame verslo segmente, įskaitant pradinės ir galutinės grandies verslo veiklą, akcijų, kol nebus išpirkta ne mažiau kaip 75 % visos priemonės sumos. Išskirtinėmis aplinkybėmis, nedarant poveikio susijungimų kontrolei ir gavus išankstinį Komisijos patvirtinimą, bendrovė SAS ir jos kontroliuojamos bendrovės gali įsigyti didesnę nei 10 % pradinės ir galutinės grandies bendrovių, užsiimančių tokia pačia veikla, dalį, jei įsigijimas būtinas įsigyjančiosios bendrovės gyvybingumui išlaikyti.

(113) Danija ir Švedija įsipareigojo, kad tol, kol nebus išpirkta ne mažiau kaip 75 % priemonės: i) bendrovės SAS vadovybės atlygis neturėtų viršyti atlygio fiksuoto dydžio dalies 2019 m. gruodžio 31 d.; asmenims, kurie tampa vadovybės nariais per rekapitalizavimą arba po jo, taikoma riba buvo to paties atsakomybės lygio vadovybės narių fiksuoto dydžio atlygis 2019 m. gruodžio 31 d. ir ii) bendrovė SAS neturėtų mokėti premijų ar kitų kintamųjų ar panašių atlygio elementų.

(114) Iki visiško priemonės išpirkimo bendrovei SAS būtų taikoma pareiga nemokėti dividendų, neprivalomų atkarpos mokėjimų ir neatpirkti akcijų, išskyrus Danijos ir Švedijos akcijas arba atvejus, kai tai daryti įpareigoja teisės aktai. Draudimas mokėti dividendus nebūtų taikomas, kai grupės vidaus dividendus bendrovei SAS moka bendrovės, kurios (tiesiogiai ar netiesiogiai) visiškai priklauso bendrovei SAS.

(115) Tačiau neprivalomų atkarpos mokėjimų draudimas nebūtų taikomas atkarpos mokėjimams už naujus komercinius mišrius vekselius, gautus konvertavus esamas obligacijas. Danijos ir Švedijos institucijos paaiškino, kad tokių atkarpų mokėjimas buvo labai svarbus tam tikriems obligacijų turėtojams per derybas dėl naštos pasidalijimo ir apskritai tikėtasi, kad tai bus pagrindinė aplinkybė, dėl kurios visi obligacijų turėtojai pritars konvertavimui. Danijos ir Švedijos teigimu, šis konvertavimas buvo labai svarbus viso rekapitalizavimo plano sėkmei ir juo buvo siekiama trijų teigiamų rezultatų.

(116) Pirma, tai sumažintų bendrą bendrovei SAS reikalingos valstybės pagalbos sumą. Jei nebūtų atliekamas konvertavimas, bendrovės SAS balanse būtų buvęs 2,25 mlrd. SEK nuosavo kapitalo trūkumas, kurį greičiausiai būtų buvę prašoma padengti Danijos ir Švedijos, nes iki priemonės taikymo bendrovė SAS turėjo menkas galimybes patekti į kapitalo rinkas. Priešingai, sėkmingai atlikus konvertavimą atitinkamai sumažėtų reikalinga valstybės pagalba ir bendrovės SAS mokėtinų atkarpos mokėjimų suma. Iš tiesų konvertavusi obligacijas, bendrovė SAS pirmaisiais metais po priemonės suteikimo galėtų gerokai sumažinti netenkamų pinigų srautus. Danijos ir Švedijos teigimu, obligacijoms buvo taikomas 5,375 % metinis privalomas kuponas, o naujiems komerciniams mišriems vekseliams iki penktųjų metų būtų taikomi mažesni neprivalomi kuponai. Konvertuodama obligacijas, bendrovė SAS neturėtų jų išpirkti 2022 m. lapkričio mėn. ir taip išvengtų 2,25 mlrd. SEK netenkamo srauto, kurį būtų buvę sunku refinansuoti kapitalo rinkose.

(117) Antra, tai pagerintų bendrovės SAS kapitalo struktūrą, nes obligacijos (kurios laikomos skola) bus konvertuotos į naujus komercinius mišrius vekselius (laikomus nuosavu kapitalu) arba į paprastąsias akcijas. Todėl konvertavimas būtų labai naudingas atitinkamiems bendrovės SAS finansiniams rodikliams (grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykiui ([107]), finansiniam patikimumui ([108]), sverto koeficientui ir pan.) ir jos pinigų srauto pozicijai ([109]).

([107]) Darant prielaidą, kad 2021 finansiniais metais EBITDA siektų 3,4 mlrd. SEK, dėl konvertavimo skola sumažėtų 2,25 mlrd. SEK, o grynosios skolos ir EBITDA santykis – 66,2 %.

([108]) Bendrovės patikimumas apibrėžiamas kaip iš akcininkų gauto nuosavo kapitalo ir išorės kapitalo, gauto iš skolos turėtojų, santykis. Darant prielaidą, kad 2021 finansiniais metais bendras turtas sudarytų 54 mlrd. SEK, 2,25 mlrd. SEK padidėjęs nuosavas kapitalas padidintų šį patikimumą 4,2 %.

([109]) Dėl konvertavimo bendrovei SAS nereikėtų išpirkti 2,25 mlrd. SEK esamų obligacijų, kurių terminas sueitų 2022 m. lapkričio mėn. Be to, konvertavusi obligacijas, per pirmuosius penkerius metus bendrovė SAS galėtų sutaupyti maždaug 0,8 mlrd. SEK atkarpos mokėjimų už naujus komercinius mišrius vekselius, palyginti su planuojamų atkarpos mokėjimų už esamas obligacijas ir mišrius vekselius suma.

(118) Trečia, dėl 116 konstatuojamojoje dalyje nurodytų priežasčių tai sudarytų palankesnes sąlygas ir geriau užtikrintų atlygį už Danijos ir Švedijos nuosavo ir mišraus kapitalo priemones.

(119) Danija ir Švedija taip pat nurodė, kad esamų obligacijų konvertavimas į naujus komercinius mišrius vekselius įvyko obligacijų turėtojų sąskaita. Apskaičiuota, kad naujų komercinių mišrių vekselių grynoji dabartinė vertė (toliau – GDV) sudaro 80 % nominaliosios vertės esant stabilizuotai normaliai bendrovės SAS padėčiai (kurią tikimasi pasiekti įgyvendinus rekapitalizavimo planą), o obligacijos tokiomis pačiomis sąlygomis būtų įvertintos 100 % nominaliosios vertės (obligacijų nominalioji vertė būtų išpirkta 2022 m. lapkričio mėn.).

(120) Kalbant apie naujus mišrius valstybės vekselius, Danijos ir Švedijos institucijos sutiko, kad valdymo apribojimai, nustatyti laikinosios sistemos 3.11.6 skirsnyje, išskyrus draudimą atlikti neprivalomus atkarpos mokėjimus, būtų toliau taikomi iki visiško išpirkimo (visos nominalios sumos ir sukauptų atkarpos mokėjimų išmokėjimo) arba iki tol, kol visi nauji mišrūs valstybės vekseliai bus parduoti už nominaliąją arba didesnę vertę, įskaitant sukauptus atkarpos mokėjimus ir sudėtines palūkanas.

(121) Bendrovei SAS taip pat būtų draudžiama kryžmiškai subsidijuoti grupės bendroves, kurios 2019 m. gruodžio 31 d. buvo sunkumų patiriančios įmonės, kaip apibrėžta BBIR.

2.8.5. *Danijos ir Švedijos pasitraukimo strategija*

(122) Kalbant apie teisių emisiją, Danijos ir Švedijos institucijų teigimu, Danija ir Švedija galėtų taikyti dvi galimas pasitraukimo strategijas: i) bendrovė SAS galėtų atpirkti akcijas iš Danijos ir Švedijos arba ii) Danija ir Švedija galėtų parduoti savo akcijas rinkoje.

(123) Švedijos institucijos paaiškino, kad pagal jos bendrovių įstatymą bendrovė negali atpirkti paprastųjų akcijų tik iš vieno konkretaus akcininko, ji jas gali išpirkti tik iš visų akcininkų tomis pačiomis sąlygomis.

(124) Todėl, pasak Danijos ir Švedijos institucijų, antroji pasitraukimo strategija (t. y. paprastųjų akcijų pardavimas trečiosioms šalims rinkos kaina) būtų vienintelė praktiškai įgyvendinama galimybė.

(125) Be to, Danija ir Švedija nurodė, kad bendrovė SAS planavo priemonę išpirkti iki 2025 m. Danija ir Švedija paaiškino, kad valstybės pagalbos priemonėms išpirkti bendrovė SAS ketino panaudoti tiek teigiamus laisvuosius veiklos pinigų srautus, tiek pajamas iš emisijų kapitalo rinkose (įskaitant skolos ir nuosavybės vertybinius popierius) ([110]). Be to, Danija ir Švedija paaiškino, kad, kaip įmanoma greičiau ir stabilizavus bendrovės SAS finansinę padėtį, jos kaip galimą pasitraukimo strategiją svarstytų galimybę parduoti akcijas privačioms trečiosioms šalims, visų pirma su COVID-19 susijusias akcijas, pasirašytas vykdant rekapitalizavimą.

(126) Bet kuriuo atveju pagal priemonę Danija ir Švedija įsipareigojo gauti ir patvirtinti patikimą pasitraukimo strategiją per 12 mėnesių nuo priemonės suteikimo, nebent iki to termino valstybių intervencija sumažėtų ir nesiektų 25 % nuosavo kapitalo.

([110]) Skolos finansavimas gali apimti tiek užtikrintas, tiek neužtikrintas priemones: i) neužtikrintas obligacijas, įskaitant mišrias obligacijas, paprastuosius vekselius, komercinius vekselius ir sindikuotąsias paskolas; ii) užtikrintas priemones, pavyzdžiui, Japonijos veiklos nuomos sutartis, orlaivių finansavimą ir galbūt pardavimo ir atgalinės nuomos priemones. Sprendimą dėl finansavimo priemonės bendrovė SAS priima, be kita ko, atsižvelgdama į šiuos veiksnius: atitinkamos priemonės finansavimo sąlygų / išlaidų patrauklumą; rinkos dydį ir apimtį, kuri tektų bendrovei SAS; faktinį bendrovės SAS kredito reitingą ir numatomą reitingo perspektyvą / pasikeitimą.

2.9. **Valstybės pagalbos sumavimas**

(127) Pagal priemonę suteikta pagalba gali būti sumuojama su pagalba pagal Komisijos reglamentus (ES) Nr. 1407/2013 ([111]) ir (ES) Nr. 360/2012 ([112]) arba pagal BBIR, jei laikomasi atitinkamų šiuose reglamentuose nustatytų sąlygų.

(128) Pagal priemonę suteikta pagalba taip pat gali būti sumuojama su pagalba, suteikta pagal kitas Komisijos pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą arba laikinąją sistemą patvirtintas priemones, jei laikomasi atitinkamų šiuose teisiniuose pagrinduose nustatytų sąlygų.

2.10. **Stebėsena ir ataskaitų teikimas**

(129) Danijos ir Švedijos institucijos patvirtino, kad jos laikysis laikinosios sistemos 4 skirsnyje nustatytų stebėsenos ir ataskaitų teikimo įpareigojimų (įskaitant įpareigojimą per tris mėnesius nuo pagalbos suteikimo momento paskelbti atitinkamą informaciją apie bendrovei SAS suteiktą rekapitalizavimą išsamioje valstybės pagalbos svetainėje arba Komisijos IT priemonėje) ([113]).

(130) Danijos ir Švedijos institucijos taip pat patvirtino, kad užtikrins, jog:

— bendrovė SAS teiks Danijai ir Švedijai ataskaitas pagal laikinosios sistemos 82 punkte nustatytą grafiką apie pažangą įgyvendinant grąžinimo grafiką ir laikinosios sistemos 3.11.6 skirsnyje nustatytų sąlygų laikymąsi,

— bendrovė SAS, kaip priemonės gavėja, per 12 mėnesių nuo rekapitalizavimo dienos, o vėliau periodiškai kas 12 mėnesių skelbs informaciją apie gautos pagalbos panaudojimą pagal laikinosios sistemos 83 punktą. Tai turėtų būti informacija apie tai, kaip gauta pagalba remiama bendrovės SAS veikla, laikantis ES ir nacionalinių įsipareigojimų, susijusių su skaitmenine transformacija, ir kaip bendrovė SAS prisideda prie visos Sąjungos ekonomikos tikslo iki 2050 m. užtikrinti neutralų poveikį klimatui, be kita ko, naudodama šią pagalbą ir vykdydama viešą skatinimo veiklą,

— Danija ir Švedija teiks Komisijai metines ataskaitas dėl grąžinimo grafiko įgyvendinimo ir laikinosios sistemos 3.11.6 skirsnyje ir 54 punkte nustatytų sąlygų laikymosi,

— Danija ir Švedija 10 metų nuo priemonės suteikimo dienos saugos išsamius įrašus apie pagalbos suteikimą ir įsipareigos juos pateikti Komisijai jos prašymu. Apskaitos dokumentuose turi būti nurodyta visa informacija, būtina nustatyti, kad yra įvykdytos laikinojoje sistemoje nustatytos sąlygos, ir

— Danija ir Švedija pateiks restruktūrizavimo planą, jei Danijos ir Švedijos intervencija per šešerius metus nuo priemonės suteikimo nesumažės iki 15 % bendrovės SAS nuosavo kapitalo.

([111]) 2013 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1407/2013 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai (OL L 352, 2013 12 24, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj).

([112]) 2012 m. balandžio 25 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 360/2012 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai, skiriamai visuotinės ekonominės svarbos paslaugas teikiančioms įmonėms (OL L 114, 2012 4 26, p. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/360/oj).

([113]) Atsižvelgiant į Reglamento (ES) Nr. 651/2014 III priede nurodytą privalomą informaciją.

2.11. **Pagrindas pradėti oficialią tyrimo procedūrą**

(131) Siekdama įvykdyti Sprendimą *SAS II*, Komisija priėmė sprendimą pradėti procedūrą. Jame Komisija, atlikusi preliminarų nagrinėjimą, laikėsi nuomonės, kad priemonė yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ([114]). Ji taip pat nustatė, kad ši priemonė, nors apie ją pranešta pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį per procedūrą, po kurios buvo priimtas pradinis sprendimas, tapo neteisėta pagalba nuo jos suteikimo momento, Bendrajam Teismui panaikinus tą sprendimą, nes priemonė nebebuvo patvirtinta Komisijos sprendimu ([115]).

(132) Komisija preliminariai nusprendė, kad, kadangi priemonė tapo neteisėta, jos suderinamumą reikia vertinti pagal pagalbos suteikimo metu, t. y. 2020 m. spalio 26 d., galiojusias teisės nuostatas. Tuo metu laikinojoje sistemoje buvo nustatytos atitinkamos nuostatos, kuriomis remiantis buvo galima įvertinti priemonės suderinamumą pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą ([116]).

(133) Sprendime pradėti procedūrą Komisija preliminariai nusprendė, kad priemonė neatitinka laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų.

(134) Atsižvelgdama į Sprendimą *SAS II*, Komisija preliminariai nusprendė, kad priemonę sudaranti nuosavo kapitalo priemonė neapėmė laipsniško didinimo mechanizmo, kuriuo didinamas atlygis valstybei, siekiant paskatinti pagalbos gavėją atpirkti valstybės kapitalo injekcijas, kaip reikalaujama pagal laikinosios sistemos 61 punktą. Komisija taip pat išreiškė abejonių, ar pagal laikinosios sistemos 62 punktą priemonę sudaranti nuosavo kapitalo priemonė apėmė atitinkamą mechanizmą, kuris būtų alternatyvus laikinosios sistemos 61 punkte numatytam mechanizmui ir dėl kurio apskritai būtų pasiektas panašus rezultatas, susijęs su skatinamuoju poveikiu valstybės pasitraukimui ir panašiu bendru poveikiu valstybės atlygiui.

3. **DANIJOS IR ŠVEDIJOS PASTABOS**

(135) Bendrose pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą Danija ir Švedija daugiausia dėmesio skyrė Komisijos pareikštoms abejonėms dėl priemonės atitikties laikinosios sistemos 61 ir 62 punktams. Jos taip pat glaustai aptarė keletą kitų preliminaraus priemonės suderinamumo vertinimo aspektų.

3.1. **Pagal priemonę jau numatytas Danijos ir Švedijos tinkamas atlygis ir pasitraukimo paskatos**

(136) Nors Danijos ir Švedijos institucijos pripažįsta Sprendimą *SAS II* ir jo išvadas dėl laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų nesilaikymo, jos mano, kad priemonė vis dėlto gali būti pripažinta suderinama su vidaus rinka. Jų nuomone, pagal priemonę jau buvo numatyta tinkama alternatyva laipsniško didinimo mechanizmui pagal laikinosios sistemos 62 punktą dėl toliau nurodytų priežasčių.

(137) Pirma, pagal priemonę numatyta didelė nuolaida maksimaliai akcijų kainai, už kurią Danija ir Švedija įsigijo bendrovės SAS akcijas, padidino joms tenkantį atlygį.

(138) Antra, pagal priemonę nustatyta bendrovės SAS pareiga pateikti restruktūrizavimo planą jau buvo didelė paskata Danijai ir Švedijai pasitraukti.

(139) Trečia, dėl privačių investuotojų prisiimtos naštos pasidalijimo apimties sumažėjo Danijos ir Švedijos pasitraukimo paskatų poreikis.

([114]) Sprendimo pradėti procedūrą 71–75 konstatuojamosios dalys.
([115]) Sprendimo pradėti procedūrą 77 ir 78 konstatuojamosios dalys.
([116]) Sprendimo pradėti procedūrą 79–85 konstatuojamosios dalys.

(140) Galiausiai Danijos ir Švedijos institucijos pagal savo politinius įgaliojimus ketino pasitraukti iš bendrovės SAS kapitalo struktūros, kiek tai susiję su pagal priemonę įsigytomis COVID akcijomis. 2020 m. birželio 15 d. politiniame susitarime dėl Danijos valstybės dalyvavimo rekapitalizuojant bendrovę SAS ir jos nuosavybės ([117]) ir 2020 m. birželio 24 d. ministro dekrete nustatyta, kad bendrovės SAS nuosavybė iš esmės turi būti sumažinta parduodant akcijas atsakingiems ilgalaikiams investuotojams, kai rinkos sąlygos bus palankios. Švedijos Vyriausybė aiškiai pareiškė ketinanti bet kuriuo tinkamu metu, kai tik vėl leis rinkos padėtis, sumažinti arba parduoti turimą bendrovės SAS nuosavybės dalį pagal anksčiau iš parlamento gautus įgaliojimus ([118]).

(141) Danija ir Švedija taip pat mano, kad priemonė gali būti pripažinta suderinama su vidaus rinka tiesiogiai pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą. Jų nuomone, taip yra dėl bendrovės SAS rekapitalizavimo ypatumų, visų pirma dėl siekio užtikrinti naštos pasidalijimą ir pritraukti naują privatų kapitalą rekapitalizavimui. Danija ir Švedija mano, kad to i) nebuvo reikalaujama pagal laikinąją sistemą, kaip Komisija pripažino pradinio sprendimo 95 konstatuojamojoje dalyje ir sprendimo pradėti procedūrą 206 konstatuojamojoje dalyje, ir ii) bendrovės SAS atveju tai būtų buvusi tinkamesnė priemonė atlygiui Danijai ir Švedijai užtikrinti ir konkurencijos iškraipymams sušvelninti.

3.2. **Kitos pastabos dėl sprendimo pradėti procedūrą**

(142) Danija ir Švedija pabrėžia, kad Bendrasis Teismas Sprendime *SAS II* patvirtino, jog mišraus kapitalo priemonė atitinka visas atitinkamas laikinojoje sistemoje nustatytas atlygio ir pasitraukimo paskatų sąlygas.

(143) Jos taip pat nurodo, kad Bendrojo Teismo sprendime *Lufthansa* ([119]) buvo patvirtinta metodika, kurią Komisija taikė vertindama didelę įtaką rinkoje, remdamasi atskirų oro uostų vertinimo metodu, kurį Komisija taip pat taikė sprendime pradėti procedūrą.

4. **SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS**

(144) Vykdant oficialią tyrimo procedūrą pastabas pateikė dvi suinteresuotosios šalys, t. y. bendrovės SAS ir „Ryanair“.

4.1. **Bendrovės SAS pastabos**

(145) Bendrovė SAS pateikė pastabų dėl dviejų Komisijos sprendime pradėti procedūrą pateikto preliminaraus priemonės suderinamumo vertinimo punktų, susijusių, viena vertus, su laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų taikymu ir, kita vertus, su laikinosios sistemos 49 punkto c papunkčio taikymu.

4.1.1. *Pagal priemonę jau numatytas tinkamas atlygis Danijai ir Švedijai ir pasitraukimo paskatos*

(146) Bendrovė SAS primena, kad pagal Švedijos bendrovių teisę (žr. 123 konstatuojamąją dalį) neįmanoma įgyvendinti laipsniško didinimo mechanizmo, pagal kurį konkrečiam akcijų turėtojui suteikiama papildomų akcijų, kurios atsiranda dėl būsimo įvykio. Todėl buvo teisinė kliūtis taikyti tokį laipsniško didinimo mechanizmą, koks konkrečiai numatytas laikinosios sistemos 61 punkte.

(147) Be to, bendrovės SAS teigimu, ypač atsižvelgiant į didelę *ex ante* nuolaidą Danijos ir Švedijos pagal priemonę įsigytoms akcijoms ir bendrovei SAS nustatytus elgesio įsipareigojimus, į priemonę jau buvo įtrauktas pakankamas atlygis Danijai ir Švedijai ir pakankamos pasitraukimo paskatos, kad būtų sukurta alternatyva, dėl kurios būtų pasiektas toks pat bendras rezultatas, susijęs su valstybės pasitraukimo paskatų poveikiu ir panašiu bendru poveikiu valstybės atlygiui.

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

([118]) Naujausias toks įgaliojimas yra 2020 m. birželio 15 d. Vyriausybės pasiūlymas Nr. 2019/20:187, https://data.riksdagen.se/fil/93D66908-D6E7-4ED0-8D30-7AF1EDAD2AD0.

([119]) 2023 m. gegužės 10 d. Sprendimas *Ryanair / Komisija*, T-34/21 ir T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248, 322 punktas.

(148) Nepaisant šios pozicijos, bendrovė SAS pasiūlė alternatyvų mechanizmą, kuris, jei Komisija prieitų prie išvados, kad priemonė, apie kurią pranešė Danija ir Švedija, neatitinka laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų, galėtų būti įgyvendintas siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi šių laikinosios sistemos nuostatų. Šis alternatyvus mechanizmas būtų papildomas kapitalo vertybinių popierių išleidimas atitinkamai valstybei narei ([120]), kuriam būdingos tokios ypatybės:

— tuo metu, kai šis mechanizmas turi suveikti, jei viena arba abi valstybės narės nebūtų pardavusios reikiamo akcijų skaičiaus, bendrovė SAS i) iš dalies pakeistų atitinkamo (-ų) valstybės mišraus (-ių) vekselio (-ių) sąlygas, kad padidintų pagal jį (juos) mokėtiną sumą, pavyzdžiui, padidindama pagrindinę sumą, arba ii) išleistų naują priemonę atitinkamai (-oms) valstybei (-ėms) tokiomis pačiomis sąlygomis (pvz., subordinacijos lygis, apskaitos tvarka ir atlygis), kaip ir esamas (-i) atitinkamas (-i) mišrus (-ūs) vekselis (-iai),

— šis mechanizmas pinigine išraiška atitiktų 10 % sumos, gautos atitinkamos valstybės akcijų paketą (t. y. akcijų skaičių), viršijantį jos iki rekapitalizavimo turėtą ir tuo metu dar neparduotą bendrovės SAS akcijų paketą, padauginus iš didesnės iš šių sumų: i) 1,16 SEK (2020 m. akcijų pasirašymo kaina) arba ii) apyvartos vidutinės svertinės kainos, sumokėtos už bendrovės SAS akcijas „Nasdaq Stockholm“ biržoje per 20 prekybos dienų, buvusių prieš penktą prekybos dieną iki pasinaudojimo dienos, laikotarpį. Kadangi tuo metu, kai mechanizmas pradedamas taikyti, atlygis už valstybės mišrius vekselius gali neatitikti rinkos sąlygų, papildoma pagrindinė suma, gauta atlikus šį apskaičiavimą, koreguojama siekiant atsižvelgti į numatomus būsimus pinigų srautus, susijusius su šia papildoma nominalia kapitalo vertybinių popierių suma, diskontuotus taikant atitinkamą rinkos normą, atspindinčią jų sąlygas ir emitento rizikingumą laipsniško didinimo metu. Šia metodika užtikrinama, kad, atsižvelgiant į tikėtinus būsimus pinigų srautus ir diskonto normą laipsniško didinimo metu, atlygio padidėjimas pinigine išraiška atitiktų lygiai 10 %,

— pagal laikinosios sistemos 61 punkte nustatytą specialų mechanizmą šis alternatyvus mechanizmas būtų aktyvinamas ketvirtaisiais metais po priemonės suteikimo, jei atitinkama valstybė narė nebūtų pardavusi bent 40 % savo dalies, gautos rekapitalizuojant dėl COVID-19, ir šeštaisiais metais po priemonės suteikimo, jei atitinkama valstybė narė nebūtų pardavusi visos rekapitalizavimo dalies.

(149) Bendrovės SAS teigimu, siūlomas mechanizmas būtų tinkama paskata bendrovei SAS atpirkti Danijos ir Švedijos pagal priemonę įsigytas akcijas. Ši alternatyva, bendrovės SAS nuomone, atitiktų laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų sąlygas ir būtų proporcinga šiomis nuostatomis siekiamam tikslui.

4.1.2. *Bendrovė SAS negalėjo rasti finansavimo rinkose prieinamomis sąlygomis*

(150) Bendrovė SAS pritaria Danijos ir Švedijos pranešime apie priemonę pateiktiems paaiškinimams ir Komisijos pradiniame sprendime pateiktam preliminariam vertinimui, kad ji negalėjo rasti finansavimo prieinamomis sąlygomis rinkose, kad padengtų savo kapitalo poreikius. Nepaisant to, bendrovė SAS pateikė papildomų elementų ir pagrindinę informaciją šiuo aspektu.

(151) Bendrovės SAS teigimu, iki COVID-19 pandemijos ji naudojosi įvairiais rinkos finansavimo šaltiniais, įskaitant bankų paskolas, obligacijas, subordinuotąsias paskolas, mišrias obligacijas ir išperkamąją nuomą. Finansuodama savo orlaivius bendrovė SAS paprastai naudojo nuomos ir užtikrintų banko paskolų bei kredito priemonių derinį. Be to, bendrovė SAS naudojosi ir kitais finansavimo šaltiniais, kurie iki rekapitalizavimo pradžios (2020 m. rugpjūčio mėn.) vis dar buvo neapmokėti, įskaitant i) 1,5 mlrd. SEK vertės neužtikrintą obligaciją (išleista 2017 m. lapkričio mėn.), ii) 1,27 mlrd. SEK vertės paprastųjų akcijų privatų platinimą (išleista 2017 m. lapkričio mėn.), iii) 0,75 mlrd. SEK vertės neužtikrintą obligaciją (išleista 2018 m. birželio mėn.) ir iv) 1,5 mlrd. SEK vertės mišrią obligaciją (išleista 2019 m.) ([121]).

([120]) Bendrovė SAS mano, kad Komisija ankstesniuose sprendimuose pritarė panašiems mechanizmams, pavyzdžiui, 2020 m. liepos 31 d. Komisijos sprendime byloje SA.57659 – Ispanija – COVID 19: rekapitalizavimo fondas (OL C 269, 2020 8 14, p. 8).

([121]) Pagal priemonę abi neužtikrintos obligacijos buvo konvertuotos į naujas mišrias obligacijas arba paprastąsias akcijas (obligacijų turėtojų pasirinkimu), o mišri obligacija buvo konvertuota į paprastąsias akcijas.

(152) Be to, bendrovė SAS paaiškina, kad prieš COVID-19 pandemiją ji vykdė privataus platinimo obligacijų programą su […] pagal Europos vidutinės trukmės priemonių programą (toliau – EVTP programa). Tai buvo obligacijos, padengtos kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandoriais. 2016, 2017 ir 2018 m. bendrovė SAS išleido naujas obligacijų emisijas. EVTP programą su […] buvo numatyta pratęsti 2020 m. Tačiau dėl COVID-19 pandemijos kredito įsipareigojimų neįvykdymo apsikeitimo sandorių rinkoje nebuvo galimybės pasiskolinti ir nė vienas investuotojas nenorėjo investuoti į bendrovę SAS. Todėl bendrovė SAS negalėjo pratęsti EVTP programos.

(153) Bendrovė SAS taip pat nurodo, kad dėl COVID-19 pandemijos jai taip pat buvo sunku pasinaudoti kitais rinkos finansavimo šaltiniais tuo metu, kai buvo teikiama priemonė. Šiuo atžvilgiu bendrovė SAS pateikė tris pagrindinius paaiškinimus.

(154) Pirmiausia, bendrovės SAS kredito reitingas rodo, kad mažai tikėtina, jog ji būtų galėjusi išleisti neužtikrintas skolos ar mišrias priemones prieinamomis sąlygomis. 2020 m. sausio 16 d., prieš COVID-19 pandemiją, kredito reitingų agentūra „Standard & Poor's" suteikė bendrovei SAS B+ reitingą manydama, kad bendrovė galėtų toliau vykdyti įsipareigojimus pagal kredito priemones, o 2020 m. birželio 10 d. bendrovės kredito reitingas buvo sumažintas iki CCC ir toliau stebimas – tai turėjo neigiamų padarinių. Bendrovė SAS pateikė 2020 m. birželio 10 d. agentūros „Standard & Poor's" raštą, kuriame paaiškinti šios kredito reitingų agentūros motyvai dėl kredito reitingo sumažinimo.

(155) Bendrovės SAS teigimu, tai, kad rinkoje trūksta finansavimo neužtikrintų obligacijų ir mišrių priemonių forma prieinamomis sąlygomis, rodo ir bendrovės SAS finansinių priemonių prekybos lygis antrinėje rinkoje. Šie duomenys rodo, kad šių priemonių finansavimo išlaidos buvo labai didelės, todėl jokių naujų priemonių išleidimas privatiems investuotojams nebuvo įmanomas:

— obligacijos: 2019 m. gruodžio 31 d. bendrovės SAS 2017 m. išleista pirmaeilė neužtikrinta obligacija, kurios išpirkimo terminas sueina 2022 m., bendrovės „Bloomberg" duomenimis, buvo kotiruojama 103,4 % jos nominaliosios vertės. Tai atitinka 375 bazinių punktų faktinę maržą (t. y. kredito maržos priemoką už nerizikingas palūkanų normas) ir numanomas 3,99 % finansavimo išlaidas. Kita vertus, 2020 m. birželio 14 d., likus vienai dienai iki pranešimo apie Švedijos ir Danijos Vyriausybių paramą, obligacija buvo kotiruojama 67 % jos nominaliosios vertės, o tai atitinka 2485 bazinių punktų faktinę maržą ir numanomas 24,9 % finansavimo išlaidas. Per pirmuosius COVID-19 pandemijos mėnesius gerokai padidėjęs bendrovės SAS esamų obligacijų numanomas pajamingumas parodė, kad obligacijų rinkoje trūksta alternatyvaus finansavimo prieinamomis sąlygomis,

— mišrios priemonės: 2019 m. gruodžio 31 d. bendrovės SAS 2019 m. išleista mišri obligacija, remiantis bendrovės „Bloomberg" duomenimis, buvo kotiruojama 102,38 % jos nominaliosios vertės, o tai atitinka 802 bazinių punktų faktinę maržą ir 8,17 % numanomas finansavimo išlaidas. Kita vertus, 2020 m. birželio 14 d. šių obligacijų kotiruojama kaina sudarė 52 % jų nominaliosios vertės, o tai atitinka 1571 bazinių punktų faktinę maržą ir 15,81 % numanomas finansavimo išlaidas. Per pirmuosius COVID-19 pandemijos mėnesius gerokai padidėjęs bendrovės SAS esamų mišrių priemonių numanomas pajamingumas parodė, kad mišrių priemonių rinkoje trūksta alternatyvaus finansavimo prieinamomis sąlygomis.

(156) Taigi, bendrovės SAS teigimu, tai, kad priemonės suteikimo dieną rekapitalizuojant bendrovę SAS buvo konvertuojamos esamos neužtikrintos ir mišrios obligacijos, rodo, kad bendrovės SAS galimybės pasinaudoti obligacijų ir mišrių priemonių rinka prieinamomis sąlygomis buvo labai menkos. Iš tiesų bendrovė SAS jau prašė savo esamų investuotojų konvertuoti turimas priemones į nuosavo kapitalo arba skolos priemones ne tokiomis griežtomis sąlygomis. Tokiomis aplinkybėmis prašyti tų pačių investuotojų investuoti į naujas obligacijas ar mišrius vekselius nebūtų buvę sėkminga. Savo ruožtu nauji investuotojai būtinai įvertintų investicijų į bendrovės SAS obligacijas ar mišrius vekselius kredito riziką, remdamiesi nepalankiu bendrovės kredito reitingu, kuris buvo sumažintas iki CCC.

(157) Be to, bendrovės SAS teigimu, kitos galimybės gauti rinkos finansavimą prieinamomis sąlygomis užstatu užtikrintų paskolų forma, naudojant nesuvaržytus orlaivius ar kitą turtą, pavyzdžiui, pagal „Eurobonus" programą, taip pat galėjo būti neveiksmingos dėl trijų priežasčių.

(158) *Pirma*, priemonės suteikimo dieną bendrovei SAS nuosavybės teise priklausė 35 % jos orlaivių parko, 17 iš šių orlaivių buvo nesuvaržyti, o jų bendra balansinė vertė buvo maždaug [0–2] mlrd. SEK. Nepaisant to, dešimties iš šių 17 orlaivių eksploatavimas buvo laipsniškai nutrauktas, todėl potencialiems skolintojams jie buvo nepatrauklūs kaip užstatas ([122]). Be to, bendrovė SAS nurodė, kad trys iš likusių septynių nesuvaržytų orlaivių jau buvo panaudoti kaip dalis užstato, kuriuo buvo užtikrinta 324 mln. SEK vertės atnaujinamojo kredito priemonė, kuriai Danija ir Švedija suteikė 90 % jos vertės garantiją, o riziką dėl likusių 10 % prisiėmė bankai ([123]). Bendrovės SAS teigimu, nepriklausoma trečioji šalis šiuos tris orlaivius įvertino [50–100] mln. USD. Tačiau, bendrovės SAS teigimu, šių orlaivių nepakako negarantuotai atnaujinamojo kredito priemonės daliai užtikrinti, nes bankai reikalavo ne tik orlaivių, bet ir bendrovės SAS grupės vidaus paskolų ir sąskaitų įkeitimo. Bendrovės SAS teigimu, jei trijų orlaivių nepakako 10 % 0,3 mlrd. SEK paskolai užtikrinti, akivaizdu, kad kitų keturių turimų orlaivių nebūtų pakakę reikšmingai kapitalo poreikių daliai padengti.

(159) *Antra*, bendrovė SAS turėjo tam tikro kito turto, kuris teoriškai galėjo būti panaudotas kaip užtikrintos skolos užstatas. Visų pirma, norint naudoti „Eurobonus“ programą kaip užstatą, būtų reikėję didelių vidaus restruktūrizavimo pastangų, įskaitant būtinybę įsteigti naujas bendroves, kurioms būtų buvęs perleistas turtas. Tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, bendrovė SAS laikėsi nuomonės, kad dėl laiko stokos nė viena iš šių galimybių nėra perspektyvi.

(160) *Trečia*, bendrovės SAS teigimu, tuo metu buvo labai mažai norinčių teikti paskolas, net ir užtikrintas užstatu, aviacijos sektoriaus bendrovėms. Tą rodo aplinkybė, kad iki rekapitalizavimo bendrovė SAS galėjo gauti tik atnaujinamojo kredito priemonę, nes 90 % jos buvo padengta valstybės garantijomis. Nors likę 10 % nebuvo užtikrinti garantija, paskolą teikiantys bankai reikalavo, kad šie likę 10 % būtų visiškai įkeisti (taip pat ir įkeičiant orlaivius).

(161) Galiausiai, bet kuriuo atveju naujų skolos priemonių išleidimas nebūtų padėjęs išspręsti bendrovės SAS mokumo problemų, nes jai reikėjo naujo nuosavo kapitalo, kad būtų atkurta jos kapitalo struktūra. Tai, kad bendrovė SAS patyrė didelių nuostolių, reiškė, kad jos akcinis kapitalas sparčiai mažėjo. Šiuo atžvilgiu bendrovė SAS pateikė priedą, į kurį buvo įtrauktos kelios bankų („Den Norske Bank“, „Nordea“, „Sydbank“) ir laikraščių („Dagens Industri“) tyrimų ataskaitos ([124]), taip pat 2020 m. birželio 2 d. grafikas, kuriame pavaizduotos maklerių rekomendacijos dėl bendrovės SAS akcijų ([125]). Tokiomis aplinkybėmis padidinta skola nebūtų leidusi atkurti akcinį kapitalą. Jos poveikis būtų toks, kad dėl padidėjusių palūkanų mokėjimų būtų padidėję bendrovės SAS nuostoliai. Taigi, bendrovės SAS teigimu, vienintelis būdas bendrovei tęsti veiklą buvo didinti kapitalą nuosavo kapitalo forma.

([122]) Visų pirma tų 10 nebeeksploatuojamų orlaivių buhalterinė vertė siekė [350–400] mln. SEK. Nepaisant to, bendrovės SAS teigimu, pandemijos metu finansuoti senesnių technologijų arba nebenaudojamų orlaivių buvo beveik neįmanoma.

([123]) Buvo sutarta, kad dalis rekapitalizavimo lėšų bus skirta atnaujinamojo kredito priemonei grąžinti. Paskui trys orlaiviai, kurie buvo naudojami šiai skolos priemonei užtikrinti, vėl taptų nesuvaržyti.

([124]) 2020 m. gegužės 28 d. bankas „Den Norske Bank“ (DNB) pateikė tokį komentarą: „Atsižvelgiant į tai, kad buhalterinis nuosavas kapitalas jau dabar yra neigiamas, balansas turi netvarų skolos lygį ir prognozuojama, kad ir toliau bus patiriami dideli nuostoliai, o pajėgumų didinimo scenarijus truks ne vienus metus, prognozuojame, kad gali prireikti net iki 10 mlrd. SEK naujo finansavimo“. Tą pačią dieną bankas „Sydbank“ pateikė tokį komentarą: Jei nuostoliai ir toliau bus tokie, kokius juos prognozuojame artimiausiais mėnesiais, reikės iki 10 mlrd. SEK dydžio kapitalo įnašų“. 2020 m. gegužės 29 d. bankas „Nordea“ pateikė tokį komentarą: „Trumpalaikėje perspektyvoje 4,2 mlrd. SEK pinigų ir 3,3 mlrd. SEK kredito priemonės, kurioms taikoma valstybės garantija, leis bendrovei SAS toliau skraidyti. Tačiau, atsižvelgiant į nuosavo kapitalo trūkumą ir galiausiai į pakankamo pinigų kiekio trūkumą, bendrovė SAS turės konvertuoti esamą skolą į nuosavą kapitalą ir išleisti daugiau nuosavo kapitalo“. 2020 m. birželio 2 d. laikraštis „Dagens Industri“ paskelbė, kad „HSBC sumažino savo rekomendaciją dėl SAS [akcijų, „laikyti“ pakeitęs į „parduoti“. […]. Be kita ko, bankas atkreipia dėmesį į tai, kad bendrovės SAS pinigų srautas yra neigiamas ir sudaro 500–700 mln. SEK per mėnesį, ir mano, kad tai rodo, kiek kapitalo reikia bendrovei“.

([125]) Tame grafike rodoma maklerių rekomendacijų raida nuo 2018 m. birželio mėn. iki 2020 m. birželio mėn. kartu su bendrovės SAS akcijų kainos raida. Iš jo matyti, kad nuo 2018 m. birželio mėn. iki 2018 m. gruodžio mėn. makleriai 100 % rekomendavo pirkti bendrovės SAS akcijas. Nuo 2019 m. sausio mėn. iki 2020 m. vasario mėn. 60 % maklerių rekomendacijos buvo „pirkti“ ir 40 % – „laikyti“. Nuo 2020 m. kovo iki balandžio mėn. buvo rekomenduojama „laikyti“. Nuo 2020 m. gegužės mėn. makleriai pradėjo rekomenduoti „parduoti“ bendrovės SAS akcijas (2020 m. gegužės mėn. – 50 %, birželio mėn. – 67 % rekomendacijų).

(162) Atsižvelgdama į tai bendrovė SAS pabrėžia, kad priemonė buvo iš esmės parengta taip, kad pritrauktų daug privataus finansavimo:

— nuosavas kapitalas: siekiant paskatinti privačius suinteresuotuosius asmenis dalyvauti teisių emisijoje, sandoris turėjo būti padengtas Danijos ir Švedijos įsipareigojimais pasirašyti 81,5 % teisių emisijos. Galiausiai, išplatinus teisių emisiją, kurios bendra suma siekė maždaug 3,99 mlrd. SEK, privatūs investuotojai pasirašė paprastųjų akcijų už didelę sumą – maždaug 2,45 mlrd. SEK,

— neužtikrintos obligacijos: privatūs investuotojai konvertavo neužtikrintas obligacijas už maždaug 1,615 mlrd. SEK į naujus komercinius mišrius vekselius 100 % jų nominaliąja verte, o likusios neužtikrintos obligacijos už maždaug 0,635 mlrd. SEK buvo konvertuotos į paprastąsias akcijas 100 % jų nominaliąja verte,

— mišrios obligacijos: privatūs investuotojai konvertavo 1,5 mlrd. SEK vertės mišrias obligacijas į paprastąsias akcijas 90 % jų nominaliąja verte.

4.2. **Bendrovės „Ryanair“ pastabos**

(163) Bendrovė „Ryanair“ pateikė pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą, susijusias su priemonės teisėtumu ir septyniais Komisijos sprendime pradėti procedūrą pateikto preliminaraus priemonės suderinamumo vertinimo aspektais.

4.2.1. *Priemonės teisėtumas*

(164) Bendrovė „Ryanair“ teigia, kad, kadangi Komisija sprendime pradėti procedūrą priemonę pripažino neteisėta, ji, taikydama neveikimo nuostatą, turėtų nurodyti Danijai ir Švedijai nedelsiant sustabdyti pagalbos teikimą ir sumokėti palūkanas už laikotarpį, kuriuo bendrovė SAS naudojosi neteisėta pagalba ([126]).

4.2.2. *Priemonė neatitinka SESV 18, 49 ir 56 straipsnių ir Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 15 straipsnio*

(165) Bendrovė „Ryanair“ pirmiausia teigia, kad, nors SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte nustatyta SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatyto valstybės pagalbos draudimo išimtis, kai valstybės narės ekonomika smarkiai sutrikdoma, jame nenustatyta kitų Sąjungos taisyklių ir bendrųjų principų išimtis. Bendrovė „Ryanair“ teigia, kad pagal nusistovėjusią teismų praktiką ([127]) Komisija, vertindama valstybės pagalbos suderinamumą su vidaus rinka, privalo užtikrinti, kad pagalbos priemonė ir visi su ja neatsiejamai susiję elementai atitiktų visas kitas Sąjungos taisykles ir bendruosius principus, pavyzdžiui, vienodo požiūrio principą. Bendrovė „Ryanair“ mano, kad Komisija neatliko tokio sprendime pradėti procedūrą nagrinėjamos priemonės vertinimo.

(166) Bendrovė „Ryanair“ taip pat teigia, kad priemonė neatitinka draudimo diskriminuoti dėl pilietybės (SESV 18 straipsnis), įsisteigimo laisvės (SESV 49 straipsnis) ir laisvo paslaugų teikimo (SESV 56 straipsnis ir Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 15 straipsnis.

(167) Bendrovė „Ryanair“ primena, kad pagal bendrąjį vienodo požiūrio principą reikalaujama, kad panašūs atvejai nebūtų traktuojami skirtingai, o skirtingi atvejai – vienodai, išskyrus atvejus, kai tokį traktavimą galima objektyviai pateisinti. Be to, bendrovės „Ryanair“ teigimu, Teisingumo Teismas nusprendė, kad pagal Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 15 straipsnį, kuriame nustatyta, kad SESV 56 straipsnyje numatyta laisvė teikti paslaugas apima oro transporto paslaugas, „draudžiama taikyti bet kokią [priemonę], dėl kurios paslaugų teikimas tarp valstybių narių tampa sudėtingesnis nei paslaugų teikimas tik vienoje valstybėje narėje“. Analogiškai SESV 49 straipsnyje nustatyta, kad „vienos valstybės narės nacionalinių subjektų įsisteigimo laisvės kitos valstybės narės teritorijoje apribojimai uždraudžiami“.

([126]) Bendrovė „Ryanair“ remiasi 2008 m. vasario 12 d. Sprendimo *CELF I*, C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, 63 ir 64 punktais.
([127]) Pvz., 1977 m. kovo 12 d. Sprendimas *Iannelli / Meroni*, C-74/76, ECLI:EU:C:1977:51, 14 punktas.

(168) Bendrovė „Ryanair“ teigia, kad dėl COVID-19 pandemijos labai nukentėjo visos Švedijoje ir Danijoje veikiančios oro transporto bendrovės (įskaitant ją pačią), o priemonė skirta tik bendrovei SAS, todėl ja bendrovei SAS suteikiamas pranašumas prieš oro transporto bendroves, esančias panašioje padėtyje. Bendrovės „Ryanair“ nuomone, Komisija nepateikia jokio objektyvaus tokio skirtingo požiūrio pagrindimo. Visų pirma ji nepaaiškina, kodėl kiti Švedijoje ir Danijoje veiklą vykdantys vežėjai negali pasiekti numatyto viešojo tikslo, t. y. pašalinti didelį Švedijos ir Danijos ekonomikos sutrikdymą.

(169) Bendrovė „Ryanair“ savo argumentus grindžia nurodydama, kad bendrovė SAS užtikrino tik maždaug 35 % ir 34 % susisiekimo su Europa Švedijoje ir Danijoje, o kitos oro transporto bendrovės užtikrino likusią didžiąją dalį, t. y. 65 % Švedijoje ir 64 % Danijoje ([128]). Be to, 2020 m. dėl COVID-19 pandemijos ir po to taikytų judėjimo suvaržymo priemonių buvo didelis oro transporto paslaugų pajėgumų perteklius, nes visoje Sąjungoje buvo sustabdyta tūkstančių orlaivių eksploatacija ([129]). Bendrovės „Ryanair“ teigimu, kitos oro transporto bendrovės turėjo pakankamai pajėgumų numatytam viešajam tikslui pasiekti.

(170) Bendrovė „Ryanair“ taip pat teigia, kad Danija ir Švedija, be objektyvaus pagrindo taikydamos priemonę tik bendrovei SAS, diskriminuoja panašioje padėtyje esančias oro transporto bendroves. Dėl tokios diskriminacijos būtų varžomas laisvas paslaugų teikimas ir įsisteigimo laisvė Sąjungoje. Nors pastaraisiais metais bendrovė „Ryanair“ plėtė savo padėtį Švedijoje ir Danijoje, priemonė kelia grėsmę šiai plėtrai, nes dirbtinai leidžia bendrovei SAS įtvirtinti ir plėtoti savo konkurencinę padėtį šiose šalyse.

4.2.3. *Bendrovė SAS neatitiko tinkamumo kriterijų, kad galėtų gauti priemonę (laikinosios sistemos 49 punktas)*

4.2.3.1. Komisija tinkamai nepagrindė, kad be Danijos ir Švedijos įsikišimo bendrovė SAS būtų žlugusi arba susidurtų su dideliais sunkumais siekdama tęsti veiklą

(171) Bendrovė „Ryanair“ kritikuoja Komisijos vertinimą pagal laikinosios sistemos 49 punkto a papunktį dėl to, kad ji mano, jog vienintelė reali alternatyva pagalbai buvo bendrovės SAS „nemokumo scenarijus“ ir „dideli sunkumai siekiant tęsti veiklą“ (sprendimo pradėti procedūrą 88 konstatuojamoji dalis), ir rėmimąsi finansinėmis prognozėmis, iš kurių neva matyti, kad bendrovė SAS iki 2020 m. gruodžio mėn. susidurs su „techniniu nelikvidumu“ (sprendimo pradėti procedūrą 14 ir 88 konstatuojamosios dalys).

(172) Bendrovė „Ryanair“ mano, kad laikydamasi tokio požiūrio Komisija neįvertino kito alternatyvaus scenarijaus be bendrovės SAS nemokumo arba nelikvidumo. Bendrovės „Ryanair“ nuomone, bendrovė SAS galėjo sumažinti savo nesisteminę veiklą arba rasti alternatyvų finansavimą rinkose prieinamomis sąlygomis.

([128]) Šiuos duomenis bendrovė „Ryanair“ pateikė savo pastabų A.2.a (Danija) ir A.2.b (Švedija) prieduose. Šiuose prieduose remiamasi 2021 m. balandžio 27 d. oro transporto bendrovės analitiko tyrimu, kurį bendrovė „Ryanair“ užsakė, kad parengtų didžiausių oro transporto bendrovių keliose pagrindinėse Europos rinkose dydžio ir veiklos licencijų kilmės analizę, susijusią su bendrovės „Ryanair“ skundu dėl pradinio sprendimo, (toliau – oro transporto bendrovės rinkos tyrimas). Šiame tyrime nagrinėjama dešimties valstybių narių, įskaitant Daniją ir Švediją, oro transporto bendrovių rinka ir nustatoma i) pagrindinių oro transporto bendrovių rinkos dalys kiekvienoje šalyje, taip pat ii) penkerių metų šių dalių augimo tempas (2014–2019 m.), iii) pagrindinių oro transporto bendrovių indėlis į šį augimą ir iv) bendras šių bendrovių eksploatuojamų maršrutų skaičiaus augimas tuo pačiu laikotarpiu. Šiam tyrimui naudojami nepriklausomos pasaulinės oro kelionių informacijos bendrovės OAG duomenys. Oro transporto bendrovės rinkos tyrime duomenys nurodyti trijose lentelėse, pateiktose A.2.a priede (Danija) ir A.2.b priede (Švedija): 1 lentelėje nurodytos keturios didžiausios Danijos ir Švedijos oro transporto bendrovės pagal sėdimųjų vietų skaičių ir rinkos dalis 2019 m., 2 lentelėje pateikiami duomenys apie 16 Europos oro transporto bendrovių Europoje 2014–2019 m. siūlytų sėdimųjų vietų skaičiaus pokyčius, o 3 lentelėje pateikiami duomenys apie bendrovių SAS, „Danish Air Transport“, pigių skrydžių bendrovių ir „kitų“ maršrutų skaičiaus ir sėdimųjų vietų skaičiaus pokyčius 2014–2019 m. Danijoje (nacionaliniu ir Europos lygmeniu), taip pat bendrovių SAS, „Braathens regional“, pigių skrydžių bendrovių ir „kitų“ Švedijoje.

([129]) Bendrovė „Ryanair“ savo pastabų 3 priede pateikė kelių duomenų ištrauką apie Eurokontrolės teritorijoje laikinai neeksploatuojamų orlaivių skaičių, kurią galima rasti adresu https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

4.2.3.2. Komisija neįrodė, kad intervencija atitiko bendrą interesą

(173) Pirmiausia bendrovė „Ryanair“ kritikuoja Komisijos vertinimą pagal laikinosios sistemos 49 punkto b papunktį, nes ji rėmėsi tik Švedijos ir Danijos institucijų teiginiais. Vietoje to ji turėjo atlikti savarankišką bendrovės SAS sisteminės svarbos abiem valstybėms narėms vertinimą.

(174) Bet kuriuo atveju, bendrovės „Ryanair“ teigimu, net jei Komisija būtų visiškai rėmusis Švedijos ir Danijos pateiktais duomenimis, ji vis tiek nebūtų galėjusi nustatyti, kad bendrovė SAS yra sisteminė įmonė, kurios negalėtų lengvai pakeisti jos konkurentai.

(175) Pirma, sprendime pradėti procedūrą pateikti duomenys apie aviacijos sektoriaus indėlį į Danijos ir Švedijos ekonomiką yra nereikšmingi, nes jie neatspindi konkretaus bendrovės SAS indėlio.

(176) Antra, remiantis sprendime pradėti procedūrą pateiktais duomenimis, bendrovės SAS indėlis į BVP sudaro tik 30 % viso aviacijos sektoriaus indėlio Švedijoje ir 10 % Danijoje. Bendrovės „Ryanair“ teigimu, tai ne itin dideli rodikliai oro transporto bendrovei, kuri, kaip teigiama, yra sisteminė, ypač kai dinamiški konkurentai (pvz., bendrovė „Ryanair“) puikiai gali pakeisti bendrovę SAS keliuose maršrutuose. Dar svarbiau, bendrovės „Ryanair“ nuomone, yra tai, kad šie duomenys buvo iki pandemijos, todėl jie nieko nepasako apie galimą bendrovės SAS indėlį į ekonomiką ir darbo vietų kūrimą po pandemijos. Tikėtina, kad šis indėlis yra daug mažesnis, atsižvelgiant į finansinius sunkumus, kuriuos sprendime pradėti procedūrą pabrėžė pati Komisija.

(177) Trečia, bendrovė „Ryanair“ teigia, kad Komisija turi įrodyti, jog visa bendrovės SAS veikla yra nepakeičiama, arba tiksliai įvertinti, kurios dabartinės bendrovės SAS veiklos dalies pakeisti negalima. Bendrovės „Ryanair“ teigimu, pastaraisiais dešimtmečiais Europoje oro transporto bendrovės reguliariai bankrutavo ir jų žlugimas niekada nekėlė pavojaus jų šalies ekonomikai ir susisiekimui. Kai oro transporto bendrovei iškeliama bankroto byla, jos veiklą paprastai perima veiksmingesnės oro transporto bendrovės, pavyzdžiui, pigių skrydžių bendrovės. Bendrovės „Ryanair“ teigimu, tą iliustruoja keli precedentai, pavyzdžiui, bendrovių „Sabena“, taip pat „Malev“ ir „Spanair“ bankrotai 2012 m. Pastaraisiais dviem atvejais po šių bankrotų Budapešto ir Barselonos oro uostuose, kuriuose veikė šios oro transporto bendrovės, iš karto išaugo srautas. Bendrovės „Ryanair“ nuomone, toks scenarijus būtų dar labiau tikėtinas 2020 m., kai buvo nepalyginamai daugiau laisvų pajėgumų nei 2012 m. (dėl COVID-19 krizės ir ilgalaikės mažos paklausos) ir todėl kitos oro transporto bendrovės būtų labiau pasirengusios perimti veiklą. Tai taip pat atitiktų 2014 m. Komisijos padarytą išvadą, kurioje teigiama, kad „patirtis rodo, jog net jei oro transporto bendrovė bankrutuoja ir negali būti restruktūrizuota, kad vėl taptų gyvybinga, jos išnykimas nereiškia, kad atitinkama valstybė narė praras susisiekimo galimybes“ ir kad „tiesioginių krypčių skaičius iš paveiktų oro uostų trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu gali gerokai padidėti ir viršyti iki nacionalinės oro transporto bendrovės žlugimo buvusias kryptis. Atrodo, kad šį padidėjimą daugiausia užtikrina pigių skrydžių bendrovės“ ([130]).

(178) Galiausiai bendrovė „Ryanair“ teigė, kad įtariamam bendrovės SAS veiklos pakeičiamumo nebuvimui prieštarauja sprendimas pradėti procedūrą, kuriame Komisija teigė, kad, nepaisant didelės bendrovės SAS rinkos dalies, ji neturėjo didelės įtakos rinkoje, o jos konkurentai galėjo patekti į rinką ir jai mesti iššūkį.

(179) Be to, bendrovės „Ryanair“ teigimu, Komisija nepaaiškino, kodėl scenarijus, susijęs su bendrovės SAS sumažinimu, taip pat neatitiktų bendro intereso. NET jei kai kurios bendrovės SAS veiklos rūšys iš tiesų buvo sisteminio pobūdžio, Komisija, bendrovės „Ryanair“ nuomone, nenustatė, ar tokios sisteminės veiklos nebūtų galima išsaugoti mažinant grupės dydį ir mažinant nesisteminę veiklą, pavyzdžiui, antžeminių paslaugų veiklą, arba jos atsisakant ([131]).

([130]) Bendrovė „Ryanair“ remiasi savo pastabų A.4 priedu, kuriame pateiktas straipsnis iš 2014 m. liepos 9 d. Komisijos konkurencijos politikos santraukos „State aid for airline restructuring: Does it give you wings?“ (2014 m., 10 leidimas, 2014 m. liepos 9 d., p. 1 ir 4) (toliau – Konkurencijos politikos santrauka).

([131]) Bendrovė „Ryanair“ remiasi savo pastabų A.5 priedu, kuriame pateikta 2020 m. gegužės mėn. Emmanuelio Combe'o ir Didier Bréchemier straipsnio („Before COVID-19, Air Transportation in Europe: an already fragile sector“) ištrauka (toliau – analitikų centro straipsnis). Tas straipsnis buvo parengtas Prancūzijoje veikiančio Europos integracijos ir laisvosios ekonomikos analitikų centro „Fondation pour l'innovation politique“ užsakymu. Ištraukoje apžvelgiama tam tikrų Europos oro transporto bendrovių finansinė būklė iki COVID-19 pandemijos ir jos metu.

4.2.3.3. Bendrovė SAS galėjo rasti finansavimą rinkose prieinamomis sąlygomis

(180) Pirmiausia Bendrovė „Ryanair“ kritikuoja Komisijos vertinimą pagal laikinosios sistemos 49 punkto c papunktį, nes, darydama išvadą, kad bendrovė SAS negalėjo patenkinti savo kapitalo ir likvidumo poreikių kapitalo rinkose, ji rėmėsi tik Švedijos ir Danijos Vyriausybių teiginiais.

(181) Be to, preliminari Komisijos išvada sprendime pradėti procedūrą pagal laikinosios sistemos 49 punkto c papunktį neva yra neteisinga dėl trijų priežasčių.

(182) Pirma, bendrovė „Ryanair“ mano, kad bendrovė SAS kapitalo rinkose greičiausiai būtų galėjusi gauti daug nuosavo kapitalo iš naujų investuotojų. Bendrovė „Ryanair“ savo pastabų 7 priede pateikia ekonominę ataskaitą, kurią jos užsakymu parengė bendrovė „Oxera Consulting LLP“, kad pagrįstų šią išvadą, (toliau – bendrovės „Oxera“ ataskaita). Bendrovės „Oxera“ ataskaitoje nurodyta, kad tik esami bendrovės SAS akcininkai galėjo dalyvauti didinant kapitalą pagal priemonę, nes tik Švedijos ir Danijos institucijos galėjo prisidėti prie tiesioginės naujų paprastųjų akcijų emisijos, o paprastųjų akcijų emisijos teisėmis galėjo pasinaudoti tik esami bendrovės SAS akcininkai. Tačiau, kaip teigiama bendrovės „Oxera“ ataskaitoje, prasidėjus COVID-19 pandemijai daugelis biržinių įmonių pritraukė lėšų iš akcijų rinkų. Bendrovės „Oxera“ ataskaitoje nurodyta, kad aviacijos sektoriuje devynios oro transporto bendrovės ([132]) 2020 m. balandžio–gruodžio mėn. iš viso pritraukė 6,2 mlrd. EUR. Bendrovės „Ryanair“ teigimu, tai reiškia, kad bendrovė SAS galėjo pritraukti nuosavo kapitalo finansavimą iš kitų investuotojų, ne tik iš savo esamų akcininkų, per viešą akcijų platinimą, nedalyvaujant Švedijai ir Danijai.

(183) Antra, bendrovė „Ryanair“ teigia, kad rinkos duomenys rodo, jog kelios oro transporto bendrovės, kurių kredito reitingai COVID-19 pandemijos pradžioje buvo panašūs į bendrovės SAS kredito reitingą, sugebėjo rinkose pritraukti dideles skolos finansavimo sumas. Šie duomenys aiškiai rodo, kad bendrovė SAS taip pat būtų galėjusi tai padaryti, be kita ko, siūlydama jai nuosavybės teise priklausančių 55 orlaivių, kuriems netaikomi suvaržymai, vertę kaip užstatą, kad gautų skolos finansavimą palankesnėmis sąlygomis. Šiuo atžvilgiu bendrovės „Oxera“ ataskaitoje pateikiama lentelė, kurioje lyginamos oro transporto bendrovės, kurių kreditingumas buvo toks pat, kaip bendrovės SAS iki COVID-19 pandemijos ir kurioms pavyko gauti skolos finansavimą 2020 m. ([133]).

(184) Galiausiai bendrovė „Ryanair“ kritikuoja Komisiją, kad ji nesvarstė, ar bendrovė SAS galėjo sudaryti kitus sandorius su privačiais rinkos dalyviais, kurie būtų prisidėję prie jos likvidumo nedidinant jos skolos, pavyzdžiui, išleisti mišrias priemones arba parduoti įkeistus orlaivius.

4.2.3.4. Komisija rėmėsi klaidingais duomenimis vertindama atitiktį laikinosios sistemos 49 punkto d papunkčiui

(185) Bendrovė „Ryanair“ išreiškė abejonių dėl finansinių duomenų, kuriais Komisija vadovavosi atlikdama vertinimą, kad patikrintų, ar 2019 m. gruodžio 31 d. bendrovė SAS galėjo būti laikoma sunkumų patiriančia įmone pagal BBIR. Bendrovė „Ryanair“ teigia, kad vertinimas buvo grindžiamas nekonsoliduotosiomis bendrovės SAS finansinėmis ataskaitomis, nors turėjo būti naudojamos konsoliduotosios finansinės ataskaitos.

(186) Be to, bendrovė „Ryanair“ nurodo, kad Komisija turėjo paaiškinti, ar kitose vertinimo dalyse ji rėmėsi atitinkamu konsoliduotųjų bendrovės SAS finansinių ataskaitų rinkiniu.

4.2.4. *Priemonė nėra nei tinkama, nei mažiausiai konkurenciją iškraipanti alternatyva (laikinosios sistemos 53 punktas)*

(187) Bendrovė „Ryanair“ mano, kad sprendime pradėti procedūrą tik aprašoma priemonė, tačiau nepaaiškinama, ar ji tinkama bendrovės SAS rekapitalizavimo poreikiams tenkinti. Ji taip pat teigia, kad sprendime pradėti procedūrą nenustatyta, kad priemonė mažiausiai iškraipo konkurenciją. Visų pirma, sprendime pradėti procedūrą neva nėra jokios priemonės sukeliamų iškraipymų analizės, palyginti su kitomis galimomis pagalbos priemonėmis.

([132]) Tos oro transporto bendrovės buvo „Ryanair“, „EasyJet“, IAG, „Air Canada“, „United Airlines“, „American Airlines“, „Spirit Airlines“, „Norwegian Airlines“ ir „Hawaiian Airlines“.

([133]) Tos oro transporto bendrovės buvo „American Airlines“, „Allegiant Air“, „Azul“, „Hawaiian Airlines“, „Spirit Airlines“ ir „GOL Airlines“.

4.2.5. *Priemonė nėra proporcinga, o rekapitalizavimo suma viršija gyvybingumui užtikrinti reikalingą minimumą (laikinosios sistemos 54 punktas)*

4.2.5.1. Įtariamas netinkamas laikinosios sistemos taikymas

(188) Remdamasi Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėmis ([134]), bendrovė „Ryanair“ mano, kad gyvybingumas pagal laikinosios sistemos 54 punktą pasiekiamas tada, „kai įmonė, padengusi visas išlaidas, įskaitant nuvertėjimą ir finansinius mokesčius, gali teikti tinkamą numatomą kapitalo grąžą“. Bendrovės „Ryanair“ teigimu, sprendime pradėti procedūrą nevertinamas bendrovės SAS gebėjimas atkurti pelningumą, kuris būtų priimtinas privatiems investuotojams. Bendrovė „Ryanair“ kritikuoja Komisiją dėl to, kad ji gyvybingumą tapatina su „bendrovės galimybe patekti į privataus kapitalo rinkas“, o vertindama gyvybingumą atsižvelgia tik į skolos ir nuosavo kapitalo rodiklius. Bendrovė „Ryanair“ tvirtina, kad Komisija turėjo vertinti įvairius rodiklius, visų pirma pelningumo rodiklius, t. y. būsimas pelno maržas, turto grąžą arba nuosavo kapitalo grąžą.

(189) Bendrovė „Ryanair“ taip pat mano, kad Komisija, kaip ir ankstesniuose su bankų sektoriumi susijusiuose sprendimuose, turėjo įvertinti nepalankių scenarijų poveikį bendrovės SAS galimybėms atkurti gyvybingumą. Komisijos atlikti bendrovės SAS verslo plano jautrumo testai yra nepakankami, todėl ji turėjo atlikti „įvairų testavimą nepalankiausiomis sąlygomis“, atsižvelgdama į „galimus nepalankius scenarijus dėl rinkoje esamo netikrumo“.

4.2.5.2. Įtariama akivaizdi vertinimo klaida apskaičiuojant pagalbos sumą

(190) Bendrovė „Ryanair“ teigia, kad Komisija padarė keletą vertinimo klaidų apskaičiuodama bendrovei SAS reikalingos pagalbos sumą.

(191) Pirma, bendrovės „Ryanair“ nuomone, Komisijos sprendime pradėti procedūrą nustatytos ribos, į kurias atsižvelgdama ji nustatė bendrovės SAS gyvybingumą, yra netinkamos, nes jos yra per aukštos ir skirtos pernelyg palankiai finansinei būklei nustatyti. Bendrovė „Ryanair“ pažymi, kad iki COVID-19 pandemijos bendrovės SAS grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykis, grynosios skolos ir EBITDA santykis ir nuosavo kapitalo ir turto santykis (trys iš keturių vertintų gyvybingumo kriterijų) buvo prastesni už Komisijos nustatytus gyvybingumui įrodyti skirtus tikslinius rodiklius, tačiau bendrovė SAS tuo metu vis tiek sugebėjo gauti finansavimą kapitalo rinkose. Pavyzdžiui, bendrovės „Ryanair“ teigimu, 2020 m. sausio mėn. bendrovės SAS grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykis buvo 4,75, jos grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykis nuolat viršijo 3,0–3,5 ir 2020 m. sausio mėn. siekė net 4, o nuosavo kapitalo ir turto santykis nuolat buvo mažesnis nei 18,1 % ir svyravo nuo maždaug 16 % 2019 m. spalio mėn. iki maždaug 8 % 2020 m. sausio mėn.

(192) Antra, bendrovė „Ryanair“ teigia, kad Komisija pasirinko netinkamą lyginamąjį indeksą, kai manė, kad investicinis kredito reitingas yra mažiausias reitingas, kurio reikia, kad bendrovė galėtų gauti rinkos finansavimą. Iš tiesų yra oro transporto bendrovių, kurios turi galimybę patekti į kapitalo rinkas ir kurių reitingai yra žemesni, taip pat ir COVID-19 pandemijos metu. Kadangi pagalbos proporcingumas nustatytas atsižvelgiant į kredito reitingo ribą, kuri yra aukštesnė už tą, kurios paprastai reikalauja investuotojai, kad oro transporto bendrovės gautų finansavimą kapitalo rinkose, pagalba viršija minimumą, būtiną bendrovės SAS finansiniam gyvybingumui užtikrinti.

(193) Trečia, bendrovė „Ryanair“ teigia, kad sprendime pradėti procedūrą nepakankamai analizuojamos bendrovės SAS finansinės prognozės. Be to, Komisija turėjo įvertinti, visų pirma, kiek bendrovė SAS galėtų struktūriškai sumažinti savo išlaidų bazę, kad padidintų pelningumą, arba kiek ji galėtų sumažinti išlaidas trumpuoju laikotarpiu. Komisija taip pat neįvertino alternatyvių eismo prognozių ir prielaidų dėl eismo atsigavimo po pandemijos poveikio.

(194) Todėl bendrovė „Ryanair“ mano, kad pagalba viršija minimumą, būtiną bendrovės SAS finansiniam gyvybingumui užtikrinti.

([134]) Komisijos komunikatas „Gairės dėl valstybės pagalbos sunkumų patiriančioms ne finansų įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti“ (OL C 249, 2014 7 31, p. 1).

4.2.6. *Priemone neužtikrinamas tinkamas atlygis Danijai ir Švedijai ir jų pasitraukimas (laikinosios sistemos 3.11.5 skirsnis).*

4.2.6.1. Pagal nuosavo kapitalo priemonę nėra numatytas nei laipsniško didinimo mechanizmas, nei panaši alternatyva (laikinosios sistemos 61 ir 62 punktai)

(195) Bendrovė „Ryanair“ remiasi Sprendimu *SAS II*, kuriame nustatyta, kad su nuosavo kapitalo priemone nesiejamas joks laipsniško didinimo mechanizmas, kaip taip pat pažymėta sprendimo pradėti procedūrą 134 konstatuojamojoje dalyje. Bendrovė „Ryanair“ pritaria preliminariai Komisijos išvadai, kad priemonę sudaranti nuosavo kapitalo priemonė nėra susieta su tinkamu alternatyviu mechanizmu, dėl kurio apskritai būtų pasiektas panašus rezultatas, susijęs su skatinamuoju poveikiu valstybės pasitraukimui iš rinkos ir panašiu bendru poveikiu valstybės atlygiui, kaip ir dėl laikinosios sistemos 61 punkte numatyto laipsniško didinimo mechanizmo.

4.2.6.2. Atlygis Švedijai ir Danijai už mišraus kapitalo priemonę yra nepakankamas (laikinosios sistemos 65 ir 66 punktai)

(196) Bendrovė „Ryanair“ nesutinka su preliminaria Komisijos išvada, kad už mišraus kapitalo priemones Švedijai ir Danijai gavo pakankamą atlygį.

(197) Ji teigia, kad NSHN1 ir NSHN2 maržos, kurios yra atitinkamai 90 ir 190 bazinių punktų didesnės už laikinosios sistemos 66 punkte nustatytus minimalius reikalavimus, nevisiškai Švedijai ir Danijai kompensuoja šių priemonių rizikos ypatybes. Bendrovės „Ryanair“ pateiktoje bendrovės „Oxera“ ataskaitoje analizuojamas finansinių priemonių, kurioms būdingas vienas iš keturių Komisijos nustatytų pagrindinių rizikos požymių (žr. 430 konstatuojamąją dalį), ir atitinkamo rinkos lyginamojo indekso, kurį sudaro finansinės priemonės, kurioms šis rizikos požymis nebūdingas, bet kurios šiaip yra panašios, pavyzdžiui, pagal išleidimo datą, terminą ir kredito reitingą ([135]), skirtumas. Toje analizėje daroma išvada, kad, norint tinkamai atlyginti Švedijai ir Danijai, reikėtų papildomos 400 bazinių punktų maržos, o ne faktinių 90 ir 190 bazinių punktų maržų.

(198) Be to, bendrovės „Ryanair“ teigimu, kadangi NSHN1 ir NSHN2 yra identiškos pagal savo rizikos profilį, 100 bazinių punktų maržos skirtumo delta tarp abiejų priemonių nėra pagrįsta jokiais apčiuopiamais ir patikimais argumentais.

4.2.7. *Priemone neužkertamas kelias netinkamam konkurencijos iškraipymui (laikinosios sistemos 72 punktas)*

(199) Bendrovė „Ryanair“ tvirtina, kad priemone neužkertamas kelias netinkamam konkurencijos iškraipymui ir, konkrečiai, pažeidžiamas laikinosios sistemos 72 punktas.

(200) Siekdama pagrįsti savo teiginį, bendrovė „Ryanair“ pateikia dvi argumentų grupes, susijusias su i) atitinkamų rinkų apibrėžimu ir ii) bendrovės SAS įtakos rinkoje oro uostuose vertinimu.

(201) Pirma, bendrovė „Ryanair“ teigia, kad sprendime pradėti procedūrą Komisija nukrypo nuo savo sprendimų dėl oro transporto bendrovių susijungimų priėmimo praktikos, pagal kurią rinkos apibrėžiamos kaip miestų poros tarp išvykimo vietos ir atvykimo vietos, (toliau – išvykimo ir atvykimo metodas), ir pasiūlė atitinkamas rinkas apibrėžti tik pagal atskirus oro uostus. Bendrovė „Ryanair“ mano, kad taip Komisija neteisingai apibrėžė atitinkamas rinkas ir neįvertino, ar bendrovė SAS turi didelę įtaką bent vienoje iš atitinkamų rinkų, kaip reikalaujama pagal laikinosios sistemos 72 punktą. Pasak bendrovės „Ryanair“, tai, kad priemonė skirta visai SAS grupei, o ne konkretiems maršrutams, nereiškia, kad dėl suteiktos pagalbos negali būti paveikta konkreti bendrovės SAS konkurencinė padėtis kiekvienoje iš išvykimo ir atvykimo miestų porų. Todėl, pasak bendrovės „Ryanair“, nėra objektyvios priežasties, dėl kurios konkurencinio vertinimo apimtį reikėtų apriboti pasiūlos aspektais valstybės pagalbos srityje. Poveikis paklausai taip pat svarbus vertinant valstybės pagalbą aviacijos sektoriuje, nes pagalbos gavėjas įgyja pranašumą

([135]) Visų pirma bendrovė „Ryanair“ lygina: didesnio prioriteto nekonvertuojamąsias obligacijas su mažesnio prioriteto nekonvertuojamosiomis obligacijomis (siekiant įvertinti reikalaujamą maržą dėl subordinacijos lygio), konvertuojamąsias paskolas ir obligacijas su nekonvertuojamosiomis obligacijomis (siekiant įvertinti reikalaujamą maržą dėl nekonvertuojamumo), nekonvertuojamąsias obligacijas su nekonvertuojamosiomis obligacijomis su išmokomis natūra (siekiant įvertinti reikalaujamą maržą dėl emitento teisės savo nuožiūra mokėti atkarpas) ir nekonvertuojamąsias 10–20 metų obligacijas su nekonvertuojamosiomis neterminuotosiomis obligacijomis (siekiant įvertinti reikalaujamą maržą dėl neterminuotos trukmės).

prieš kitas įmones, kurios su juo konkuruoja išvykimo ir atvykimo maršrutuose. Be to, pagal laikinosios sistemos 72 punktą, Komisija įpareigojama i) įvertinti, ar pagalbos gavėjas turi didelę įtaką kiekvienoje iš atitinkamų rinkų, kuriose jis veikia, ir ii) reikalauti taisomųjų priemonių tose rinkose. Todėl pagal laikinąją sistemą reikalaujama atlikti konkurencijos vertinimą, panašų į tą, kurio paprastai reikalaujama antimonopolinėse ir susijungimo bylose. Bendrovė „Ryanair“ savo pastabose rėmėsi bendrovės „Oxera“ ataskaita, kurioje išanalizuotos bendrovės SAS rinkos dalys 567 maršrutuose, kuriais ji 2019 m. IATA vasaros sezono metu vykdė skrydžius į Skandinavijos šalis ir iš jų.

(202) Antra, bendrovė „Ryanair“ teigia, kad sprendime pradėti procedūrą Komisijos atliktas bendrovės SAS įtakos rinkoje vertinimas turi keletą trūkumų: i) Komisija neatliko perspektyvinio vertinimo ir rėmėsi tik 2019 m. IATA vasaros ir 2019–2020 m. žiemos sezonų istoriniais duomenimis; ii) Komisija neatsižvelgė į oro uostus, kuriuose bendrovė SAS neturėjo bazės, nors norint sėkmingai vykdyti veiklą oro uoste nebūtina, kad oro transporto bendrovė turėtų bazę; iii) Komisija neatsižvelgė į kitas nei laiko tarpsnių apribojimai patekimo į rinką kliūtis, kaip antai įvairovės ekonomiją, prekės ženklo kūrimą, akcijas ir klientų lojalumą, tinklo ekonomiją arba agresyvaus įsitvirtinusių operatorių keršto riziką; iv) Komisija nepagrįstai neatsižvelgė į konkurentų susiskaidymo oro uostuose laipsnį, be reikalo akcentavo laiko tarpsnių dalis užuot dėmesį skyrusi rinkos dalims ir nepakankamai išsamiai įvertino oro uostus.

4.2.8. *Komisija negali panaikinti neprivalomų atkarpos mokėjimų draudimo (laikinosios sistemos 77 punktas)*

(203) Bendrovė „Ryanair“ teigia, kad nebuvo jokių išskirtinių aplinkybių, kuriomis būtų galima pateisinti nukrypimą nuo laikinosios sistemos 77 punkto. Pati COVID-19 pandemija negali būti tokia išskirtinė aplinkybė, nes laikinojoje sistemoje jau atsižvelgta į šios pandemijos išskirtinį pobūdį ir tuo pagrindu nustatyti reikalavimai.

(204) Kalbant apie konkrečius priemonės ypatumus, bendrovė „Ryanair“ kritikuoja keletą nenuoseklumų.

(205) Pirma, ji mano, kad derybų dėl naštos pasidalijimo su obligacijų turėtojais aprašymas yra prieštaringas. Jos nuomone, Komisija teigė, kad „į derybas su tam tikrais obligacijų turėtojais buvo įtrauktas atkarpos mokėjimas“, nes „buvo tikimasi, kad tai bus pagrindinė aplinkybė, dėl kurios visi obligacijų turėtojai pritars konvertavimui. Antra, bendrovė „Ryanair“ pažymi, kad Komisija aiškina, jog mokėti neprivalomų atkarpos mokėjimų draudimu siekiama kuo labiau sumažinti reikalingos pagalbos sumą. Vis dėlto, jos nuomone, Komisija nustatė, kad atsisakius draudimo tikėtasi sumažinti skiriamos valstybės pagalbos sumą. Bendrovės „Ryanair“ teigimu, laikinosios sistemos 77 punkte nustatytu draudimu siekiama nustatyti privalomą įpareigojimą rekapitalizavimo pagalbos gavėjams, kad būtų išvengta derybų su investuotojais šiuo klausimu ir galiausiai būtų sumažinta reikalinga pagalbos suma. Bendrovės „Ryanair“ nuomone, obligacijų turėtojai jau turėjo pakankamai paskatų investuoti, nes Danija ir Švedija reikšmingai parėmė pagalbą.

(206) Trečia, bendrovė „Ryanair“ tvirtina, kad Komisijos vertinimas buvo grindžiamas klaidingu priešingos padėties scenarijumi, t. y. kad bendrovė SAS tiesiog būtų gavusi daugiau pagalbos savo finansiniams poreikiams patenkinti, jei obligacijų turėtojai nebūtų sutikę su neprivalomų atkarpos mokėjimų draudimu. Šiuo atžvilgiu bendrovė „Ryanair“ mano, kad tinkamas priešingos padėties scenarijus, jei obligacijų turėtojai nebūtų davę sutikimo, būtų toks, kad bendrovė SAS būtų gavusi mažesnę pagalbą arba apskritai nebūtų gavusi jokios pagalbos.

(207) Ketvirta, bendrovė „Ryanair“ mano, kad tai, jog neprivalomų atkarpų draudimo netaikymas galėjo būti esminis elementas, dėl kurio obligacijų turėtojai galėjo dalyvauti rekapitalizuojant bendrovę, negali pateisinti Komisijos nukrypimo nuo laikinosios sistemos. Tai, kad „laikinojoje sistemoje nenustatytas joks naštos pasidalijimo reikalavimas“ (sprendimo pradėti procedūrą 206 konstatuojamoji dalis), pasak bendrovės „Ryanair“, būtų nesvarbu, nes laikinosios sistemos 77 punkte neva nustatytas tam tikras naštos pasidalijimas, kaip Komisija pripažino sprendimo pradėti procedūrą 198 konstatuojamojoje dalyje: „laikinosios sistemos 77 punkte nustatytas suderinamumo reikalavimas, neleidžiantis esamiems privatiems kapitalo teikėjams gauti naudos iš valstybės pagalbos dėl pagalbos gavėjo savo nuožiūra atliekamų veiksmų (pavyzdžiui, dividendų skelbimo, akcijų supirkimo ar neprivalomos atkarpos mokėjimo)“.

4.2.9. *Komisija nereikalauja, kad restruktūrizavimo planas būtų pateiktas laiku (laikinosios sistemos 85 punktas)*

(208) Bendrovė „Ryanair“ teigia, kad laikinosios sistemos 85 punkte nustatytas šešerių metų laikotarpis, kuriam pasibaigus valstybės narės gali būti įpareigotos pateikti rekapitalizavimo priemonės gavėjo restruktūrizavimo planą, neskatina valstybės pasitraukimo. Tai taip pat visiškai prieštarauja 2008 m. Bankų komunikatui ([136]), kuriame, kaip teigiama, reikalaujama, kad bankai pateiktų restruktūrizavimo planą dar prieš suteikiant leidimą rekapitalizuoti. Bendrovės „Ryanair“ teigimu, toks atsainus požiūris ir tai, kad nėra jokių struktūrinių priemonių konkurencijos iškraipymams pašalinti, nesuderinama su proporcingumo principu. Tai taip pat prieštarauja laikinosios sistemos 45 punktui, kuriame nustatyta, kad „[rekapitalizavimo] priemonės turėtų būti teikiamos laikantis griežtų sąlygų, nes jos labai iškraipo įmonių konkurenciją“. Todėl Komisija turėtų reikalauti, kad apie restruktūrizavimo planą būtų pranešta gerokai anksčiau.

5. DANIJOS IR ŠVEDIJOS PASTABOS DĖL SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ

(209) Danijos ir Švedijos institucijos atsakė į keturis bendrovės „Ryanair“ pastabose iškeltus klausimus, t. y. dėl pagalbos neteisėtumo, bendro intereso įsikišti, laisvo judėjimo taisyklių ir atitikties laikinosios sistemos 61 ir 62 punktams.

5.1. Laikinas pagalbos susigrąžinimas yra nepagrįstas

(210) Danijos ir Švedijos institucijos iš bendrovės „Ryanair“ pastabų supranta, kad pastaroji prašė Komisijos įpareigoti sustabdyti neteisėtą pagalbą ir ją laikinai susigrąžinti. Jos pripažįsta, kad atlikdama oficialų tyrimą Komisija gali valstybei narei duoti nurodymą laikinai susigrąžinti pagalbą, kol Komisija priims poziciją dėl suderinamumo su vidaus rinka. Tačiau dėl laikino pagalbos susigrąžinimo Komisija sprendžia savo nuožiūra. Be to, pagal Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 (toliau – Procedūros reglamentas) ([137]) 13 straipsnio 2 dalį, kad būtų liepta laikinai susigrąžinti pagalbą, turi būti įvykdytos šios sąlygos:

— pagal nusistovėjusią tvarką nėra jokių abejonių dėl pasiūlytos priemonės pobūdžio,

— reikia imtis skubių priemonių,

— yra didelė rimtos ir nepataisomos žalos konkurentui rizika.

(211) Šiuo atveju Danijos ir Švedijos institucijos pabrėžia, kad skubių priemonių imtis nereikia, o dėl priemonės nekyla didelės ir nepataisomos žalos bendrovei „Ryanair“ ar bet kuriam kitam konkurentui rizika.

(212) Be to, Danija ir Švedija tvirtina, kad bendrove „Ryanair“ nepagrindė, kodėl šiuo atveju buvo įvykdytos sąlygos, kad Komisija galėtų nurodyti laikinai susigrąžinti pagalbą.

5.2. Intervencija bendrovės SAS naudai atitiko bendrą interesą

(213) Danijos ir Švedijos institucijos nesutinka su bendrovės „Ryanair“ teiginiu, kad tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, bendrovė SAS „padėtis nebuvo išskirtinė, palyginti su visomis kitomis Danijoje ir Švedijoje veikiančiomis oro transporto bendrovėmis“. Danija ir Švedija teigia, kad bendrovė SAS, turinti platų vidaus ir tarptautinį tinklą, atliko (ir tebeatlieka) labai svarbų vaidmenį palaikant oro susisiekimą Švedijoje ir Danijoje, į jas ir iš jų. Dėl šios priežasties jos manė, kad būtina stiprinti bendrovės SAS nuosavą kapitalą ir jos galimybes užsitikrinti likvidumą tuo metu, kai bendrovės SAS gyvybingumui kilo didelė grėsmė dėl COVID-19 išplitimo padarinių.

([136]) Komunikatas „Valstybės pagalbos taisyklių taikymas finansų įstaigoms skirtoms priemonėms dėl dabartinės pasaulinės finansų krizės“ (toliau – Bankų komunikatas) (OL C 270, 2008 10 25, p. 8).

([137]) 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(214) Be to, Danijos ir Švedijos teigimu, tai, kad Komisija savo vertinimą grindė, be kita ko, valstybių narių pateikta informacija, nereiškia, kad Komisija negali atlikti nepriklausomo ir išsamaus tos informacijos vertinimo. Komisijos vertinimas grindžiamas konkrečiais faktais ir duomenimis, kurių bendrovė „Ryanair“ neginčija ir iš kurių matyti, kad bendrovė SAS svariai prisideda prie užimtumo, susisiekimo ir Danijos bei Švedijos ekonomikos. Be to, Danijos ir Švedijos institucijos nurodo, kad Komisija kelis kartus prašė papildomos informacijos, kad galėtų įvertinti, ar laikomasi laikinosios sistemos 49 punkto b papunkčio, taigi tai rodo, kad Komisija atliko nepriklausomą vertinimą.

(215) Atsakydamos į bendrovės „Ryanair“ pastabą (177 konstatuojamoji dalis), Danija ir Švedija primena, kad esminis analizės aspektas buvo tas, jog Danija ir Švedija negalėjo būti tikros, kad tuo metu, kai bus suteikta pagalba, kiti konkurentai palaikys bendrovės SAS užtikrinamą susisiekimo lygį.

(216) Be to, Danija ir Švedija mano, kad bendrovės „Ryanair“ teiginiai, jog pigių skrydžių bendrovės pakeistų bendrovę SAS visuose maršrutuose ir taip prisidėtų prie Danijos ir Švedijos ekonomikos ir susisiekimo Danijoje ir Švedijoje taip, pat kaip tai daro bendrovė SAS, yra neteisingi. Švedijos institucijos nurodo, kad veikiančios oro transporto jungtys yra būtinos šalies ekonomikai, ypač atsižvelgiant į ypatingą Švedijos geografinę padėtį ir specifiką ([138]). Todėl, jų nuomone, buvo būtina išlaikyti bendrovės SAS veiklą, kad būtų užtikrintas pakankamas susisiekimo lygis, nes bendrovė SAS vaidina lemiamą vaidmenį palaikant oro susisiekimą su Švedija, iš jos ir jos viduje. Bendrovė SAS skraidina į trylika Švedijos miestų ir apima visą šalį nuo Malmės pietuose iki Kirunos šiaurėje. Šios vietinės kryptys yra sujungtos su Stokholmu ir Kopenhaga, kurie yra skrydžių centrai, iš kurių siūlomas jungiamųjų skrydžių tinklas tiek vietos, tiek tarptautinėms kelionėms. Dėl to bendrovė SAS neva yra unikali. Skirtingai nei bendrovė SAS, bendrovė „Ryanair“ nevykdo veiklos, grindžiamos išcentriniu tinklu ([139]), ir nesudaro tokių pačių galimybių persėsti skrendant užsienio ir vidaus skrydžiais.

(217) Apskritai, Danijos ir Švedijos institucijų nuomone, valstybės narės, nustatydamos bendrą interesą, kurio siekiama imantis intervencijos pagalbos gavėjo naudai, turi didelę diskreciją, o Komisija tik kontroliuoja, ar nedaroma akivaizdžių vertinimo klaidų. Priemonės ir pasirinkimo imtis intervencijos bendrovės SAS naudai atveju tokios akivaizdžios klaidos nėra.

5.3. **Priemonė atitinka SESV 18, 49 ir 56 straipsnius**

(218) Danijos ir Švedijos institucijos teigia, kad pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą leidžiama teikti individualią pagalbą, todėl, jei valstybės narės laikosi SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte nustatytų sąlygų, netiesioginis tam tikrų įmonių neįtraukimas negali būti laikomas neatsiejamai susijusiu su pagalbos priemonės tikslu. Tuo remdamosi Danija ir Švedija teigia, kad pagal valstybės pagalbos procedūras Komisija nėra kompetentinga tikrinti, ar visų įmonių, išskyrus SAS, neįtraukimas prieštarauja Sutarties nuostatoms dėl laisvo judėjimo ([140]).

([138]) Švedijos institucijos nurodė, kad kelionė tarp šiauriausio ir piečiausio Švedijos taško yra ilgesnė nei kelionė iš Liuksemburgo į Tunisą, Stambulą ar Minską. Dažniausiai į Švediją ir iš jos vykstama oro transportu, kuris sudaro maždaug 70 % visų tarptautinių keleivių kelionių. Šiauriausiose Švedijos dalyse taip pat vyrauja atšiaurus žiemos klimatas, todėl žiemą dėl sniego ir ledo nuolat kyla problemų dėl susisiekimo keliuose. Taigi kelionės lėktuvu yra labai svarbios, kad būtų palaikomas susisiekimas visoje šalyje, ir jas sunku pakeisti daugeliu ilgesnių kelionių ir kelionėmis, kai nėra susisiekimo keliais.

([139]) Išcentrinis (angl. *hub-and-spoke*) tinklas – tai tokia verslo struktūra, kai oro transporto bendrovė ne tik veža keleivius iš vieno taško į kitą, bet ir per savo centrą užtikrina jungtis tolimojo susisiekimo maršrutais. Maršrutai naudojami kaip atšakos, jungiančios kitus miestus per bendrovės centrą. Ši sistema skiriasi nuo bendrovės „Ryanair“ taikomo tiesioginio susisiekimo (angl. *point-to-point*) modelio, pagal kurį nėra centrų, o skrydžiai be persėdimų vykdomi iš vieno miesto į kitą.

([140]) Šiuo klausimu Danija ir Švedija, be kita ko, remiasi 1977 m. kovo 22 d. Sprendimo *Iannelli / Meroni*, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, 14 punktu.

(219) Be to, Danija ir Švedija mano, kad, jeigu Komisija iš esmės įvertintų bendrovės „Ryanair“ kaltinimus šiuo klausimu, nebūtų pagrindo daryti išvadą, kad priemone ribojamas laisvas judėjimas. Pasak Danijos ir Švedijos, Bendrasis Teismas nusprendė, kad, norint įrodyti, jog pagalbos priemone ribojamas laisvas judėjimas, reikia nustatyti faktines arba teisines aplinkybes, dėl kurių pagalbos priemonė sukelia ribojamąjį poveikį, viršijantį poveikį, dėl kurio atsiranda SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytas draudimas ([141]).

5.4. **Atitiktis laikinosios sistemos 61 ir 62 punktams**

(220) Atsakydamos į bendrovės „Ryanair“ pastabas (195 konstatuojamoji dalis), Danijos ir Švedijos institucijos remiasi savo bendromis pastabomis dėl sprendimo pradėti procedūrą. Jos pakartoja, kad priemonė turėtų būti pripažinta suderinama su vidaus rinka, nes pagal laikinosios sistemos 62 punktą joje jau numatytos reikiamos paskatos. Kita vertus, priemonė turėtų būti pripažinta suderinama su vidaus rinka tiesiogiai remiantis SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktu.

(221) 2023 m. lapkričio 9 d. Danijai ir Švedijai pateiktame prašyme pateikti informaciją Komisija paprašė Danijos ir Švedijos pateikti savo nuomonę dėl bendrovės SAS pastabose nurodyto mechanizmo.

(222) Danija ir Švedija patvirtino, kad, kaip ir bendrovė SAS, mano, jog 2023 m. spalio 26 d. bendrovei SAS suteikta priemonė atitinka laikinosios sistemos 62 punktą, todėl bendrovės SAS numatyto mechanizmo įgyvendinti nereikia (3.1 skirsnis). Vis dėlto Danijos ir Švedijos institucijos, atsakydamos į Komisijos klausimus, pripažino, kad bendrovės SAS pasiūlytas mechanizmas atitiktų laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų sąlygas. Jos taip pat pripažino, kad nebūtų jokių didelių teisinių ar ekonominių kliūčių, kurios trukdytų įgyvendinti tokį mechanizmą. Galiausiai jos pripažino, kad nenustatė alternatyvių galimybių bendrovės SAS numatytam mechanizmui, kurios akivaizdžiai mažiau apsunkintų bendrovę SAS arba Daniją ir Švediją ir kartu atitiktų laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų sąlygas.

6. **PRIEMONĖS VERTINIMAS**

6.1. **Valstybės pagalbos buvimas**

(223) Kad priemonę būtų galima laikyti valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, ji turi atitikti visas toje straipsnio dalyje nustatytas sąlygas. Pirma, priemonė turi būti priskirtina valstybei ir finansuojama iš valstybinių išteklių. Antra, ja turi būti suteikiamas pranašumas pagalbos gavėjui. Trečia, tas pranašumas turi būti atrankusis. Ketvirta, priemone turi būti iškraipoma konkurencija arba keliama jos iškraipymo grėsmė ir daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai.

(224) Priemonė yra priskirtina valstybei, nes ją suteikė ir administravo Danijos ir Švedijos institucijos (90 konstatuojamoji dalis). Priemonė buvo finansuojama iš valstybės išteklių, nes ji buvo finansuojama iš Švedijos ir Danijos suteiktų viešųjų lėšų, naudojant nuosavo ir mišraus kapitalo priemones (91 konstatuojamoji dalis).

(225) Priemone bendrovei SAS buvo suteiktas pranašumas ją rekapitalizuojant palankesnėmis sąlygomis nei esamos rinkos sąlygos. Taigi priemone bendrovei SAS buvo suteiktas pranašumas, palyginti su įprastomis rinkos sąlygomis.

(226) Priemone suteiktas pranašumas buvo atrankusis, nes Danija ir Švedija ją suteikė tik vienai įmonei, t. y. SAS.

(227) Priemonė galėjo iškraipyti konkurenciją, nes sustiprino bendrovės SAS konkurencinę padėtį. Ji taip pat turėjo įtakos valstybių narių tarpusavio prekybai, nes bendrovė SAS veikė sektoriuose, kuriuose vyksta Sąjungos vidaus prekyba.

(228) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija daro išvadą, kad ši priemonė yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Danijos ir Švedijos institucijos šios išvados neginčija.

([141]) Šiuo klausimu Danija ir Švedija, be kita ko, remiasi 2021 m. balandžio 14 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija*, T-378/20, ECLI:EU:T:2021:194, 81 punktu.

6.2. **Valstybės pagalbos teisėtumas**

(229) Pranešusios apie priemonę prieš pradėdamos ją taikyti, Danijos ir Švedijos institucijos iš pradžių vykdė savo įsipareigojimus pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį.

(230) Tačiau Bendrajam Teismui panaikinus pradinį sprendimą, priemonė tapo neteisėta pagalba nuo jos suteikimo momento, nes ji nebėra patvirtinta Komisijos sprendimu.

(231) Kaip nurodyta 164 konstatuojamojoje dalyje, bendrovė „Ryanair“ prašė Komisijos nurodyti Danijai ir Švedijai nedelsiant sustabdyti pagalbos teikimą ir pareikalauti, kad bendrovė SAS sumokėtų palūkanas už laikotarpį, kai ji naudojosi neteisėta pagalba.

(232) Pagal Procedūros reglamento 13 straipsnio 1 dalį, „Komisija, suteikusi suinteresuotajai valstybei narei galimybę pateikti savo pastabas, gali priimti sprendimą, įpareigojantį, kad minėtoji valstybė narė nutrauktų bet kurią neteisėtą pagalbą, kol Komisija priims sprendimą dėl tokios pagalbos atitikimo vidaus rinkai“.

(233) Iš šios nuostatos matyti, kad įsakymas sustabdyti pagalbą paliekamas Komisijos diskrecijai ([142]) ir priklauso nuo tam tikrų procedūrinių taisyklių laikymosi, t. y. Komisija, suteikusi valstybei narei galimybę pateikti pastabas, turi priimti konkretų sprendimą šiuo klausimu. Be to, pagal teismų praktiką, naudodamasi savo diskrecija Komisija neprivalo nurodyti priežasčių, dėl kurių ji nusprendžia nepriimti įsakymo sustabdyti pagalbą konkrečiu atveju ([143]).

(234) Kadangi šio sprendimo tikslas yra užbaigti su priemone susijusią oficialią tyrimo procedūrą priimant galutinę poziciją dėl tos pagalbos suderinamumo su vidaus rinka, šiame sprendime nebūtina vertinti, ar reikia priimti įsakymą sustabdyti pagalbą.

(235) Kaip nurodyta 5.1 skirsnyje, Danija ir Švedija pažymi, kad bendrovė „Ryanair“, atrodo, taip pat prašo Komisijos nurodyti Danijai ir Švedijai laikinai susigrąžinti neteisėtą pagalbą iš bendrovės SAS ([144]). Tačiau, Danijos ir Švedijos teigimu, Komisija gali nurodyti laikinai susigrąžinti pagalbą tik tuo atveju, jei tenkinamos visos Procedūros reglamento 13 straipsnio 2 dalyje nustatytos sąlygos.

(236) Komisija pažymi, kad Procedūros reglamento 13 straipsnio 2 dalyje numatytas įsakymas laikinai susigrąžinti pagalbą taip pat priskiriamas Komisijos diskrecijai ir iš tiesų priklauso nuo sąlygų, kurias Danija ir Švedija priminė 211 konstatuojamojoje dalyje. Bendrovė „Ryanair“ nenurodė, ar šiuo atveju buvo įvykdyta kuri nors iš Procedūros reglamento 13 straipsnio 2 dalyje nustatytų kumuliacinių sąlygų. Bet kuriuo atveju, kadangi šio sprendimo tikslas yra užbaigti su priemone susijusią oficialią tyrimo procedūrą priimant galutinę poziciją dėl šios pagalbos suderinamumo su vidaus rinka, šiame sprendime taip pat nebūtina vertinti, ar reikia įsakymo susigrąžinti pagalbą.

6.3. **Valstybės pagalbos suderinamumas**

(237) Kadangi priemonė yra susijusi su pagalba, kaip apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, būtina apsvarstyti, ar ši priemonė yra suderinama su vidaus rinka. Kadangi priemonė yra neteisėta pagalba, jos suderinamumą reikia vertinti pagal pagalbos suteikimo metu, t. y. 2020 m. spalio 26 d., galiojusias teisės nuostatas.

(238) Komisija pažymi, kad Danijos ir Švedijos institucijos apie priemonę pranešė pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą, kaip išaiškinta laikinojoje sistemoje.

(239) Pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą, Komisija gali laikyti pagalbą suderinama su vidaus rinka, jei ji skirta „kurios nors valstybės narės ekonomikos dideliems sutrikimams atitaisyti“.

([142]) 2016 m. balandžio 22 d. Sprendimas *Airija ir Aughinish Alumina Ltd / Komisija*, T-50/06 RENV II ir T-69/06 RENV II, ECLI:EU:T:2016:227, 79 ir 259 punktai.

([143]) 2018 m. balandžio 25 d. Sprendimas *Vengrija / Komisija*, T-554/15 ir T-555/15, ECLI:EU:T:2018:220, 112 punktas.

([144]) Tačiau Komisija pažymi, kad iš bendrovės „Ryanair“ pastabų ne visai aišku, jog pastaroji prašė laikinai susigrąžinti pagalbą pagal Procedūros reglamento 13 straipsnio 2 dalį.

(240) 2020 m. kovo 19 d. priimdama laikinąją sistemą, Komisija pripažino (2 skirsnyje), kad „COVID-19 protrūkis daro poveikį visoms valstybėms narėms ir kad suvaldymo priemonės, kurių ėmėsi valstybės narės, daro poveikį įmonėms“. Komisija padarė išvadą, kad „valstybės pagalba yra pagrįsta ir gali būti paskelbta ribotu laikotarpiu suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą, siekiant pašalinti įmonėms iškilusią likvidumo trūkumo problemą ir užtikrinti, kad dėl COVID-19 protrūkio atsiradę sutrikimai nepakenktų įmonių, ypač MVĮ, gyvybingumui“.

(241) Laikinosios sistemos 3.11 skirsnyje aptariamos rekapitalizavimo priemonės. Jame nustatyti kriterijai, pagal kuriuos valstybės narės gali teikti viešąją paramą nuosavo kapitalo arba mišraus kapitalo priemonėmis dėl COVID-19 protrūkio finansinių sunkumų patiriančioms įmonėms, siekdamos užtikrinti, kad dėl ekonomikos sutrikdymo įmonės, kurios iki pandemijos buvo gyvybingos, be reikalo nepasitrauktų iš rinkos.

(242) Priemonė patenka į laikinosios sistemos 3.11 skirsnio taikymo sritį, nes tai yra rekapitalizavimo priemonė, kurią taikant nuosavo ir mišraus kapitalo priemonėmis siekiama sustiprinti bendrovės SAS nuosavą kapitalą ir jos galimybes užsitikrinti likvidumą, kuriems grėsmę kelia COVID-19 pandemijos padariniai (17 konstatuojamoji dalis).

(243) Laikinosios sistemos 48 punkte nustatyta, kad rekapitalizavimo dėl COVID-19 priemonės suteikiamos ne vėliau kaip 2021 m. rugsėjo 30 d. ([145]). Komisija pažymi, kad Danija ir Švedija priemonę suteikė 2020 m. spalio 26 d.

(244) Todėl tolesniuose skirsniuose Komisija vertins priemonės suderinamumą pagal laikinosios sistemos 3.11 skirsnį, kuris buvo taikytinas teisinis pagrindas, galiojęs pagalbos suteikimo metu.

6.3.1. *Tinkamumo ir dalyvavimo sąlygos*

(245) Pagal Laikinosios sistemos 49 punktą, rekapitalizavimo dėl COVID-19 priemonė turi atitikti keturias sąlygas. Šios sąlygos nuosekliai vertinamos tolesniuose skirsniuose.

6.3.1.1. Atitiktis laikinosios sistemos 49 punkto a papunkčiui

(246) Laikinosios sistemos 49 punkto a papunktyje nustatyta, kad valstybės narės turi įrodyti, jog „be valstybės intervencijos pagalbos gavėjas nutrauktų veiklą arba susidurtų su dideliais sunkumais vykdydamas savo veiklą. Tokius sunkumus galima įrodyti visų pirma pagalbos gavėjo skolos ir nuosavo kapitalo santykio arba panašių rodiklių pablogėjimu“.

(247) Iš Danijos ir Švedijos pateiktų faktų (2.1.3 skirsnis) akivaizdu, kad be priemonės bendrovė SAS būtų nutraukusi veiklą arba bent jau būtų susidūrusi su dideliais sunkumais siekdama tęsti veiklą.

(248) Pirma, jau 2020 m. balandžio mėn. buvo užregistruotas neigiamas bendrovės SAS nuosavas kapitalas, todėl kilo pavojus jos mokumui (63 konstatuojamoji dalis). Bendrovės SAS įsipareigojimai viršijo jos turtą, kaip matyti iš suprastėjusio skolos ir nuosavo kapitalo santykio. Vėlesniais mėnesiais bendrovės SAS sukaupti nuostoliai toliau didėjo, o jos nuosavas kapitalas toliau mažėjo (64 konstatuojamoji dalis). 2020 m. liepos mėn. Danija ir Švedija apskaičiavo, kad iki 2020 m. gruodžio mėn. bendrovės SAS nuosavas kapitalas pasieks minus 9,4 mlrd. SEK, todėl jos kapitalo struktūra taps nebegyvybinga (65 konstatuojamoji dalis).

(249) Antra, bendrovės SAS nuosavas kapitalas ne tik smarkiai ir sparčiai blogėjo, bet ir jos pinigų srauto pozicija atrodė netvari. Danija ir Švedija apskaičiavo, kad iki 2020 m. gruodžio mėn. pabaigos bendrovė SAS pritrūks likvidumo (65 konstatuojamoji dalis). Kitaip tariant, jos numatė, kad artimiausiu metu įsipareigojimai nebebus vykdomi. Šį vertinimą aiškiai patvirtino rinkos kredito reitingų agentūra „Moody's“ (65 konstatuojamoji dalis).

([145]) Kaip nustatyta suteikiant pagalbą galiojusioje laikinosios sistemos redakcijoje.

(250) Trečia, pažymėtina, kad bendrovė SAS atsidūrė sunkioje finansinėje padėtyje nepaisant to, kad ji ėmėsi reikšmingų išlaidų mažinimo iniciatyvų nuostoliams sumažinti (žr. 2.1.3.1 skirsnį), dirbdama mažais pajėgumais, kad sumažintų kintamąsias išlaidas (51 konstatuojamoji dalis), imdamasi veiksmų pinigams išsaugoti, visų pirma atidėdama orlaivių pristatymą ir iš naujo derėdamasi dėl sutarčių su tiekėjais (52 konstatuojamoji dalis), ir restruktūrizuodama veiklą, kad galėtų veikti esant sumažėjusiai paklausai, t. y. mažindama darbuotojų skaičių (53 konstatuojamoji dalis).

(251) Todėl Komisija mano, kad Švedija ir Danija įrodė, jog be valstybės įsikišimo bendrovė SAS būtų nutraukusi veiklą arba bent jau būtų susidūrusi su dideliais sunkumais siekdama tęsti veiklą.

(252) Šią išvadą dar labiau sustiprina aplinkybė, kad tuo metu, kai buvo suteikta priemonė, buvo aiškių požymių, kad prasidės antra COVID-19 pandemijos banga, kuri nebuvo numatyta bendrovės SAS verslo plane, o Danijoje ir Švedijoje vėl buvo nustatyti ir sugriežtinti kelionių apribojimai (22–24, 30–31 ir 41 konstatuojamosios dalys). Todėl buvo tikėtina, kad šie kelionių apribojimai dar labiau paveiks bei pablogins ir taip trapią bendrovės SAS finansinę būklę.

(253) Priešingai nei teigia bendrovė „Ryanair“ 172 konstatuojamojoje dalyje, pagal laikinosios sistemos 49 punkto a papunktį Komisija neprivalo vertinti alternatyvaus scenarijaus, pagal kurį bendrovė SAS būtų sumažinusi savo „nesisteminę“ veiklą arba radusi alternatyvų finansavimą rinkoje. Laikinosios sistemos 49 punkto a papunktyje nustatyta, kad valstybės narės turi įrodyti, jog *be valstybės intervencijos* pagalbos gavėjas nutrauktų veiklą arba susidurtų su dideliais sunkumais vykdydamas savo veiklą. Todėl pagal laikinosios sistemos 49 punkto a papunktį nenumatytas joks kitas alternatyvus scenarijus, pavyzdžiui, scenarijus, pagal kurį pagalbos gavėjas sumažintų arba restruktūrizuotų savo veiklą.

(254) Bet kuriuo atveju Komisija pažymi, kad Danija ir Švedija pateikė reikiamą įrodymą, kad 49 punkto a papunktyje nustatytas reikalavimas įvykdytas bendrovei SAS labai sumažinus savo veiklą.

(255) Kaip nurodyta 35–39 konstatuojamosiose dalyse, bendrovė SAS greitai reagavo į COVID-19 pandemijos raidą ir kelionių apribojimus. Pavyzdžiui, kai tik pagal Švedijos ir Danijos teisės aktus buvo galima tai daryti, bendrovė SAS nedelsdama ir plačiai naudojo laikiną atleidimą iš darbo (38 konstatuojamoji dalis). Iki 2020 m. balandžio 24 d. bendrovė SAS skubiai parengė naują verslo planą, kuriame daugiausia dėmesio skyrė išlaidų mažinimo iniciatyvoms (49 ir 50 konstatuojamosios dalys), ir nedelsdama pradėjo jį įgyvendinti (37, 51 ir 53 konstatuojamosios dalys) ([146]). Tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, bendrovė SAS buvo užbaigusi atleidimo iš darbo programą (53 konstatuojamoji dalis), ji iš naujo derėjosi su daugiau kaip 200 tiekėjų visuose sektoriuose, atidėjo 10 orlaivių pristatymą (52 ir 54 konstatuojamosios dalys) ir įdiegė naują savaitinį paklausos vertinimą, kad atitinkamai pakoreguotų savo pajėgumus ir sumažintų kintamąsias išlaidas (51 konstatuojamoji dalis). Todėl bendrovė SAS greitai ir uoliai reagavo į COVID-19 pandemiją ir kelionių apribojimus.

(256) Be to, bendrovė SAS ėmėsi daugybės išlaidų taupymo iniciatyvų. Savo pradiniame verslo plane bendrovė SAS pasiūlė 2020 m. pasiekti 5,4 mlrd. SEK, o po 2021 m. – 4,5 mlrd. SEK išlaidų sumažinimo tikslą, t. y. išlaidas sumažinti suma, beveik lygia priemonės sumai (40–46 konstatuojamosios dalys). Pažymėtina, kad bendrovės SAS valdyba vis dėlto paprašė dar labiau sumažinti išlaidas (47 konstatuojamoji dalis), o bendrovė SAS nustatė jų sumą ir įsipareigojo ją pasiekti, be kita ko, iš dalies parduodama tokį turtą, kaip antžeminės paslaugos (48 konstatuojamoji dalis). Todėl 2020 m. išlaidų sumažinimo tikslas buvo gerokai padidintas (49 konstatuojamoji dalis). Išlaidų mažinimo tikslai buvo ne tik dideli, bet ir apėmė visas bendrovės SAS veiklos sritis, įskaitant krovinių vežimą, antžemines paslaugas, administraciją, keleivių vežimą ir pan. (41, 43, 45 ir 48 konstatuojamosios dalys).

(257) Kalbant apie tai, ar bendrovė SAS galėjo rasti alternatyvų finansavimą rinkoje, šis vertinimas yra laikinosios sistemos 49 punkto c papunkčio, o ne 49 punkto a papunkčio dalykas.

(258) Atsižvelgdama į visus šiuos elementus, Komisija daro išvadą, kad priemonė atitinka laikinosios sistemos 49 punkto a papunktį.

([146]) Visų pirma 2020 m. kovo 12 d. bendrovė SAS jau buvo pradėjusi diskusijas su nuomotojais ir tiekėjais dėl orlaivių pristatymo arba mokėjimų už kitą turtą atidėjimo arba atsisakymo. Be to, 2020 m. balandžio ir gegužės mėn. ji drastiškai sumažino savo pajėgumus ir dirbo mažiau nei 10 % pajėgumų, o 2020 m. balandžio 28 d., praėjus keturioms dienoms po verslo plano patvirtinimo, paskelbė apie didelį darbuotojų atleidimo planą.

6.3.1.2. Intervencija atitinka bendrą interesą

(259) Laikinosios sistemos 49 punkto b papunktyje nustatyta, kad valstybės narės turi įrodyti, jog intervencija atitinka bendrą interesą. Tai gali būti siekis išvengti socialinių sunkumų ir rinkos nepakankamumo dėl didelio užimtumo lygio smukimo, novatoriškos įmonės pasitraukimo, sisteminės svarbos įmonės pasitraukimo, svarbios paslaugos sutrikdymo rizikos ar panašių atitinkamos valstybės narės tinkamai pagrįstų situacijų“.

(260) Iš 2.1.4 skirsnyje pateikto faktų aprašymo matyti, kad Danija ir Švedija, aiškindamos, kad intervencija bendrovės SAS naudai atitiko bendrą interesą, visų pirma rėmėsi dviem iš laikinosios sistemos 49 punkto b papunktyje nurodytų pagrindimų.

(261) Prieš išsamiau nagrinėjant šiuos pagrindimus, būtina aptarti bendrąsias pastabas, kurias pirmiausia pateikė bendrovė „Ryanair“, o po to Danija ir Švedija.

(262) Pirma, kaip nurodyta 173 konstatuojamojoje dalyje, bendrovė „Ryanair“ teigia, kad Komisija, vertindama priemonės atitiktį laikinosios sistemos 49 punkto b papunkčiui, rėmėsi tik Danijos ir Švedijos sprendime pradėti procedūrą pateiktais duomenimis, užuot atlikusi savarankišką vertinimą. Šiuo atžvilgiu Komisija primena, kad Danija ir Švedija 2020 m. rugpjūčio 11 d. pateikė bendrą pranešimą apie priemonę ir kad šiame pranešime buvo pateikti motyvai, kuriais remdamosi Danija ir Švedija mano, kad priemonė atitinka laikinosios sistemos 49 punkto b papunktį. Komisija pateikė ir įvertino šiuos elementus sprendime pradėti procedūrą ir preliminariai nustatė, kad jie nekelia jokių abejonių. Esminis dalykas yra ne tai, ar Komisija remiasi valstybių narių pateikta informacija, o tai, ar ta informacija yra tiksli, pakankama, pagrįsta įrodymais ir ar Komisija ją tinkamai įvertino. Nagrinėjamu atveju visi šių valstybių narių pateikti duomenys nekėlė abejonių dėl jų tikslumo, pakankamumo ar pagrįstumo. Be to, oficialios tyrimo procedūros tikslas yra suteikti suinteresuotosioms šalims galimybę pateikti savo pastabas, kad Komisija galėtų visapusiškai įvertinti turimus faktus ir informaciją. Tačiau, kaip teisingai pažymėjo Danijos ir Švedijos institucijos (215 konstatuojamoji dalis), nė viena suinteresuotoji šalis, įskaitant bendrovę „Ryanair“, neginčijo sprendime pradėti procedūrą pateiktų faktų tikrumo, o tik jų svarbą ir aiškinimą siekiant įvertinti, ar intervencija bendrovės SAS naudai atitinka bendrą interesą.

(263) Antra, dėl duomenų, susijusių su aviacijos sektoriaus indėliu į Danijos ir Švedijos ekonomiką (175 konstatuojamoji dalis), svarbos – šie duomenys yra svarbūs siekiant išnagrinėti, ar intervencija pagalbos gavėjo naudai atitinka bendrą interesą pagal laikinosios sistemos 49 punkto b papunktį.

(264) Galiausiai, priešingai nei bendrovė „Ryanair“ teigia 179 konstatuojamojoje dalyje, pagal laikinosios sistemos 49 punkto b papunktį reikalaujama, kad valstybės narės įrodytų, o Komisija įvertintų, ar intervencija atitinka bendrą interesą remiantis bent vienu iš toje nuostatoje numatytų pagrindimų. Todėl nustačiusi, kad toks bendras interesas egzistuoja, Komisija neprivalo, kaip teigia bendrovė „Ryanair“, vertinti, ar pagalbos gavėjas galėtų dar labiau sumažinti arba nutraukti nepagrindinę veiklą nekeldamas pavojaus nustatytam bendram interesui.

(265) Kalbant apie Danijos ir Švedijos institucijų 218 konstatuojamojoje dalyje pateiktą pastabą, kad Komisijos vertinimas, ką valstybės narės laiko bendru interesu intervencijai, apsiriboja akivaizdžios vertinimo klaidos kontrole, ši pastaba turi būti atmesta. Remiantis nusistovėjusia teismų praktika, taikydama SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą Komisija turi didelę diskreciją, kurios įgyvendinimas susijęs su ekonominio ir socialinio pobūdžio vertinimais, kurie turi būti atliekami atsižvelgiant į Sąjungos kontekstą ([147]). Todėl Komisijos kontrolė pagal laikinosios sistemos 49 punkto b papunktį neapsiriboja valstybės narės pateikto pagrindimo vertinimo akivaizdžios klaidos kontrole.

([147]) Šiuo klausimu žr. 2014 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Banco Privado Português, SA / Komisija*, T-487/11, ECLI:EU:T:2014:1077, 83 punktą.

(266) Komisija vertins, ar priemonė atitinka laikinosios sistemos 49 punkto b papunktį, atsižvelgdama į šiuos preliminarius aspektus ir į suinteresuotųjų šalių ir Danijos bei Švedijos pastabas, pateiktas vykdant oficialią tyrimo procedūrą.

Svarbios paslaugos teikimo sutrikdymo rizika

(267) *Pirma*, kaip nurodyta 68 ir 71 konstatuojamosiose dalyse, bendrovė SAS valdo svarbų vidaus ir tarptautinį tinklą, kuris užtikrina susisiekimą Danijoje ir Švedijoje bei už jų ribų. Abiejose valstybėse narėse bendrovė SAS iki COVID-19 pandemijos veiklą vykdė reguliariai ([148]) visus metus ir turėjo daugybę vidaus jungčių su įvairiais šių valstybių narių regionais ([149]). 2019 m. bendrovei SAS, kaip didžiausiai oro transporto bendrovei Danijoje ir Švedijoje, teko 40 % Danijoje ir 50 % Švedijoje pervežtų keleivių šalies viduje. Be to, per Kopenhagos ir Stokholmo centrus bendrovė SAS sujungė vidaus skrydžius su tarptautiniais skrydžiais, siūlydama oro susisiekimo paslaugas į pagrindinius Sąjungos ir tarptautinius verslo centrus ir iš jų. Bendrovė SAS pervežė 30 % visų į Daniją ir iš Danijos bei 25 % į Švediją ir iš Švedijos skridusių tarptautinių keleivių. Šios oro susisiekimo paslaugos labai reikalingos Švedijai, atsižvelgiant į jos palyginti atokią geografinę padėtį Sąjungoje ir jos teritorijos plotį (ir kurios atveju alternatyvios transporto rūšys nėra tokios veiksmingos ar tinkamos, kaip oro transportas), ir Danijai, visų pirma atsižvelgiant į jos salas (pavyzdžiui, Farerų salas ir Bornholmą). Iš viso bendrovė SAS siūlė daugiau kaip 100 maršrutų į Daniją, iš jos ir po Daniją ir daugiau kaip 150 maršrutų į Švediją, iš jos ir po Švediją.

(268) Antra, bendrovė SAS teikė būtiniausias krovinių ir keleivių vežimo paslaugas COVID-19 pandemijos metu (iki priemonės suteikimo), vykdydama specialius repatriacijos skrydžius (51 konstatuojamoji dalis), skraidindama medicinos įrangą ir farmacijos produktus į Daniją ir Švediją ir prisidėdama prie Švedijos ir Danijos įmonių gamybos grandinės tęstinumo užtikrinimo (73 konstatuojamoji dalis). Be to, pandemijos metu bendrovė SAS palaikė vidaus ir tarptautinį susisiekimą, todėl buvo galima keliauti būtiniausiais tikslais (68 ir 71 konstatuojamosios dalys). Jokia kita oro transporto bendrovė tose šalyse neteikė panašių paslaugų, kurios buvo ypač svarbios, kai Švedija ir Danija siekė apriboti pandemijos plitimo poveikį. Todėl bendrovės SAS pasitraukimas iš rinkos tuo metu ir atsižvelgiant į COVID-19 pandemijos aplinkybes galėjo sutrikdyti svarbios paslaugos teikimą. Taip buvo ypač dėl to, kad tuo metu, kai buvo suteikta priemonė (22 ir 23 konstatuojamosios dalys), jau buvo kilusi antroji COVID-19 banga, todėl galėjo prireikti vėl mobilizuoti bendrovės SAS oro susisiekimo paslaugas, kad į Švediją ir Daniją būtų atgabenti svarbiausi kroviniai arba repatrijuoti Danijos ir Švedijos gyventojai.

(269) Remdamasi šia informacija, Komisija pažymi, kad bendrovė SAS teikė svarbias keleivių ir krovinių vežimo oro transportu paslaugas iš Danijos ir Švedijos, į Daniją ir Švediją bei jų viduje, įskaitant COVID-19 pandemijos metu. Bendrovės SAS žlugimas arba dideli sunkumai, su kuriais ji susidūrė siekdama tęsti veiklą, akivaizdžiai būtų sukėlę pavojų, kad Danija ir Švedija iš karto netektų jų ekonomikai svarbių oro susisiekimo paslaugų.

(270) Bendrovė „Ryanair“ tvirtina, kad pagal laikinosios sistemos 49 punkto b papunktį Komisija turi įrodyti, kad visa pagalbos gavėjo veikla yra nepakeičiama, arba, priešingu atveju, ji turi nustatyti veiklos dalį, kurios negalima pakeisti (177 konstatuojamoji dalis). Komisija mano, kad toks reikalavimas neišplaukia iš laikinosios sistemos 49 punkto b papunkčio formuluotės ar tikslo. 49 punkto b papunktyje numatyta, kad bendras interesas įsikišti gali būti įrodytas „svarbios paslaugos teikimo sutrikdymo rizika“. Šiuo atžvilgiu, kaip teisingai nurodė Danija ir Švedija 216 konstatuojamojoje dalyje, pakanka įrodyti, kad atitinkamos svarbios paslaugos tokiu pat ar panašiu mastu negali atkartoti kitos įmonės, nes tokia išvada iš esmės apibūdina svarbių paslaugų sutrikdymo riziką.

([148]) 250 vietinių skrydžių per mėnesį Danijoje tarp Kopenhagos ir trijų kitų Danijos miestų; vidutiniškai 150 vidaus skrydžių per mėnesį Švedijoje tarp Stokholmo ir Geteborgo bei dvylikos kitų Švedijos miestų.

([149]) Tiek Danijoje, tiek Švedijoje miestai, į kuriuos skraidina bendrovė SAS, geografiškai išsibarstę po visą Švedijos ir Danijos teritoriją, o ne susitelkę tam tikruose regionuose.

(271) Bet kuriuo atveju, siekdama išsiaiškinti, ar kitos oro transporto bendrovės galėjo pakeisti bendrovės SAS svarbias paslaugas ir per trumpą laiką kompensuoti šių paslaugų teikimo sutrikdymo poveikį Danijoje ir Švedijoje, Komisija toliau, siekdama išsamumo, analizuoja konkurentų pajėgumus ir pasiūlą nacionaliniu ir tarptautiniu lygmeniu. Vis dėlto Komisija pažymi, kad bendrovės „Ryanair“ pateiktose pastabose ginčijama tik bendrovės SAS teikiamų komercinių keleivių vežimo oro transportu paslaugų svarba, kuri yra tik vienas iš veiksnių, į kuriuos Komisija atsižvelgia. Bendrovė „Ryanair“ savo pastabose neginčija krovinių vežimo ir repatriacijos paslaugų, kurias bendrovė SAS teikė Danijai ir Švedijai per COVID-19 pandemiją, svarbos (269 konstatuojamoji dalis).

Danija

(272) Komisija pažymi, kad vidaus paslaugų srityje, remiantis 68 konstatuojamojoje dalyje aprašytais Danijos pateiktais elementais, 2019 m. tik bendrovės „Norwegian Air Shuttle“ ([150]) (vienas vidaus maršrutas) ir „Danish Air Transport“ ([151]) teikė reikšmingą vidaus oro susisiekimo paslaugų kiekį ([152]). Nuo 2020 m. sausio iki rugsėjo mėn. COVID-19 pandemijos metu bendrovė „Norwegian Air Shuttle“ sumažino vidaus oro susisiekimo paslaugų teikimą Danijoje ir jos rinkos dalis sumažėjo nuo 29 % iki 24 %, o bendrovės „Danish Air Transport“ rinkos dalis padidėjo nuo 22,5 % iki 28,5 %. Bendrovė SAS išliko didžiausia oro transporto bendrovė vidaus rinkoje, skraidinusi beveik 40 % visų šalies viduje pervežtų keleivių.

(273) Kalbant apie tarptautines paslaugas į Daniją ir iš jos, bendrovės „Norwegian Air Shuttle“ ir „Ryanair“ ([153]) buvo pagrindinės oro transporto bendrovės po SAS pagal į Daniją ir iš jos skraidintų keleivių skaičių – atitinkamai 15 % ir 9 % visų 2019 m. skraidintų tarptautinių keleivių. Komisija pažymi, kad tiek bendrovė „Norwegian Air Shuttle“, tiek bendrovė „Ryanair“ turėjo didelę sezoninių maršrutų iš Danijos ir į Daniją dalį (54 maršrutai iš 85 bendrovės „Norwegian Air Shuttle“ atveju ir 25 maršrutai iš 48 bendrovės „Ryanair“ atveju), palyginti su bendrove SAS (36 maršrutai iš daugiau nei 100). 2020 m. sausio–rugsėjo mėn. bendrovės „Norwegian Air Shuttle“ skraidinamų keleivių dalis taip pat sumažėjo (nuo 15 % iki 11 %), visos kitos oro transporto bendrovės daugiau ar mažiau išlaikė savo rinkos dalis (bendrovės „Ryanair“ rinkos dalis šiek tiek padidėjo (1 %), o bendrovės „EasyJet“ ([154]) – šiek tiek sumažėjo). Iš bendrovės „Ryanair“ pateiktos informacijos taip pat matyti, kad prasidėjus COVID-19 pandemijai bendrovė „Norwegian Air Shuttle“ susidūrė su dideliais finansiniais sunkumais ([155]). Šį faktą taip pat patvirtina bendrovės SAS vidaus dokumentai ([156]) ir pranešimai spaudai ([157]).

(274) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, galima daryti tokias išvadas. Pirma, atrodo, kad bendrovė „Norwegian Air Shuttle“, kuri yra pagrindinė bendrovės SAS konkurentė Danijoje tiek vidaus, tiek tarptautiniu lygmeniu, patyrė didelių finansinių sunkumų, todėl negalima tikėtis, kad ši bendrovė būtų galėjusi per trumpą laiką perimti visas bendrovės SAS paslaugas į Daniją, iš jos ir jos viduje arba didelę jų dalį. Antra, kalbant apie bendrovę „Danish Air Transport“, Komisija atkreipia dėmesį į mažą šios bendrovės, kuri vykdė skrydžius nedideliu skaičiumi maršrutų ([158]), naudodama mažiau nei 20 orlaivių (įskaitant mažus orlaivius) ([159]), dydį, todėl taip pat mažai tikėtina,

([150]) „Norwegian Air Shuttle“ yra pigių skrydžių bendrovė, kuri iki COVID-19 pandemijos buvo palyginti panašaus dydžio kaip bendrovė SAS, vykdanti vidaus, tarptautinius ir tarpžemyninius skrydžius.

([151]) „Danish Air Transport“ buvo regioninė oro transporto bendrovė, turėjusi mažesnį orlaivių parką (10–20 orlaivių).

([152]) 2019 m. Danijoje bendrovė „Norwegian Air Shuttle“ skraidino 29 % visų vidaus keleivių, o bendrovė „Danish Air Transport“ – 22 %. 2019 m. Švedijoje bendrovė „Braathens Regional“ skraidino 30 % visų vidaus keleivių, o bendrovė „Norwegian Air Shuttle“ – 18 %.

([153]) „Ryanair“ taip pat yra pigių skrydžių bendrovė ir didžiausia Europos oro transporto bendrovė, daugiausia vykdanti skrydžius Europoje.

([154]) „EasyJet“ yra viena didžiausių pigių skrydžių bendrovių Europoje.

([155]) Analitikų centro straipsnio 29 puslapyje pateikiama ištrauka: „Roland Berger skaičiavimais, metų pradžioje bendrovės „Norwegian“ pinigų srauto pozicija buvo tokia, kad ji galėjo mažiau nei mėnesį nevykdyti jokios veiklos. […] Nors 2020 m. gegužės 4 d. jos patronuojančiosios bendrovės padėtis šiek tiek pagerėjo dėl sanavimo paketo, pagal kurį jai buvo suteikta 880 mln. EUR parama, jos finansinė padėtis tebėra labai sunki“.

([156]) Danijos ir Švedijos pranešimo 40.1 priedas. 2020 m. gegužės 7 d. posėdyje bendrovės SAS valdyba aptarė vykstantį bendrovės „Norwegian Air Shuttle“ restruktūrizavimo procesą.

([157]) Žr., pavyzdžiui, 2020 m. gegužės 1 d. bendrovės „Reuters“ pranešimą spaudai, kuris skelbiamas adresu https://www.reuters.com/article/uk-health-coronavirus-norwegianair-histo-idUKKBN22D4QZ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.). Taip pat žr. 2020 m. balandžio 20 d. pranešimą spaudai CNBC svetainėje, skelbiamą adresu https://www.cnbc.com/2020/04/20/norwegian-says-4700-jobs-at-risk-after-unit-bankruptcies-contracts-axed.html (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([158]) Žr. oro transporto bendrovės rinkos tyrimą, kurio 3 lentelėje nurodyta, kad 2019 m. bendrovė „Danish Air Transport“ vykdė skrydžius devyniais vidaus maršrutais ir keturiais tarptautiniais maršrutais.

([159]) Žr. bendrovės „Danish Air Transport“ svetainę adresu https://dat-corporate.com/about-us/dat-fleet/ (paskutinį kartą žiūrėta 2020 m. lapkričio 28 d.). Dalį bendrovės „Danish Air Transport“ orlaivių parko sudarė ATR, t. y. riboto dydžio (50–70 sėdimųjų vietų) regioniniam transportui skirti orlaiviai. Taip pat žr. ankstesnių laikotarpių bendrovės „Danish Air Transport“ orlaivių parko įvertinimą (skaičiuojama, kad buvo 14 orlaivių), kuris pateikiamas svetainėje Planespotters.net adresu https://www.planespotters.net/airline/Danish-Air-Transport?refresh=1 (paskutinį kartą žiūrėta 2020 m. lapkričio 28 d.).

kad per trumpą laiką ji galėtų pakeisti net dalį bendrovės SAS paslaugų, teikiamų panašiu tinklu, pajėgumais ir dažnumu. Galiausiai, kalbant apie bendrovę „Ryanair“, taip pat mažai tikėtina, kad ši bendrovė per trumpą laiką būtų galėjusi perimti bendrovės SAS paslaugas. Bendrovė „Ryanair“ Danijoje nevykdė vidaus skrydžių, o jos tarptautiniai skrydžiai iki COVID-19 pandemijos apsiribojo 23 visus metus eksploatuojamais maršrutais, t. y. beveik tris kartus mažiau nei bendrovės SAS, o bendras bendrovė „Ryanair“ maršrutų į Daniją ir iš jos skaičius buvo perpus mažesnis nei bendrovės SAS. Todėl galima pagrįstai manyti, kad ši oro transporto bendrovė per trumpą laiką nebūtų pakeitusi bendrovės SAS paslaugų, taip pat atsižvelgiant į aviacijos sektoriaus aplinkybes prasidėjus COVID-19 pandemijai ir suteikiant pagalbą kilusią antrąją šios pandemijos bangą (22–24 ir 31 konstatuojamosios dalys). Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad tuo metu, kai buvo suteikta priemonė, bendrovė „Ryanair“ nepateikė jokių plėtros planų, susijusių su jos veikla Danijoje.

(275) Remiantis bendrovės „Ryanair“ oro transporto bendrovės rinkos tyrime (169 konstatuojamoji dalis) pateiktais duomenimis, negalima daryti kitokios išvados. Tame tyrime iš esmės pateikiama oro eismo į Daniją, iš Danijos ir jos viduje raida 2014–2019 m., atsižvelgiant į oro transporto bendrovių siūlomų sėdimųjų vietų ir maršrutų skaičių. Oro transporto bendrovės rinkos tyrime daroma išvada, kad 2014–2019 m. pigių skrydžių bendrovės plėtėsi daug sparčiau (66 % išaugo siūlomų sėdimųjų vietų skaičius, maršrutų skaičius padidėjo 62) nei „Danijoje įsisteigusios oro transporto bendrovės“, kaip antai bendrovė SAS, kurių sėdimųjų vietų skaičius išaugo tik 3 %, o maršrutų skaičius – tik 14.

(276) Tačiau oro transporto bendrovės rinkos tyrimas yra neišsamus keliais aspektais.

(277) *Pirma*, jame aprašoma tik oro eismo į Daniją, iš Danijos ir Danijos viduje raida 2014–2019 m., tačiau nepateikiama jokių duomenų apie COVID-19 pandemijos padarinius oro eismui į Daniją, iš Danijos ir Danijos viduje, o tai šiuo atveju yra esminis elementas atliekant vertinimą pagal laikinosios sistemos 49 punkto b papunktį. Tai, kad pigių skrydžių bendrovių veikla per penkerių metų laikotarpį, kuris numatytas analizėje, padidėjo, nėra įrodymas, kad toks padidėjimas tęstųsi ir po COVID-19 pandemijos, kuri paveikė visą aviacijos sektorių. Priešingai, iš Danijos pateiktų duomenų matyti, kad 2020 m. sausio–rugsėjo mėn. pigių skrydžių bendrovės, kaip antai „Norwegian Air Shuttle“ ir „EasyJet“, sumažino į Daniją ir iš jos skraidinamų keleivių dalį, o bendrovė „Ryanair“ savo dalį tik šiek tiek padidino.

(278) *Antra*, nors 2014–2019 m. pigių skrydžių bendrovės padidino savo tarptautinių oro susisiekimo paslaugų iš Danijos ir į Daniją pasiūlą, to nebuvo galima pasakyti apie vidaus skrydžius: pigių skrydžių bendrovės vykdė skrydžius tik dviem vidaus maršrutais, 2014–2019 m. jų skaičius nepadidėjo, o per tą penkerių metų laikotarpį sumažėjo tais vidaus maršrutais siūlomų sėdimųjų vietų skaičius.

(279) *Trečia*, tyrime nepateikiama jokių duomenų apie įvairių analizuotų oro transporto bendrovių siūlomų skrydžių reguliarumą ir dažnumą ar jų tinklą ir siūlomas kryptis. Jame nurodytas tik siūlomų sėdimųjų vietų skaičius ir oro transporto bendrovių eksploatuojamų maršrutų skaičius. Tačiau iš Danijos civilinės aviacijos ir geležinkelių administracijos pateiktų duomenų matyti, kad nors 2019 m. pigių skrydžių bendrovės, pavyzdžiui, „Norwegian Air Shuttle“ ir „Ryanair“, eksploatavo daug maršrutų į Daniją ir iš jos, daugiau nei pusė jų buvo sezoniniai maršrutai (275 konstatuojamoji dalis), taigi jie nebuvo vykdomi reguliariu dažnumu visus metus.

(280) *Ketvirta*, analizuojant 2014–2019 m. Danijoje išaugusį maršrutų ir siūlomų sėdimųjų vietų skaičių, tyrime išskiriama bendrovė SAS ir „pigių skrydžių bendrovės“. Tačiau jame nepateikiama konkrečios informacijos apie kiekvieną analizuojamą „pigių skrydžių bendrovę“. Kaip matyti iš 68 konstatuojamosios dalies, tarp pigių skrydžių bendrovių yra didelių skirtumų: bendrovė „Norwegian Air Shuttle“ 2019 m. eksploatavo 85 maršrutus į Daniją, iš jos ir Danijos viduje, o bendrovė „EasyJet“ – tik 16 maršrutų į Daniją ir iš jos. Dėl tos pačios priežasties, kaip nurodyta bendrovės „Ryanair“ pateiktame analitikų centro straipsnyje, tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, visų pigių skrydžių bendrovių finansinė padėtis nebuvo vienoda: pavyzdžiui, bendrovė „Norwegian Air Shuttle“, palyginti su bendrove „Ryanair“, patyrė didelių finansinių sunkumų.

(281) *Galiausiai*, nors oro transporto bendrovės rinkos tyrime nustatyta, kad „bendrovė SAS, kaip pagrindinis vežėjas, nėra oro eismo augimo veiksnys“ 2014–2019 m., kaip matyti iš to tyrimo, 2019 m. bendrovė SAS vykdė skrydžius 95 maršrutais iš Danijos, į Daniją ir Danijos viduje, siūlydama 7,1 mln. sėdimųjų vietų ([160]). Palyginti, pigių skrydžių bendrovių grupė ([161]) eksploatavo 171 maršrutą iš Danijos, į Daniją ir Danijos viduje ir siūlė 7,1 mln. sėdimųjų vietų. Kitaip tariant, 2019 m. bendrovė SAS į Daniją, iš Danijos ir Danijos viduje pasiūlė tiek pat vietų, kiek visos pigių skrydžių bendrovės kartu sudėjus, o jos siūlomų maršrutų skaičius atitiko daugiau nei pusę visų pigių skrydžių bendrovių eksploatuotų maršrutų kartu sudėjus. Šis faktas sustiprina išvadą, kad, priešingai nei teigia bendrovė „Ryanair“, pigių skrydžių bendrovėms būtų sunku pakeisti bendrovės SAS veiklą trumpuoju laikotarpiu, atsižvelgiant į aviacijos sektorių smarkiai paveikusią COVID-19 pandemiją.

Švedija

(282) Komisija pažymi, kad, remiantis Švedijos pateiktais ir 70–71 konstatuojamosiose dalyse aprašytais duomenimis, „Braathens Regional“ ir „Norwegian Shuttle Air“ buvo tos oro transporto bendrovės, kurios vidaus rinkoje, be bendrovės SAS, teikė reikšmingą kiekį paslaugų ir skraidino atitinkamai 30 % ir 18 % visų vidaus rinkoje vežtų keleivių. „Braathens Regional“ yra regioninė oro transporto bendrovė ([162]), vykdanti daugiausia vidaus skrydžius Švedijoje, turinti nedidelį orlaivių parką (10–15 orlaivių) ([163]), sudarytą iš mažų orlaivių ([164]). Komisija pažymi, kad 2020 m. sausio–rugsėjo mėn. vidaus rinkoje bendrovės „Braathens Regional“ skraidinamų keleivių dalis sumažėjo nuo 30 % iki 20 %. Šiuo atžvilgiu reikia pažymėti, kad 2020 m. balandžio mėn. bendrovei „Braathens Regional“ iškelta bankroto byla, todėl visi jos skrydžiai buvo sustabdyti iki 2020 m. vasaros ([165]). Kaip nurodyta 274 konstatuojamojoje dalyje, bendrovės „Norwegian Air Shuttle“ vežamų keleivių dalis taip pat sumažėjo nuo 18 % iki 14 %.

(283) Kalbant apie tarptautinius skrydžius į Švediją ir iš jos, be bendrovės SAS, 18 % visų 2019 m. skraidintų tarptautinių keleivių (daugiau nei 5 mln. keleivių) teko bendrovei „Norwegian Air Shuttle“, 8 % – bendrovei „Ryanair“ (daugiau nei 2 mln. keleivių) bei maždaug 5 % – bendrovėms „Wizz Air“ ir „Lufthansa“ (daugiau nei 1 mln. keleivių). „Wizz Air“ yra pigių skrydžių bendrovė, savo dydžiu daugiau ar mažiau prilygstanti bendrovei SAS, o „Lufthansa“ yra viena didžiausių oro transporto bendrovių Europoje. Verta pažymėti, kad 2020 m. sausio–rugsėjo mėn. per COVID-19 pandemiją pagrindinė bendrovės SAS konkurentė „Norwegian Air Shuttle“ gerokai sumažino savo tarptautinių keleivių dalį nuo 18 % iki 13 %, o bendrovės „Ryanair“ dalis išliko stabili.

(284) Atsižvelgiant į šiuos duomenis, galima daryti toliau nurodytas išvadas. Pirma, atrodo, kad bendrovė „Norwegian Air Shuttle“, kuri yra pagrindinė bendrovės SAS konkurentė Švedijoje tiek vidaus, tiek tarptautiniu lygmeniu, patyrė didelių finansinių sunkumų, todėl negalima tikėtis, kad ši bendrovė būtų galėjusi per trumpą laiką perimti visas bendrovės SAS paslaugas į Švediją, iš jos ir jos viduje arba didelę jų dalį. Antra, kalbant apie bendrovę „Braathens Regional“, Komisija atkreipia dėmesį į mažą šios bendrovės dydį, jos naudojamą gerokai mažesnį orlaivių parką, palyginti su bendrove SAS, ir tai, kad ji, kaip ir bendrovė „Norwegian Air Shuttle“, susidūrė su dideliais sunkumais siekdama tęsti veiklą. Tokiomis aplinkybėmis buvo neįtikėtina, kad ta bendrovė būtų galėjusi per trumpą laiką vidaus rinkoje pakeisti net dalį bendrovės SAS paslaugų. Galiausiai, kalbant apie bendrovę „Ryanair“, taip pat mažai tikėtina, kad ši bendrovė per trumpą laiką būtų galėjusi perimti bendrovės SAS paslaugas. Bendrovė „Ryanair“ nevykdė jokių vidaus skrydžių Švedijoje, o jos tinklą į Švediją ir iš jos 2020 m. sausio–rugsėjo mėn. sudarė 44 maršrutai, palyginti su 85 bendrovės SAS maršrutais ([166]), t. y. maždaug pusė. Todėl galima pagrįstai manyti, kad ta oro transporto bendrovė nebūtų pakeitusi bendrovės SAS paslaugų trumpuoju laikotarpiu, be kita ko,

([160]) Žr. oro transporto bendrovės rinkos tyrimo 3 lentelę. Šioje lentelėje pateikiami duomenys apima tik skrydžius Danijoje ir skrydžius Europoje iš Danijos ir į Daniją. Kadangi bendrovė SAS taip pat vykdo skrydžius keliomis tarpžemyninėmis kryptimis, jos duomenys nepakankamai įvertinti.

([161]) Komisija daro prielaidą, kad šią grupę sudaro *bent* bendrovės „Norwegian Air Shuttle“, „Ryanair“ ir „EasyJet“, kurios 2019 m. buvo pagrindinės Danijoje pigių skrydžių bendrovės, be SAS.

([162]) Žr. bendrovės „Braathens Regional“ svetainę adresu https://www.flygbra.se/en/about-braathens-regional-airlines/corporate-information (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([163]) Žr. bendrovės „Braathens Regional“ turėto orlaivių parko įvertinimą, kuris pateikiamas svetainėje Planespotters.net adresu https://www.planespotters.net/airline/BRA-Braathens-Regional-Airlines (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.). Taip pat žr. svetainėje Aviation24.be pateiktą informaciją, kurią galima rasti adresu https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([164]) Bendrovė „Braathens Regional“ skrydžius vykdė tik lėktuvais ATR 72/600, kuriuose yra 72 sėdimosios vietos keleiviams.

([165]) Žr., pavyzdžiui, svetainėje Aviation24.be adresu https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.). Taip pat žr. https://simpleflying.com/covid-airline-bankruptcies/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([166]) Švedijos transporto agentūros duomenys.

atsižvelgiant į padėtį aviacijos sektoriuje prasidėjus COVID-19 pandemijai ir antrąją pandemijos bangą, kuri kilo tuo metu, kai buvo suteikta priemonė. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, bendrovė „Ryanair“ nepateikė jokių plėtros planų, susijusių su jos veikla Švedijoje.

(285) Dėl tų pačių 278–281 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių, remiantis bendrovės „Ryanair“ oro transporto bendrovės rinkos tyrime pateiktais duomenimis, negalima daryti kitokios išvados. Nors tame tyrime nustatyta, kad „bendrovė SAS, kaip pagrindinis vežėjas, nėra oro eismo augimo veiksnys“ 2014–2019 m., kaip matyti iš to tyrimo, 2019 m. bendrovė SAS vykdė skrydžius 107 maršrutais iš Švedijos, į Švediją ir Švedijos viduje, siūlydama 10 mln. sėdimųjų vietų ([167]). Palyginti, pigių skrydžių bendrovių grupė ([168]) eksploatavo 227 maršrutus iš Švedijos, į Švediją ir Švedijos viduje ir siūlė 8,2 mln. sėdimųjų vietų. Kitaip tariant, 2019 m. bendrovė SAS pasiūlė daugiau sėdimųjų vietų nei visos pigių skrydžių bendrovės kartu sudėjus, o siūlomų maršrutų skaičius atitiko beveik pusę visų pigių skrydžių bendrovių eksploatuotų maršrutų kartu sudėjus. Šis faktas sustiprina išvadą, kad pigių skrydžių bendrovėms būtų sunku pakeisti bendrovės SAS veiklą trumpuoju laikotarpiu, atsižvelgiant į aviacijos sektorių smarkiai paveikusią COVID-19 pandemiją.

Išvada

(286) Todėl Komisija daro išvadą, kad bendrovės SAS pasitraukimas būtų sutrikdęs svarbių oro susisiekimo paslaugų teikimą Danijai ir Švedijai, tiek abiejų valstybių narių vidaus, tiek tarptautinio susisiekimo srityje, nes mažai tikėtina, kad kuri nors oro transporto bendrovė, įskaitant pagrindinius SAS konkurentus, būtų galėjusi per trumpą laiką (jei ne vėliau) perimti ir išlaikyti jos veiklą panašiu tinklu, pajėgumais ir dažnumu ar net didele jų dalimi, kai visą aviacijos sektorių labai paveikė COVID-19 pandemija. Šiuo atžvilgiu Komisija daro išvadą, kad tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, Danija ir Švedija (216 konstatuojamoji dalis) negalėjo būti tikros, kad kiti konkurentai išlaikys bendrovės SAS užtikrinamą susisiekimą.

(287) Be to, kaip nurodė Švedijos institucijos 217 konstatuojamojoje dalyje, Danijai ir Švedijai kilo aiškus pavojus prarasti paslaugą, pagrįstą išcentriniu modeliu, kurį taikydama bendrovė SAS sklandžiai sujungė vidaus skrydžius su tarptautiniais skrydžiais, taip užtikrindama Danijos ir Švedijos vidaus ir tarptautinį susisiekimą su pagrindiniais verslo centrais Sąjungoje ir už jos ribų. Šios paslaugos neteikė nė vienas iš pagrindinių bendrovės SAS konkurentų nei iki COVID-19 pandemijos, nei po jos.

(288) Šių išvadų nepaneigia bendrovės „Ryanair“ 177 konstatuojamojoje dalyje pateiktas bendras teiginys, grindžiamas Komisijos 2014 m. Konkurencijos politikos santrauką, kad praeityje bankrutavusias oro transporto bendroves paprastai pakeičia veiksmingesnės oro transporto bendrovės, pavyzdžiui, pigių skrydžių bendrovės, kaip esą rodo bendrovių „Sabena“, „Malev“ ir „Spanair“ precedentai. Komisija pirmiausia pažymi, kad tame straipsnyje aiškiai numatyta išlyga, kurioje nedviprasmiškai nurodoma, kad tai nėra oficialus Komisijos pareiškimas. Bet kuriuo atveju Komisija pažymi, kad tas straipsnis, parašytas 2014 m., nebuvo susijęs su galimu oro transporto bendrovės bankrotu pandemijos, kuri smarkiai paveikė visą sektorių, kaip antai COVID-19 pandemija, atveju. Panašiai ir dėl bendrovės „Ryanair“ nurodytų bendrovių „Malev“ ir „Spanair“ precedentų ([169]) Komisija mano, kad jie visi atitinka situacijas, kurios susiklostė skirtingomis aplinkybėmis ir skirtingu laiku, valstybėse narėse, kurių geografinė ir rinkos padėtis skiriasi ir kurios visos susijusios su skirtingomis bendrovėmis. Iš jų Komisija negali spręsti, ar nagrinėjamu atveju nebuvo rizikos, kad bus sutrikdytos svarbios bendrovės SAS teikiamos oro susisiekimo paslaugos Švedijai ir Danijai, dėl to, kad visas aviacijos sektorius buvo veikiamas didelės sveikatos krizės.

([167]) Oro transporto bendrovės rinkos tyrime naudojami duomenys apima tik skrydžius Švedijoje ir skrydžius Europos viduje iš Švedijos ir į Švediją. Kadangi bendrovė SAS taip pat vykdo skrydžius keliomis tarpžemyninėmis kryptimis, jos duomenys nepakankamai įvertinti.

([168]) Komisija daro prielaidą, kad šią grupę sudaro *bent* bendrovės „Norwegian Air Shuttle“, „Ryanair“ ir „Wizz Air“, kurios 2019 m. buvo pagrindinės pigių skrydžių bendrovės be SAS Švedijoje.

([169]) Bendrovė „Ryanair“ nepateikė jokios informacijos apie bendrovės „Sabena“ bankroto padarinius.

(289) Be to, bendrovės „Ryanair“ teiginys, kad Komisija prieštarauja pati sau, nes, viena vertus, daro išvadą, kad bendrovės SAS veiklos negalima pakeisti, o kita vertus, kad bendrovė SAS neturi įtakos rinkoje, taip pat yra nepagrįstas. Bendrovė „Ryanair“ prilygina svarbių paslaugų teikimo sutrikdymą didelės įtakos rinkoje turėjimui. Tačiau valstybės narės požiūriu įmonė gali teikti svarbias paslaugas nebūtinai turėdama didelę įtaką rinkoje.

Didelio darbo vietų praradimo sąlygojamų socialinių sunkumų ir rinkos nepakankamumo išvengimas

(290) Komisija taip pat pažymi, kad bendrovė SAS yra svarbus tiesioginis ir netiesioginis darbdavys Danijoje ir Švedijoje. Pirma, bendrovėje SAS vis dar tiesiogiai dirbo beveik 6 000 darbuotojų (74 konstatuojamoji dalis), jos oro transporto paslaugos buvo orientuotos į verslo keliones (nuo 2015 m. daugiau kaip 50 % keleivių) ir 2019 m. ji sumokėjo maždaug 4 mlrd. SEK tiekėjams, taigi netiesiogiai prisidėjo ir prie Švedijos bei Danijos BVP (75 konstatuojamoji dalis). Šiuo atžvilgiu Danija ir Švedija, atlikusios tyrimus, nustatė, kad bendrovė SAS tiesiogiai ir netiesiogiai prisidėjo prie Danijos ir Švedijos BVP keliais milijardais per metus (75 konstatuojamoji dalis).

(291) Todėl Komisija mano, kad bendrovės SAS pasitraukimas iš rinkos galėjo sukelti didelių socialinių problemų dėl tiesioginio ir netiesioginio poveikio, susijusio su darbo vietų praradimu, kurį galėjo paskatinti bendrovės SAS bankrotas arba įsipareigojimų nevykdymas. Todėl Danijos ir Švedijos intervencija buvo pagrįsta siekiant išvengti socialinių problemų ir rinkos nepakankamumo dėl tokio didelio darbo vietų praradimo.

(292) Priešingai 176 konstatuojamojoje dalyje išdėstytam bendrovės „Ryanair“ argumentui, bendrovės SAS indėlis į užimtumą Danijos ir Švedijos ekonomikoje yra didelis pats savaime, atsižvelgiant į bendrovės SAS darbuotojų skaičių, taip pat į jos sukurtas netiesiogines darbo vietas, ir šio indėlio nebūtina lyginti su likusiu aviacijos sektoriumi. Be to, tai, kad bendrovės SAS indėlis į Danijos ir Švedijos užimtumą po pandemijos gali būti mažesnis dėl bendrovės SAS finansinių sunkumų, nėra svarbu. Iš tikrųjų Danijos ir Švedijos tikslas taip pat yra teikiant pagalbą išvengti tolesnių socialinių problemų ir rinkos nepakankamumo, atsirandančių dėl didelio tiesioginių ir netiesioginių darbo vietų praradimo, kurį sukeltų galimas bendrovės SAS pasitraukimas iš rinkos. Todėl pagalba taip pat siekiama išvengti didelių sutrikdymų, kuriuos sukėlė COVID-19 pandemija ir kurie jau paveikė Danijos ir Švedijos ekonomiką, pablogėjimo.

Išvada

(293) Atsižvelgdama į visas šias aplinkybes, Komisija daro išvadą, kad, atsižvelgiant į riziką, jog gali būti sutrikdytas kelių svarbių bendrovės SAS paslaugų teikimas (keleivių vežimo paslaugos, repatriacijos paslaugos, medicininės įrangos vežimo paslaugos ir pan.), kurių kitos oro transporto bendrovės greičiausiai negalėtų teikti panašiu mastu (jei apskritai galėtų), ir siekiant išvengti didesnių socialinių problemų ir rinkos nepakankamumo dėl didelio darbo vietų skaičiaus sumažėjimo, Danija ir Švedija įrodė turėjusios bendrą interesą bendrovei SAS taikyti intervencinę priemonę.

(294) Todėl laikomasi laikinosios sistemos 49 punkto b papunkčio.

6.3.1.3. Atitiktis laikinosios sistemos 49 punkto c papunkčiui

(295) Pagal laikinosios sistemos 49 punkto c papunktį, valstybės narės turi įrodyti, kad „pagalbos gavėjas negali gauti finansavimo rinkose prieinamomis sąlygomis, o atitinkamos valstybės narės turimų horizontaliųjų priemonių likvidumo poreikiams patenkinti nepakanka, kad būtų užtikrintas jo gyvybingumas“.

(296) Komisija preliminariai pažymi, kad, kaip paaiškinta 2.1.3 skirsnyje, bendrovės SAS taikytų plitimo mažinimo priemonių ir gautos valstybės pagalbos nepakako jos finansiniams poreikiams, susijusiems su nuosavu kapitalu ir likvidumu dėl COVID-19 pandemijos ir susijusių judėjimo suvaržymo priemonių, patenkinti. Bendrovė SAS vis dar prognozavo, kad iki 2020 m. gruodžio mėn. pasieks 9,4 mlrd. SEK neigiamą nuosavo kapitalo poziciją ir pritrūks likvidumo. Tokia neigiama nuosavo kapitalo pozicija ne tik turėjo įtakos bendrovės SAS likvidumui, bet ir kėlė grėsmę jos mokumui ir gyvybingumui trumpuoju laikotarpiu. Norėdama išspręsti mokumo problemą, bendrovė SAS turėjo skubiai papildyti savo balansą nauju nuosavu kapitalu, kad išvengtų pasitraukimo iš rinkos (6.3.1.1 skirsnis). Todėl tokio papildymo nebuvo galima pasiekti prisiimant papildomų skolų, nes tai būtų buvę neveiksminga siekiant norimo rezultato.

(297) Iki COVID-19 pandemijos, kaip paaiškinta 151 konstatuojamojoje dalyje, bendrovės SAS finansavimo šaltinius iš esmės sudarė:

— neužtikrintos skolos arba mišrios priemonės (pvz., atnaujinamosios kredito priemonės, neužtikrintos obligacijos, mišrios obligacijos) ([170]),

— užtikrintos skolos ir veiklos nuoma, užtikrinta užstatu – nuosavu turtu (pvz., orlaiviais), ir

— nuosavas kapitalas.

(298) Tačiau iš Danijos ir Švedijos pateiktų faktų, aprašytų 2.1.5 skirsnyje, ir iš 4.1.2 skirsnyje apibendrintos bendrovės SAS pateiktos informacijos aišku, kad, nepaisant SAS taikytų plitimo mažinimo priemonių ir anksčiau gautos valstybės pagalbos, pablogėjusi SAS finansinė padėtis 2020 m. kovo mėn. taip padidino jos kapitalo ir likvidumo poreikius, kad jie negalėjo būti patenkinti nei finansavimu rinkoje prieinamomis sąlygomis, nei taikant Danijoje ir Švedijoje galiojančias horizontaliąsias priemones.

(299) Pirma, bendrovė SAS negalėjo prieinamomis sąlygomis gauti finansavimo neužtikrintos skolos ir mišrių priemonių forma.

(300) Visų pirma, iš įrodymų matyti, kad privatūs investuotojai siekė sumažinti savo finansinę poziciją, susijusią su bendrove SAS, tuo metu, kai buvo suteikta priemonė. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad patikimas atspirties taškas šiam vertinimui yra bendrovės SAS kredito reitingo, kuriuo investuotojai paprastai remiasi vertindami investavimo riziką, pablogėjimas. Pažymėtina, kad 2020 m. sausio 16 d., t. y. iki COVID-19 pandemijos, kredito reitingų agentūra „Standard & Poor's“ buvo suteikusi bendrovei SAS B+ reitingą, tačiau 2020 m. birželio 10 d. jį sumažino iki CCC (154 konstatuojamoji dalis), o tai turėjo neigiamų pasekmių bendrovės SAS gebėjimui gauti finansavimą prieinamomis sąlygomis neužtikrintų skolos ir mišrių priemonių rinkoje. Kredito reitingų agentūra „Moody's“ analogiškai sumažino reitingą, atsižvelgdama į prastą bendrovės SAS finansinę perspektyvą, jei bendrovė nebus rekapitalizuota (79 konstatuojamoji dalis). Bendrovės SAS kredito reitingo pablogėjimą rodo ir tai, kad 2020 m. birželio mėn. antrinėse rinkose SAS neapmokėtomis obligacijomis ir mišriomis priemonėmis buvo prekiaujama nepalankiomis sąlygomis (155 konstatuojamoji dalis). Šių priemonių kainų raida nuo 2019 m. gruodžio mėn. iki 2020 m. birželio mėn. aiškiai rodo privačių investuotojų norą sumažinti savo finansinę poziciją, susijusią su bendrove SAS. Bendrovė SAS taip pat negalėjo tęsti savo EVTP programos, kuri buvo įgyvendinama iki pandemijos ([171]) (152 konstatuojamoji dalis). Be to, tikėtina, kad investuotojų, investuojančių į išleistas skolos ir mišrias priemones, noras investuoti į naujas priemones prieinamomis sąlygomis buvo nedidelis, nes šių investuotojų buvo prašoma vykdant rekapitalizavimą konvertuoti turimas priemones mažiau palankiomis sąlygomis (156 konstatuojamoji dalis).

(301) Antra, bendrovė SAS negalėjo gauti rinkos finansavimo prieinamomis sąlygomis užtikrintos skolos forma, įkeisdama nesuvaržytus orlaivius ar kitos rūšies turtą.

(302) Iš tiesų po COVID-19 protrūkio 2020 m. kovo mėn. bendrovė SAS bandė sudaryti sutartį su bankų grupe dėl atnaujinamojo kredito priemonės, tačiau be valstybės paramos to padaryti nepavyko, nes bankai nebuvo pasirengę prisiimti jokios neužtikrintos rizikos (78 konstatuojamoji dalis). Tai neabejotinai rodo, kad tuo metu noras teikti paskolas, net ir užtikrintas užstatu, aviacijos sektoriaus bendrovėms buvo labai menkas. Galiausiai bendrovė SAS sudarė sutartį dėl atnaujinamojo kredito priemonės, kurios 90 % buvo padengta valstybės garantijomis, tačiau bankai reikalavo, kad likusi neužtikrinta priemonės dalis būtų užtikrinta bendrovei SAS priklausančiu nesuvaržytu turtu. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad bankų grupė reikalavo didelio užstato, palyginti su jų pačių prisiimama rizika (78 konstatuojamoji dalis) ([172]). Be to, kaip įrodė bendrovė SAS (158 konstatuojamoji dalis), ji negalėjo pasikliauti pakankamu nesuvaržytų orlaivių skaičiumi, kad patenkintų reikšmingą savo likvidumo ar kapitalo poreikių dalį, nes tai pagrįstai galėjo būti tik keturi orlaiviai su naujesnėmis technologijomis. Be to, su

([170]) Kaip matyti iš 2019 m. metinės ataskaitos 110 puslapio, bendrovė SAS buvo sudariusi susitarimus dėl įvairių trumpalaikių kredito priemonių, kad prireikus užsitikrintų papildomą finansavimą. Ši ataskaita skelbiama viešai adresu https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([171]) Komisija gavo įrodymų, kurių prašė, patvirtinančių, kad per rekapitalizavimą nebuvo galimybės pasinaudoti EVTP programa, t. y. […] atsisakymo raštą.

([172]) Norėdama sudaryti atnaujinamojo kredito priemonės sutartį, bendrovė SAS turėjo pateikti bankams kaip užstatą orlaivių turto paketą, kurio bendra vertė buvo dvigubai didesnė už bankų rizikai paliktą neužtikrintą atnaujinamojo kredito priemonės sumą (10 % paskolos nominalios sumos), ir įsipareigojimą neįkeisti bendrovės SAS grupės vidaus paskolų ir sąskaitų. Akivaizdu, kad ši sutartis jau ribojo likusį užstatą, kuriuo bendrovė SAS disponavo rekapitalizavimo metu.

atnaujinamojo kredito priemone susijusios sąlygos papildomai rodo, kad tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, nebuvo tikėtina, kad bendrovė SAS galėtų gauti užtikrintą skolą prieinamomis sąlygomis (158 konstatuojamoji dalis) ([173]). Galiausiai Komisija mano, kad bet koks likęs turtas, kuris teoriškai galėjo būti panaudotas kaip užstatas (pvz., „Eurobonus“ programa), nebūtų veiksmingai išsprendęs bendrovės SAS likvidumo ir mokumo problemų, visų pirma atsižvelgiant į tai, kad tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, reikėjo skubiai imtis veiksmų, ir į laiko apribojimus, susijusius su galimybe parduoti šį turtą (48 ir 159 konstatuojamosios dalys).

(303) Trečia, siekdama išspręsti mokumo problemą, atsiradusią dėl didelės neigiamos nuosavo kapitalo pozicijos priemonės suteikimo metu, bendrovė SAS turėjo skubiai papildyti savo balansą nauju nuosavu kapitalu, kad išvengtų pasitraukimo iš rinkos. Bendrovės balanso negalima papildyti prisiimant papildomų skolų, nes tai būtų neveiksminga siekiant norimo rezultato (297 konstatuojamoji dalis) ([174]). Šiomis aplinkybėmis bendrovei SAS reikėjo nuosavo kapitalo injekcijos iš esamų akcininkų ir (arba) naujų investuotojų, kad būtų išspręstos jos mokumo problemos ir laipsniškai atkurta galimybė prieinamomis sąlygomis patekti į finansų rinkas.

(304) Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad priemonė buvo iš esmės parengta siekiant sudaryti palankesnes sąlygas privačių investuotojų dalyvavimui, kad būtų kuo labiau patenkinti bendrovės SAS kapitalo ir likvidumo poreikiai. Visų pirma bendrovė SAS tai padarė privatiems investuotojams pasiūlydama patrauklias sąlygas dalyvauti teisių emisijoje ir derėdamasi dėl naštos pasidalijimo su akcininkais, išskyrus Daniją ir Švediją (84, 85, 117 ir 162 konstatuojamosios dalys).

(305) Galiausiai Komisija pažymi, kad jokių kitų horizontaliųjų priemonių, kuriomis bendrovė SAS būtų galėjusi pasinaudoti tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, nebūtų pakakę jos likvidumo poreikiams patenkinti ir gyvybingumui užtikrinti (82 konstatuojamoji dalis).

(306) Bendrovės „Ryanair“ šiuo klausimu pateikta informacija (180–184 konstatuojamosios dalys) šių išvadų nekeičia.

(307) Pirma, kalbant apie bendrovės „Ryanair“ argumentą, kad Komisijos vertinimas grindžiamas tik Švedijos ir Danijos institucijų teiginiais (180 konstatuojamoji dalis), Komisija daro nuorodą į ankstesnį šio sprendimo skirsnį (263 konstatuojamoji dalis).

(308) Antra, bendrovė „Ryanair“ teigia, kad bendrovė SAS galėjo pritraukti nuosavo kapitalo finansavimą iš kitų investuotojų, ne tik iš savo esamų akcininkų, per viešą akcijų platinimą, nedalyvaujant Švedijai ir Danijai. Remdamasi bendrovės „Oxera“ ataskaitoje pateiktais įrodymais, ji nurodo, kad aviacijos sektoriuje devynios oro transporto bendrovės 2020 m. balandžio–gruodžio mėn. iš viso pritraukė 6,2 mlrd. EUR (182 konstatuojamoji dalis) ([175]). Tačiau bendrovės „Ryanair“ pastabose nepateikta jokių konkrečių įrodymų apie privatų finansavimą, kurį bendrovė SAS turėjo priemonės suteikimo metu. Tai, kad kelios oro transporto bendrovės galėjo gauti nuosavo kapitalo finansavimą iš rinkos, nebūtinai reiškia, kad šių bendrovių padėtis buvo panaši į bendrovės SAS arba kad SAS turėjo (pakankamai) panašių galimybių ar galėjo (iš dalies) pakeisti priemonę ([176]).

([173]) Pagal su tais bankais sudarytos atnaujinamojo kredito priemonės sutarties sąlygas bendrovė SAS kaip užstatą turėjo pateikti nesuvaržytų orlaivių turto paketą, kurio bendra vertė buvo dvigubai didesnė už bankų rizikai paliktą neužtikrintą atnaujinamojo kredito priemonės sumą (10 % paskolos nominalios sumos), ir įsipareigojimą neįkeisti bendrovės SAS grupės vidaus paskolų ir sąskaitų.

([174]) Norint parodyti santykinį bendrovės SAS mokumo problemų mastą, palyginti su tiesiog likvidumo poreikiais, verta palyginti numatomą bendrovės SAS nuosavo kapitalo poziciją 2020 m. pabaigoje (minus 9,4 mlrd. SEK) su pagal priemonę patvirtinta pagalbos suma (11 mlrd. SEK). Kaip aprašyta 123 išnašoje, šią nuomonę patvirtina kelios bankų tyrimų ataskaitos, be kita ko, „Den Norske Bank“ (DNB), kuris 2020 m. gegužės 28 d. pateikė tokį komentarą: „Atsižvelgiant į tai, kad buhalterinis nuosavas kapitalas jau dabar yra neigiamas, balansas turi netvarų skolos lygį ir prognozuojama, kad ir toliau bus patiriami dideli nuostoliai, o pajėgumų didinimo scenarijus truks ne vienus metus, prognozuojame, kad gali prireikti net iki 10 mlrd. SEK naujo finansavimo“.

([175]) Bendrovės „Ryanair“ teigimu, tos oro transporto bendrovės buvo „Ryanair“, „easyJet“, IAG, „Air Canada“, „United Airlines“, „American Airlines“, „Spirit Airlines“, „Norwegian Airlines“ ir „Hawaiian Airlines“.

([176]) Taip pat reikėtų pažymėti, kad oro transporto bendrovių kapitalo struktūra, jų verslo modelis, teisinis statusas ir galimybės gauti išorės kapitalą gali labai skirtis. Bendrovė „Ryanair“ nepateikia jokių išvardytų bendrovių ir SAS panašumo įrodymų.

(309) Bet kuriuo atveju pakanka pažymėti, kad pagal priemonę teisių emisijoje buvo leista dalyvauti ne tik reikalavimus atitinkantiems ir esamiems bendrovės SAS akcininkams, bet ir kitiems investuotojams (104 konstatuojamoji dalis). Šiuo atžvilgiu Komisija, remdamasi teisių emisijos rezultatais, pažymi, kad, nors privačių investuotojų susidomėjimas buvo didesnis nei tikėtasi, rinkos investuotojų kapitalo nepakako visam sandoriui padengti, nes esami ir nauji akcininkai pasirašė maždaug 90 % viso per teisių emisiją pasiūlyto akcijų kiekio. Tuo remiantis, Danijos ir Švedijos institucijos turėjo pasinaudoti savo garantiniais įsipareigojimais, kad būtų pasiektas reikiamas kapitalo padidinimas. Ši išvada patvirtina, kad, net ir turėdama Danijos ir Švedijos suteiktą garantiją, susijusią su garantiniais įsipareigojimais, tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, bendrovė SAS neturėjo pakankamai nuosavo kapitalo finansavimo iš privačių investuotojų (104 ir 105 konstatuojamosios dalys).

(310) Be to, Komisija pažymi, kad bendrovės „Ryanair“ minėtos oro transporto bendrovės buvo gavusios ankstesnes paskolas palankiomis sąlygomis savo likvidumo poreikiams patenkinti. Dėl šių paskolų teisių emisija arba nuosavo kapitalo injekcija galėjo tapti patrauklesnė privatiems investuotojams. Todėl šios paskolos nėra patikimas lyginamasis rodiklis, kuriuo būtų galima pagrįsti bendrovės „Ryanair“ argumentą, kad kitos oro transporto bendrovės COVID-19 pandemijos metu galėjo iš investuotojų gauti nuosavo kapitalo finansavimą be jokios viešosios paramos.

(311) Šiam teiginiui iliustruoti bendrovės „Oxera“ ataskaitoje nurodoma, kad bendrovė IAG surinko daugiau kaip 2 mlrd. EUR išleisdama teisių emisijas, kurias proporcingai pasirašė esami akcininkai. Tačiau reikėtų paminėti, kad 2020 m. gegužės mėn. (prieš teisių emisiją) „Iberia“ ir „Vueling“, dvi IAG patronuojamosios bendrovės, iš komercinių bankų, kuriems garantijas pateikė „Instituto de Crédito Official“ ([177]), gavo iš viso 1 mlrd. EUR. Tas pats pasakytina ir apie bendroves „Ryanair“ ([178]) ir „EasyJet“ ([179]), kurios abi gavo 600 mln. GBP paskolą iš Anglijos Vyriausybės ir Anglijos banko pagal Vyriausybės COVID-19 įmonių finansavimo priemonę (pagal kurią JK įmonės galėjo prašyti paskolų komercinėmis palūkanų normomis, galiojusiomis iki COVID-19). Galiausiai 2020 m. balandžio mėn. bendrovės „Allegiant Air“, „American Airlines“, „Hawaiian Airlines“ ir „Spirit Airlines“ taip pat gavo valstybės paramą dotacijų ir paskolų forma iš Jungtinių Amerikos Valstijų Vyriausybės Iždo departamento ([180]). Priešingai, kai bendrovė SAS gavo paramą iki priemonės (2.1.3.2 skirsnis), ta parama dažniausiai buvo teikiama kaip valstybės garantija, kurios suma buvo mažesnė nei šių oro transporto bendrovių. Ta priemonė turėjo būti nedelsiant panaikinta ir visiškai grąžinta, jei bendrovė SAS atliktų rekapitalizavimą (81 konstatuojamoji dalis).

(312) Trečia, bendrovė „Ryanair“ teigia, kad bendrovė SAS galėjo gauti skolos finansavimą iš rinkos investuotojų, remdamasi į bendrovės „Oxera“ ataskaitą įtrauktais įrodymais, kad kelios oro transporto bendrovės, kurių kredito reitingai buvo panašūs į bendrovės SAS, COVID-19 pandemijos pradžioje galėjo gauti dideles skolos finansavimo sumas rinkose ([181]). Visų pirma bendrovė „Ryanair“ teigia, kad bendrovė SAS galėjo naudoti savo 55 nesuvaržytus orlaivius kaip užstatą, kad gautų užtikrintą skolą palankesnėmis sąlygomis.

(313) Kaip nurodyta 309 konstatuojamojoje dalyje, bendrovė „Ryanair“ nepateikia jokių konkrečių įrodymų apie privatų finansavimą, kurį bendrovė SAS galėjo gauti priemonės suteikimo metu. Tai, kad kelios oro transporto bendrovės galėjo gauti užtikrintą arba neužtikrintą skolos finansavimą iš rinkos, nebūtinai reiškia, kad šių bendrovių padėtis buvo panaši į bendrovės SAS arba kad SAS turėjo (pakankamai) panašių galimybių ar galėjo pakeisti valstybės lėšomis finansuojamą rekapitalizavimą ([182]).

([177]) Žr., pvz., https://www.iairgroup.com/en/newsroom/press-releases/newsroom-listing/2020/ib-vy-loan-agreements (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.). Taip pat žr. spaudos pranešimus apie tai, kad IAG grupė gavo tokio paties pobūdžio paskolą iš Anglijos Vyriausybės: https://www.aljazeera.com/economy/2020/5/7/british-airways-parent-iag-taps-uk-government-funds-for-help (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([178]) Žr., pvz., https://news.sky.com/story/coronavirus-airlines-among-businesses-given-bank-of-england-bailouts-12000568 (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([179]) Žr., pvz., https://www.theguardian.com/business/2020/apr/06/easyjet-secures-600m-coronavirus-loan-from-uk-treasury-and-bank (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([180]) Žr., pvz., https://home.treasury.gov/policy-issues/coronavirus/assisting-american-industry/payroll-support-program-payment (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([181]) Bendrovės „Ryanair“ teigimu, tos oro transporto bendrovės buvo „American Airlines“, „Allegiant Air“, „Azul“, „Hawaiian Airlines“, „Spirit Airlines“ ir „GOL Airlines“.

([182]) Taip pat reikėtų pažymėti, kad oro transporto bendrovių kapitalo struktūra, jų verslo modelis, teisinis statusas ir galimybės gauti išorės kapitalą gali labai skirtis. Bendrovė „Ryanair“ nepateikia jokių išvardytų bendrovių ir SAS panašumo įrodymų.

(314) Be to, kaip paaiškinta 304 konstatuojamojoje dalyje, Komisija pakartoja, kad bendrovė SAS turėjo skubiai papildyti savo balansą nauju nuosavu kapitalu, kad būtų išspręsta jos mokumo problema ir išvengta pasitraukimo iš rinkos. Tik pritraukdama naują nuosavą kapitalą iš esamų ir (arba) naujų investuotojų bendrovė SAS galėtų pradėti papildyti savo balansą, reikiamos skubos tvarka spręsti savo mokumo problemas ir laipsniškai atkurti galimybę gauti rinkos finansavimą prieinamomis sąlygomis.

(315) Be to, bendrovės „Ryanair“ pateiktais oro transporto bendrovių, kurių kredito reitingas svyruoja nuo Ba3 iki B1, pavyzdžiais negalima pagrįsti panašių bendrovių palyginimo, nes 2020 m. birželio 10 d. bendrovės SAS kredito reitingas buvo sumažintas nuo B+ iki CCC (žr. 300 konstatuojamąją dalį). Todėl išvardyti tam tikrų oro transporto bendrovių sudaryti sandoriai nėra patikimas lyginamasis rodiklis bendrovės „Ryanair“ argumentui, kad panašios oro transporto bendrovės galėjo gauti skolos finansavimą iš investuotojų per COVID-19 pandemiją, pagrįsti.

(316) Be to, priešingai nei teigė bendrovė „Ryanair“, bendrovė SAS neturėjo 55 nesuvaržytų orlaivių ([183]) kaip užstato, kad galėtų pritraukti užtikrintą skolą palankesnėmis sąlygomis. Kaip paaiškinta 303 konstatuojamojoje dalyje, bendrovė SAS negalėjo pasikliauti pakankamu nesuvaržytų orlaivių skaičiumi, kad patenkintų reikšmingą savo likvidumo ar kapitalo poreikių dalį, nes ji pagrįstai galėjo pasinaudoti tik keturiais orlaiviais su naujesnėmis technologijomis. Be to, sąlygos, susijusios su atnaujinamojo kredito priemone, kuriai skirta valstybės garantija buvo patvirtinta 2020 m. balandžio mėn., papildomai rodo, kad nebuvo tikėtina, jog per rekapitalizavimą bendrovė SAS galėtų gauti užtikrintą skolą prieinamomis sąlygomis (303 konstatuojamoji dalis).

(317) Ketvirta, bendrovė „Ryanair“ kritikuoja Komisiją, kad ji nesvarstė, ar bendrovė SAS galėjo sudaryti kitus sandorius su privačiais rinkos dalyviais, kurie esą būtų prisidėję prie jos likvidumo nedidinant jos skolos, pavyzdžiui, išleisti mišrias priemones arba parduoti įkeistus orlaivius.

(318) Remdamasi jai pateiktais įrodymais, Komisija mano, kad buvo labai mažai tikėtina, jog bendrovė SAS būtų galėjusi gauti finansavimą mišrių priemonių forma prieinamomis sąlygomis (žr. 300 konstatuojamąją dalį). Taip pat svarbu atsižvelgti į tai, kad 2020 m. birželio mėn. buvo sumažinti bendrovės SAS kredito reitingai, o tai turėjo neigiamą poveikį bendrovės gebėjimui gauti finansavimą prieinamomis sąlygomis mišrių priemonių rinkoje. Tą patvirtina ir aplinkybė, kad per rekapitalizavimą bendrovės SAS išleistomis mišriomis priemonėmis antrinėse rinkose buvo prekiaujama nepalankiomis sąlygomis, kaip matyti iš šių priemonių kainų raidos nuo 2019 m. gruodžio mėn. iki 2020 m. birželio mėn.

(319) Be to, pagal laikinosios sistemos 49 punkto c papunktį, Komisija turi įvertinti, ar pagalbos gavėjas galėtų gauti alternatyvų rinkos finansavimą prieinamomis sąlygomis. Taigi, atliekant šį vertinimą nereikia tikrinti, ar pagalbos gavėjas galėtų dar labiau sumažinti savo veiklą, kaip siūlo bendrovė „Ryanair“. Todėl bendrovės „Ryanair“ teiginys, kad iš bendrovės SAS turėtų būti reikalaujama apsvarstyti įkeistų orlaivių pardavimą kaip alternatyvų rinkos finansavimą prieinamomis sąlygomis, dėl kurio iš esmės sumažėtų bendrovės SAS veikla, yra nepagrįstas.

(320) Todėl, atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija mano, kad bendrovė SAS negalėjo gauti finansavimo rinkose prieinamomis sąlygomis, o atitinkamos valstybės narės turimų horizontaliųjų priemonių likvidumo poreikiams patenkinti nepakako, kad būtų užtikrintas jos gyvybingumas. Todėl priemonė atitinka laikinosios sistemos 49 punkto c papunktį.

6.3.1.4. Atitiktis laikinosios sistemos 49 punkto d papunkčiui

(321) Laikinosios sistemos 49 punkto d papunktyje nustatyta, kad valstybės narės turi įrodyti, jog „pagalbos gavėjas nėra įmonė, kuri 2019 m. gruodžio 31 d. jau buvo laikoma sunkumų patiriančia įmone (kaip apibrėžta BBIR)“.

(322) Bendrovė „Ryanair“ teisingai preliminariai pažymėjo, kad Komisija, atlikdama vertinimą pagal laikinosios sistemos 49 punkto d papunktį (žr. 185 konstatuojamąją dalį), pradiniame sprendime rėmėsi nekonsoliduotosiomis bendrovės SAS finansinėmis ataskaitomis. Dabar Komisija toliau vertino sąlygas pagal BBIR 2 straipsnio 18 dalies a ir c punktus, naudodama konsoliduotąsias bendrovės SAS finansines ataskaitas, parengtas pagal taikytinas finansines ir apskaitos taisykles.

([183]) Nustatydama šį skaičių, bendrovė „Ryanair“ tiesiog daro prielaidą, kad visi 2019 m. spalio 31 d. pabaigoje turėti orlaiviai per rekapitalizavimą vis dar nebuvo suvaržyti.

(323) Taigi, remdamasi Danijos ir Švedijos institucijų pateiktais įrodymais (98 konstatuojamoji dalis), Komisija peržiūrėjo bendrovės SAS konsoliduotąsias finansines ataskaitas, kurias ji parengė kaip akcinė bendrovė ir SAS grupės patronuojančioji bendrovė. Komisija nustatė, kad dėl sukauptų nuostolių bendrovė SAS neprarado daugiau kaip pusės savo pasirašyto akcinio kapitalo (žr. BBIR 2 straipsnio 18 dalies a punktą). Remiantis bendrovės SAS konsoliduotosiomis finansinėmis ataskaitomis, 2019 m. gruodžio 31 d. jos nuosavas kapitalas (5,7 mlrd. SEK) tebebuvo didesnis nei pusė pasirašyto akcinio kapitalo (7,7 mlrd. SEK). Antra, Komisija nustatė, kad bendrovei SAS nebuvo iškelta kolektyvinė nemokumo byla ir ji neatitiko nacionalinėje teisėje numatytų kriterijų, kad kreditorių prašymu jai būtų galima iškelti tokią bylą (žr. BBIR 2 straipsnio 18 dalies c punktą). Galiausiai, remdamasi bendrovės SAS konsoliduotosiomis finansinėmis ataskaitomis, Komisija apskaičiavo jos balansinį skolos ir nuosavo kapitalo santykį 2019 m. gruodžio 31 d. (4,96). Komisija pažymi, kad ši vertė tebebuvo mažesnė už BBIR 2 straipsnio 18 dalies e punkte nustatytą 7,5 ribą.

(324) Vadinasi, 2019 m. gruodžio 31 d. bendrovė SAS nebuvo sunkumų jau patirianti įmonė, kaip apibrėžta BBIR. Todėl priemonė atitinka laikinosios sistemos 49 punkto d papunktį.

6.3.2. *Rekapitalizavimo priemonių rūšys*

(325) Laikinosios sistemos 52 punkte nustatyta, kad „[v]alstybės narės gali teikti rekapitalizavimo dėl COVID-19 priemones naudodamos du skirtingus rekapitalizavimo priemonių rinkinius: a) nuosavo kapitalo priemones, visų pirma naujų paprastųjų arba privilegijuotųjų akcijų išleidimą, ir (arba) b) priemones, turinčias nuosavo kapitalo komponentą (toliau – mišraus kapitalo priemonės) ([184]), visų pirma teises gauti dalį pelno, akcijas be balsavimo teisės ir konvertuojamąsias užtikrintas arba neužtikrintas obligacijas“. Laikinosios sistemos 53 punkte nustatyta, kad „[v]alstybės intervencija gali būti bet koks minėtų priemonių variantas arba nuosavo kapitalo ir mišraus kapitalo priemonių derinys“. Bet kuriuo atveju „[v]alstybė narė turi užtikrinti, kad atrinktos rekapitalizavimo priemonės ir su jomis susijusios sąlygos būtų tinkamiausios pagalbos gavėjo rekapitalizavimo poreikiams patenkinti ir kartu mažiausiai iškraipytų konkurenciją“.

(326) Kaip minėta 99 konstatuojamojoje dalyje, priemonė yra nuosavo kapitalo priemonės ir mišraus kapitalo priemonių derinys.

(327) Nuosavo kapitalo priemonę galiausiai sudarė Danijos ir Švedijos bendrovei SAS sumokėtas 3,54 mlrd. SEK nuosavas kapitalas už SAS išleistas naujas paprastąsias akcijas (103–105 konstatuojamosios dalys).

(328) Mišraus kapitalo priemones sudarė 6 mlrd. SEK vertės Danijos ir Švedijos turimi ir visiškai išmokėti nauji neterminuotieji mišrūs vekseliai (106 konstatuojamoji dalis). Pagal TFAS šios priemonės priskiriamos nuosavam kapitalui.

(329) Kalbant konkrečiau apie laikinosios sistemos 53 punktą, bendrovė „Ryanair“ savo pastabose nurodė, kad Komisija nepaaiškino, kodėl priemonė buvo tinkama bendrovės SAS rekapitalizavimo poreikiams tenkinti, ir neįvertino, kad priemonė mažiausiai iškraipė konkurenciją, ypač palyginti su kitomis galimomis pagalbos priemonėmis (187 konstatuojamoji dalis).

(330) Atsakant į šią pastabą reikia priminti, kad rekapitalizavimo priemonė ir su ja susijusios sąlygos gali būti laikomos tinkamomis pagalbos gavėjo rekapitalizavimo poreikiams patenkinti, kartu mažiausiai iškraipant konkurenciją, kaip nurodyta Laikinosios sistemos 53 punkte, jeigu jos atitinka įvairius reikalavimus, nustatytus tuo tikslu toje sistemoje ir susijusius su rekapitalizavimo suma (3.11.4 skirsnis), atlygiu valstybei ir pasitraukimu (3.11.5 skirsnis), netinkamo konkurencijos iškraipymo valdymu ir prevencija (3.11.6 skirsnis) ir valstybės pasitraukimo strategija, susijusia su kapitalo dalimi, susidariusia dėl rekapitalizavimo (3.11.7 skirsnis). Visais šiais reikalavimais siekiama užtikrinti, kad atitinkama priemonė ir su ja susijusios sąlygos neviršytų to, kas yra tinkama pagalbos gavėjo rekapitalizavimo poreikiams patenkinti ir kartu mažiausiai iškraipytų konkurenciją. Taigi, jei šie reikalavimai tenkinami, pasirinkta rekapitalizavimo priemonė turi būti laikoma atitinkančia laikinosios sistemos 53 punktą. Visi šie reikalavimai vertinami tolesniuose skirsniuose.

([184]) Mišraus kapitalo priemonės yra priemonės, turinčios skolos ir nuosavo kapitalo požymių. Pavyzdžiui, už konvertuojamąsias obligacijas atlyginama kaip už obligacijas, kol jos konvertuojamos į nuosavą kapitalą. Taigi bendro atlygio už mišraus kapitalo priemones vertinimas priklauso, viena vertus, nuo atlygio už jas, kaip už skolos priemones, ir, kita vertus, nuo konvertavimo į priemones, panašias į nuosavą kapitalą, sąlygų.

(331) Dėl alternatyvių pagalbos priemonių buvimo Komisija jau padarė išvadą 6.3.1.3 skirsnyje, kad šiuo atveju nebuvo kitų alternatyvų priemonei. Be to, pagal nusistovėjusią teismų praktiką nereikalaujama, kad Komisija įrodytų, jog kita galima pagalbos priemonė, kuri iš esmės yra hipotetinė, būtų tinkamesnė ir mažiau iškraipytų konkurenciją ([185]).

6.3.3. *Rekapitalizavimo suma (laikinosios sistemos 54 punktas)*

(332) Laikinosios sistemos 54 punkte nustatyta, kad, „[s]iekiant užtikrinti pagalbos proporcingumą, rekapitalizavimo dėl COVID-19 suma neturi viršyti minimumo, būtino pagalbos gavėjo gyvybingumui užtikrinti, ir neturėtų būti didesnė, nei reikia iki COVID-19 protrūkio buvusiai pagalbos gavėjo kapitalo struktūrai atkurti, t. y. iki 2019 m. gruodžio 31 d. Vertinant pagalbos proporcingumą, atsižvelgiama į dėl COVID-19 protrūkio gautą ar planuojamą valstybės pagalbą“.

(333) 54 punkte nustatytas proporcingumo kriterijus turi dvi kumuliacines sąlygas. Viena vertus, rekapitalizavimas dėl COVID-19 neturi viršyti minimalios sumos, reikalingos pagalbos gavėjo gyvybingumui užtikrinti, t. y. ji negali viršyti minimalios rekapitalizavimo pagalbos sumos, reikalingos tam, kad bendrovė vėl galėtų patekti į privataus kapitalo rinkas (ir taip galėtų gauti skolos ir (arba) nuosavo kapitalo finansavimą prieinamomis palūkanų normomis iš rinkų). Kita vertus, rekapitalizavimas dėl COVID-19 negali viršyti pagalbos gavėjo kapitalo struktūros, buvusios iki COVID-19 protrūkio, atkūrimo.

(334) Kaip pažymėta 16 konstatuojamojoje dalyje, Bendrajam Teismui panaikinus pradinį sprendimą, priemonės vertinimas turi būti grindžiamas faktais ir aplinkybėmis, vyravusiais pagalbos suteikimo metu. Dėl šios priežasties Komisijos vertinime naudojamos tuo metu nustatytos tam tikrų duomenų prognozės ir projekcijos. Atlikdama proporcingumo vertinimą pagal laikinosios sistemos 54 punktą, Komisija rėmėsi visos SAS grupės konsoliduotosiomis finansinėmis ataskaitomis, įskaitant bendrovės SAS ir jos patronuojamųjų bendrovių finansines ataskaitas.

(335) Pirma, siekdama įvertinti, ar pagalba atitinka minimumą, kurio reikia pagalbos gavėjo kapitalo struktūrai atkurti iki tokios, kuri buvo prieš COVID-19 protrūkį, Komisija išnagrinėjo finansines prognozes, susijusias su i) pagalbos gavėjo nuosavo kapitalo pozicija ir ii) pagalbos gavėjo skolos ir nuosavo kapitalo santykiu. Šios prognozės buvo susijusios su padėtimi po rekapitalizavimo dėl COVID-19 2021 finansinių metų pabaigoje. Komisija palygino šių rodiklių vertę su rodikliais, buvusiais iki COVID-19 protrūkio ([186]).

(336) Antra, siekdama įvertinti, ar pagalba atitinka minimumą, kurio reikia bendrovės SAS gyvybingumui užtikrinti, Komisija nustatė mažiausią rekapitalizavimo valstybės pagalbos sumą, kurios reikia, kad būtų atkurta bendrovės galimybė patekti į kapitalo rinkas (skolos ir (arba) nuosavo kapitalo). Šiuo tikslu Komisija išnagrinėjo toliau nurodytus rodiklius (pagal prognozę):

— grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykį, į kurį paprastai atsižvelgia reitingų agentūros, vertindamos bendrovių kreditingumą. Visų pirma Komisija palygins pagalbos gavėjo grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykį po priemonės taikymo su kitų Europos oro transporto bendrovių grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykio lyginamuoju rodikliu iki COVID-19 protrūkio, t. y. padėtimi 2019 m. gruodžio 31 d. Komisija mano, kad grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykis trečiajame lyginamųjų bendrovių kvartilyje yra naudingas ir tinkamas lyginamasis rodiklis,

— grynosios skolos ir EBITDA santykį, kuris yra dar vienas rodiklis, reitingų agentūrų naudojamas bendrovės kreditingumui nustatyti. Visų pirma Komisija įvertins, ar grynosios skolos ir EBITDA santykis po rekapitalizavimo dėl COVID-19 neviršija 3,0–3,5 ribos. Tai konservatyvus kriterijus, nes įprasta laikyti, kad didesnis nei 3,5 grynosios skolos ir EBITDA santykis rodo prastą kreditingumą. Nors faktiniai kredito reitingai priklauso nuo daugelio veiksnių, bendrovės, kurių grynosios skolos ir EBITDA santykio reikšmės yra tokios, paprastai neturi investicinio reitingo, o tai reiškia, kad joms yra sunkiau ir brangiau patekti į privataus kapitalo rinkas,

([185]) Šiuo klausimu žr. 2019 m. gegužės 6 d. Sprendimo *Scor / Komisija*, T-135/17, ECLI:EU:T:2019:287, 94 punktą.

([186]) Kadangi bendrovės SAS finansiniai metai trunka nuo lapkričio 1 d. iki spalio 31 d., 2020 m. pirmojo ketvirčio, kuris baigiasi sausio 31 d., balansas yra paskutinis iki COVID-19 protrūkio. Todėl Komisija mano, kad vertinant padėtį iki COVID-19 tikslinga naudoti 2020 finansinių metų pirmojo ketvirčio (pasibaigusio 2020 m. sausio mėn.) duomenis, o ne 2019 m. gruodžio 31 d. duomenis.

— nuosavo kapitalo ir turto santykį, kuris yra dar vienas rodiklis, naudojamas bendrovės kreditingumui vertinti. Komisija šį santykį naudojo tai pačiai lyginamajai analizei atlikti, kaip ir grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykio atveju,

— finansinio pasirengimo koeficientą, kuris yra bendrovės likvidžių lėšų, įskaitant nepanaudotas kredito linijas, ir jos pastoviųjų išlaidų santykis. Komisija šį santykį palygino su 25 % riba. Jei finansinio pasirengimo rodiklis būtų mažesnis nei 25 %, aviacijos institucija pradėtų vykdyti griežtesnę stebėseną. Tam, kad tokioje situacijoje bendrovė SAS galėtų toliau turėti aviacijos licenciją, ši institucija reikalautų, jog SAS teiktų ne metines, o ketvirtines finansines ataskaitas ir pateiktų atkūrimo planą, kuriame būtų nurodytos priemonės, skirtos rodikliui sugrąžinti į didesnę nei 25 % vertę.

(337) Bendrovė „Ryanair“ gyvybingumo sąvoką prilygina privatiems investuotojams priimtinam pelningumo lygiui ir teigia, kad Komisija turėjo įvertinti pelningumo rodiklius, pavyzdžiui, nuosavo kapitalo grąžą (188 konstatuojamoji dalis). Tačiau laikinosios sistemos 54 punkte neminimas pelningumas. Priešingai, iš laikinosios sistemos aišku, kad jos pagrindinis tikslas yra patenkinti likvidumo poreikius, kad būtų užtikrintas įmonių veiklos tęstinumas COVID-19 protrūkio metu ir jam pasibaigus. Tuo tikslu laikinosios sistemos 9 punkte nustatyta, kad valstybės pagalba yra reikalinga „siekiant užtikrinti, kad rinkose išliktų pakankamas likvidumas“ ir kad būtų „išsaugotas ekonominės veiklos tęstinumas COVID-19 protrūkio metu ir po jo“. Be to, 11 punkte patikslinta, kad laikinojoje sistemoje nustatomos valstybių narių galimybės „užtikrinti įmonių […] likvidumą ir galimybes gauti finansavimą“. Galiausiai laikinosios sistemos 18 punkte nustatyta, kad „valstybės pagalba yra pagrįsta […] ribotu laikotarpiu […] siekiant pašalinti įmonėms iškilusią likvidumo trūkumo problemą ir užtikrinti, kad dėl COVID-19 protrūkio atsiradę sutrikimai nepakenktų įmonių […] gyvybingumui“.

(338) Todėl Komisija neprivalo naudoti pelningumo rodiklių, kaip antai nuosavo kapitalo grąža ir turto grąža (188 konstatuojamoji dalis), nes ji neprivalo vertinti bendrovės SAS pelningumo, kad galėtų įvertinti jos gyvybingumą. Kaip paaiškinta pirmiau, Komisijos nagrinėjami rodikliai (visų pirma grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykis, grynosios skolos ir EBITDA santykis ir nuosavo kapitalo ir turto santykis) yra pagrindiniai rodikliai, pagal kuriuos vertinamas bendrovės kreditingumas ir galimybė gauti rinkos finansavimą.

(339) Komisija atliko 336 ir 337 konstatuojamosiose dalyse nurodytą analizę remdamasi Danijos ir Švedijos bendrame pranešime pateiktomis bendrovės SAS finansinėmis prognozėmis. Komisija paprašė pateikti ir išnagrinėjo vidaus dokumentus, kad įvertintų, ar šios prognozės tikrai atitinka bendrovės SAS vidaus planavimui parengtas prognozes. Visų pirma Komisija atidžiai išnagrinėjo prognozuojamų nuostolių sumą, nes jie turi tiesioginį poveikį rekapitalizavimo poreikiams, nes mažina bendrovės nuosavą kapitalą. Apskritai bendrovės SAS vidaus dokumentų analizė patvirtino, kad ji numatė nuostolių sumą, atitinkančią Danijos ir Švedijos Komisijai pateiktame verslo plane nurodytą sumą.

(340) Bendrovė „Ryanair“ taip pat teigia, kad Komisija turėjo įvertinti, kiek bendrovė SAS galėtų struktūriškai sumažinti savo išlaidų bazę ir padidinti pelningumą arba kiek ji galėtų sumažinti išlaidas trumpuoju laikotarpiu, todėl Komisija turėjo užginčyti bendrovės SAS finansines prognozes (193 konstatuojamoji dalis). Komisija pažymi, kad laikinosios sistemos 54 punkte tokio reikalavimo nėra. Atrodo, kad bendrovės „Ryanair“ argumentas grindžiamas analogija su sanavimo ir restruktūrizavimo gairėmis (188 konstatuojamoji dalis). Tačiau pagal laikinąją sistemą restruktūrizavimo nereikalaujama, visų pirma dėl to, kad rekapitalizavimo pagalbos gavėjas COVID-19 pandemijos sąlygomis nėra atsakingas už įvykius, kurie pakenkė jo gyvybingumui.

(341) Komisija atliko proporcingumo vertinimą remdamasi pranešime pateiktais finansiniais duomenimis, t. y. faktiniais finansiniais duomenimis iki 2020 m. birželio mėn. ir verslo plano prognozėmis nuo 2020 m. liepos mėn. iki 2025 finansinių metų pabaigos. Be to, Komisija vertinimą atliko į rekapitalizavimo sumą įtraukdama Danijos ir Švedijos bei privačių investuotojų įnašus. Taigi šiame sprendime nagrinėjama rekapitalizavimo suma yra 14,25 mlrd. SEK, nors i) buvo tikimasi, kad šį rekapitalizavimo poreikį iš dalies patenkins ir privatūs akcininkai ([187]), ir ii) priemonė galiausiai sudarė tik 9,54 mlrd. SEK (žr. 7 konstatuojamąją dalį). Taigi Komisijos prielaida yra labai konservatyvi.

([187]) Komisija peržiūrės priemonės proporcingumą, į savo vertinimą įtraukdama privačių investuotojų turimų 2,25 mlrd. SEK išleistų akcijų konvertavimą į paprastąsias akcijas, nes tikėtasi, kad tai taip pat patenkins dalį bendrovės SAS rekapitalizavimo poreikio. Danijos ir Švedijos įnašas galiausiai sudarė ne daugiau kaip maždaug 9,54 mlrd. SEK (žr. 7 konstatuojamąją dalį).

(342) Bendrovė „Ryanair“ mano, kad Komisija turėjo įvertinti alternatyvių eismo prognozių poveikį (193 konstatuojamoji dalis).

(343) Tuo metu, kai bendrovė SAS rengė verslo planą, kurį pateikė 2020 m. balandžio 15 d. valdybos posėdyje (žr. 40 konstatuojamąją dalį), sektoriaus prognozės ([188]) buvo optimistiškesnės nei tos, kurias naudojo bendrovė SAS (41 konstatuojamoji dalis). Tačiau 2020 m. liepos mėn. sektoriaus prognozės buvo pablogintos ([189]) atsižvelgiant į lėtesnį registruojamo eismo atsigavimą ir blogėjančias COVID-19 pandemijos perspektyvas. Bendrovė SAS nusprendė neperžiūrėti savo verslo prognozių, todėl jos eismo prognozės atitiko atnaujintas sektoriaus prognozes, o visiško atsigavimo buvo tikimasi 2023–2024 m. Komisija mano, kad nėra pagrindo teigti, jog bendrovė SAS turėjo laikytis optimistiškesnio požiūrio arba kad jos eismo prognozės, atitinkančios sektoriaus prognozes, buvo netinkamos.

(344) Galiausiai, siekdama įvertinti priemonės proporcingumą, Komisija atsižvelgė į i) pagalbą, kuri bendrovei SAS jau buvo suteikta pagal kitas valstybės pagalbos priemones (žr. 57–60 konstatuojamąsias dalis) priemonės suteikimo metu, ir ii) pagalbą, kurią tikėtasi suteikti bendrovei SAS pagal šią priemonę, remiantis 2020 m. rugpjūčio 11 d. pranešimu (žr. 342 konstatuojamąją dalį). Iš esmės, pirma, verslo plano prognozės, kuriomis remiantis buvo atliktas proporcingumo vertinimas, apėmė visą pagalbą, suteiktą skiriant priemonę. Antra, kalbant apie pagalbą, kurią buvo numatoma suteikti bendrovei SAS ateityje pranešimo apie priemonę metu, jautrumo analizė (žr. 6.3.3.3 skirsnį) patvirtino, kad proporcingumo vertinime buvo numatytas pakankamas rezervas, kad būtų galima atsižvelgti į galimą papildomą pagalbą. Komisijos metodas vėlgi yra konservatyvus, nes atsižvelgiama į pagalbą, kurią bendrovė SAS būtų galėjusi gauti pagal Danijos pagalbos schemą (SA.58088), kurios Danijos institucijos galiausiai nepatvirtino (žr. 59 konstatuojamąją dalį).

6.3.3.1. Viešoji parama neviršija minimumo, reikalingo bendrovės SAS kapitalo struktūrai atkurti

(345) **4 lentelėje** parodytas rekapitalizavimo poveikis bendrovės SAS kapitalo struktūrai iki COVID-19 protrūkio, t. y. padėtis 2020 m. sausio 31 d.

4 lentelė

Proporcingumo rodikliai (mln. SEK) ([190])

Visa COVID-19 rekapitalizavimo suma	14 250
Nuosavo kapitalo pozicija be rekapitalizavimo (2021 10 31)	– 10 024
A. Nuosavo kapitalo pozicija (2020 1 31) ([191])	4 433
B. Numatoma nuosavo kapitalo pozicija po rekapitalizavimo (2021 10 31)	4 226
I proporcingumo rodiklis: B – A ≤ 0	**– 207**
C. Grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykis (2020 1 31) ([192])	4,75
D. Grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykis po rekapitalizavimo (2021 10 31)	6,81
II proporcingumo rodiklis: C – D ≤ 0	**– 2,06**

([188]) 2020 m. balandžio 27 d. asociacija „Airports Council International Europe“ pagal švelnųjį scenarijų prognozavo, kad keleivių srautai grįš į lygį, buvusį iki COVID-19, ne anksčiau kaip 2022 m., o iki 2021 m. gruodžio mėn. pasieks 90 % to lygio. Žr. https://www.aci-europe.org/downloads/resources/200427%20ACI%20EUROPE%20updated%20estimates%20of%20COVID19%20related%20traffic%20and%20financial%20losses%20FY%20European%20Airports.pdf (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.)

([189]) Asociacija „Airports Council International Europe“ prognozavo, kad visiškas atsigavimas įvyks ne anksčiau kaip 2024 m., o IATA prognozavo, kad tai įvyks 2023 m. Žr. https://www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE_updated%20estimates%20of%20COVID19%20traffic%20revenue%20impacts_06.07.2020.pdf ir https://www.iata.org/en/pressroom/pressroom-archive/2020-press-releases/2020-07-28-02/ (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 28 d.).

([190]) Šaltinis – dokumentas „1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls“, pateiktas 2020 m. rugpjūčio 3 d. Nuosavo kapitalo pozicija 2021 m. be paramos apskaičiuojama kaip nuosavo kapitalo pozicijos su parama ir rekapitalizavimo priemonių rinkinio sumos skirtumas.

([191]) 2019 m. spalio 31 d., t. y. bendrovės SAS finansinių metų ketvirtojo ketvirčio pradžioje, SAS nuosavo kapitalo pozicija buvo 5 372 mln. SEK. Todėl konservatyvu lyginti numatomą bendrovės SAS nuosavo kapitalo poziciją po rekapitalizavimo ir 2020 m. sausio 31 d. poziciją, kuri yra mažesnė.

([192]) 2019 m. spalio 31 d., t. y. bendrovės SAS finansinių metų ketvirtojo ketvirčio pradžioje, SAS grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykis buvo 4,70. Todėl konservatyvu lyginti bendrovės SAS grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykį po rekapitalizavimo ir 2020 m. sausio 31 d. santykį, kuris yra didesnis.

(346) Iš **4 lentelės** matyti, kad numatoma bendrovės SAS nuosavo kapitalo pozicija po rekapitalizavimo (2021 m. spalio 31 d.) buvo 4,226 mlrd. SEK. Į šią nuosavo kapitalo sumą įskaičiuotos šios rekapitalizavimo priemonės ([193]): i) 2 mlrd. SEK vertės tikslinė paprastųjų akcijų emisija, padalyta maždaug po lygiai Danijai ir Švedijai; ii) 4 mlrd. SEK vertės naujų paprastųjų akcijų teisių emisija; iii) 5 mlrd. SEK vertės tiksliniai mišrūs vekseliai, padalyti po lygiai Danijai ir Švedijai; iv) 1 mlrd. SEK vertės tiksliniai mišrūs vekseliai, išleisti Danijai; v) 2,25 mlrd. SEK vertės išleistos obligacijos, konvertuotos į paprastąsias akcijas (žr. 342 konstatuojamąją dalį)

(347) Prasidėjus COVID-19 protrūkiui, bendrovė SAS prognozuoja 9,354 mlrd. SEK nuostolių 2020 finansiniais metais ir 3,939 mlrd. SEK nuostolių 2021 finansiniais metais. Taigi dėl rekapitalizavimo priemonių bendrovės SAS nuosavo kapitalo pozicija 2021 finansiniais metais nebus didesnė nei iki COVID-19 protrūkio, t. y. 2020 m. sausio 31 d.

(348) Komisija daro išvadą, kad bendrovės SAS rekapitalizavimas nebuvo daugiau nei pagalbos gavėjo kapitalo struktūros atkūrimas į iki COVID-19 protrūkio buvusią padėtį, nes buvo numatyta, kad 2021 m. spalio 31 d. bendrovės SAS grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykis bus 6,81, o 2020 m. sausio 31 d. jis buvo 4,75. Remiantis Danijos ir Švedijos pateiktomis prognozėmis, 2019 m. bendrovės SAS grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykis turėjo būti atkurtas ne anksčiau kaip 2024 finansiniais metais.

6.3.3.2. Viešoji parama neviršija minimumo, būtino bendrovės SAS gyvybingumui užtikrinti

(349) Remiantis finansinėmis prognozėmis ([194]), jeigu nebūtų taikoma valstybės rekapitalizavimo priemonė, bendrovė SAS iki 2020 m. gruodžio mėn. būtų išnaudojusi 2020 m. sausio 31 d. turimą likvidumą (6,598 mlrd. SEK), o 2021 m. spalio 31 d. jos pinigų srauto pozicija būtų buvusi neigiama ir sudarytų 4,935 mlrd. SEK. Priemonė neleido bendrovei SAS pritrūkti likvidumo ir lėmė, kad 2021 m. spalio 31 d. buvo prognozuojama 3,666 mlrd. SEK pinigų srauto pozicija.

(350) Siekdama įvertinti laikinosios sistemos 54 punkte nustatytą gyvybingumo sąlygą, kad rekapitalizavimo dėl COVID-19 suma neturi viršyti minimumo, būtino pagalbos gavėjo gyvybingumui užtikrinti, Komisija taikė keturis 337 konstatuojamojoje dalyje nurodytus kriterijus.

(351) Pirmąjį kriterijų sudaro bendrovės SAS prognozuojamo grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykio, atsižvelgiant į rekapitalizavimą, palyginimas su tuo pačiu atrinktų panašių oro transporto bendrovių rodikliu 2019 m. gruodžio 31 d. ([195]). Šią imtį sudaro 10 Europos oro transporto bendrovių ([196]). Trijų iš jų kredito reitingas 2019 m. gruodžio 31 d. buvo nuo BBB iki BBB+ ([197]).

(352) Komisija, užuot atsižvelgusi į centrinės tendencijos matą, pavyzdžiui, vidurkį arba medianą, kaip lyginamąjį rodiklį taiko į bendrovę SAS panašių bendrovių grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykio pasiskirstymo trečiąjį kvartilį (t. y. tų bendrovių, kurių rezultatai yra prasčiausi). Tai yra konservatyvus metodas, nes didesnis grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykio lyginamasis rodiklis mažina minimalią pagalbos sumą, kurios reikia bendrovės SAS gyvybingumui užtikrinti ir bendrovės galimybėms patekti į kapitalo rinkas atkurti (nes grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykio lyginamąjį rodiklį bus galima pasiekti mažesne pagalbos suma).

([193]) Atkreiptinas dėmesys, kad privačių akcininkų turimų esamų mišrių vekselių konvertavimas į paprastąsias akcijas (1,5 mlrd. SEK) neturi jokio poveikio bendrovės SAS nuosavo kapitalo pozicijai.

([194]) Šaltinis – dokumentas „1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls“, pateiktas 2020 m. rugpjūčio 3 d.

([195]) Palyginamumo dėlei dviejų iš 10 bendrovių, kurių finansiniai metai baigiasi kovo 31 d., atveju Komisija naudojo III ketvirčio balanso duomenis.

([196]) Į imtį buvo įtrauktos bendrovės „Ryanair“, „Deutsche Lufthansa“, „International Consolidate Airline Group“, „Air France-KLM“, „Wizz Air“, „Norwegian Air Shuttle“, „Aegean Airlines“, „Finnair“, „Croatia Airlines“ ir „Icelandair Group“. Šių oro transporto bendrovių grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykio mediana 2019 m. gruodžio 31 d. buvo 0,65, o trečiasis kvartilis – 1,92.

([197]) Vertinamos šios panašios bendrovės: „Ryanair“, „International Consolidate Airline Group“ ir „Deutsche Lufthansa“ (*šaltinis:* „Capital IQ“). Jų grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykis 2019 m. gruodžio 31 d. yra nuo 0,12 iki 1,11.

(353) Komisija pažymi, kad, atsižvelgiant į rekapitalizavimo priemones, numatomas bendrovės SAS grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykis 2021 m. spalio 31 d. (6,81) buvo gerokai didesnis už trečiąjį panašių bendrovių to paties santykio pasiskirstymo kvartilį, buvusį iki COVID-19 protrūkio (1,92). Tikėtasi, kad bendrovės SAS kapitalo struktūra taps geresnė už panašių bendrovių tik 2025 finansiniais metais, kai prognozuojamas grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykis buvo 1,64. Be to, Komisija pažymi, kad numatomas bendrovės SAS grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykis 2021 m. spalio 31 d. taip pat buvo didesnis už didžiausią vertinamų panašių bendrovių santykį.

(354) Taikydama antrąjį kriterijų, Komisija vertino, ar bendrovė SAS tikėjosi, kad grynosios skolos ir EBITDA santykis bus mažesnis nei 3–3,5 riba ir kuriais finansiniais metais. Įprasta rinkos praktika yra laikyti, kad bendrovės, kurių grynosios skolos ir EBITDA santykis viršija šias ribas, yra labai rizikingos. Todėl bendrovėms, kurių grynosios skolos ir EBITDA santykis yra toks, sunku patekti į privataus kapitalo rinkas. Bendrovės SAS finansinėse prognozėse nurodyta, kad 2021 finansinių metų pabaigoje grynosios skolos ir EBITDA santykis bus 7,3, t. y. gerokai didesnis už 3,0–3,5 ribą.

(355) Buvo tikimasi, kad bendrovės SAS grynosios skolos ir EBITDA santykis ilgainiui laipsniškai mažės ir 2023 finansinių metų pabaigoje sieks 3,4, o 2024 finansinių metų pabaigoje – 2,6. Ši dinamika rodo, kad rekapitalizavimo priemonės leistų bendrovei SAS įveikti neigiamą COVID-19 krizės poveikį ir nuo 2023 m. (kai grynosios skolos ir EBITDA santykis turėtų kristi žemiau 3–3,5 ribos) atkurti galimybes patekti į privataus kapitalo rinkas.

(356) Trečiąjį kriterijų sudaro atsižvelgiant į rekapitalizavimą bendrovės SAS prognozuojamo nuosavo kapitalo ir turto santykio palyginimas su tuo pačiu panašių oro transporto bendrovių, nurodytų 352 konstatuojamojoje dalyje, santykiu 2019 m. gruodžio 31 d. ([198]). Komisija, užuot atsižvelgusi į centrinės tendencijos matą, pavyzdžiui, vidurkį arba medianą, kaip bendrovės SAS lyginamąjį rodiklį taikė panašių bendrovių pasiskirstymo pirmąjį kvartilį (šiuo atveju bendrovių, kurių rezultatai yra prasčiausi). Tai taip pat yra konservatyvus metodas, nes mažesnis nuosavo kapitalo ir turto santykio lyginamasis rodiklis mažina minimalią pagalbos sumą, kurios reikia bendrovės SAS gyvybingumui užtikrinti ir bendrovės galimybėms patekti į kapitalo rinkas atkurti (nes nuosavo kapitalo ir turto santykio lyginamąjį rodiklį bus galima pasiekti mažesne pagalbos suma).

(357) Komisija pažymi, kad, atsižvelgiant į rekapitalizavimą, numatomas bendrovės SAS nuosavo kapitalo ir turto santykis 2021 m. spalio 31 d. (7,87 %) buvo gerokai mažesnis už pirmąjį panašių bendrovių to paties santykio pasiskirstymo kvartilį, buvusį iki COVID-19 protrūkio (18,12 %). Komisija taip pat pažymi, kad bendrovė SAS nesitikėjo, jog per planavimo laikotarpį, t. y. iki 2025 finansinių metų, jos nuosavo kapitalo ir turto santykis bus didesnis už panašių bendrovių pirmąjį kvartilį. Galiausiai Komisija pažymi, kad numatomas bendrovės SAS nuosavo kapitalo ir turto santykis 2021 m. spalio 31 d. buvo mažesnis už mažiausią vertinamų panašių oro transporto bendrovių santykį.

(358) Ketvirtąjį kriterijų sudaro bendrovės SAS finansinio pasirengimo koeficiento palyginimas su 25 % riba (337 konstatuojamoji dalis). Ši riba yra minimali riba, kurią pasiekus galima toliau vykdyti veiklą pagal aviacijos licenciją neprisiimant papildomų įsipareigojimų, pavyzdžiui, dažniau teikti ataskaitas aviacijos institucijai ir pateikti atkūrimo planą. Bendrovė SAS neprognozavo, kad iki 2023 finansinių metų šis rodiklis bus didesnis nei 25 %.

(359) Bendrovės „Ryanair“ teigimu, Komisijos taikytos ribos (337 konstatuojamoji dalis) yra netinkamas lyginamasis rodiklis, nes jomis siekiama investicinio reitingo, nors oro transporto bendrovės paprastai gali patekti į kapitalo rinkas, kurių reitingai mažesni už investicinį (190 konstatuojamoji dalis).

([198]) Į imtį neįtraukta viena iš panašių bendrovių, naudotų grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykiui nustatyti, nes ta panaši bendrovė, kurios finansiniai metai baigiasi kovo 31 d., nepateikė viso turto vertės 2019 m. gruodžio 31 d. Kaip papildomą patikrinimą, siekdama įvertinti tos bendrovės įtraukimo į analizę poveikį, Komisija taip pat apskaičiavo tos bendrovės nuosavo kapitalo ir turto santykį, remdamasi jos 2020 m. kovo 31 d. finansinių metų pabaigos balanso verte. Šio santykio lyginamoji vertė, įtraukus tą bendrovę į lyginamąją imtį, labai nesiskiria (t. y. 18,39 % vietoje 18,12 %).

(360) Iš tikrųjų Komisija investicinio reitingo sąvoką svarsto tik dėl vieno iš keturių vertinamų rodiklių (grynosios skolos ir EBITDA santykio). Pažymėtina, kad grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykis bei nuosavo kapitalo ir turto santykis yra lyginami su dešimties panašių Europos oro transporto bendrovių rodikliais. Nors trys iš šių oro transporto bendrovių iš tiesų turėjo investicinį kredito reitingą (352 konstatuojamoji dalis), Komisija konservatyviai lygina rodiklius su prastų rezultatų pasiekusių panašių bendrovių grupės kvartiliu (kurį sudaro bendrovės, neturinčios investicinio kredito reitingo), ir net tada ji nustato, kad bendrovės SAS rezultatai po rekapitalizavimo (2021 m. spalio 31 d.) turėtų būti daug prastesni už lyginamąjį rodiklį (354 ir 358 konstatuojamosios dalys).

(361) Bendrovė „Ryanair“ taip pat teigia, kad Komisijos nustatytomis ribomis siekiama pernelyg palankios finansinės būklės, nes bendrovės SAS finansinė būklė iki COVID-19 pandemijos buvo blogesnė už nustatytas tikslines vertes pagal tris iš keturių rodiklių (191 konstatuojamoji dalis), tačiau tuo metu ji vis tiek galėjo gauti finansavimą rinkose.

(362) Kaip paaiškinta, laikinosios sistemos 54 punkte nustatytas proporcingumo kriterijus turi dvi kumuliacines sąlygas: viena vertus, rekapitalizavimas dėl COVID-19 negali viršyti pagalbos gavėjo kapitalo struktūros, buvusios iki COVID-19 protrūkio, atkūrimo. Kita vertus, rekapitalizavimas dėl COVID-19 negali viršyti minimalios rekapitalizavimo pagalbos sumos, reikalingos bendrovės galimybėms patekti į privataus kapitalo rinkas atkurti (334 konstatuojamoji dalis). Pirmoji kriterijaus dalis taikoma 6.3.3.1 skirsnyje ir daroma išvada, kad bendrovės SAS kapitalo struktūra neviršija tos, kuri buvo iki COVID-19 protrūkio.

(363) Komisija mano, kad taikant antrąją kriterijaus dalį, susijusią su bendrovės galimybės patekti į privataus kapitalo rinkas atkūrimu, pagrįsta naudoti rodiklius, kurie aiškiai susiję su kreditingumu, o vėliau šiuos rodiklius konservatyviai palyginti su panašių oro transporto bendrovių grupe (kaip grynosios skolos ir nuosavo kapitalo bei nuosavo kapitalo ir turto santykio atveju) arba su bendrai naudojama riba (kaip grynosios skolos ir EBITDA santykio atveju), kaip paaiškinta 337 konstatuojamojoje dalyje. Antra, Komisija pažymi, kad iš tikrųjų nebuvo numatyta, jog taikant priemonę bendrovės SAS finansinė būklė po rekapitalizavimo (2021 m. spalio 31 d.) bus atkurta iki nustatytų ribų arba iki finansinės būklės, kurią bendrovė SAS turėjo iki COVID-19 protrūkio. Kalbant apie grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykį, po rekapitalizavimo (2021 m. spalio 31 d.) numatomas bendrovės SAS rodiklis (6,81) (354 konstatuojamoji dalis) yra blogesnis nei iki COVID-19 protrūkio (4,75, kaip nurodyta 191 konstatuojamojoje dalyje). Tas pats pasakytina apie grynosios skolos ir EBITDA santykį (7,3, palyginti su didžiausiu 4,0, kaip nurodyta 355 ir 191 konstatuojamosiose dalyse) ir nuosavo kapitalo ir turto santykį (7,87 %, palyginti su 8–16 %, kaip nurodyta 358 ir 191 konstatuojamosiose dalyse). Galiausiai taip pat galima pažymėti, kad, atsižvelgiant į netikrumą finansų rinkose, kurį sukėlė COVID-19 pandemijos padariniai aviacijos sektoriui, laikotarpis iki COVID yra konservatyvus (24 ir 31 konstatuojamosios dalys).

(364) Apskritai, remdamasi grynosios skolos ir nuosavo kapitalo, grynosios skolos ir EBITDA, nuosavo kapitalo ir turto bei finansinio pasirengimo rodiklių įrodymais, Komisija mano, kad, remiantis informacija, kuri buvo pateikta skiriant rekapitalizavimo priemones, jos neviršijo minimumo, būtino bendrovės SAS gyvybingumui užtikrinti ir jos galimybei patekti į privataus kapitalo rinkas 2023 finansinių metų pabaigoje užtikrinti.

6.3.3.3. Jautrumo analizė

(365) Komisija taip pat įvertino bendrovei SAS taikomų rekapitalizavimo priemonių proporcingumą atlikdama jautrumo analizę. Ši analizė pagrįsta tuo, kad proporcingumo vertinimas labai priklauso nuo Danijos ir Švedijos pateiktų bendrovės SAS finansinių prognozių, ypač nuo prognozuojamų nuostolių. Taigi Komisija, remdamasi bendrovės SAS kapitalo struktūra 2020 m. sausio 31 d. ir 337 konstatuojamojoje dalyje nurodytais rodikliais, nustatė nuostolių sumą, kuriai esant kapitalo atkūrimo priemonės nebebūtų proporcingos visiems kitiems veiksniams esant vienodiems. Šiuose Komisijos skaičiavimuose daroma prielaida, kad, jei bendrovė SAS patirtų mažesnius nuostolius, atitinkama suma būtų padidėjęs jos turimų pinigų kiekis, o tai yra konservatyvi prielaida ([199]).

([199]) Tai konservatyvi prielaida, nes, pavyzdžiui, ne visi nuostoliai daro poveikį pinigų srauto pozicijai tuo pačiu laikotarpiu (užuot mokėjus pinigus, galima pripažinti mokėtiną sumą, kuri bus sumokėta vėliau). Be to, nuostoliai gali atsirasti dėl išlaidų straipsnių, kurie nėra įtraukti į EBITDA, pavyzdžiui, finansinių išlaidų. Jei nuostoliai nevienodai daro poveikį pinigams (taigi ir grynajai skolai) ir EBITDA, grynosios skolos ir nuosavo kapitalo bei grynosios skolos ir EBITDA santykis būtų didesnis nei pagal Komisijos prielaidas.

(366) Šios jautrumo analizės rezultatai rodo, kad rekapitalizavimo priemonės vis tiek būtų proporcingos, jei bendrovė SAS galiausiai patirtų maždaug 1 mlrd. SEK mažesnius nuostolius nei iš pradžių prognozuota. Savo ruožtu, neatsižvelgiant į finansinio pasirengimo rodiklį (359 konstatuojamoji dalis), kad rekapitalizavimo priemonės nebūtų proporcingos, prognozuojami nuostoliai turėtų sumažėti daugiau nei 1,5 mlrd. SEK ([200]).

(367) Kadangi sukaupti prognozuojami bendrovės SAS nuostoliai siekė 13,2 mlrd. SEK, o bendrovės SAS finansinės prognozės atrodo tikros ir autentiškos, nes atitinka bendrovės SAS vidaus dokumentuose pateiktas prognozes (342 konstatuojamoji dalis), Komisija mano, kad 1–1,5 mlrd. SEK dydžio rezervas yra pakankamas, kad proporcingumo vertinimas būtų patikimas atsižvelgiant į alternatyvias finansinių prognozių prielaidas.

(368) Taip pat svarbu pažymėti, kad 1–1,5 mlrd. SEK dydžio rezervas taip pat buvo papildoma priemonės proporcingumo apsaugos priemonė, atsižvelgiant į didžiausią galimą kompensacijos sumą, į kurią bendrovė SAS turėtų teisę pagal abi Danijos paramos oro transporto bendrovėms schemas, apie kurias buvo iš anksto pranešta Komisijai tuo metu, kai buvo suteikta priemonė; pagal pirmąją schemą numatoma skirti maždaug 6 mln. DKK, o pagal antrąją – 35 mln. DKK, t. y. iš viso 5,5 mln. EUR (59 konstatuojamoji dalis).

(369) Bendrovė „Ryanair“ teigia, kad Komisija turėjo apsvarstyti įvairius testavimo nepalankiausiomis sąlygomis variantus pagal keletą galimų nepalankių scenarijų (189 konstatuojamoji dalis).

(370) Laikinosios sistemos 54 punkte reikalaujama, kad Komisija įvertintų, jog pagalbos suma „neturi viršyti minimumo, būtino pagalbos gavėjo gyvybingumui užtikrinti“. Prognozės, kuriose būtų atsižvelgta į pesimistiškesnius nepalankius scenarijus, galėtų lemti tik išvadą, kad reikia daugiau pagalbos. Tuo remiantis nėra tikslo išplėsti jautrumo analizę, įtraukiant kitus nepalankius scenarijus. Be to, bendrovės SAS verslo prognozės atitiko sektoriaus standartus (343 konstatuojamoji dalis) ir buvo prognozuojama, kad bendrovės SAS bendri nuostoliai sudarys 13,2 mlrd. SEK. Galiausiai Komisija primena, kad ji apskaičiavo pakankamą 1–1,5 mlrd. SEK rezervą, kad proporcingumo vertinimas būtų patikimas, atsižvelgiant į alternatyvias prielaidas dėl finansinių prognozių, įskaitant palankius scenarijus (367 konstatuojamoji dalis).

6.3.3.4. Išvada

(371) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad tuo metu, kai buvo suteikta priemonė, taip pat atsižvelgus į bendrovei SAS jau suteiktą pagalbą ir pagalbą bendrovei SAS, kurios būtų galima tikėtis papildomai su priemone, priemonė neviršijo minimumo, būtino bendrovės SAS gyvybingumui užtikrinti, ir neviršijo 2019 m. gruodžio 31 d. SAS kapitalo struktūros. Pirmiau pateikta analizė yra pakankamas įrodymas, kad priemonė yra proporcinga.

6.3.4. *Valstybės atlygis ir pasitraukimas*

(372) Pagal laikinosios sistemos 55–59 punktuose nustatytus bendruosius valstybės atlygio ir pasitraukimo principus, valstybės narės turi gauti tinkamą atlygį už savo investicijas ir nustatyti mechanizmus, kad išpirkimas būtų laipsniškai skatinamas.

(373) Pagal laikinosios sistemos 57 punktą, „[a]tlygis už rekapitalizavimo dėl COVID-19 priemonę turėtų būti didinamas, kad priartėtų prie rinkos kainų ir paskatintų pagalbos gavėją bei kitus akcininkus išpirkti valstybės rekapitalizavimo priemonę ir sumažinti konkurencijos iškraipymo riziką“. Laikinosios sistemos 58 punkte paaiškinta, kad 57 punktu siekiama, kad rekapitalizavimo priemonėse „[būtų] numatytos tinkamos paskatos įmonėms išpirkti rekapitalizavimo sumą reikalaujant pakankamai didelio atlygio už rekapitalizavimą ir, kai tai leis rinkos sąlygos, ieškoti alternatyvaus kapitalo“.

(374) Kalbant konkrečiai apie atlygį, laikinosios sistemos 59 punktu valstybėms narėms buvo leista „pranešti apie schemas arba individualias priemones, kuriose atlygio metodika pritaikoma atsižvelgiant į kapitalo priemonės ypatybes ir pirmaeiliškumą, jei jų bendras rezultatas, susijęs su skatinamuoju poveikiu valstybės pasitraukimui, ir bendras poveikis valstybės atlygiui yra panašūs“.

([200]) Į analizę neįtraukus finansinio pasirengimo rodiklio, „griežčiausiu“ proporcingumo vertinimo lyginamuoju rodikliu tampa grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykio iki COVID krizės ir šio santykio 2021 finansinių metų pabaigoje palyginimas.

(375) 377–437 konstatuojamosiose dalyse Komisija vertina priemonės atitiktį šiems bendriesiems principams ir konkrečioms laikinojoje sistemoje nustatytoms taisyklėms, priklausomai nuo rekapitalizavimo priemonės rūšies (visų pirma 60–64 punktams, taikomiems nuosavo kapitalo priemonėms, ir 65–70 punktams, taikomiems mišraus kapitalo priemonėms).

6.3.4.1. Atlygis už nuosavybės priemones ir valstybių pasitraukimas

6.3.4.1.1. Pradinė kaina

(376) Dėl nuosavo kapitalo priemonių Komisija pažymi, kad pagal laikinosios sistemos 60 punktą valstybės kapitalo injekcija turi būti vykdoma tokia kaina, kuri neviršytų vidutinės pagalbos gavėjo akcijų kainos per 15 dienų iki prašymo skirti kapitalo injekciją pateikimo, (toliau – didžiausia akcijų kaina). Kadangi oficialus rašytinis bendrovės SAS prašymas dėl kapitalo injekcijos pateiktas 2020 m. gegužės 8 d. (97 konstatuojamoji dalis), apskaičiuota, kad didžiausia akcijos kaina yra 8,71 SEK už akciją.

(377) Komisija pažymi, kad naujų akcijų kaina didinant kapitalą tiek teisių emisijos, tiek tiesioginės emisijos metu yra 1,16 SEK už akciją (103 ir 104 konstatuojamosios dalys), o tai yra 86,7 % nuolaida, palyginti su didžiausia akcijų kaina. Vadinasi, laikinosios sistemos 60 punkte nustatytos sąlygos yra įvykdytos.

6.3.4.1.2. Laipsniško didinimo mechanizmas

(378) Siekiant padidinti atlygį valstybei ir paskatinti pagalbos gavėją atpirkti valstybės kapitalo injekciją, pagal laikinosios sistemos 61 punktą reikalaujama taikyti laipsniško didinimo mechanizmą dviem etapais atitinkamai ketvirtaisiais ir šeštaisiais metais po su COVID-19 susijusios kapitalo injekcijos. Laikinosios sistemos 62 punkte numatyta, kad Komisija gali pritarti alternatyviems mechanizmams su sąlyga, kad jų bendras rezultatas, susijęs su skatinamuoju poveikiu valstybės pasitraukimui, ir bendras poveikis valstybės atlygiui bus panašūs.

Laipsniško didinimo mechanizmo arba tinkamos jo alternatyvos nebuvimas

(379) Komisija pažymi, kad pagal priemonę sudarančią nuosavo kapitalo priemonę nėra numatytas laipsniško didinimo mechanizmas pagal laikinosios sistemos 61 punktą, kuris atitiktų šio punkto reikalavimus.

(380) Todėl pagal laikinosios sistemos 62 punktą Komisija turi įvertinti, ar kartu su nuosavo kapitalo priemone yra taikomas alternatyvus mechanizmas, vietoje to, kurio reikalaujama pagal 61 punktą.

(381) Pradiniame sprendime Komisija nustatė, kad bendra priemonės, apie kurią 2020 m. rugpjūčio 11 d. pranešė Danija ir Švedija, struktūra yra toks alternatyvus mechanizmas. Visų pirma, Komisijos nuomone, kadangi abu priemonės komponentai (t. y. nuosavo kapitalo priemonė ir mišraus kapitalo priemonė) tarpusavyje susiję, galima pagrįstai atsižvelgti į jų bendrą poveikį valstybės pasitraukimo skatinimui. Remdamasi keletu veiksnių Komisija padarė išvadą, jog bendra priemonės struktūra apima pakankamai stiprų skatinamąjį poveikį, visų pirma valstybės pasitraukimui iš SAS kapitalo: i) didelė nuolaida, kuria Danija ir Švedija pasinaudojo įsigydamos bendrovės SAS akcijas, ii) tai, kad už naujus mišrius valstybės vekselius bus atlyginama didėjančia atkarpa, o tai labai padidino valstybės pagalbos išlaikymo bendrovėje SAS sąnaudas ir iii) bendrovės SAS elgesio įsipareigojimai, visų pirma draudimas mokėti dividendus, kuris galios tol, kol bus grąžinta visa pagalba.

(382) Tačiau, kaip minėta 8 konstatuojamojoje dalyje, Bendrasis Teismas savo Sprendime *SAS II* padarė išvadą, kad pradiniame sprendime Komisija pažeidė laikinosios sistemos 61 ir 62 punktus, nes nepareikalavo įtraukti laipsniško didinimo arba alternatyvaus mechanizmo, susijusio su nuosavo kapitalo priemone.

(383) Pirma, Bendrasis Teismas nusprendė, kad Danijos ir Švedijos įsigytų akcijų kaina joms prisijungus prie bendrovės SAS nuosavo kapitalo nėra pakankamai glaudžiai susijusi su laipsniško didinimo arba alternatyvaus mechanizmo dalyku ir tikslu. Bendrasis Teismas manė, kad reikalavimas dėl pradinės akcijų pirkimo kainos turi tik *ex ante* poveikį SAS padėčiai, t. y. tuo metu, kai Danija ir Švedija ateina į bendrovės SAS kapitalą, ir kad juo nesiekiama ilgainiui padidinti bendrovės SAS paskatų atpirkti šias akcijas, nes akcijų kaina gali tiek kilti, tiek kristi.

(384) Antra, Bendrojo Teismo nuomone, tai, jog atlygis Danijai ir Švedijai už naujus mišrius valstybės vekselius bus teikiamas didėjančia atkarpa, yra atskiras reikalavimas, nustatytas laikinosios sistemos 66 punkte dėl mišraus kapitalo priemonių iki jų konvertavimo į priemones, panašias į nuosavą kapitalą.

(385) Trečia, Bendrasis Teismas nustatė, kad tai, jog bendrovei SAS būtų taikomi laikinosios sistemos 3.11.6 skirsnyje nustatyti elgesio įsipareigojimai, pavyzdžiui, draudimas mokėti dividendus, taip pat yra atskiro reikalavimo, kuris papildo, bet nepakeičia laikinosios sistemos 61 ir 62 punktuose nustatyto reikalavimo, klausimas.

(386) Atsižvelgiant į šias Bendrojo Teismo išvadas, pradiniame sprendime nurodyti veiksniai, aprašyti 382 konstatuojamojoje dalyje, šiuo atveju negali būti laikomi laipsniško didinimo mechanizmu ar jo alternatyva, kaip tai suprantama pagal laikinosios sistemos 61 ir 62 punktus. Todėl Danijos ir Švedijos argumentai, pateikti 137 konstatuojamojoje dalyje, taip pat bendrovės SAS argumentai, pateikti 147 konstatuojamojoje dalyje, turi būti atmesti.

(387) Bendrasis Teismas taip pat nustatė, kad pareiga pateikti restruktūrizavimo planą pagal laikinosios sistemos 85 punktą pati savaime neturi jokios įtakos valstybės atlygio dydžiui ir metodams. Be to, ši pareiga taikoma tik tuo atveju, jei valstybės intervencija nesumažėja iki mažiau nei 15 % viso pagalbos gavėjo nuosavo kapitalo ir jei nuo rekapitalizavimo praėjo šešeri metai. Todėl, pasak Bendrojo Teismo, ši pareiga negali turėti panašaus poveikio atlygiui ar tokio paties skatinamojo poveikio valstybės pasitraukimui, kaip laikinosios sistemos 61 punkte numatytas laipsniško didinimo mechanizmas. Todėl Danijos ir Švedijos argumentai, nurodyti 138 konstatuojamojoje dalyje, taip pat turi būti atmesti.

(388) Galiausiai Bendrasis Teismas nustatė, kad, nors visuotinai žinoma, jog pagal Švedijos bendrovių įstatymą bendrovė negali atpirkti paprastųjų akcijų tik iš vieno konkretaus akcininko, bendrovė SAS nepateikė jokių įrodymų savo teiginiui, kad pagal Švedijos bendrovių įstatymą draudžiama akcininkui nemokamai suteikti papildomų akcijų, pagrįsti. Savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą bendrovė SAS vis tiek neįrodė, kad pagal Švedijos bendrovių įstatymą draudžiama akcininkui nemokamai suteikti papildomų akcijų. Tuo remiantis bendrovės SAS argumentai, pateikti 146 konstatuojamojoje dalyje, taip pat turi būti atmesti. Bet kuriuo atveju, net jei Švedijos nacionalinė teisė būtų neleidusi įgyvendinti laipsniško didinimo mechanizmo, kaip numatyta laikinosios sistemos 61 punkte, Komisija pažymi, kad sunkumai, su kuriais bendrovė SAS susidūrė dėl Švedijos bendrovių įstatymo, nėra vieninteliai ir kad panašiomis aplinkybėmis, susijusiomis su kitomis Komisijos patvirtintomis rekapitalizavimo priemonėmis, buvo taikomos laipsniško didinimo mechanizmo alternatyvos ([201]).

(389) Savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą Danija ir Švedija pateikė naujų argumentų, kurie nebuvo aptarti pradiniame sprendime arba Sprendime *SAS II*, susijusių su naštos pasidalijimo dydžiu (139 konstatuojamoji dalis) ir Danijos bei Švedijos valstybių politiniais įgaliojimais sumažinti pasitraukimo paskatų poreikį (140 konstatuojamoji dalis).

(390) Dėl 139 konstatuojamojoje dalyje pateiktų pastabų Komisija pažymi, kad laikinosios sistemos 61 ir 62 punktai taikomi neatsižvelgiant į pradinį Danijos ir Švedijos nuosavybės teisių į bendrovės SAS kapitalą lygį arba į naštos pasidalijimą. Laikinosios sistemos 61 ir 62 punktuose numatyto laipsniško didinimo mechanizmo tikslas yra atkurti *status quo ante*. Kadangi dėl priemonės padidėjo Danijos ir Švedijos turima bendrovės SAS akcijų dalis, kaip pažymėta sprendimo pradėti procedūrą 96 konstatuojamojoje dalyje, kartu su priemone turėjo būti taikomos paskatos, skatinančios Daniją ir Švediją pasitraukti iš bendrovės SAS ir sugrįžti prie iki COVID-19 turėtos bendrovės SAS akcijų dalies, pavyzdžiui, laikinosios sistemos 61 punkte numatytas laipsniško didinimo mechanizmas arba tinkama jo alternatyva, kaip numatyta tos sistemos 62 punkte.

(391) Kalbant apie 140 konstatuojamojoje dalyje pateiktą argumentą, Danijos ir Švedijos politiniuose įgaliojimuose nenustatyti konkretūs jų pasitraukimo iš bendrovės SAS tikslai ir nenumatytas papildomas atlygis. Apskritai jie yra nekonkretūs ir nėra privalomi Danijai ir Švedijai, o juo labiau bendrovei SAS. Todėl šie politiniai įgaliojimai neatitinka laikinosios sistemos 61 punkte nustatytų reikalavimų ir apskritai nelemia panašaus rezultato, susijusio su skatinamuoju poveikiu valstybės pasitraukimui ir panašiu bendru poveikiu valstybės atlygiui, kaip numatyta laikinosios sistemos 62 punkte.

(392) Todėl, priešingai nei teigia Danija ir Švedija, priemonė negali būti laikoma atitinkančia laikinosios sistemos 62 punktą.

(393) Danija ir Švedija papildomai nurodė išskirtines aplinkybes, kuriomis pateisinamas tiesioginis SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkto taikymas, nukrypstant nuo laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų. Dabar Komisija įvertins, ar tokios išskirtinės aplinkybės gali būti laikomos egzistuojančiomis šio konkretaus punkto atžvilgiu.

([201]) Pvz., byloje SA.57659 Komisija pritarė mechanizmui, pagal kurį atlygis buvo mokamas skolos arba lygiavertės priemonės forma (žr. to sprendimo 30 ir 73 konstatuojamąsias dalis).

Išskirtinių aplinkybių, pateisinančių tiesioginį SESV 107 straipsnio 3 dalies taikymą, buvimas

(394) Kaip nurodyta 141 konstatuojamojoje dalyje, Danija ir Švedija teigė, kad tiesioginis SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkto taikymas iš esmės yra pateisinamas dėl to, kad pagal rekapitalizavimo planą dalijamasi našta, ir dėl siekio pritraukti privatų kapitalą į rekapitalizavimą.

(395) Pagal nusistovėjusią teismų praktiką ([202]), vertindama pagalbos priemonių suderinamumą su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį, Komisija turi diskrecijos teisę. Naudodamasi šia diskrecija Komisija gali priimti gaires, kad nustatytų kriterijus, kuriais remdamasi ketina vertinti valstybių narių planuojamų pagalbos priemonių suderinamumą su vidaus rinka. Priimdama tokias gaires ir viešai paskelbdama, kad nuo to momento jas taikys atvejams, kuriems jos skirtos, Komisija apriboja minėtą diskreciją ir iš esmės negali nukrypti nuo šių gairių, nes priešingu atveju ji atitinkamai gali būti pripažinta pažeidusi bendruosius teisės principus, pavyzdžiui, vienodo požiūrio ar teisėtų lūkesčių apsaugos ([203]).

(396) Todėl konkrečioje valstybės pagalbos srityje Komisija yra saistoma savo paskelbtų gairių ir pranešimų tiek, kiek jais nenukrypstama nuo Sutarties taisyklių ([204]). Vis dėlto elgesio taisyklių, kuriomis Komisija apriboja savo diskreciją, priėmimas neatleidžia jos nuo pareigos išnagrinėti specialias išskirtines aplinkybes, kuriomis konkrečiu atveju remiasi valstybė narė prašydama tiesiogiai taikyti SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą ([205]).

(397) Todėl, kadangi Danija ir Švedija nenumatė laipsniško didinimo mechanizmo (arba tinkamos jo alternatyvos) pagal laikinosios sistemos 61 ir 62 punktus, reikia įvertinti, ar šiuo atveju yra išskirtinių aplinkybių, kuriomis būtų galima pateisinti tiesioginį SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkto taikymą, taigi ir laipsniško didinimo mechanizmo arba tinkamos jo alternatyvos nebuvimą, kaip reikalaujama pagal laikinosios sistemos 61 ir 62 punktus.

(398) Komisija mano, kad ypatingos bendrovės SAS rekapitalizavimo ypatybės, visų pirma tikslas užtikrinti rekapitalizavimo patrauklumą privatiems investuotojams ir šių investuotojų prisiimtas didelis naštos pasidalijimas, nors ir yra svarbus bendrovės SAS rekapitalizavimo bruožas ir labai prisidėjo prie būtinos pagalbos sumos sumažinimo, nepateisina tiesioginio SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkto taikymo, leidžiančio nukrypti nuo laikinosios sistemos 61 ir 62 punktuose nustatytų reikalavimų.

(399) Komisija mano, kad, pirma, Danija ir Švedija neįrodė, jog tai, kad nebuvo laipsniško didinimo mechanizmo, buvo svarbi aplinkybė privatiems investuotojams, ir ypač kad tokio mechanizmo įtraukimas būtų pakenkęs jų dalyvavimui rekapitalizuojant bendrovę. Todėl negalima teigti, kad įtraukus tokį mechanizmą privatūs investuotojai būtų labai atgrasyti nuo dalyvavimo rekapitalizuojant bendrovę SAS.

([202]) Žr., pavyzdžiui, 2016 m. liepos 19 d. Sprendimo *Kotnik ir kt.*, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, 38 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją.

([203]) Žr. 2016 m. kovo 8 d. Sprendimo *Graikija / Komisija*, C-431/14 P, ECLI:EU:C:2016:145, 69 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką, ir 2016 m. liepos 19 d. Sprendimo *Kotnik ir kt.*, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, 39 ir 40 punktus.

([204]) Žr. 2010 m. gruodžio 2 d. Sprendimo *Holland Malt / Komisija*, C-464/09 P, ECLI:EU:C:2010:733, 47 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką.

([205]) Žr. 2016 m. kovo 8 d. Sprendimo *Graikija / Komisija*, C-431/14 P, ECLI:EU:C:2016:145, 70–72 punktus ir 2016 m. liepos 19 d. Sprendimo *Kotnik ir kt.*, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, 41 punktą.

(400) Antra, įgyvendinus priemonę, Danijos ir Švedijos turimos bendrovės SAS akcijų paketo dalys gerokai padidėjo, nepriklausomai nuo privačių investuotojų dalyvavimo ją rekapitalizuojant. Todėl kartu su priemone, tiksliau, su priemonę sudarančia nuosavo kapitalo priemone, turėjo būti taikomos paskatos parduoti Danijos ir Švedijos įsigytas COVID-19 akcijas, kaip reikalaujama pagal laikinosios sistemos 61 ir 62 punktus.

(401) Trečia, nors dėl laipsniško didinimo, ypač suteikiant papildomų akcijų, mechanizmo taikymo būtų dar labiau sumažintos privačių akcininkų dalys, įskaitant tas, kurias naujai įsigijo privatūs investuotojai vykdant bendrovės SAS rekapitalizavimą, tai, kad laipsniško didinimo mechanizmo tikslas yra atkurti *status quo ante*, t. y. Danijos ir Švedijos akcijų paketą, buvusį iki COVID-19 pandemijos, nesikeičia. Šiuo mechanizmu siekiama paskatinti pagalbos gavėją arba kitus investuotojus atpirkti valstybės narės akcijas, įsigytas per rekapitalizavimą dėl COVID-19, visų pirma didinant valstybės nuosavybės teisių į šias akcijas kainą bendrovei SAS. Taip ši bendrovė arba kiti investuotojai skatinami atpirkti iš valstybės narės tas COVID-19 akcijas, kad valstybei narei priklausantis akcijų paketas sumažėtų iki lygio, buvusio iki COVID-19. Laikinosios sistemos 61 punkte pagalbos gavėjui arba kitiems investuotojams nustatytas ketverių ir šešerių metų laikotarpis (dviem etapais iš eilės) nuo rekapitalizavimo dėl COVID-19 suteikimo, kad jie galėtų atpirkti tas COVID-19 akcijas. Per tą laikotarpį jie gali atpirkti COVID-19 akcijas iš valstybės narės, kad nebūtų pradėtas taikyti laipsniškas didinimas ir galiausiai būtų išvengta privačių akcininkų dalies sumažėjimo. Todėl laipsniško didinimo mechanizmo arba tinkamos jo alternatyvos buvimas nėra nesuderinamas su privačių investuotojų dalyvavimu rekapitalizuojant bendrovę dėl COVID-19.

(402) Šiomis aplinkybėmis Komisija mano, kad Danija ir Švedija neįrodė, jog laipsniško didinimo mechanizmo arba tinkamos jo alternatyvos įgyvendinimas būtų turėjęs esminės įtakos bendrovės SAS gebėjimui pritraukti privačius investuotojus, kad jie pasidalytų rekapitalizavimo našta.

(403) Todėl Komisija mano, kad šiuo atveju nukrypti nuo laikinosios sistemos 61 ir 62 punktuose nustatytų reikalavimų nėra pagrindo.

(404) Iš to išplaukia, kad 2020 m. spalio 26 d. bendrovei SAS suteikta priemonė neatitinka laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų, nes kartu su ja netaikomas laipsniškas didinimo mechanizmas arba tinkama jo alternatyva.

(405) Todėl Komisija išnagrinės bendrovės SAS pasiūlytą alternatyvų mechanizmą, jei nuspręstų, kad priemonė neatitinka laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų.

Bendrovės SAS pateikta laipsniško didinimo mechanizmo alternatyva

(406) Kaip nurodyta 148 ir 149 konstatuojamosiose dalyse, savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą bendrovė SAS pasiūlė mechanizmą, kuris, jos nuomone, atitiktų laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų reikalavimus.

(407) Šis mechanizmas iš esmės būtų: i) aktyvinamas praėjus ketveriems metams po priemonės suteikimo, jei atitinkama valstybė nebus pardavusi ne mažiau kaip 40 % savo akcinio kapitalo dalies, ir šešeriems metams po su COVID-19 susijusios nuosavo kapitalo injekcijos, jei atitinkama valstybė nebus pardavusi visos savo akcinio kapitalo dalies, ir, ii) jį suaktyvinus, padidintų atlygį Danijai ir (arba) Švedijai 10 % jų atitinkamo papildomo akcinio kapitalo, įsigyto vykdant rekapitalizavimą dėl COVID-19, kuris dar nebuvo grąžintas. Šis atlygio padidinimas nebūtų papildomų akcijų formos, kaip aiškiai numatyta laikinosios sistemos 61 punkte. Vietoje to bendrovė SAS i) pakeistų Danijos ir (arba) Švedijos mišraus kapitalo priemonių sąlygas, kad padidintų pagal jas mokėtiną sumą, arba ii) Danijai ir (arba) Švedijai išleistų naują priemonę tokiomis pačiomis sąlygomis, kaip ir mišraus kapitalo priemonės sąlygos.

(408) Komisija visų pirma pažymi, kad bendrovės SAS numatytas mechanizmas būtų pradėtas taikyti pagal tuos pačius terminus ir sąlygas, kurie nustatyti laikinosios sistemos 61 punkte, t. y. praėjus ketveriems metams nuo priemonės suteikimo, jei atitinkama valstybė narė nebus pardavusi bent 40 % savo akcinio kapitalo dalies, ir šešeriems metams nuo su COVID-19 susijusios nuosavo kapitalo injekcijos, jei atitinkama valstybė narė nebus pardavusi visos savo akcinio kapitalo dalies.

(409) Antra, pagal šį mechanizmą tiek po ketverių, tiek po šešerių metų nuo priemonės suteikimo Danijai ir (arba) Švedijai mokėtinas atlygis būtų padidintas 10 % jų atitinkamo papildomo akcinio kapitalo, įsigyto vykdant rekapitalizavimą dėl COVID-19, kuris dar nebuvo grąžintas. Šis atlygio padidinimas atitinka mažiausią padidinimą, kurio reikalaujama pagal laikinosios sistemos 61 punktą.

(410) Trečia, Komisija pažymi, kad pagal bendrovės SAS pasiūlytą mechanizmą nenumatytas padidintas atlygis papildomų akcijų forma. Tačiau Komisija taip pat pažymi, kad, nors papildomų akcijų suteikimas yra konkrečiai laikinosios sistemos 61 punkte numatytas mechanizmas, toje nuostatoje taip pat kalbama apie „kitus mechanizmus“. Be to, laikinosios sistemos 62 punkte patvirtinama, kad Komisija gali lanksčiai pritarti alternatyviems mechanizmams, susijusiems su šio atlygio forma. Pagal bendrovės SAS pasiūlytą mechanizmą tas atlygis bus mokamas kaip padidinta suma, mokėtina pagal Danijos ir Švedijos turimus mišrius valstybės vekselius, arba bendrovė SAS išleis Danijai ir Švedijai naują priemonę tokiomis pačiomis sąlygomis, kaip ir tos valstybės mišrius vekselius, mechanizmo taikymo pradžios dieną ([206]).

(411) Iš to, kas išdėstyta pirmiau, matyti, kad bendrovės SAS pasiūlytas mechanizmas i) turėtų tokį patį poveikį Danijos ir Švedijos atlygiui, kaip ir laikinosios sistemos 61 punkte numatytas laipsniško didinimo mechanizmas, ir ii) skatintų Danijos ir Švedijos pagal priemonę įsigytų akcijų atpirkimą, nes tos akcijos (kurios iki mechanizmo taikymo pradžios nebuvo parduotos, kad būtų pasiektas lygis, buvęs iki COVID-19) bendrovei SAS laipsniškai taptų brangesnės.

(412) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad bendrovės SAS pasiūlytas mechanizmas apskritai lemtų panašų rezultatą, susijusį su skatinamuoju poveikiu valstybės pasitraukimui, ir turėtų panašų poveikį valstybės atlygiui, kaip ir pagal laikinosios sistemos 61 punktą numatytas laipsniško didinimo mechanizmas. Todėl Komisija mano, kad 148 konstatuojamojoje dalyje aprašytas mechanizmas atitiktų laikinosios sistemos 62 punktą. Tokiomis aplinkybėmis Komisija išnagrinės, ar šiuo atveju būtų tinkama ir proporcinga reikalauti, kad Danija ir Švedija priemonę papildytų tokiu mechanizmu, kaip sąlygą, kad priemonė atitiktų laikinosios sistemos 61 ir 62 punktus.

Reikalavimo, kad Danija ir Švedija įgyvendintų aprašytą mechanizmą kaip sąlygą, kad priemonė būtų pripažinta atitinkančia laikinosios sistemos 61 ir 62 punktus, tinkamumas ir proporcingumas

(413) Kaip nurodyta 405 ir 413 konstatuojamosiose dalyse, priemonė neatitinka laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų. Tačiau bendrovės SAS pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą pateiktas mechanizmas atitiktų šias laikinosios sistemos nuostatas, jei Danija ir Švedija jį įgyvendintų.

(414) Todėl Komisija pateikė Danijai ir Švedijai prašymą pateikti informaciją, kad išsiaiškintų, ar, šių valstybių narių nuomone, to mechanizmo įgyvendinimas būtų tinkamas ir proporcingas (222 konstatuojamoji dalis).

(415) Danija ir Švedija patvirtino, kad bendrovės SAS numatytas mechanizmas, jų nuomone, atitiktų laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų reikalavimus.

(416) Be to, Danija ir Švedija patvirtino, kad bendrovės SAS numatyto mechanizmo įgyvendinimui nebūtų didelių kliūčių ir kad nebūtų kitų, mažiau ribojančių alternatyvų šiam mechanizmui, kurios atitiktų laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų reikalavimus.

(417) Kaip nurodyta 408–412 konstatuojamosiose dalyse, Komisija mano, kad bendrovės SAS pasiūlyta laipsniško didinimo mechanizmo alternatyva atitinka laikinosios sistemos 61 ir 62 punktus.

([206]) Kaip paaiškinta 148 konstatuojamojoje dalyje, bus atsižvelgta į rinkos sąlygas laipsniško didinimo metu, pavyzdžiui, į normą, kuria turėtų būti diskontuojami būsimi bendrovės SAS mokėjimai, kad pagal mišrius valstybės vekselius mokėtinos sumos (arba pagal naują priemonę mokėtinos sumos) padidėjimas, vertinant grynąja dabartine verte, atitiktų lygiai 10 % papildomo akcinio kapitalo, įsigyto vykdant rekapitalizavimą dėl COVID-19, kuris dar nebuvo grąžintas.

(418) Be to, Komisija mano, kad reikalaujant, jog Danija ir Švedija įgyvendintų šį mechanizmą tam, kad priemonė būtų pripažinta suderinama, neviršijama tai, kas būtina siekiant užtikrinti laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų laikymąsi. Kaip nurodyta 409 ir 410 konstatuojamosiose dalyse, bendrovės SAS pasiūlytas mechanizmas bus pradėtas taikyti tomis pačiomis dienomis, kurios numatytos pagal laikinosios sistemos 61 punktą, o atlygio didinimas atitiks pagal tą pačią nuostatą reikalaujamą minimalų didinimą.

(419) Komisija visų pirma pažymi, kad, jei mechanizmas būtų įgyvendintas, pirmasis jo aktyvinimas, jei jis būtų pradėtas taikyti, įvyktų praėjus ketveriems metams po priemonės suteikimo, t. y. iki 2024 m. spalio 26 d., jei Danija ir Švedija iki to laiko dar nebus pardavusios bent 40 % savo atitinkamų akcinio kapitalo dalių. Todėl, net jei tas mechanizmas nebūtų numatytas pagal 2020 m. spalio 26 d. suteiktą priemonę, jo įgyvendinimas per du mėnesius nuo pranešimo Danijai ir Švedijai apie šį sprendimą vis tiek tiksliai atitiktų laikinosios sistemos 61 punkte nustatytą terminą.

(420) Galiausiai Komisija pažymi, kad aptariamą mechanizmą pasiūlė priemonės pagalbos gavėjas ir jis naudingas abiem valstybėms narėms.

(421) Tokiomis aplinkybėmis Komisija mano, kad įtraukus bendrovės SAS pasiūlytą mechanizmą būtų užtikrintas laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų laikymasis ir kad šiuo atveju yra tinkama ir proporcinga reikalauti, kad Danija ir Švedija, kaip priemonės suderinamumo sąlygą, įgyvendintų šį mechanizmą per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą.

Išvada dėl laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų

(422) Todėl Komisija daro išvadą, kad priemonė atitiks laikinosios sistemos 61 ir 62 punktus, jei Danija ir Švedija per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą įgyvendins 148 konstatuojamojoje dalyje aprašytą mechanizmą.

6.3.4.1.3. Valstybės pasitraukimas

(423) Galiausiai Komisija pažymi, kad pagal Švedijos bendrovių įstatymą bendrovė SAS negalėtų atpirkti paprastųjų akcijų tik iš kai kurių konkrečių akcininkų, o turėtų atpirkti tik iš visų akcininkų tomis pačiomis sąlygomis (122–124 konstatuojamosios dalys). Tačiau ji pažymi, kad Danija ir Švedija galėtų bet kada parduoti savo COVID-19 akcijų paketą rinkos kainomis kitiems pirkėjams nei bendrovė SAS. Todėl Komisija mano, kad laikinosios sistemos 63 ir 64 punktuose nustatytos sąlygos yra įvykdytos.

6.3.4.2. Atlygis už mišraus kapitalo priemones ir valstybės pasitraukimas

(424) Vadovaudamasi laikinosios sistemos 65 punktu, Komisija bendrą atlygį už tikslinius mišrius vekselius vertina atsižvelgdama į priemonės ypatybes (106 ir 107 konstatuojamosios dalys), joje numatytas pasitraukimo paskatas ir tinkamą palūkanų normą.

(425) Kaip nustatyta laikinosios sistemos 66 punkte, minimalus atlygis už mišraus kapitalo priemones iki jų konvertavimo į priemones, panašias į nuosavą kapitalą, turi būti bent jau lygus bazinei normai (1 metų IBOR arba Komisijos paskelbtam ekvivalentui) ([207]), pridėjus priemoką, nurodytą **5 lentelėje**.

5 lentelė

Atlygis už mišraus kapitalo priemones: 1 metų IBOR arba ekvivalentas +

Pagalbos gavėjo rūšis	1-ieji metai	2-ieji metai	3-ieji metai	4-ieji metai	5-ieji metai	6-ieji metai	7-ieji metai	8-ieji metai ir vėliau
Didžiosios įmonės	250 bazinių punktų	350 bazinių punktų	350 bazinių punktų	500 bazinių punktų	500 bazinių punktų	700 bazinių punktų	700 bazinių punktų	950 bazinių punktų

(426) Kaip paaiškinta 106 konstatuojamojoje dalyje, atlygiui už mišrias priemones taikoma bazinė palūkanų norma yra 6 mėnesių STIBOR (Stokholmo tarpbankinė 6 mėnesių palūkanų norma). Komisija pažymi, kad SEK rinkose nėra viešai skelbiamo 1 metų STIBOR, kurį būtų galima naudoti kaip bazinę normą ([208]). Komisija taip pat pripažįsta, kad tuo metu, kai buvo skirta priemonė, ilgiausia skelbiama STIBOR norma buvo 6 mėnesių norma (9 mėnesių STIBOR taip pat nebuvo skelbiama). Komisija 6 mėnesių STIBOR patvirtino kaip SEK valiutų rinkų bazinę palūkanų normą, apskaičiuojamą pagal Komisijos komunikatą dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo ([209]). Todėl Komisija mano, kad 6 mėnesių STIBOR yra tinkama bazinė palūkanų norma, kurią reikia taikyti norint nustatyti atlygį už bendrovės SAS išleistus naujus mišrius valstybės vekselius, išreikštus SEK, todėl palūkanos turi būti mokamos kas pusmetį.

(427) Remiantis 106 konstatuojamąja dalimi, atlygis Danijai ir Švedijai už bendrovės SAS išleistus naujus mišrius vekselius yra toks, koks nurodytas **6 lentelėje**.

6 lentelė

Atlygis už naujus mišrius valstybės vekselius: STIBOR 6M+

Mišrūs vekseliai	1-ieji metai	2-ieji metai	3-ieji metai	4-ieji metai	5-ieji metai	6-ieji metai	7-ieji metai	8-ieji metai ir vėliau
NSHN1 (5 mlrd. SEK)	340 bazinių punktų	440 bazinių punktų	440 bazinių punktų	590 bazinių punktų	590 bazinių punktų	790 bazinių punktų	790 bazinių punktų	1 040 bazinių punktų
NSHN2 (1 mlrd. SEK)	440 bazinių punktų	540 bazinių punktų	540 bazinių punktų	690 bazinių punktų	690 bazinių punktų	890 bazinių punktų	890 bazinių punktų	1 140 bazinių punktų

(428) Lygindama atlygį už naujus mišrius valstybės vekselius (**6 lentelė**) su laikinojoje sistemoje nustatytu minimaliu atlygiu (**5 lentelė**), Komisija pažymi, kad NSHN1 atlygis yra 90 bazinių punktų didesnis už laikinojoje sistemoje nustatytą minimalų atlygį. Kalbant apie Danijai skirtą NSHN2, šis skirtumas padidėja iki 190 bazinių punktų, palyginti su minimaliu reikalaujamu atlygiu. Komisija taip pat pažymi, kad NSHN1 ir NSHN2 atlygio skirtumą (100 bazinių punktų) lemia Danijos ir Švedijos susitarimas, o ne mišrių priemonių rizikos profilio skirtumai ([210]).

([207]) Bazinės normos, apskaičiuojamos pagal Komisijos komunikatą dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo (OL C 14, 2008 1 19, p. 6), paskelbtos Konkurencijos GD interneto svetainėje https://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html.

([208]) Nuo 2020 m. balandžio 20 d. už STIBOR administravimą ir apskaičiavimą atsako nepriklausomas lyginamojo indekso administratorius „Swedish Financial Benchmark Facility“ (SFBF). Žr. https://swfbf.se/.

([209]) OL C 14, 2008 1 19, p. 6.

([210]) Išskyrus 100 bazinių punktų atlygio ir išleistų sumų skirtumą, visos kitos NSHN1 ir NSHN2 sąlygos yra visiškai vienodos.

(429) Komisija taip pat pažymi, kad pagal TFAS šios mišrios priemonės laikomos nuosavu kapitalu (107 konstatuojamoji dalis), nes jos turi daug į nuosavą kapitalą panašių savybių, dėl kurių šios priemonės investuotojams yra rizikingesnės. Todėl nustatant atlygius, kurie yra didesni už minimalų pagal laikinosios sistemos 66 punktą privalomą atlygį (90 bazinių punktų ir 190 bazinių punktų), atsižvelgta į papildomą riziką, kurią Danija ir Švedija prisiima kaip investuotojos: i) pagal pirmumą šios mišraus kapitalo priemonės yra artimos nuosavam kapitalui ([211]); ii) jos nėra konvertuojamos į akcijas (107 konstatuojamoji dalis); iii) jos turi kuponus, pagal kuriuos mokama tik bendrovės SAS nuožiūra (108 konstatuojamoji dalis) ([212]); iv) jos yra neterminuotos (106 konstatuojamoji dalis).

(430) Siekiant užtikrinti, kad už kuponus galiausiai būtų sumokėta, ypač atsižvelgiant į tai, kad bendrovė SAS turi galimybę to nedaryti, nustatyti keli skatinamieji mechanizmai: i) už neapmokėtus (atidėtus) kuponus skaičiuojamos sudėtinės palūkanos; ii) kuponai visada kaupiami prie pradinės nominalios mišrių vekselių sumos ir iii) elgesio reikalavimai bus taikomi tol, kol bendrovė visiškai grąžins nominalią mišrių vekselių ir jų reikalavimų sumą, neatsižvelgiant į galimą reikalavimų pardavimą, nebent visi nauji mišrūs valstybės vekseliai būtų parduoti už nominalią arba didesnę vertę, įskaitant sukauptus atkarpos mokėjimus (įskaitant sudėtines palūkanas).

(431) Kalbant apie Danijos ir Švedijos pasitraukimo paskatas, naujiems mišriems valstybės vekseliams taikoma kasmet didėjanti palūkanų norma (kartu su sudėtinėmis palūkanomis už neapmokėtus kuponus), todėl jos tampa vis brangesniu bendrovės finansavimo šaltiniu. Be to, pagal laikinąją sistemą šie mišrūs vekseliai turi būti išpirkti, kad bendrovė SAS ir jos patronuojamosioms bendrovėms nustatyti elgesio įsipareigojimai baigtųsi. Visi šie elementai labai skatina bendrovę SAS kuo greičiau grąžinti arba refinansuoti mišrius valstybės vekselius.

(432) Atsižvelgdama į konkretų naujų mišrių valstybės vekselių rizikos profilį, ypatybes ir integruotas pasitraukimo paskatas, Komisija mano, kad 90 bazinių punktų priedas prie **6 lentelėje** nurodyto minimalaus atlygio ([213]) yra tinkamas atlygis Danijai ir Švedijai už jų naujus mišrius vekselius. Kaip paaiškinta 428–429 konstatuojamosiose dalyse, nauji mišrūs valstybės vekseliai atitinka šį reikalavimą.

(433) Bendrovės „Ryanair“ teigimu, norint tinkamai kompensuoti Švedijai ir Danijai, reikėtų 400 bazinių punktų maržos, viršijančios laikinojoje sistemoje nustatytą minimalaus atlygio reikalavimą (žr. 196 konstatuojamąją dalį). Kaip paaiškinta bendrovės „Oxera“ ataskaitoje, metodika, pagal kurią apskaičiuotas 400 bazinių punktų dydis, pagrįsta rinkos lyginamaisiais rodikliais. Bendrovė „Ryanair“ taip pat mano, kad 100 bazinių punktų maržos skirtumas tarp abiejų mišrių vekselių, kurie, jos teigimu, pagal rizikos profilį yra vienodi, savaime įrodo, kad atlygis nebuvo pasirinktas remiantis apčiuopiamais ar patikimais argumentais.

(434) Komisija pažymi, kad pagal laikinąją sistemą suteiktos priemonės yra valstybės pagalba, nes jomis suteikiamas pranašumas, kurio pagalbos gavėjas nebūtų galėjęs įgyti įprastomis rinkos sąlygomis. Taigi, laikinojoje sistemoje nėra reikalavimo, kad tinkamas atlygis už mišraus kapitalo priemones būtų pagrįstas rinkos lyginamaisiais indeksais. Vietoje to, laikinosios sistemos 65 punkte nustatytas reikalavimas, kad bendras atlygis už mišraus kapitalo priemonę turi būti tinkamai apskaičiuojamas atsižvelgiant į priemonės požymius, numatytas paskatas pasitraukti ir atitinkamą normų lyginamąjį indeksą. Komisija šiuos elementus aptaria 425–433 konstatuojamosiose dalyse ir, atsižvelgdama į juos, daro išvadą, kad šiuo atveju atlygis, 90 bazinių punktų viršijantis laikinojoje sistemoje nustatytą minimalaus atlygio reikalavimą, yra tinkamas. 100 bazinių punktų maržos skirtumo tarp abiejų mišrių vekselių klausimu Komisija pripažįsta, kad jis pagrįstas ne šių priemonių rizikos profilio skirtumu, o Danijos ir Švedijos susitarimo rezultatu (žr. 429 konstatuojamąją dalį). Žinoma, kadangi Komisija mano, kad 90 bazinių punktų marža, viršijanti laikinojoje sistemoje nustatytus minimalaus atlygio reikalavimus, šiuo atveju yra pakankamas atlygis, tas pats pasakytina ir apie dar didesnę 190 bazinių punktų maržą.

([211]) Nemokumo atveju naujiems mišriems valstybės vekseliams teikiama pirmenybė prieš pasirašytąjį kapitalą ir kapitalo rezervus.

([212]) Riziką mažinantis veiksnys yra tai, kad už neapmokėtus kuponus bus skaičiuojamos sudėtinės palūkanos, kaip paaiškinta 108 konstatuojamojoje dalyje.

([213]) Laikinosios sistemos 66 punktas.

(435) Nors Komisija neprivalo nustatyti tinkamo atlygio remdamasi rinkos lyginamuoju indeksu, taip pat reikėtų pažymėti, kad, bendrovės „Ryanair“ vertinimu, bet kuriuo atveju nėra nustatytas patikimas su aptariamomis mišriomis priemonėmis susijusio rinkos atlygio lyginamasis indeksas. Pavyzdžiui, kelios finansinės priemonės, kurias bendrovė „Ryanair“ naudojo atlikdama analizę tariamai reikalingai papildomai maržai apskaičiuoti, kaip antai didesnio prioriteto nekonvertuojamosios obligacijos (žr. 197 konstatuojamąją dalį), yra ne mišrios, o skolos priemonės. Priešingai, laikinosios sistemos 66 punkte nustatytas minimalus atlygis (prie kurio šiuo atveju pridedamos 90 ir 190 bazinių punktų maržos) yra atlygis, taikomas būtent mišraus kapitalo priemonėms, ir šis atlygis, atspindintis didesnę subordinaciją ir kitus rizikos veiksnius, susijusius su nuosavybės arba į nuosavybės priemones panašiomis priemonėmis, yra gerokai didesnis nei atlygis už skolos priemones, kaip nustatyta laikinosios sistemos 27 punkto a papunktyje.

6.3.4.3. Išvada

(436) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad Danijos ir Švedijos atlygis už nuosavo kapitalo priemonę ir pasitraukimo paskatos atitinka laikinosios sistemos 60–64 punktus, jei Danija ir Švedija laikysis 423 konstatuojamojoje dalyje nustatyto reikalavimo. Mišraus kapitalo priemonės klausimu Komisija mano, kad ir NSHN1, ir NSHN2 atveju Danijos ir Švedijos atlygis ir pasitraukimo paskatos atitinka laikinosios sistemos 65–70 punktuose nustatytus principus.

6.3.5. *Netinkamo konkurencijos iškraipymo valdymas ir prevencija*

6.3.5.1. Atitiktis laikinosios sistemos 72 punktui

(437) Pagal laikinosios sistemos 72 punktą, jei 250 mln. EUR viršijančios pagalbos pagal rekapitalizavimo dėl COVID-19 priemonę gavėjas yra įmonė, turinti didelės įtakos bent vienoje iš atitinkamų rinkų, kuriose ji veikia, valstybės narės turi pasiūlyti papildomų priemonių veiksmingai konkurencijai tose rinkose išlaikyti.

(438) Priemonė susijusi su 11 mlrd. SEK (1 069 mln. EUR) bendrovės SAS rekapitalizavimu. Atsižvelgdama į šią rekapitalizavimo sumą, Komisija šiame sprendime pagal laikinosios sistemos 72 punktą turi įvertinti, ar bendrovė SAS turėjo didelę įtaką rinkoje.

6.3.5.1.1. Atitinkamų rinkų nustatymas

(439) Savo ankstesnėje sprendimų priėmimo pagal Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 ([214]) (toliau – Susijungimų reglamentas) praktikoje oro transporto sektoriuje Komisija yra apibrėžusi atitinkamas reguliaraus keleivių vežimo oro transportu paslaugų rinkas remdamasi dviem metodais: i) išvykimo ir atvykimo oro uostų metodu, kai tikslinė įmonė buvo aktyvi oro transporto bendrovė ([215]), ir ii) atskirų oro uostų metodu tam tikromis aplinkybėmis, kai tikslinė įmonė turėjo svarbų laiko tarpsnių portfelį ([216]).

(440) Pagal išvykimo ir atvykimo oro uostų metodą kiekvienas išvykimo oro uosto ar miesto ir atvykimo oro uosto ar miesto derinys apibrėžiamas kaip atskira rinka. Toks rinkos apibrėžimas atspindi paklausos perspektyvą, t. y. tai, kad keleiviai, norintys keliauti iš išvykimo miesto į atvykimo miestą, nelaiko skirtingų miestų porų pakeičiamomis.

([214]) 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (EB Susijungimų reglamentas) (OL L 24, 2004 1 29, p. 1, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/139/oj).

([215]) Žr., pvz., bylos M.8869 – *Ryanair* / *LaudaMotion* 96–97 punktus; bylos M.7541 – *IAG* / *Aer Lingus* 14 punktą; bylos M.7333 – *Alitalia* / *Etihad* 63 punktą ir bylos M.6447 – *IAG* / *bmi* 31 punktą.

([216]) Žr., pvz., bylos M.8869 – *Ryanair* / *LaudaMotion* 116 punktą; bylos M.8672 – *easyJet* / *tam tikras „Air Berlin“ turtas* 41 punktą; bylos M.8633 – *Lufthansa* / *tam tikras „Air Berlin“ turtas*,58 punktą ir bylos M.6447 – *IAG* / *bmi* 483 punktą. Bylose M.8672 – *easyJet* / *tam tikras „Air Berlin“ turtas* ir M.8633 – *Lufthansa* / *tam tikras „Air Berlin“ turtas* Komisija atliko tik atskirų oro uostų vertinimą, nes sandorio metu tikslinis įmonės turtas nebuvo naudojamas jokiam maršrutui (bendrovė „Air Berlin“ dėl nemokumo galutinai nutraukė skrydžius visais maršrutais). Bendrovė „Ryanair“ teigia, kad aplinkybės, kurios vyravo abiejose bendrovės „Air Berlin“ susijungimo bylose, netaikytinos šioje byloje, nes bendrovė SAS tęsia veiklą. Tačiau neginčijama, kad oro transporto bendrovės, kurios turėjo įsigyti bendrovės „Air Berlin“ turtą ir laiko tarpsnius („easyJet“ ir „Lufthansa“), po susijungimo toliau naudotųsi įsigytu turtu ir laiko tarpsniais.

(441) Nors Komisija apskritai pirmenybę teikia paklausos pakeičiamumui, jos praktikoje, susijusioje su rinkos apibrėžimu ir konkurencijos vertinimu šiame sektoriuje, svarbią vietą užima ir pasiūlos perspektyva. Pavyzdžiui, Komisija yra pažymėjusi, kad oro transporto bendrovių konkurencija vyksta ir tinklo lygmeniu, nes tinklo vežėjai kuria savo tinklus ir nusprendžia skraidyti daugiausia maršrutais, jungiančiais su jų skrydžių centrais ([217]). Kai kurios pigių skrydžių bendrovės taip pat teigė, kad, augant oro transporto bendrovių, skraidančių iš vieno taško į kitą, skaičiui, vis svarbesnis rinkos apibrėžimo aspektas tampa pasiūlos pakeičiamumas ([218]).

(442) Taikant atskirų oro uostų metodą, kiekvienas oro uostas (arba pakeičiami oro uostai) apibrėžiamas kaip atskira rinka. Toks rinkos apibrėžimas leidžia Komisijai įvertinti sandorio poveikį bendram keleivių vežimo oro transportu paslaugų teikimui tam tikrame oro uoste, visų pirma remiantis oro uoste vežėjo turimu laiko tarpsnių portfeliu, neišskiriant konkrečių maršrutų, kuriais skrendama į tą oro uostą arba iš jo. Pagalbos gavėjo įtaka tokiose atitinkamose rinkose bus vertinama, be kita ko, remiantis oro uosto perpildymo lygiu ir pagalbos gavėjo oro uosto infrastruktūros pajėgumų, kuriuos jis turi leidimą naudoti savo veiklai, dalimis (t. y. laiko tarpsnių dalimis) ([219]).

(443) Atskirų oro uostų metodas buvo taikomas visų pirma siekiant įvertinti oro transporto bendrovės padėties tam tikruose oro uostuose stiprinimo poveikį ir riziką veiksmingai konkurencijai, kurią kelia laiko tarpsnių tam tikruose oro uostuose koncentracija vienos įmonės rankose ([220]). Komisija, vykdydama oro uostų politiką, yra pažymėjusi, kad „laiko tarpsniai yra brangintini ištekliai“ ir „[n]audojimasis tokiais ištekliais turi lemiamos reikšmės oro susisiekimo paslaugų teikimui ir veiksmingos konkurencijos išsaugojimui“ ([221]). Siekdama apibrėžti atitinkamą situaciją, jei sandorio nebūtų, Komisija visų pirma apibendrino visus maršrutus, kurie prasideda arba baigiasi oro uoste, visų pirma oro transporto bendrovės, kuriai iškelta nemokumo byla, įsigijimo atveju ([222]).

(444) Dėl šių priežasčių Komisija mano, kad rinkos, kuriose veikia pagalbos gavėjas, yra svarbios vertinant priemonės iškraipomąjį poveikį konkurencijai pagal laikinosios sistemos 72 punktą, yra keleivių vežimo oro transportu paslaugų teikimo į oro uostus, kuriuose veiklą vykdo pagalbos gavėjas, ir iš jų rinkos. Šią išvadą patvirtina tai, kad priemone siekiama išsaugoti bendrą pagalbos gavėjo gebėjimą teikti oro transporto paslaugas, visų pirma užtikrinant jo turto ir teisių vykdyti veiklą išsaugojimą vidutinės trukmės ir ilguoju laikotarpiu. Šis turtas ir teisės iš principo nėra priskirti konkrečiam maršrutui. Tai ypač pasakytina apie laiko tarpsnius koordinuojamame oro uoste ([223]), kurie gali turėti didelę vertę ir būti naudojami bet kuriame maršrute iš šio oro uosto ir į jį. Šią išvadą taip pat pagrindžia Komisijos pranešimas dėl atitinkamos rinkos apibrėžimo ([224]), kurio 1 išnašoje nustatyta, kad valstybės pagalbos atvejais atliekant vertinimus ypatingas dėmesys kreipiamas į pagalbos gavėją ir į atitinkamą pramonės šaką arba sektorių, o ne į konkurencinį spaudimą pagalbos gavėjui.

([217]) Žr., pvz., bylos M.7541 – *IAG* / *Aer Lingus*, 17–18 punktus; bylos M.6607 – *US Airways* / *American Airlines*, 10 punktą ir bylos M.6447 – *IAG* / *bmi*, 31 punktą.

([218]) Žr., pvz., bylos M.6663 – *Ryanair* / *Aer Lingus III*, 57 punktą.

([219]) Pagal analogiją žr. šiuos pavyzdžius: byla M.8633 – *Lufthansa* / *tam tikras „Air Berlin“ turtas*; byla M.8672 – *easyJet* / *tam tikras „Air Berlin“ turtas*.

([220]) Žr., pvz., bylą M.8869 – *Ryanair* / *LaudaMotion*.

([221]) Komisijos pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento laiko tarpsnių paskirstymo Europos Sąjungos oro uostuose bendrųjų taisyklių (COM/2011/827 *final*, 2011 m. gruodžio 1 d.) 4 konstatuojamoji dalis.

([222]) Žr. bylos M.6447 – *IAG* / *bmi*, 136–157 punktus.

([223]) Pagal 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 14, 1993 1 22, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj) (toliau – Laiko tarpsnių reglamentas) 2 straipsnį, „koordinuojamas oro uostas“ – tai „oro uostas, kuriame buvo paskirtas koordinatorius, kad palengvintų tame oro uoste veikiančių arba ketinančių veikti oro vežėjų veiklą“.

([224]) Komisijos pranešimas dėl atitinkamos rinkos apibrėžimo Bendrijos konkurencijos teisės tikslams (OL C 372, 1997 12 9, p. 5).

(445) Priemone remiama visa bendrovės SAS veikla, todėl ji gali turėti įtakos konkurencijai visuose maršrutuose, kuriais bendrovė SAS išvyksta ir atvyksta į oro uostą, kuriame ji turi laiko tarpsnių, neatsižvelgiant į konkrečią SAS konkurencinę padėtį bet kuriame iš šių konkrečių maršrutų. Atsižvelgiant į tai, kad dėl priemonės bendrovės SAS padėtis tam tikruose išvykimo ir atvykimo oro uostuose nesustiprėja, palyginti su kitais, ir kad ji daro poveikį bendrai bendrovės SAS padėčiai, priemonės poveikio kiekvienam iš šių maršrutų atskirai analizuoti netikslinga. Vietoje to, siekiant taikyti laikinosios sistemos 72 punktą, tikslinga laikytis atskirų oro uostų metodo ir atitinkamomis rinkomis laikyti oro uostus, kuriuose bendrovė SAS teikia keleivių vežimo oro transportu paslaugas.

(446) Savo pastabose bendrovė „Ryanair“ teigia, kad priemonės poveikis bendram bendrovės SAS gebėjimui vykdyti veiklą neužkerta kelio tam, kad priemone būtų daromas poveikis konkrečiai bendrovės SAS konkurencinei padėčiai kiekviename iš išvykimo ir atvykimo oro uostų. Ji daro išvadą, kad nėra jokios pagrįstos priežasties nevertinti nė vieno iš su priemone susijusių išvykimo ir atvykimo oro uostų.

(447) Bendrovės „Ryanair“ išvada, pagal kurią taikant atskirų oro uostų metodą nė vienas iš išvykimo ir atvykimo oro uostų nėra apibrėžiamas kaip atitinkama rinka, rodo neteisingą Komisijos priimtos rinkos apibrėžimo ir jo pasekmių supratimą. Taikant atskirų oro uostų metodą, visi skrydžiai į tam tikrą oro uostą ir iš jo yra svarbūs ir įtraukiami į bendrą pagalbos poveikio vertinimą, nors ir ne individualiai. Kiekvieno konkretaus išvykimo ir atvykimo oro uosto, kuriame bendrovė SAS vykdė veiklą iki COVID-19 protrūkio, apibrėžimas kaip atitinkamo oro uosto, kaip teigia bendrovė „Ryanair“, nebūtų tinkamas vertinimo pagrindas rekapitalizavimo priemonei, dėl kurios pagalbos gavėjo padėtis tam tikrose išvykimo ir atvykimo oro uostų rinkose, palyginti su kitomis, iš esmės nesustiprėja. Dėl tos pačios priežasties negalima pritarti bendrovės „Ryanair“ teiginiui, kad Komisija turėjo vertinti bendrovės SAS įtaką rinkoje išvykimo ir atvykimo oro uostuose kartu su atskirų oro uostų vertinimu ([225]).

6.3.5.1.2. Atitinkamų oro uostų apžvalga

(448) Komisija mano, kad siekiant taikyti laikinosios sistemos 72 punktą atitinkami oro uostai yra tik koordinuojami Europos ekonominės erdvės (toliau – EEE) oro uostai, kuriuose bendrovė SAS turėjo bazę ([226]) iki COVID-19 pandemijos, dėl toliau nurodytų priežasčių.

(449) Pirma, atliekant šį vertinimą negalima laikyti, kad bendrovė SAS turi didelę įtaką rinkoje oro uostuose, kuriuose ji neturi bazės. Visų pirma tai, kad oro transporto bendrovė turi bazę tam tikrame oro uoste, paprastai rodo, kad ji tame oro uoste yra įsitvirtinusi ilgą laiką, o tai leidžia jai daryti pastovesnį konkurencinį spaudimą tame pačiame oro uoste veiklą vykdantiems konkurentams. Be to, pagal teismų praktiką bazės turėjimas suteikia tam tikrų pranašumų, pavyzdžiui, galimybę lanksčiai keisti maršrutus, perskirstyti orlaivius, kuo labiau sumažinti sutrikdymų išlaidas, keisti įgulas, aptarnauti klientus ir prekės ženklo žinomumą ([227]). Be to, bazės įkūrimas tam tikrame oro uoste paprastai reiškia, kad vežėjo personalas yra paskirtas į tą bazę ir kad toje bazėje laikomi orlaiviai gali skristi bet kuriuo maršrutu į išvykimo ir atvykimo oro uostus iš šios bazės. Iš to išplaukia, kad vežėjas, turintis bazę tam tikrame oro uoste, turi geresnes galimybes sukurti stabilią ir ilgalaikę komercinę veiklą, taip pat įgyti ir išlaikyti tam tikrą įtaką rinkoje, palyginti su tame oro uoste veiklą vykdančiu vežėju, neturinčiu bazės.

(450) Bendrovė „Ryanair“ teigia, kad nepagrįsta atitinkamas rinkas apibrėžti tik pagal oro uostus, kuriuose bendrovė SAS turi bazę. Be to, ji pažymi, kad Sprendimo *Lufthansa* 331 punkte Bendrasis Teismas neužkirto kelio Komisijos pareigai įvertinti, ar pagalbos gavėjas turi didelę įtaką rinkoje oro uostuose, kuriuose jis neturi bazės, jeigu tam pateikiama pakankamai įrodymų. Grįsdama savo pastabą bendrovė „Ryanair“ remiasi i) pačios „Ryanair“ modeliu, kuris esą įrodo, kad nebūtina, jog oro transporto bendrovė turėtų bazę oro uoste, kad galėtų sėkmingai vykdyti veiklą tame oro uoste, ir ii) oro uostų, kuriuose bendrovės SAS dalis pagal siūlomas sėdimąsias vietas viršijo 40–50 %, net jei SAS tuose oro uostuose neturėjo bazės, pavyzdžiais (Olesiundo, Umeo, Haugesiundo, Orės Estešundo ir Engelholmo Helsingborgo).

([225]) Tai visų pirma reiškia, kad Komisija toliau nenagrinės „daugybės išvykimo ir atvykimo oro uostų rinkų“, kuriose, bendrovės „Ryanair“ nuomone, bendrovė SAS gali turėti didelę įtaką rinkoje, atsižvelgiant į SAS rinkos dalis pagal siūlomų sėdimųjų vietų skaičių, nes šios atskiros išvykimo ir atvykimo oro uostų rinkos neatitinka atitinkamų rinkų taikant laikinosios sistemos 72 punktą.

([226]) Bazė reiškia, kad oro transporto bendrovės orlaiviai per naktį lieka oro uoste ir yra naudojami keliems maršrutams iš to oro uosto vykdyti.

([227]) Žr. 2010 m. liepos 6 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija*, T-342/07, ECLI:EU:T:2010:280, 269 punktą.

(451) Komisija mano, kad šie argumentai neleidžia abejoti jos išvada. Remiantis analitikų centro straipsniu, kurį bendrovė „Ryanair“ pateikė savo pastabų priede, iki COVID-19 pandemijos bendrovė „Ryanair“ Europoje turėjo 87 bazes ([228]). Bendrovė „Ryanair“ nepaaiškina, kodėl, jos nuomone, jos modelis nėra orientuotas į EEE įsteigtas bazes, įskaitant regioninius oro uostus, ir kodėl „sėkminga veikla“ turėtų būti prilyginama didelei įtakai rinkoje. Dėl oro uostų, kuriuose bendrovė SAS veikia naudodama ne juose bazuojamus orlaivius, pavyzdžių – bendrovė „Ryanair“ nepaminėjo, kad dėl labai mažo šių oro uostų ploto bendrovė SAS pasiekė tokią sėdimųjų vietų dalį vykdydama vieną maršrutą į kiekvieną iš šių oro uostų ir iš jo ([229]). Tokia ribota veikla oro uoste neleidžia daryti išvados, kad oro uoste turima didelė įtaka rinkoje ([230]). Be to, bendrovės „Ryanair“ argumentai dėl oro transporto bendrovės galimybės turėti didelę įtaką rinkoje oro uoste, kuriame ji neturi bazės, prieštarauja jos argumentams dėl kliūčių patekti į rinką ([231]). Konkrečiai bendrovė „Ryanair“ teigia, kad Komisija turėjo pripažinti, jog įvairovės ekonomija ([232]) ir tinklo ekonomija ([233]) yra veiksniai, dėl kurių potencialus konkurentas gali negalėti įsteigti ar išplėsti savo veiklos oro uoste. Šiuo teiginiu bendrovė „Ryanair“ iš tikrųjų pripažįsta, kad bazės, net didelės bazės (centro), eksploatavimas yra lemiamas veiksnys, lemiantis oro transporto bendrovės galimybę turėti didelę įtaką rinkoje oro uoste.

(452) Antra, taikant laikinosios sistemos 72 punktą negalima laikyti, kad bendrovė SAS turi didelę įtaką rinkoje oro uostuose, kurie pagal Laiko tarpsnių reglamentą nelaikomi koordinuojamais. Koordinuojamuose oro uostuose oro uostų infrastruktūros, ypač laiko tarpsnių, paklausa gerokai viršija oro uostų pajėgumus, o oro uostų infrastruktūros plėtra siekiant patenkinti paklausą trumpuoju laikotarpiu neįmanoma. Priešingai, nekoordinuojamuose oro uostuose oro uosto pajėgumai paprastai viršija oro transporto bendrovių paklausą ir yra pakankamai laisvų laiko tarpsnių, kad konkurentas galėtų ateiti į rinką arba plėstis tokiu mastu, kad galėtų veiksmingai mesti iššūkį bendrovei SAS dėl bet kokių skrydžių į oro uostą ir iš jo.

(453) Trečia, valstybės pagalbos taisyklės taikomos tik EEE teritorijoje. Komisija neturi jurisdikcijos pagal šias taisykles nagrinėti, ar bendrovė SAS turi didelę įtaką rinkoje EEE nepriklausančioje šalyje esančiame oro uoste.

(454) Ketvirta, 72 punkte nustatytas reikalavimas įvertinti pagalbos gavėjo įtaką rinkoje remiantis jo veikla iki pagalbos suteikimo atitinkamose rinkose, „kuriose ji[s] veikia“. Todėl bendrovės SAS įtakai rinkoje įvertinti tinkamas laikotarpis yra paskutiniai veiklos laikotarpiai iki COVID-19 pandemijos, t. y. 2019 m. IATA vasaros sezonas ir 2019–2020 m. IATA žiemos sezonas. Bendrovė „Ryanair“ teigia, kad Komisija turėtų atlikti perspektyvinę bendrovės SAS įtakos rinkoje analizę. Tačiau šis teiginys aiškiai prieštarauja laikinosios sistemos 72 punkto formuluotei ir tikslui.

(455) Savo pranešime Danija ir Švedija paaiškino, kad 2019 m. IATA vasaros sezonu arba 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu ([234]) bendrovė SAS turėjo bazę 23 EEE oro uostuose. Iš šių 23 oro uostų 16 buvo koordinuojami oro uostai ([235]). Komisija tolesniuose skirsniuose vertins bendrovės SAS įtaką rinkoje šiuose 16 atitinkamų oro uostų.

([228]) Analitikų centro straipsnis, p. 26.

([229]) Danijos ir Švedijos institucijų pranešimas.

([230]) Šiuose oro uostuose, net jei bendrovė SAS būtų pasitraukusi ir grąžinusi visus savo laiko tarpsnius, konkurentams suteikti pajėgumai nebūtų turėję didelės įtakos jų konkurencinei padėčiai. Todėl tolesnis bendrovės SAS buvimas tuose oro uostuose nedaro esminio poveikio jos konkurentų galimybėms ir paskatai juose pradėti veiklą arba plėstis.

([231]) Taip pat žr. 464 konstatuojamąją dalį.

([232]) Pagal bendrovės „Ryanair“ apibrėžtį, įvairovės ekonomija pasireiškia tada, kai oro transporto bendrovė valdo centrus keliuose oro uostuose ir turi galimybę dalytis sąnaudomis įvairiuose maršrutuose, o tai apsunkina konkurentų veiklą.

([233]) Pagal bendrovės „Ryanair“ apibrėžtį tinklo ekonomija atsiranda tada, kai oro transporto bendrovė valdo centrus ir gali pasiekti didesnį apkrovos koeficientą, taigi ir didesnį sąnaudų efektyvumą dėl keleivių, skrendančių jungiamaisiais skrydžiais, vežimo. Bendrovė „Ryanair“ priduria, kad trys pagrindiniai SAS skrydžių centrai yra Kopenhagos, Oslo ir Stokholmo oro uostai, kurie, kaip ji apibūdina, sudaro „jos skrydžių tinklo pagrindą“.

([234]) Šie oro uostai yra: Kopenhagos oro uostas; Stokholmo Arlandos oro uostas; Oslo oro uostas; Trondheimo oro uostas; Bergeno oro uostas; Stavangerio oro uostas; Geteborgo Landveterio oro uostas; Bilundo oro uostas; Helsinkio oro uostas; Londono Hitrou oro uostas; Orhuso oro uostas; Liuleo oro uostas; Talino oro uostas; Olborgo oro uostas; Malagos oro uostas; Vilniaus oro uostas; Trumsės oro uostas; Diuseldorfo oro uostas; Štutgarto oro uostas; Gdansko Lecho Valensos oro uostas; Budės oro uostas; Hamburgo oro uostas ir Amsterdamo oro uostas.

([235]) Šie oro uostai yra: Kopenhagos oro uostas; Stokholmo Arlandos oro uostas; Oslo oro uostas; Trondheimo oro uostas; Bergeno oro uostas; Stavangerio oro uostas; Geteborgo Landveterio oro uostas; Bilundo oro uostas; Helsinkio oro uostas; Londono Hitrou oro uostas; Malagos oro uostas; Trumsės oro uostas; Diuseldorfo oro uostas; Štutgarto oro uostas; Hamburgo oro uostas ir Amsterdamo oro uostas.

6.3.5.1.3. Bendrovės SAS įtakos rinkoje atitinkamuose oro uostuose vertinimo kriterijai

(456) Norint nustatyti didelę įtaką rinkoje, visų pirma reikia išnagrinėti visus veiksnius, kurie gali pakankamai riboti nagrinėjamos įmonės elgesį. Įmonės patiriamo konkurencinio spaudimo vertinimas negali būti grindžiamas vien tik esama padėtimi rinkoje. Taip pat svarbu atsižvelgti į galimą faktinių konkurentų plėtros arba potencialių konkurentų atėjimo į rinką poveikį, įskaitant tokios plėtros arba atėjimo į rinką grėsmę.

(457) Šiomis aplinkybėmis, siekdama įvertinti bendrovės SAS įtaką rinkoje šiuo atveju, Komisija atsižvelgė į konkurencijos struktūrą kiekviename atitinkamame oro uoste, visų pirma į i) esamų keleivių vežimo oro transportu paslaugų teikėjų (oro uoste veikiančių oro transporto bendrovių) daromus suvaržymus ir ypač į pagalbos gavėjo ir jo faktinių konkurentų padėtį rinkoje (6.3.5.1.3.1 skirsnis) ir į ii) suvaržymus, kuriuos lemia įtikima grėsmė, kad šie faktiniai konkurentai ateityje plės savo veiklą arba į rinką ateis potencialūs konkurentai (6.3.5.1.3.2 ir 6.3.5.1.3.3 skirsniai).

6.3.5.1.3.1. Rinkos dalys pagal skrydžių ir sėdimųjų vietų skaičių kaip esamų konkurencinių struktūrų rodikliai

(458) Rinkos dalys, išreikštos siūlomų skrydžių (reisų) arba atitinkamame oro uoste siūlomų sėdimųjų vietų skaičiumi, yra naudingas pirmasis oro transporto bendrovės padėties rinkoje ir faktinio konkurencinio spaudimo, su kuriais ji susiduria, rodiklis.

(459) Skrydžių (arba reisų) ([236]) dalis apibrėžiama kaip oro transporto bendrovės oro uoste vykdomų skrydžių (arba reisų) skaičiaus ir visų oro transporto bendrovių tame oro uoste vykdomų skrydžių (arba reisų) skaičiaus santykis. Jis atitinka oro transporto bendrovės oro uoste naudojamų laiko tarpsnių skaičiaus ir visų oro transporto bendrovių tame oro uoste naudojamų laiko tarpsnių skaičiaus santykį. Jis taip pat maždaug atitinka oro transporto bendrovės oro uoste naudojamų laiko tarpsnių skaičiaus ir visų oro transporto bendrovių tame oro uoste naudojamų laiko tarpsnių skaičiaus santykį ([237]).

(460) Sėdimųjų vietų dalis apibrėžiama kaip oro transporto bendrovės oro uoste naudojamų (t. y. siūlomų) sėdimųjų vietų skaičiaus ir visų oro transporto bendrovių tame oro uoste siūlomų sėdimųjų vietų skaičiaus santykis. Todėl tai yra oro transporto bendrovės siūlomų pajėgumų procentinės dalies nuo visų oro uoste siūlomų pajėgumų rodiklis.

(461) Remdamasi teismų praktika dėl dominuojančios padėties ([238]), Komisija nusprendė, kad i) bendrovė SAS greičiausiai neturėjo didelės įtakos rinkoje atitinkamuose oro uostuose, nes jos skrydžių ir sėdimųjų vietų dalis buvo mažesnė nei 40 %; ii) vertinant, ar bendrovė SAS turėjo įtaką rinkoje pagal laikinosios sistemos 72 punktą, reikėtų atsižvelgti į papildomus veiksnius, visų pirma tuos, kurie atspindi dėl galimos konkurencijos atsirandančius apribojimus ([239]), kai bendrovės SAS skrydžių dalis arba sėdimųjų vietų dalis atitinkamuose oro uostuose sudarė 40 % arba daugiau.

([236]) Šiame sprendime reisas apibrėžiamas kaip skrydis pirmyn ir atgal arba du skrydžiai (vienas skrydis iš atitinkamo oro uosto į paskirties vietą ir vienas skrydis iš paskirties vietos į atitinkamą oro uostą).

([237]) Pagal Laiko tarpsnių reglamentą vežėjas turi išnaudoti ne mažiau kaip 80 % skirtų laiko tarpsnių. Priešingu atveju paskirti laiko tarpsniai grąžinami į laiko tarpsnių fondą (taisyklė „panaudok arba prarask“). Duomenys rodo, kad labiausiai perpildytuose oro uostuose laiko tarpsnių panaudojimas bet kuriuo atveju paprastai viršija 95 % (žr., pvz., IATA pateiktą informaciją dokumente „ES Fact-Finding Study: Airport Slots“, 2019 m. gruodžio mėn., p. 37, kuris skelbiamas adresu iata-airport-slots-submission-eu-study-steer-dec-2019.pdf). Todėl šiuose oro uostuose skirtumas tarp panaudotų ir paskirtų laiko tarpsnių skaičiaus yra ribotas.

([238]) Žr., pavyzdžiui, 1978 m. vasario 14 d. Sprendimą *United Brands ir United Brands Continental / Komisija*, 27/76, ECLI:EU:C:1978:22; 1979 m. vasario 13 d. Sprendimą *Hoffmann-La Roche / Komisija*, 85/76, ECLI:EU:C:1979:36.

([239]) Galimą konkurenciją gali sukurti dideli nepanaudoti gamybos pajėgumai (šiuo atveju –nepanaudoti laiko tarpsniai) (žr. 1979 m. vasario 13 d. Sprendimo *Hoffmann-La Roche / Komisija*, 85/76, ECLI:EU:C:1979:36, 48 punktą).

6.3.5.1.3.2. Kliūtys plėtoti veiklą ar patekti į rinką

(462) Komisija mano, kad vertinant dėl esamos ir galimos konkurencijos atsirandančius suvaržymus reikėtų atsižvelgti į kliūtis, su kuriomis susiduria kitos oro transporto bendrovės, išskyrus pagalbos gavėją, ir kurios trukdo joms plėstis arba patekti į rinką. Kad galėtų teikti keleivių vežimo oro transportu paslaugas, oro transporto bendrovė turi turėti galimybę naudotis oro uosto infrastruktūra. Koordinuojamuose oro uostuose oro transporto bendrovė turi turėti laiko tarpsnius, kad galėtų vykdyti skrydžius iš tų oro uostų arba į juos. Iš tiesų, remiantis teismų praktika, pagrindinė kliūtis patekti į Sąjungos oro transporto sektorių yra laisvų laiko tarpsnių trūkumas dideliuose oro uostuose ([240]). Šiomis aplinkybėmis didelis oro uostų perpildymas rodo oro transporto bendrovės patiriamus oro uostų pajėgumų apribojimus, kurie turi įtakos jos gebėjimui veiksmingai riboti pagalbos gavėjo veiklą.

(463) Savo pastabose bendrovė „Ryanair“ kritikuoja Komisiją, kad ji daugiausia dėmesio skiria laiko tarpsnių apribojimams kaip vienintelei kliūčiai patekti į rinką. Viena vertus, bendrovė „Ryanair“ teigia, kad yra ir kitų veiksnių, kurie gali sutrukdyti potencialiam konkurentui pradėti arba plėsti savo veiklą, pavyzdžiui: įvairovės ekonomija, prekės ženklo kūrimas, skatinimo akcijos ir klientų lojalumas, tinklo ekonomija arba agresyvių įsitvirtinusių dalyvių atsakomųjų veiksmų rizika. Bendrovė „Ryanair“ tiesiog išvardija šiuos keturis elementus.

(464) Tačiau Komisija pažymi, kad i) du iš šių elementų (įvairovės ekonomija ir tinklo ekonomija) iš tikrųjų yra susiję su laiko tarpsnių apribojimais, nes galimybė pasiekti tokią ekonomiją (išlaidų efektyvumą) priklauso nuo oro transporto bendrovės gebėjimo vykdyti pakankamai daug skrydžių į oro uostą ir iš jo, taigi ir nuo galimybės gauti pakankamai daug laiko tarpsnių oro uoste; ii) prekės ženklo kūrimas, skatinimo akcijos ir klientų lojalumas yra susiję su gebėjimu aptarnauti konkrečią keleivių kategoriją (aukščiausios klasės keleivius arba keleivius, kuriems yra svarbus laikas), o ne su bendru gebėjimu vykdyti skrydžius į oro uostą arba iš jo, ir paprastai bet kuriuo atveju jie yra dalis naudos, gaunamos vykdant skrydžius į oro uostą arba iš jo ([241]), į kurią atsižvelgiama nustatant atitinkamus oro uostus (apsiribojant pagalbos gavėjo bazėmis), ir iii) likęs elementas (agresyvių įsitvirtinusių dalyvių atsakomųjų veiksmų rizika) konkrečiai sprendžiamas taikant kitą priemonę, skirtą užkirsti kelią nepagrįstam konkurencijos iškraipymui, nustatytą laikinosios sistemos 71 punkte, kuri taikoma rinkoms, kuriose bendrovė SAS turi didelę įtaką rinkoje, tačiau neapsiribojant jomis.

(465) Kita vertus, bendrovė „Ryanair“ tvirtina, kad santykinis bendrovės SAS rinkos dalių stabilumas, atsižvelgiant į atitinkamuose oro uostuose (išskyrus Kopenhagos oro uostą) siūlomų sėdimųjų vietų skaičių, rodo, kad greičiausiai yra kitų kliūčių, ne tik oro uostų perpildymas, trukdančių konkurentams patekti į šiuos oro uostus arba gerokai išplėsti savo veiklą juose.

(466) Vis dėlto bendrovė „Ryanair“ nepateikia jokių įrodymų, kad tokių kliūčių patekti į atitinkamus oro uostus ar plėstis juose yra, ir nenurodo, kad dėl šių įtariamų kliūčių oro transporto bendrovės būtų atgrasomos nuo patekimo į oro uostus ar plėtros. Priešingai, atrodo, kad bendrovės „Ryanair“ teiginiai dėl kliūčių patekti į rinką ir plėstis prieštarauja jos argumentams dėl nediskriminavimo principo ir laisvo judėjimo taisyklių (169 konstatuojamoji dalis). Visų pirma bendrovė „Ryanair“ pateikė duomenis ([242]), iš kurių matyti, kad 2014–2019 m. pigių skrydžių bendrovės užtikrino 66 % sėdimųjų vietų skaičiaus Danijoje padidėjimo, o bendrovės SAS ir „Danish Air Transport“ užtikrino tik 3 % per šį penkerių metų laikotarpį užfiksuoto augimo. 2014–2019 m. Švedijoje pigių skrydžių bendrovės užtikrino 40 % sėdimųjų vietų skrydžiuose Europoje skaičiaus augimo, o bendrovės SAS ir „Braathens“ užtikrino tik 22 % šio penkerių metų laikotarpio augimo. Šiuos nacionalinio lygmens duomenis patvirtina Danijos ir Švedijos oro uostų lygmeniu surinkti duomenys, iš kurių matyti, kad 2014–2019 m. laikotarpiu pigių skrydžių bendrovių skraidintų keleivių skaičius Kopenhagos oro uoste išaugo 43 %, o Stokholmo Arlandos oro uoste – 25 % ([243]). Iš pigių skrydžių bendrovių augimo matyti, kad bendrovės „Ryanair“ argumentai, susiję su kitomis nei laiko tarpsnių apribojimai patekimo ir plėtros kliūtimis, yra nepagrįsti, ir jais linkstama patvirtinti Komisijos sprendime pradėti procedūrą padarytas preliminarias išvadas, pagal kurias bendrovės SAS konkurentai nesusiduria su jokiomis didelėmis patekimo į kurį nors atitinkamą oro uostą ar plėtros jame kliūtimis.

([240]) Žr. 2006 m. liepos 4 d. Sprendimo *easyJet / Komisija*, T-177/04, ECLI:EU:T:2006:187, 166 punktą.

([241]) Žr., pavyzdžiui, bylos AT.39964 – *Air France / KLM / Alitalia / Delta* 59 punktą; bylos AT.39595 – *Continental / United / Lufthansa / Air Canada* 49 punktą.

([242]) Oro transporto bendrovės rinkos tyrimas.

([243]) Atsakymas į Komisijos 2023 m. spalio 16 d. prašymą pateikti informaciją.

(467) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad siekiant įvertinti SAS įtaką rinkoje atitinkamuose oro uostuose ir dėl to nagrinėjant, ar yra kliūčių į juos patekti ir plėstis, tikslinga daugiausia dėmesio skirti laiko tarpsnių apribojimams.

6.3.5.1.3.3. Laiko tarpsnių dalys ir perpildymo lygis kaip galimų konkurencinių struktūrų rodikliai

(468) Sprendime pradėti procedūrą dėl kiekvieno iš atitinkamų oro uostų, kuriuose bendrovės SAS rinkos dalys, išreikštos skrydžių ir sėdimųjų vietų skaičiumi, buvo nepakankamos, kad būtų galima atmesti didelę bendrovės SAS įtaką rinkoje, Komisija taikė du papildomus rodiklius, t. y. bendrovės SAS laiko tarpsnių dalį oro uoste ir perpildymo lygį oro uoste.

(469) Laiko tarpsnių dalis apibrėžiama kaip oro transporto bendrovei oro uoste skirtų laiko tarpsnių skaičiaus ir visų tame oro uoste turimų laiko tarpsnių skaičiaus santykis (t. y. oro uosto pajėgumai, atitinkantys visoms oro transporto bendrovėms paskirstytų laiko tarpsnių skaičiaus ir nepaskirstytų laiko tarpsnių, kurie galėtų būti panaudoti oro transporto bendrovėms plėstis arba patekti į oro uostą, skaičiaus sumą).

(470) Komisija oro uosto priskyrimą koordinuojamam oro uostui pagal Laiko tarpsnių reglamentą naudojo kaip pirmąjį didelio oro uosto perpildymo lygio rodiklį.

(471) Koordinuojamų oro uostų faktinis perpildymo lygis apskaičiuojamas visoms oro transporto bendrovėms per atitinkamą IATA sezoną oro uoste skirtų laiko tarpsnių skaičių padalijant iš bendrų oro uosto pajėgumų (pagal laiko tarpsnių skaičių) per tą IATA sezoną. Vidutinis perpildymo lygis darbo valandomis, kuris yra mažesnis nei 60 %, nebūtų *prima facie* probleminis ([244]).

(472) Savo pastabose bendrovė „Ryanair“ teigia, kad Komisija, vertindama bendrovės SAS įtaką rinkoje, nepagrįstai daugiausia dėmesio skiria jos laiko tarpsnių daliai, o ne rinkos dalims. Šis teiginys grindžiamas klaidingu konkretaus pagalbos gavėjo įtakos rinkoje analizės tikslo pagal laikinosios sistemos 72 punktą supratimu. Tas tikslas yra nustatyti rinkas, kuriose pagalba gali labiausiai neigiamai paveikti konkurenciją, t. y. rinkas, kuriose pagalbos gavėjas yra ekonomiškai stiprus ir gali užkirsti kelią veiksmingai konkurencijai. Kadangi pagalba siekiama išsaugoti pagalbos gavėjo gebėjimą vykdyti veiklą (o ne jo faktinę veiklą), didelė pagalbos gavėjo įtaka rinkoje tiesiogiai susijusi su jo gebėjimu toliau vykdyti skrydžius į atitinkamus oro uostus ir iš jų, o tai trukdo konkurentams patekti į rinką arba plėstis. Bendrovės SAS užimama rinkos dalis, išreikšta reisų arba sėdimųjų vietų skaičiumi, yra faktinės konkurencijos, su kuria bendrovė SAS susiduria teikdama keleivių vežimo oro transportu paslaugas oro uoste, rodiklis. O bendrovės SAS laiko tarpsnių dalis oro uoste, papildyta oro uosto perpildymo įvertinimu, parodo ir faktinį, ir galimą konkurencinį spaudimą bendrovei SAS. Iš tiesų šie rodikliai atspindi ne tik dabartinę įvairių jau veikiančių oro transporto bendrovių vykdomą keleivių vežimo oro transportu paslaugų veiklą, bet ir jų galimybes plėstis (pvz., sukuriant naujus maršrutus arba didinant reisų skaičių), taip pat naujų oro transporto bendrovių, dar nevykdančių veiklos oro uoste, patekimo į oro uostą galimybes ([245]).

([244]) Žr., pavyzdžiui, bylos M.8672 – *easyJet / tam tikras „Air Berlin“ turtas*, 114 punktą; bylos M.8633 – *Lufthansa / tam tikras „Air Berlin“ turtas*, 196 punktą. Taip pat žr. 2021 m. spalio 20 d. Sprendimo *Polskie Linie Lotnicze „LOT“ / Komisija*, T-296/18, ECLI:EU:T:2021:724, 111 punktą. Veiklos sąlygos atitinkamuose oro uostuose gali skirtis, visų pirma dėl skirtingų darbo valandų, naktinių skrydžių draudimų ir judėjimo apribojimų. Palyginamumo dėlei Komisija atsižvelgė į laiko tarpsnių skaičių ir oro uostų perpildymo lygius nuo 6.00 iki 21.59 val. vietos laiku (t. y. nuo 4.00 iki 19.59 val. UTC IATA vasaros sezono metu ir nuo 5.00 iki 20.59 val. UTC IATA žiemos sezono metu).

([245]) Bendrovės „Oxera“ ataskaitos 5.62 punkte šiam teiginiui neprieštaraujama: „rinkos dalys rodo bendrovės SAS padėtį, palyginti su esamais konkurentais, o turimi pajėgumai (kai perpildymas yra nedidelis) rodo naujų konkurentų galimybes patekti į rinką arba esamų konkurentų galimybes plėstis (darant prielaidą, kad kitų kliūčių patekti į rinką nėra). Laiko tarpsnių dalys susieja abu šiuos rodiklius“. Vis dėlto reikėtų pažymėti, kad kitame punkte (5.63 punkte) bendrovės „Oxera“ ataskaitoje neteisingai pateikiama Komisijos taikyta analitinė sistema, nes Komisija nenaudoja bendrovės SAS laiko tarpsnių dalies neatsižvelgdama į perpildymo lygį oro uoste. Todėl, priešingai nei teigia bendrovė „Ryanair“ ir remdamasi bendrovės „Oxera“ ataskaitoje siūlomu skaitmeniniu pavyzdžiu, Komisija atskirtų situacijas, kai i) bendrovės SAS laiko tarpsnių dalis yra 40 %, o oro uosto perpildymas – 60 % (SAS tenkanti skrydžių dalis yra 66,7 %), ir ii) bendrovės SAS laiko tarpsnių dalis yra 40 %, o oro uosto perpildymas – 100 % (SAS tenkanti skrydžių dalis yra 40 %, bet jos „negalima ginčyti“).

(473) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad bendrovės „Ryanair“ pastabos nekelia abejonių dėl bendrovės SAS laiko tarpsnių dalies kartu su oro uosto perpildymo lygiu kaip veiksnių, ypač svarbių vertinant dabartinės ir galimos konkurencijos bendrovei SAS daromus apribojimus ir atitinkamai vertinant bendrovės SAS įtaką rinkoje, tinkamumo ([246]).

6.3.5.1.3.4. Išvada

(474) Komisija daro išvadą, kad toliau nurodyti rodikliai yra tiksliausi bendrovės SAS įtakos rinkoje vertinimo rodikliai pagal laikinosios sistemos 72 punktą: pirma, bendrovės SAS skrydžių ir reisų dalis atitinkamuose oro uostuose ir, antra, jei bent vienas iš pastarųjų siekia 40 %, bendrovės SAS laiko tarpsnių dalis kartu su oro uosto perpildymo lygiu, prireikus papildomi jos konkurentų laiko tarpsnių dalimis arba santykiniu bazuojamų orlaivių parko dydžiu.

6.3.5.1.4. Kriterijų taikymas vertinant bendrovės SAS įtaką rinkoje atitinkamuose oro uostuose

(475) Danija ir Švedija pateikė duomenis apie bendrovės SAS reisų dalį, sėdimųjų vietų dalį ir laiko tarpsnių dalį atitinkamuose oro uostuose ir apie perpildymo rodiklius šiuose oro uostuose. Danija ir Švedija pateikė informaciją apie bendrovės SAS konkurentams skirtų laiko tarpsnių skaičių, taip pat apytikrį jų atitinkamuose oro uostuose bazuojamų orlaivių skaičių. Komisija patikrino bendrą Danijos ir Švedijos pateiktų duomenų tikslumą, remdamasi, be kita ko, statistiniais duomenimis, surinktais internetinėje koordinavimo sistemoje ([247]).

(476) Remiantis šiais duomenimis, iš 16 atitinkamų oro uostų, 11-oje iš šių koordinuojamų oro uostų 2019 m. IATA vasaros sezonu ir 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu bendrovės SAS vykdomų savaitinių reisų dalis ir siūlomų sėdimųjų vietų dalis buvo mažesnė nei 40 % ([248]). Sprendime pradėti procedūrą, remdamasi teismų praktika dėl dominuojančios padėties rinkoje (žr. 441 punktą), Komisija laikėsi nuomonės, kad mažai tikėtina, jog bendrovė SAS tuose oro uostuose turėtų didelę įtaką rinkoje.

(477) Bendrovė „Ryanair“ mano, kad Komisija turėtų išsamiau įvertinti bent jau visus 16 atitinkamų oro uostų, įskaitant jų perpildymą įvairiu paros metu ir kliūtis patekti į rinką, išskyrus laiko tarpsnių apribojimus. Tačiau bendrovė „Ryanair“ nepateikia jokių duomenų, kurie leistų suabejoti išvada, kad bendrovė SAS neturi didelės įtakos rinkoje atitinkamuose oro uostuose, kuriuose jos skrydžių dažnių ir siūlomų sėdimųjų vietų dalis yra mažesnė nei 40 %. Visų pirma, bendrovės „Ryanair“ pastabose nėra jokių požymių, kad bendrovės SAS esami ar potencialūs konkurentai negali veiksmingai riboti SAS veiklos tuose oro uostuose. Priešingai, bendrovės „Ryanair“ pastabose veikiau nurodoma, kad bendrovės SAS konkurentai tuose oro uostuose gali netrukdomai plėstis.

(478) Penki koordinuojami EEE oro uostai, kuriuose bendrovės SAS 2019 m. IATA vasaros sezonu arba 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu vykdytų savaitinių skrydžių arba siūlomų sėdimųjų vietų dalis viršijo 40 %: Kopenhagos oro uostas; Stokholmo Arlandos oro uostas; Trondheimo oro uostas; Stavangerio oro uostas ir Trumsės oro uostas. Šių oro uostų atveju bendrovės SAS rinkos dalys pagal reisų ir oro uoste siūlomų sėdimųjų vietų skaičių preliminariai rodo galimą didelę įtaką rinkoje. Tačiau vien šių rodiklių nepakanka, kad būtų galima padaryti galutinę išvadą, ar bendrovė SAS turi didelę įtaką rinkoje pagal laikinosios sistemos 72 punktą.

(479) Todėl Komisija toliau vertins bendrovės SAS įtaką rinkoje šiuose penkiuose oro uostuose, kartu atsižvelgdama į šiuos papildomus rodiklius: i) bendrovės SAS laiko tarpsnių dalį oro uoste, ypač Kopenhagos ir Stokholmo Arlandos oro uostuose, piko metu ([249]) ir ii) perpildymo oro uoste lygį. Siekdama visapusiškumo, Komisija taip pat palygins bendrovės SAS ir jos konkurentų oro uoste bazuojamų orlaivių skaičių, kad papildomai apytiksliai parodytų atitinkamą santykinį jų pajėgumą.

([246]) Ši išvada atitinka ankstesniuose sprendimuose dėl susijungimų Komisijos taikytą analitinę sistemą pagal atskirų oro uostų metodą (žr. bylą M.8633 – *Lufthansa / tam tikras „Air Berlin“ turtas* (2017 m.), 165–184 punktai).

([247]) Internetinė koordinavimo sistema – tai kelių koordinatorių interneto portalas, kuris naudojamas 118 oro uostų 31 pasaulio šalyje. Jame registruoti naudotojai gali naudotis įvairiausiomis priemonėmis ir teikti užklausas, rūšiuoti, peržiūrėti ir atsisiųsti informaciją apie laiko tarpsnius ir tvarkaraščius.

([248]) Šie oro uostai yra: Oslo oro uostas (mažiau nei 40 %); Bergeno oro uostas (mažiau nei 40 %); Geteborgo Landveterio oro uostas (mažiau nei 20 %); Bilundo oro uostas (mažiau nei 20 %); Helsinkio oro uostas (mažiau nei 5 %); Londono Hitrou oro uostas (mažiau nei 5 %); Malagos oro uostas (mažiau nei 5 %); Diuseldorfo oro uostas (mažiau nei 5 %); Štutgarto oro uostas (mažiau nei 5 %); Hamburgo oro uostas (mažiau nei 5 %); Amsterdamo oro uostas (mažiau nei 5 %).

([249]) Komisija piko metu vadina valandų intervalus, kai tam tikrame oro uoste yra labai didelis perpildymo lygis, todėl galimybės į jį patekti arba jame plėstis yra labai ribotos arba jų nėra.

(480) Kaip išsamiai aprašyta 6.3.5.1.4.1–6.3.5.1.4.5 skirsniuose, bendrovei SAS tenkanti reisų ar sėdimųjų vietų dalis nė viename iš šių penkių oro uostų neviršija 50 % ir, kas svarbu, bendrovės SAS laiko tarpsnių dalis kiekviename oro uoste yra nedidelė arba vidutinė, o šie oro uostai nėra labai perpildyti. Sprendime pradėti procedūrą Komisija laikėsi nuomonės, kad šių rodiklių pakanka, kad būtų galima nuspręsti, jog bendrovė SAS neturi didelės įtakos rinkoje Kopenhagos, Stokholmo Arlandos, Trondheimo, Stavangerio ar Tromsės oro uoste. Savo pastabose bendrovė „Ryanair“ teigia, kad vertinant bendrovės SAS įtaką rinkoje reikia atsižvelgti į kitus rinkos struktūros ypatumus, pavyzdžiui, konkurentų susiskaidymo atitinkamuose oro uostuose laipsnį arba jų daromą konkurencinį spaudimą bendrovei SAS. Tačiau bendrovė „Ryanair“ nepaaiškina, kaip dėl šių kitų ypatybių būtų galima suabejoti konkurencinio spaudimo bendrovei SAS buvimu, visų pirma dėl galimo konkurentų atėjimo į rinką arba plėtros, kuri dėl vidutinio perpildymo lygio oro uostuose būtų tikėtina, savalaikė ir pakankama. Tačiau, kaip nurodyta 480 konstatuojamojoje dalyje, siekdama visapusiškumo, toliau vertindama bendrovės SAS įtaką rinkoje Kopenhagos, Stokholmo Arlandos, Trondheimo, Stavangerio ir Trumsės oro uostuose Komisija taip pat atsižvelgs į santykinę bendrovės SAS konkurentų padėtį rinkoje ([250]).

6.3.5.1.4.1. Bendrovės SAS įtakos rinkoje Kopenhagos oro uoste vertinimas

(481) Kopenhagos oro uoste bendrovės SAS rinkos dalys siekė 40 % tik pagal savaitinius skrydžius (2019 m. IATA vasaros ir 2019–2020 m. IATA žiemos sezonais – 40 %). Pagal siūlomas sėdimąsias vietas jos buvo mažesnės nei 40 % (2019 m. IATA vasaros sezonu – 36 %; 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu – 38 %).

(482) Be to, kaip parodyta **7 lentelėje**, iki COVID-19 protrūkio Kopenhagos oro uosto perpildymas buvo vidutinio lygio. Oro transporto bendrovės, norinčios plėstis arba pradėti veiklą Kopenhagos oro uoste, nesusidūrė su jokiomis didelėmis kliūtimis. Todėl bendrovės SAS veiklą varžė ne tik Kopenhagos oro uoste jau veikiantys konkurentai (kurių bendra rinkos dalis per abu IATA sezonus sudarė ne mažiau kaip 60 %), bet ir šių konkurentų plėtros ir naujų konkurentų atėjimo į rinką grėsmė. Didelius suvaržymus, su kuriais susidūrė bendrovė SAS, rodo vidutinė SAS laiko tarpsnių dalis, kuri 2019 m. siekė ne daugiau kaip 16 %.

7 lentelė

SAS laiko tarpsnių dalis ir perpildymo lygis Kopenhagos oro uoste

IATA sezonas	SAS vidutinė laiko tarpsnių dalis	SAS trys didžiausios laiko tarpsnių dalys	Vidutinis oro uosto perpildymo lygis	Oro uosto trys didžiausi perpildymo lygiai
2019 m. vasara	16 %	32 % (valandų intervalas: 5:00–5:59 UTC) 32 % (valandų intervalas: 6:00–6:59 UTC) 30 % (valandų intervalas: 14:00–14:59 UTC)	43 %	73 % (valandų intervalas: 06:00–6:59 UTC) 72 % (valandų intervalas: 05:00–5:59 UTC) 70 % (valandų intervalas: 17:00–17:59 UTC)
2019–2020 m. žiema	14 %	34 % (valandų intervalas: 06:00–6:59 UTC) 32 % (valandų intervalas: 07:00–7:59 UTC) 28 % (valandų intervalas: 16:00–16:59 UTC)	37 %	67 % (valandų intervalas: 07:00–7:59 UTC) 64 % (valandų intervalas: 18:00–18:59 UTC)% 63 % (valandų intervalas: 19:00–19:59 UTC)

([250]) Apskritai Komisija pažymi, kad bendrovės „Ryanair“ teiginiai, kad bendrovės SAS konkurentų padėtis rinkoje atitinkamuose oro uostuose yra silpna, nepagrįsti. Visų pirma bendrovė „Ryanair“ nepateikia jokių duomenų, kuriais būtų galima iš tiesų suabejoti aktyvia bendrovės „Norwegian Air Shuttle“ veikla Norvegijos oro uostuose (visų pirma Trondheimo, Stavangerio ir Trumsės oro uostuose), taip pat Kopenhagos ir Stokholmo Arlandos oro uostuose. Bendrovė „Ryanair“ taip pat nepaaiškina, kodėl reikėtų nevertinti bendrovės „Wideroe“ padėties Trumsės oro uoste, kurį ji naudoja kaip centrą šiaurinėje Norvegijos dalyje. Atsižvelgiant į ypatingą šių atitinkamų oro uostų profilį, vien tik bendrovės „Norwegian Air Shuttle“ finansiniais sunkumais tuo metu, kai buvo suteikta pagalba, arba bendrovės „Wideroe“ regionine veikla negalima pagrįsti bendrovės „Ryanair“ teiginio, kad jos nedarė didelio konkurencinio spaudimo bendrovei SAS, ypač Norvegijos oro uostuose, ir kad atitinkami oro uostai pasižymėjo dideliu gyvybingų konkurentų susiskaidymu.

(483) Be to, Komisija pažymi, kad bendrovė SAS 2019 m. IATA vasaros ir 2019–2020 m. IATA žiemos sezonais oro uoste turėjo 12 orlaivių bazę. Remiantis Danijos ir Švedijos pateiktais skaičiavimais, Kopenhagos oro uoste bazes turėjo ir kelios kitos oro transporto bendrovės, įskaitant „Norwegian Air Shuttle“ (10 orlaivių 2019 m. IATA vasaros sezonu ir septyni 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu), „Lufthansa Group“ („Lufthansa“, „Brussels Airlines“, „Austrian“, „Swiss“ – penki orlaiviai 2019 m. IATA vasaros sezonu ir keturi 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu) ir „Air France-KLM“ (po du orlaivius 2019 m. IATA vasaros sezonu ir 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu).

(484) Atsižvelgdama į i) vidutinę bendrovės SAS savaitinių skrydžių ir siūlomų sėdimųjų vietų dalį Kopenhagos oro uoste abiem IATA sezonais (ne daugiau kaip 40 %); ii) ribotą bendrovės SAS turimų laiko tarpsnių dalį Kopenhagos oro uoste abiem IATA sezonais (vidutiniškai mažiau nei 20 %); iii) turimus laiko tarpsnių pajėgumus Kopenhagos oro uoste abiem IATA sezonais ir iv) palyginti stiprių konkurentų buvimą, Komisija daro išvadą, kad šio sprendimo tikslais bendrovė SAS neturi didelės įtakos keleivių vežimo oro transportu į Kopenhagos oro uostą ir iš jo paslaugų teikimo rinkoje.

6.3.5.1.4.2. Bendrovės SAS įtakos rinkoje Stokholmo Arlandos oro uoste vertinimas

(485) Stokholmo Arlandos oro uoste bendrovės SAS rinkos dalys viršijo 40 % pagal savaitinius skrydžius ir siūlomas sėdimąsias vietas, tačiau nepasiekė 50 % (2019 m. IATA vasaros sezonu – 48 % pagal savaitinius skrydžius ir 42 % pagal siūlomas sėdimąsias vietas; 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu – 47 % pagal savaitinius skrydžius ir 45 % pagal siūlomas sėdimąsias vietas).

(486) Tačiau, kaip parodyta **8 lentelėje**, iki COVID-19 protrūkio Stokholmo Arlandos oro uosto perpildymas buvo vidutinio lygio. Oro transporto bendrovės, norinčios plėstis arba pradėti veiklą Stokholmo Arlandos oro uoste, nesusidūrė su jokiomis didelėmis kliūtimis. Todėl bendrovės SAS veiklą ribojo ne tik Stokholmo Arlandos oro uoste jau veikiantys konkurentai (kurių bendra rinkos dalis per abu IATA sezonus sudarė ne mažiau kaip 52 %), bet ir šių konkurentų plėtros ir naujų konkurentų atėjimo į rinką grėsmė. Didelius suvaržymus, su kuriais susidūrė bendrovė SAS, rodo nedidelė SAS vidutinė laiko tarpsnių dalis, kuri siekė ne daugiau kaip 16 % 2019 m.

8 lentelė

SAS laiko tarpsnių dalis ir perpildymo lygis Stokholmo Arlandos oro uoste

IATA sezonas	SAS vidutinė laiko tarpsnių dalis	SAS trys didžiausios laiko tarpsnių dalys	Vidutinis oro uosto perpildymo lygis	Oro uosto trys didžiausi perpildymo lygiai
2019 m. vasara	16 %	30 % (valandų intervalas: 06:00–6:59 UTC) 29 % (valandų intervalas: 05:00–5:59 UTC) 29 % (valandų intervalas: 12:00–12:59 UTC)	36 %	59 % (valandų intervalas: 13:00–13:59 UTC) 58 % (valandų intervalas: 06:00–6:59 UTC) 58 % (valandų intervalas: 15:00–15:59 UTC)
2019–2020 m. žiema	14 %	32 % (valandų intervalas: 16:00–16:59 UTC) 28 % (valandų intervalas: 06:00–6:59 UTC) 27 % (valandų intervalas: 07:00–7:59 UTC)	31 %	62 % (valandų intervalas: 07:00–7:59 UTC) 56 % (valandų intervalas: 16:00–16:59 UTC) 52 % (valandų intervalas: 19:00–19:59 UTC)

(487) Be to, Komisija pažymi, kad bendrovė SAS 2019 m. IATA vasaros sezonu oro uoste turėjo 17 orlaivių bazę, o 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu – 16 orlaivių bazę. Remiantis Danijos ir Švedijos pateiktais skaičiavimais, Stokholmo Arlandos oro uoste bazes turėjo ir kelios kitos oro transporto bendrovės, įskaitant „Norwegian Air Shuttle“ (11 orlaivių 2019 m. IATA vasaros sezonu ir penki 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu), „Lufthansa Group“ („Lufthansa“ ir „Austrian“ – po tris orlaivius 2019 m. IATA vasaros ir 2019–2020 m. IATA žiemos sezonais) ir „Air France-KLM“ (po du orlaivius 2019 m. IATA vasaros ir 2019–2020 m. IATA žiemos sezonais).

(488) Todėl, nors bendrovės SAS savaitinių skrydžių ir siūlomų sėdimųjų vietų dalis Stokholmo Arlandos oro uoste abiem IATA sezonais yra palyginti didelė (tačiau neviršija 48 %), Komisija, remdamasi i) ribota bendrovės SAS turimų laiko tarpsnių dalimi Stokholmo Arlandos oro uoste abiem IATA sezonais (vidutiniškai mažiau nei 20 %), ii) dideliu laisvų laiko tarpsnių skaičiumi Stokholmo Arlandos oro uoste abiem IATA sezonais, taip pat ir piko valandomis, ir iii) palyginti stiprių konkurentų buvimu, daro išvadą, kad šio sprendimo tikslais bendrovė SAS neturi didelės įtakos keleivių vežimo oro transportu į Stokholmo Arlandos oro uostą ir iš jo paslaugų teikimo rinkoje.

6.3.5.1.4.3. Bendrovės SAS įtakos rinkoje Trondheimo oro uoste vertinimas

(489) Trondheimo oro uoste bendrovės SAS rinkos dalys viršijo 40 % pagal savaitinius skrydžius ir siūlomas sėdimąsias vietas, o 50 % pasiekė tik vieną sezoną ir tik pagal siūlomas sėdimąsias vietas (2019 m. IATA vasaros sezonu – 43 % pagal savaitinius skrydžius ir 50 % pagal siūlomas sėdimąsias vietas; 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu – 41 % pagal savaitinius skrydžius ir 48 % pagal siūlomas sėdimąsias vietas).

(490) Tačiau iki COVID-19 pandemijos oro uosto perpildymas buvo vidutinio lygio, todėl oro transporto bendrovės, norinčios plėstis arba pradėti veiklą Trondheimo oro uoste, nesusidūrė su didelėmis kliūtimis ([251]). Be to, bendrovės SAS apskaičiuota vidutinė laiko tarpsnių dalis 2019 m. būtų nedidelė ir bet kuriuo atveju mažesnė nei 20 % (2019 m. IATA vasaros sezonu – 19 %; 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu – 17 %). Todėl bendrovės SAS veiklą ribojo ne tik Trondheimo oro uoste jau veikiantys konkurentai (kurių bendra rinkos dalis per abu IATA sezonus sudarė ne mažiau kaip 49 %), bet ir šių konkurentų plėtros ir naujų konkurentų atėjimo į rinką grėsmė ([252]).

(491) Be to, Komisija pažymi, kad, remiantis Danijos ir Švedijos pateiktais skaičiavimais, Trondheimo oro uostu kaip baze naudojosi ne tik bendrovė SAS (2019 m. IATA vasaros ir 2019–2020 m. IATA žiemos sezonais – po 10 orlaivių), bet ir bendrovės „Norwegian Air Shuttle“ (2019 m. IATA vasaros ir 2019–2020 m. IATA žiemos sezonais – po du orlaivius) bei KLM (2019 m. IATA vasaros ir 2019–2020 m. IATA žiemos sezonais – po vieną orlaivį).

(492) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad šio sprendimo tikslais bendrovė SAS neturi didelės įtakos keleivių vežimo oro transportu į Trondheimo oro uostą ir iš jo paslaugų teikimo rinkoje.

([251]) Koordinavimą Trondheimo oro uoste lemia terminalo, o ne kilimo ir tūpimo tako apribojimai, todėl Trondheimo oro uosto pajėgumai visų pirma išreiškiami didžiausiu išvykstančių ar atvykstančių keleivių skaičiumi arba didžiausiu tarptautiniais maršrutais išskrendančių orlaivių skaičiumi, o ne skrydžių skaičiumi. Todėl oro uosto pajėgumus sunku išreikšti laiko tarpsnių skaičiumi. Vis dėlto, atsižvelgiant į pajėgumų viršutinę ribą, išreikštą tarptautiniais maršrutais išskrendančių orlaivių skaičiumi per valandą (septyni), ir konservatyviai vertinant, kad visi oro transporto bendrovėms skirti išvykimo laiko tarpsniai (manoma, kad jie sudaro pusę visų skirtų laiko tarpsnių, o kitą pusę sudaro atvykimo laiko tarpsniai) yra skirti tarptautiniams skrydžiams, 2019 m. Trondheimo oro uosto perpildymo lygis būtų mažesnis nei 50 % (2019 m. IATA vasaros sezonu – 45 %; 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu – 43 %).

([252]) Atsižvelgiant į Trondheimo oro uosto pajėgumų viršutinę ribą, išreikštą tarptautiniais maršrutais išskrendančių orlaivių skaičiumi per valandą (septyni), ir konservatyviai vertinant, kad visi bendrovei SAS skirti išvykimo laiko tarpsniai (manoma, kad jie sudaro pusę visų jai skirtų laiko tarpsnių, o kitą pusę sudaro atvykimo laiko tarpsniai) yra skirti tarptautiniams skrydžiams, 2019 m. vidutinė bendrovės SAS laiko tarpsnių dalis būtų mažesnė nei 20 % (2019 m. IATA vasaros sezonu – 19 %; 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu – 17 %). Tai rodo didelius suvaržymus, su kuriais bendrovė SAS susidūrė oro uoste iki COVID-19 protrūkio.

6.3.5.1.4.4. Bendrovės SAS įtakos rinkoje Stavangerio oro uoste vertinimas

(493) Stavangerio oro uoste bendrovės SAS rinkos dalys viršijo 40 % pagal savaitinius skrydžius ir siūlomas sėdimąsias vietas, o 50 % pasiekė tik vieną sezoną ir tik pagal siūlomas sėdimąsias vietas (2019 m. IATA vasaros sezonu – 48 % pagal savaitinius skrydžius ir 50 % pagal siūlomas sėdimąsias vietas; 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu – 47 % pagal savaitinius skrydžius ir 48 % pagal siūlomas sėdimąsias vietas).

(494) Tačiau vidutinis perpildymo lygis oro uoste iki COVID-19 protrūkio buvo nedidelis (2019 m. IATA vasaros sezonu – 21 %; 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu – 22 %), todėl oro transporto bendrovės, norinčios plėstis arba pradėti veiklą Stavangerio oro uoste, nesusidūrė su jokiomis didelėmis kliūtimis. Todėl bendrovės SAS veiklą ribojo ne tik Stavangerio oro uoste jau veikiantys konkurentai (kurių bendra rinkos dalis per abu IATA sezonus sudarė ne mažiau kaip 50 %), bet ir šių konkurentų plėtros ir naujų konkurentų atėjimo į rinką grėsmė. Didelius suvaržymus, su kuriais susidūrė bendrovė SAS, rodo labai nedidelė SAS laiko tarpsnių dalis, kuri 2019 m. IATA vasaros sezonu siekė vidutiniškai 10 %, o 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu – vidutiniškai 8 %.

(495) Be to, Komisija pažymi, kad, remiantis Danijos ir Švedijos pateiktais skaičiavimais, Stavangerio oro uostu kaip baze naudojosi ne tik bendrovė SAS (2019 m. IATA vasaros ir 2019–2020 m. IATA žiemos sezonais – po aštuonis orlaivius), bet ir bendrovės „Norwegian Air Shuttle“ (2019 m. IATA vasaros ir 2019–2020 m. IATA žiemos sezonais – po du orlaivius), „Wideroe“ (2019 m. IATA vasaros ir 2019–2020 m. IATA žiemos sezonais – po vieną orlaivį) ir KLM (2019 m. IATA vasaros ir 2019–2020 m. IATA žiemos sezonais – po vieną orlaivį).

(496) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad šio sprendimo tikslais bendrovė SAS neturi didelės įtakos keleivių vežimo oro transportu į Stavangerio oro uostą ir iš jo paslaugų teikimo rinkoje.

6.3.5.1.4.5. Bendrovės SAS įtakos rinkoje Trumsės oro uoste vertinimas

(497) Trumsės oro uoste bendrovės SAS rinkos dalys siekė 40 % tik pagal siūlomas sėdimąsias vietas (2019 m. IATA vasaros sezonu – 49 %; 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu – 46 %). Pagal savaitinius skrydžius jos buvo mažesnės nei 40 % (2019 m. IATA vasaros sezonu – 30 %; 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu – 28 %).

(498) Bet kuriuo atveju vidutinis perpildymo lygis oro uoste iki COVID-19 pandemijos buvo nedidelis (2019 m. IATA vasaros sezonu – 18 %; 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu – 20 %), todėl oro transporto bendrovės, norinčios plėstis arba pradėti veiklą Tromsės oro uoste, nesusidūrė su jokiomis didelėmis kliūtimis. Todėl bendrovės SAS veiklą ribojo ne tik Tromsės oro uoste jau veikiantys konkurentai (kurių bendra rinkos dalis per abu IATA sezonus sudarė ne mažiau kaip 51 %), bet ir šių konkurentų plėtros ir naujų konkurentų atėjimo į rinką grėsmė. Didelius suvaržymus, su kuriais susidūrė bendrovė SAS, rodo labai nedidelė SAS laiko tarpsnių dalis, kuri 2019 m. IATA vasaros sezonu siekė vidutiniškai 5 %, o 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu – vidutiniškai 4 %.

(499) Be to, Komisija pažymi, kad pagal Danijos ir Švedijos pateiktus skaičiavimus bendrovė SAS nebuvo didžiausią orlaivių parką Trumsės oro uoste turinti oro transporto bendrovė. 2019 m. IATA vasaros ir 2019–2020 m. IATA žiemos sezonais bendrovė „Wideroe“ oro uoste bazavo po keturis orlaivius, o bendrovė SAS – po du orlaivius. Bendrovė „Norwegian Air Shuttle“ taip pat turėjo bazę oro uoste (po vieną orlaivį 2019 m. IATA vasaros ir 2019–2020 m. IATA žiemos sezonais).

(500) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad šio sprendimo tikslais bendrovė SAS neturi didelės įtakos keleivių vežimo oro transportu į Trumsės oro uostą ir iš jo paslaugų teikimo rinkoje.

6.3.5.1.4.6. Išvada dėl įtakos rinkoje

(501) Kadangi bendrovė SAS neturi didelės įtakos rinkoje nė viename iš oro uostų, kuriuose vykdo veiklą, Komisija mano, kad sąlygos, kurioms esant Danija ir Švedija turėtų siūlyti papildomas priemones pagal laikinosios sistemos 72 punktą, nėra įvykdytos.

6.3.5.2. Atitiktis kitoms laikinosios sistemos 3.11.6 skirsnyje nustatytoms sąlygoms

6.3.5.2.1. Laikinosios sistemos 71 punktas

(502) Laikinosios sistemos 71 punkte nustatyta, kad COVID-19 rekapitalizavimo pagalbos gavėjas neturi vykdyti agresyvios komercinės plėtros ir neturi prisiimti pernelyg didelės rizikos.

(503) Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad Danija ir Švedija nustatė sąlygą, jog priemonė bus taikoma tik tuo atveju, jei bus laikomasi visų laikinosios sistemos 3.11.6 skirsnyje nustatytų sąlygų. Tai apima ir 71 punkto laikymąsi. Todėl bendrovei SAS bus draudžiama vykdyti bet kokią agresyvią komercinę plėtrą ir prisiimti pernelyg didelę riziką (111 konstatuojamoji dalis).

(504) Be to, Komisija įvertino 2020 m. balandžio 24 d. SAS parengtą verslo planą. Kaip nurodyta 41 konstatuojamojoje dalyje, tame verslo plane buvo numatytas apdairus ir laipsniškas grįžimas prie eismo lygio, buvusio iki COVID-19, ne anksčiau kaip 2023 m. viduryje ir ilgas atsigavimo laikotarpis nuo 2020 m. lapkričio mėn. iki 2022 m. vasario mėn. Šios prognozės buvo grindžiamos prielaida, kad Vyriausybės netaikys kelionių apribojimų po 2020 m. spalio mėn. Komisija pažymi, kad tuo metu, kai bendrovė SAS rengė savo verslo planą, sektoriaus prognozės buvo optimistiškesnės už bendrovės SAS naudotas prognozes. Pavyzdžiui, 2020 m. balandžio 27 d. asociacija „Airports Council International Europe“ pagal švelnųjį scenarijų prognozavo, kad keleivių srautai grįš į lygį, buvusį iki COVID-19, ne anksčiau kaip 2022 m., o iki 2021 m. gruodžio mėn. pasieks 90 % to lygio.

(505) 2020 m. liepos mėn. kai kurios sektoriaus prognozės buvo peržiūrėtos atsižvelgiant į lėtesnį atsigavimą, užfiksuotą 2020 m. gegužės ir birželio mėn., tebesitęsiančius kelionių apribojimus ir netikrumą dėl COVID-19 pandemijos perspektyvų. Tuo metu asociacija „Airports Council International Europe“ prognozavo, kad iki 2024 m. visiškas atsigavimas neįvyks, tą patį prognozavo IATA savo 2020 m. liepos 28 d. ataskaitoje, nors šios prognozės buvo susijusios su pasauliniais srautais ([253]).

(506) Šiuo atžvilgiu Danija ir Švedija savo pranešimuose paaiškino, kad iki 2020 m. liepos mėn. pabaigos bendrovė SAS nusprendė neperžiūrėti savo verslo prognozių, nes 2020 m. balandžio–birželio mėn. buvo faktiškai užfiksuotas eismas ir veiklos pajamos buvo geresnės, nei buvo numatyta. Jos eismo rodikliai taip pat rodo, kad 2020 m. liepos ir rugpjūčio mėn. rezervavimo lygis nuolat didėjo (51 konstatuojamoji dalis). Be to, bendrovė SAS paaiškino, kad jos pagrindinė veikla buvo orientuota į vidaus ir tarptautinius trumpojo nuotolio skrydžius (visų pirma Skandinavijoje), kurių atsigavimas vyko sparčiau nei tolimojo nuotolio skrydžių. Bet kuriuo atveju bendrovės SAS skrydžių prognozės daugiau ar mažiau atitiko atnaujintas sektoriaus prognozes ir visiško atsigavimo buvo tikimasi 2023–2024 m.

(507) Komisija taip pat pažymi, kad, kaip matyti iš 2.1.3.1 skirsnio, bendrovės SAS verslo plane buvo akivaizdžiai orientuojamasi į mažinimą (nuolatinis darbuotojų skaičiaus mažinimas, veiklos, kaip antai antžeminės paslaugos, mažinimas ir pan.) ir veiklą 2020–2021 m., o ne į plėtrą ar pernelyg didelę riziką.

(508) Galiausiai Komisija pažymi, kad bendrovė SAS privalo laikytis visų laikinosios sistemos 3.11.6 skirsnio sąlygų, visų pirma 74 punkte nustatyto įsigijimo draudimo.

(509) Todėl priemonė atitinka laikinosios sistemos 71 punktą.

6.3.5.2.2. Laikinosios sistemos 73 punktas

(510) Laikinosios sistemos 73 punkte nustatyta, kad „[p]agalbos pagal rekapitalizavimo dėl COVID-19 priemones gavėjams draudžiama ją reklamuoti komerciniais tikslais“.

([253]) Buvo prognozuojama, kad 2023 m. atsigaus vietos srautai ir tarptautiniai trumpojo nuotolio skrydžiai. Šios prognozės buvo dar kartą patikslintos 2020 m. spalio mėn. pabaigoje kilus antrajai COVID-19 pandemijos bangai.

(511) Pagal priemonę bendrovei SAS ir jos kontroliuojamoms bendrovėms draudžiama naudoti priemonę komercinės reklamos tikslais (112 konstatuojamoji dalis).

(512) Todėl priemonė atitinka laikinosios sistemos 73 punktą.

6.3.5.2.3. Laikinosios sistemos 74 ir 75 punktai

(513) Laikinosios sistemos 74 nustatyta, kad, kol neišpirkta ne mažiau kaip 75 % rekapitalizavimo dėl COVID-19 priemonių, pagalbos gavėjams, išskyrus MVĮ, neleidžiama įsigyti didesnės nei 10 % konkurentų ar kitų tos pačios rūšies veiklos vykdytojų, įskaitant pradinės ir galutinės grandies veiklos vykdytojus, verslo dalies.

(514) Pagal priemonę numatyta, kad bendrovė SAS ir visos jos kontroliuojamos bendrovės privalės laikytis šios sąlygos, atsižvelgiant į galimą laikinosios sistemos 75 punkte nurodytą išimtį (112 konstatuojamoji dalis).

(515) Todėl priemonė atitinka laikinosios sistemos 74 ir 75 punktus.

6.3.5.2.4. Laikinosios sistemos 76 punktas

(516) Komisija pažymi, kad pagal šią priemonę bendrovė SAS jau 2019 m. gruodžio 31 d. turės laikytis laikinosios sistemos 76 punkto dėl valstybės pagalbos naudojimo sunkumų patiriančiose įmonėse (121 konstatuojamoji dalis).

(517) Todėl priemonė atitinka laikinosios sistemos 76 punktą.

6.3.5.2.5. Laikinosios sistemos 77 punktas

(518) Laikinosios sistemos 77 punkte nustatyta, kad, kol neišpirktos visos rekapitalizavimo dėl COVID-19 priemonės, pagalbos gavėjai negali mokėti dividendų, atlikti neprivalomų atkarpų mokėjimų ar atpirkti kitų nei valstybės akcijų.

(519) Danija ir Švedija nustatė sąlygą, kad priemonė turi atitikti laikinosios sistemos 77 punktą, kartu numatydamos išimtį, taikomą draudimui pagalbos gavėjui atlikti neprivalomus atkarpos mokėjimus pagal naujus komercinius mišrius vekselius, atsiradusius konvertavus esamas obligacijas (115 konstatuojamoji dalis). Danija ir Švedija iš esmės paaiškino, kad šio konkretaus draudimo atsisakymas buvo būtinas siekiant, kad sandoryje dalyvautų privatūs kreditoriai, (115 konstatuojamoji dalis).

(520) Kitaip tariant, Danija ir Švedija rėmėsi (iš dalies) nuo laikinosios sistemos 77 punkto nukrypti leidžiančia nuostata dėl neprivalomų atkarpų mokėjimo pagal naujus komercinius mišrius vekselius. Tačiau tokia (dalinė) nukrypti leidžianti nuostata nenumatyta laikinosios sistemos 77 punkte.

(521) Šiuo atžvilgiu kaip preliminarią pastabą Komisija nurodo 396 ir 397 konstatuojamosiose dalyse aprašytą teismų praktiką.

(522) Nors pagal laikinosios sistemos 77 punkto formuluotę reikalaujama, kad draudimas atlikti neprivalomus atkarpos mokėjimus būtų taikomas kaip rekapitalizavimo priemonės dalis, vis dėlto reikia išsiaiškinti, ar šiuo atveju buvo išskirtinių aplinkybių, kurios pateisina tiesioginį SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkto taikymą šio atvejos faktams, taigi ir nuo laikinosios sistemos 77 punkto nukrypti leidžiančią nuostatą dėl neprivalomų atkarpos mokėjimų pagal naujus komercinius mišrius vekselius.

(523) Šiuo atveju Komisija mano, kad priemonė i) buvo reguliavimo sistemos, kuriai turėjo įtakos išskirtinės COVID-19 pandemijos sukeltos aplinkybės, dalis ir kad ii) ji pasižymėjo specifinėmis, tik jai būdingomis savybėmis, kurios pateisino neprivalomų atkarpos mokėjimų už naujus komercinius mišrius vekselius atsisakymą.

Reguliavimo sistemą paveikė išskirtinės aplinkybės, kurias sukėlė COVID-19 pandemija

(524) Pirma, dėl šių išskirtinių aplinkybių ekonominio poveikio reikėjo nedelsiant imtis veiksmų tiek valstybių narių, tiek Sąjungos lygmeniu. Šiuo tikslu 2020 m. kovo 19 d., tai yra praėjus kelioms dienoms po to, kai valstybės narės nustatė pirmąsias viruso plitimo valdymo priemones, Komisija priėmė laikinąją sistemą, kad valstybės narės galėtų skubiai veikti, atsižvelgdamos į susidariusią padėtį. Šiuo požiūriu laikinojoje sistemoje Komisija nurodė sąlygas, kurias turi atitikti valstybės laikinosios pagalbos priemonės, kad jos būtų laikomos suderinamomis su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą ir būtų patvirtintos labai greitai po to, kai apie jas praneša atitinkama valstybė narė. Atsižvelgiant į priimant šią sistemą buvusias ypatingos skubos aplinkybes, joje negalėjo būti apsvarstytos visos priemonės, kurių valstybės narės gali imtis dėl nuo COVID-19 pandemijos sukeltos krizės nukentėjusių ūkio subjektų.

(525) Bendrovės „Ryanair“ pastaba dėl laikinosios sistemos 77 punkto (203 konstatuojamoji dalis) šios išvados nekeičia. Tai, kad laikinojoje sistemoje jau atsižvelgta į COVID-19 pandemiją, nereiškia, kad tuo metu, kai ji buvo priimta, buvo galima numatyti visas priemones, kurias valstybės narės galėtų taikyti ekonominės veiklos vykdytojams, nukentėjusiems nuo COVID-19 pandemijos sukeltos krizės. Kaip nurodyta 525 konstatuojamojoje dalyje, Komisija laikinąją sistemą priėmė per labai trumpą laiką po to, kai dėl COVID-19 pandemijos buvo imtasi pirmųjų viruso plitimo valdymo priemonių. Ši priemonė buvo ribota ir nuolat tobulinama, kaip rodo keletas pakeitimų, kuriuos Komisija atliko nuo jos priėmimo iki priemonės suteikimo dienos. Būtent į šias išskirtines aplinkybes Komisija atsižvelgia šiuo atveju vertindama galimybę nukrypti nuo laikinosios sistemos.

Priemonė turėjo specifinių, tik jai būdingų bruožų

(526) Kalbant apie priemonei būdingus specifinius bruožus, būtina priminti, kad laikinosios sistemos 77 punkte nustatytas suderinamumo reikalavimas, kuriuo siekiama neleisti esamiems privatiems investuotojams ir kreditoriams gauti naudos iš valstybės pagalbos dėl pagalbos gavėjo savo nuožiūra atliekamų veiksmų (pavyzdžiui, dividendų skelbimo, akcijų supirkimo ar neprivalomos atkarpos mokėjimo). Šiuo požiūriu laikinosios sistemos 77 punktas padeda sumažinti reikiamą pagalbos sumą, nes sumažina pagalbos gavėjo netenkamų pinigų srautus ir taip apriboja pagalbos dydį iki to, kas būtinai reikalinga pagalbos gavėjo kapitalo struktūrai atkurti ir jo gyvybingumui užtikrinti.

(527) Komisija mano, kad šiuo atveju priemonė turėjo tik jai būdingų bruožų dėl toliau nurodytų šešių priežasčių.

(528) Pirma, Komisija primena, kad rekapitalizuojant bendrovę SAS dalyvavo daug privačių investuotojų, todėl bendrovė SAS galėjo surinkti iki 3,75 mlrd. SEK privataus kapitalo lėšų. Vien obligacijų konvertavimas sudarė 2,25 mlrd. SEK, t. y. daugiau kaip 15 % visos bendrovės SAS rekapitalizavimo sumos. Todėl šis konvertavimas sudarė didelę bendrovės SAS rekapitalizavimo finansavimo dalį.

(529) Antra, Komisija pažymi, kad galimybė bendrovei SAS atlikti neprivalomus naujų komercinių mišrių vekselių, atsiradusių konvertavus obligacijas, atkarpos mokėjimus buvo esminis derybų su tam tikrais obligacijų turėtojais punktas ir apskritai pagrindinė aplinkybė, dėl kurios visi obligacijų turėtojai sutiko su obligacijų konvertavimu (115 konstatuojamoji dalis). Priešingai nei teigia bendrovė „Ryanair“ (205 konstatuojamoji dalis), šis teiginys pats savaime nėra prieštaringas: bendrovė SAS derėjosi tiesiogiai su tam tikrais obligacijų turėtojais, atstovaujančiais visų susijusių obligacijų turėtojų interesams, o ne su kiekvienu obligacijų turėtoju atskirai. Pasiekus susitarimą, visi obligacijų turėtojai turėjo galimybę balsuoti visuotiniame susirinkime ir pritarti arba nepritarti siūlomam rekapitalizavimui, kaip matyti iš 2020 m. rugpjūčio 7 d. bendrovės SAS paskelbto pranešimo spaudai ([254]). Todėl, jei neprivalomų atkarpų draudimo atsisakymas buvo labai svarbus tiems obligacijų turėtojams, kurie derėjosi su bendrove SAS, Danija ir Švedija galėjo pagrįstai tikėtis, kad tai taip pat bus svarbi aplinkybė visiems obligacijų turėtojams.

([254]) Žr. bendrovės SAS 2020 m. rugpjūčio 7 d. pranešimą spaudai (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio mėn.).

(530) Trečia, verta pažymėti, kad obligacijų turėtojai jau buvo atsisakę pirmo rekapitalizavimo plano pasiūlymo, nes iš pradžių nesutiko su obligacijų konvertavimo sąlygomis (83 konstatuojamoji dalis). Bendrovei SAS ir Danijai bei Švedijai buvo labai svarbu užtikrinti, kad derybos vėl nesibaigtų nesėkme dėl klausimų, kurie buvo lemiami šiems obligacijų turėtojams. Šiuo atžvilgiu bendrovės „Ryanair“ argumentas (206 konstatuojamoji dalis), kad obligacijų turėtojai jau turėjo pakankamai paskatų investuoti, nes Danija ir Švedija suteikė didelę paramą, yra akivaizdžiai nepagrįstas, nes šie obligacijų turėtojai jau iš pradžių atsisakė dalyvauti sandoryje.

(531) Ketvirta, Komisija pažymi, kad obligacijų konvertavimas į naujus komercinius mišrius vekselius neturėjo įtakos obligacijų turėtojų, dalyvavusių rekapitalizuojant bendrovę SAS, praturtėjimui. Priešingai, kaip nurodyta 119 konstatuojamojoje dalyje, šių obligacijų turėtojų pradinės investicijos į obligacijas prarado vertę dėl konvertavimo į naujus komercinius mišrius vekselius. Kitaip tariant, obligacijų turėtojai turėjo teisę į didesnę investicijų grąžą, jei būtų išsaugoję obligacijas, o ne sutikę jas konvertuoti į naujus komercinius mišrius vekselius. Todėl konvertavimas buvo atliktas šių obligacijų turėtojų sąskaita, kurie kartu su Danija ir Švedija pasidalijo bendrovės SAS rekapitalizavimo naštą.

(532) Penkta, Komisija pažymi, kad Danija ir Švedija tikėjosi, jog esamų obligacijų konvertavimas į naujus privačius mišrius vekselius turės tris teigiamus padarinius bendrovei SAS, Danijai ir Švedijai, t. y. i) pagerins bendrovės SAS kapitalo struktūrą, pinigų srauto poziciją ir pagrindinius finansinius rodiklius (116 konstatuojamoji dalis) ii) sumažins reikalingos valstybės pagalbos sumą (117 konstatuojamoji dalis) ir iii) sudarys palankesnes sąlygas ir geriau užtikrins Danijos ir Švedijos atlygį (118 konstatuojamoji dalis).

(533) Šiuo atžvilgiu bendrovė „Ryanair“ tvirtina, kad laikinosios sistemos 77 punkte nustatytu draudimu atlikti neprivalomus atkarpos mokėjimus siekiama neleisti rekapitalizavimo pagalbos gavėjui derėtis su privačiais kreditoriais ir taip sumažinti reikalingos pagalbos sumą (206 konstatuojamoji dalis). Tačiau taip nėra. Nors tiesa, kaip nurodyta 527 konstatuojamojoje dalyje, kad neprivalomų atkarpos mokėjimų draudimo tikslas yra išvengti pagalbos gavėjo netenkamų pinigų srauto ir taip sumažinti pagalbos sumą, laikinosios sistemos 77 punktu nedraudžiama rekapitalizavimo pagalbos gavėjui derėtis su privačiais kreditoriais (pvz., obligacijų turėtojais) dėl sąlygų, kuriomis šie kreditoriai prisiims riziką ir kartu su valstybės narės kapitalu investuos naują privatų kapitalą, kad būtų atkurta pagalbos gavėjo kapitalo struktūra ir užtikrintas jo gyvybingumas. Bet kuriuo atveju bendrovės „Ryanair“ tvirtinimas nekeičia išvados, kad, jei nebūtų atsisakyta draudimo atlikti neprivalomus atkarpos mokėjimus už naujus komercinius mišrius vekselius, būtų didelė rizika, kad privatūs investuotojai nebūtų sutikę dalyvauti rekapitalizuojant bendrovę SAS.

(534) Taip pat nėra svarbi bendrovės „Ryanair“ pastaba, kad Komisija klaidingai darė prielaidą, jog nesant naštos pasidalijimo bendrovė SAS būtų gavusi daugiau pagalbos (207 konstatuojamoji dalis). Kaip parodyta 6.3.3 skirsnyje, priemonė atitinka laikinosios sistemos 54 punktą. Komisija padarė tokią išvadą remdamasi prielaida, kad Danija ir Švedija galėjo skirti iki 14,25 mlrd. SEK bendrovės SAS rekapitalizavimui, i) nesant privataus kapitalo ir ii) nepaisant to, kad galiausiai suteikta pagalbos suma sudarė 9,54 mlrd. SEK (342 konstatuojamoji dalis). Todėl Danija ir Švedija iš tiesų būtų galėjusios užpildyti obligacijų turėtojų paliktą 2,25 mlrd. SEK trūkumą, jei pastarieji būtų nusprendę nedalyvauti sandoryje. Komisija negali atmesti galimybės, kad Danija ir Švedija būtų suteikusios didesnę pagalbą, jei nebūtų buvę naštos pasidalijimo. Tai būtų lėmę rezultatą, prieštaraujantį laikinosios sistemos tikslui ir SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktui, pagal kuriuos reikalaujama, kad pagalba būtų teikiama tik tiek, kiek būtina siekiamiems tikslams pasiekti.

(535) Galiausiai šešta, Komisija pažymi, kad laikinojoje sistemoje nenustatytas joks naštos pasidalijimo reikalavimas, kad valstybės pagalba rekapitalizavimo forma būtų suderinama su bendrąja rinka. Pagal priemonę numatytas naštos pasidalijimas šiuo atveju yra bendrovės SAS pastangų rasti alternatyvų finansavimą rinkoje prieinamomis sąlygomis, kad Danijos ir Švedijos prašymu būtų sumažinta suteiktos valstybės pagalbos suma, rezultatas (84 konstatuojamoji dalis).

(536) Komisija atmeta bendrovės „Ryanair“ argumentą, kad laikinosios sistemos 77 punkte jau numatytas naštos pasidalijimas (208 konstatuojamoji dalis). Laikinosios sistemos 77 punkte nereikalaujama, kad privatūs kreditoriai ar kitos privačios suinteresuotosios šalys dalyvautų rekapitalizuojant pagalbos gavėją, juolab kad tai būtų daroma jų sąskaita.

(537) Iš to, kas išdėstyta pirmiau, matyti, kad šiuo atveju neprivalomų atkarpos mokėjimų pagal naujus komercinius mišrius vekselius draudimo panaikinimas buvo lemiamas veiksnys, lėmęs privačių obligacijų turėtojų dalyvavimą rekapitalizuojant bendrovę SAS, nes jie labai prisidėjo prie šio rekapitalizavimo. Bendrovės SAS ir šių obligacijų turėtojų derybos buvo neaiškios, nes pastarieji jau buvo atmetę pirmą jos rekapitalizavimo planą. Šie obligacijų turėtojai savanoriškai sutiko (t. y. jiems nebuvo privaloma pagal laikinąją sistemą ar kitas taisykles) patirti nuostolių iš savo investicijų dėl obligacijų konvertavimo į naujus komercinius mišrius vekselius, nors šis konvertavimas turėjo teigiamą poveikį bendrovės SAS finansinei padėčiai ir leido Danijai ir Švedijai apriboti valstybės pagalbos sumą, reikalingą bendrovės likvidumo ir nuosavo kapitalo poreikiams patenkinti.

(538) Todėl Komisija mano, kad reikalavimas uždrausti neprivalomus atkarpos mokėjimus (mokamus pagal naujus komercinius mišrius vekselius) greičiausiai būtų atgrasęs obligacijų turėtojus nuo dalyvavimo SAS rekapitalizavimo planuose, o tai savo ruožtu būtų padidinę valstybės pagalbą, kurią reikėtų skirti bendrovės kapitalo struktūrai. Tokiomis aplinkybėmis minėto draudimo taikymas prieštarautų Sutarties tikslams, laikinosios sistemos ir SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkto, pagal kuriuos, kaip minėta, reikalaujama, kad pagalba būtų teikiama tik tiek, kiek būtina tikslams pasiekti, tikslui.

(539) Taigi, kadangi nagrinėjama priemone buvo siekiama kuo labiau sumažinti pagalbos sumą, siekiant užtikrinti didelį privačių investuotojų įnašą buvo būtina užtikrinti, kad jie gautų mokėjimus už naujus komercinius mišrius vekselius. Juo labiau, kad dėl išskirtinių aplinkybių, susijusių su COVID-19 pandemija, neišvengiamai pablogėjo investicijų aplinka aviacijos sektoriuje. Todėl Danija ir Švedija negalėjo pagrįstai tikėtis, kad privatūs investuotojai reikšmingai dalyvaus, jei nebus sukurtos paskatos.

(540) Todėl Komisija mano, kad šiuo atveju, atsižvelgiant į išskirtines bylos aplinkybes ir specifines priemonės ypatybes, draudimo atlikti neprivalomus atkarpos mokėjimus, susijusius su naujais komerciniais mišriais vekseliais, atsisakymas, taigi ir nukrypimas nuo laikinosios sistemos 77 punkte nustatyto reikalavimo yra pateisinamas.

6.3.5.2.6. Laikinosios sistemos 78 punktas

(541) Laikinosios sistemos 78 punkte nustatyta, kad „[t]ol, kol neišpirkta ne mažiau kaip 75 % rekapitalizavimo dėl COVID-19 priemonių, kiekvieno pagalbos gavėjų vadovybės nario atlygis neturi viršyti jo atlygio fiksuoto dydžio dalies 2019 m. gruodžio 31 d. Asmenims, kurie tampa vadovybės nariais per rekapitalizavimą arba po jo, taikoma riba yra to paties atsakomybės lygio vadovybės narių fiksuoto dydžio atlygis 2019 m. gruodžio 31 d. Jokiomis aplinkybėmis nemokamos premijos arba kiti kintamieji ar palyginami atlygio elementai“.

(542) Komisija pažymi, kad į priemonę įtrauktas laikinosios sistemos 78 punkte nustatytas draudimas (113 konstatuojamoji dalis).

(543) Todėl priemonė atitinka laikinosios sistemos 78 punktą.

6.3.5.3. Išvada dėl valdymo ir netinkamo konkurencijos iškraipymo prevencijos sąlygų laikymosi

(544) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad priemonė atitinka visas laikinosios sistemos 3.11.6 skirsnyje nustatytas sąlygas dėl valdymo ir netinkamo konkurencijos iškraipymo prevencijos. Nors priemone nukrypstama nuo laikinosios sistemos 77 punkto, Komisija mano, kad šiuo konkrečiu atveju tokia nukrypti leidžianti nuostata yra pagrįsta dėl 6.3.5.2.5 skirsnyje nurodytų priežasčių.

6.3.6. *Valstybės pasitraukimo strategija, susijusi su kapitalo dalimi, susidariusia dėl rekapitalizavimo, ir ataskaitų teikimo prievolės*

(545) Pagal laikinosios sistemos 79 punktą, „pagalbos gavėjai, išskyrus MVĮ, kurie per intervenciją gavo 25 % nuosavo kapitalo viršijančią rekapitalizavimo dėl COVID-19 pagalbą, privalo įrodyti, kad su kapitalo dalimi susijusi valstybės narės pasitraukimo strategija yra patikima, nebent valstybės intervencija per 12 mėnesių nuo pagalbos suteikimo dienos sumažinama iki mažesnio nei 25 % nuosavo kapitalo lygio“ ([255]). Pagal laikinosios sistemos 80 punktą, pasitraukimo strategijoje turi būti nustatytas pagalbos gavėjo veiklos tęsimo ir valstybės investuotų lėšų panaudojimo planas, įskaitant grąžinimo grafiką, ir priemonės, kurių imsis pagalbos gavėjas ir valstybė, kad laikytųsi grąžinimo grafiko.

(546) SAS yra didelė įmonė, kuri per intervenciją būtų rekapitalizuota daugiau nei 25 %. Todėl Danija ir Švedija pateikė bendrovės SAS parengtą verslo planą, pagal kurį iki 2025 finansinių metų būtų išpirktos Danijos ir Švedijos suteiktos priemonės (125 konstatuojamoji dalis). Danija ir Švedija paaiškino, kad valstybės pagalbos priemonėms išpirkti bendrovė SAS ketino panaudoti tiek teigiamus laisvuosius veiklos pinigų srautus, tiek pajamas iš emisijų kapitalo rinkose (įskaitant skolos ir nuosavybės vertybinius popierius) ([256]). Be to, Danija ir Švedija taip pat paaiškino, kad, kaip įmanoma greičiau ir stabilizavus bendrovės SAS finansinę padėtį, jos kaip galimą pasitraukimo strategiją svarstytų galimybę parduoti privačioms trečiosioms šalims, visų pirma COVID-19 akcijas, pasirašytas vykdant rekapitalizavimą. Bet kuriuo atveju Danija ir Švedija įsipareigojo gauti ir patvirtinti patikimą pasitraukimo strategiją per 12 mėnesių nuo pagalbos suteikimo, nebent iki to termino valstybės intervencija sumažėtų ir nesiektų 25 % nuosavo kapitalo (126 konstatuojamoji dalis).

(547) Todėl Komisija daro išvadą, kad laikinosios sistemos 79 ir 80 punktuose nustatytos sąlygos yra įvykdytos.

(548) Be to, Danija ir Švedija patvirtino, kad bendrovė SAS pateiks Danijai ir Švedijai ataskaitą apie grąžinimo grafiko įgyvendinimo pažangą pagal laikinosios sistemos 82 punktą (130 konstatuojamoji dalis). Bendrovė SAS, Danija ir Švedija patvirtino, kad jos laikysis atitinkamai laikinosios sistemos 83–84 punktuose nustatytų įpareigojimų skelbti informaciją ir teikti ataskaitas (žr. 130 konstatuojamąją dalį).

(549) Galiausiai pagal laikinosios sistemos 85 punktą Danija ir Švedija įsipareigojo pateikti restruktūrizavimo planą, jei per šešerius metus nuo priemonės suteikimo jų intervencinis nuosavas kapitalas nesumažėtų iki 15 % pagalbos gavėjo nuosavo kapitalo ([257]) (žr. 130 konstatuojamąją dalį). Todėl priemonė atitinka laikinosios sistemos 85 punktą.

(550) Komisija pažymi, kad bendrovė „Ryanair“ nesutinka su laikinosios sistemos 85 punkte nustatyta šešerių metų trukme (209 konstatuojamoji dalis). Ji teigia, kad toks „laisvas“ reikalavimas neskatina valstybės pasitraukimo ir prieštarauja proporcingumo principui bei laikinosios sistemos 45 punktui. Tačiau ji nenurodo, kokia turėtų būti tinkama trukmė.

(551) Komisija pažymi, kad reikalavimas pateikti restruktūrizavimo planą nėra skirtas skatinti valstybę narę pasitraukti iš rekapitalizavimo dėl COVID-19 būdu įgytos kapitalo dalies. Tokios paskatos jau numatytos laikinosios sistemos 3.11.5 skirsnyje ir tik praėjus šiam šešerių metų laikotarpiui taps aišku, kad įvairūs skatinimo mechanizmai nedavė laukiamo rezultato ir kad atitinkamai reikės pateikti restruktūrizavimo planą. Tokia trukmė taip pat visiškai atitinka įvairius laikinojoje sistemoje numatytus mechanizmus, skirtus skatinti ir spartinti valstybės pasitraukimą iš atitinkamo pagalbos gavėjo nuosavo kapitalo, iš kurių kai kurie yra išdėstyti per panašų laikotarpį.

([255]) Remiantis laikinosios sistemos 66 išnaša, valstybės suteiktos mišrios priemonės turėtų būti laikomos nuosavu kapitalu.

([256]) Skolos finansavimas gali apimti tiek užtikrintas, tiek neužtikrintas priemones: i) neužtikrintas obligacijas, įskaitant mišrias obligacijas, paprastuosius vekselius, komercinius vekselius ir sindikuotąsias paskolas, ii) užtikrintas priemones, pavyzdžiui, Japonijos veiklos nuomos sutartis, orlaivių finansavimą ir galbūt pardavimo ir atgalinės nuomos priemones. Sprendimą dėl finansavimo priemonės bendrovė SAS priima, be kita ko, atsižvelgdama į šiuos veiksnius: atitinkamos priemonės finansavimo sąlygų / išlaidų patrauklumą; rinkos dydį ir apimtį, kuri tektų bendrovei SAS, faktinį bendrovės SAS kredito reitingą ir numatomą reitingo perspektyvą / pasikeitimą.

([257]) Remiantis laikinosios sistemos 66 išnaša, valstybės suteiktos mišrios priemonės turėtų būti laikomos nuosavu kapitalu.

(552) Todėl laikinosios sistemos 85 punkte įtvirtinta nuostata, kad apie tokį restruktūrizavimo planą turi būti pranešta tik tuo atveju, jei po šešerių metų Danijos ir Švedijos intervencija nesumažės iki 15 % bendrovės SAS nuosavo kapitalo, jokiu būdu neprieštarauja proporcingumo principui.

(553) Be to, analogija su Bankų komunikatu yra netinkama, nes, kaip minėta komunikate, tą krizę bent iš dalies sukėlė pernelyg didelė rizika, kurią prisiėmė tam tikros finansų įstaigos, o COVID-19 yra pandemija, kuri yra sveikatos krizė. Todėl negalima reikalauti, kad priemonės, kurių Komisija ėmėsi COVID-19 krizės pasekmėms šalinti, būtų tokio paties pobūdžio, kaip ir priemonės, kuriomis buvo reaguojama į minėtą finansų krizę.

(554) Be to, reikia atmesti bendrovės „Ryanair“ pastabą, grindžiamą laikinosios sistemos 45 punktu. Nors pagal šį punktą reikalaujama, kad rekapitalizavimo priemonėms būtų taikomos griežtos sąlygos siekiant apriboti konkurencijos iškraipymus, yra paaiškinta, kad šios sąlygos susijusios su valstybės dalyvavimu atitinkamų įmonių nuosavame kapitale, atlygiu už jį ir pasitraukimu, valdymo nuostatomis ir tinkamomis priemonėmis konkurencijos iškraipymams apriboti. Tai akivaizdi nuoroda į laikinosios sistemos 3.11.2–3.11.7 skirsniuose nustatytas sąlygas.

(555) Todėl Komisija daro išvadą, kad priemonė atitinka visus laikinosios sistemos 3.11.7 skirsnyje nustatytus reikalavimus.

6.3.7. **Laikinosios sistemos 4 skirsnis**

(556) Danija ir Švedija patvirtino, kad laikysis laikinosios sistemos 4 skirsnyje nustatytų ataskaitų teikimo ir stebėsenos įpareigojimų (129 ir 130 konstatuojamosios dalys).

6.3.8. **Priemonės suderinamumas su kitoms Sąjungos teisės nuostatomis**

(557) Bendrovė „Ryanair“ savo pastabose teigė, kad priemone pažeidžiamos kelios SESV nuostatos, ypač jos 18, 49 ir 56 straipsniai, taip pat Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 15 straipsnis (166 konstatuojamoji dalis). Ji taip pat nurodo, kad pažeistas bendrasis Sąjungos teisės nediskriminavimo principas (167 konstatuojamoji dalis).

(558) Šiuo atžvilgiu bendrovė „Ryanair“ teisingai primena, kad valstybės pagalba, kuri pati savaime arba dėl tam tikrų jos sąlygų prieštarauja Sąjungos teisės nuostatoms arba bendriesiems principams, negali būti pripažinta suderinama su vidaus rinka ([258]).

(559) Tačiau, kalbant apie teiginį, kad šia priemone pažeidžiamas SESV 18 straipsnis, Komisija pažymi, kad šios nuostatos pirmoje pastraipoje nurodyta, jog „Sutarčių taikymo srityje, nepažeidžiant jose esančių specialių nuostatų, draudžiama bet kokia diskriminacija dėl pilietybės“. SESV 18 straipsnis skirtas savarankiškai taikyti tik Sąjungos teisės reglamentuojamoms situacijoms, kurių atžvilgiu SESV nenustato konkretaus diskriminacijos draudimo. SESV 107 straipsnio 2 ir 3 dalyse numatytos nukrypti nuo SESV 107 straipsnio 1 dalyje nurodyto principo, kad valstybės pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka, leidžiančios nuostatos, todėl įmonėms gali būti taikomas skirtingas požiūris, jei laikomasi šiose nukrypti leidžiančiose nuostatose nustatytų reikalavimų. Teisingumo Teismo nuomone, šios nukrypti leidžiančios nuostatos turi būti laikomos Sutartyse numatytomis „specialiosiomis nuostatomis“, kaip tai suprantama pagal SESV 18 straipsnio pirmą pastraipą ([259]).

([258]) 2023 m. sausio 31 d. Sprendimas *Komisija / Braesch ir kt.*, C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, 96 punktas ir 2023 m. rugsėjo 28 d. Sprendimas *Ryanair / Komisija*, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, 109 punktas.

([259]) 2023 m. rugsėjo 28 d. Sprendimas *Ryanair / Komisija*, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, 111 punktas.

(560) Vadinasi, šiuo atveju reikia tik patikrinti, ar pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą leidžiama taikyti skirtingą požiūrį, kurį lemia priemonė. Taigi Komisija vertino, ar priemonė atitinka SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą, kaip jis aiškinamas laikinojoje sistemoje. Komisija padarė išvadą, kad priemonė atitinka šiuos reikalavimus, t. y. ji taikoma siekiant joje pripažinto tikslo ir neviršijant to, kas būtina ir proporcinga tam tikslui pasiekti ([260]). Todėl nebereikia vertinti galimo SESV 18 straipsnio pažeidimo. Bet kuriuo atveju bendrovė „Ryanair“ išsamiau nepagrindžia, kodėl šiuo atveju būtų pažeistas SESV 18 straipsnis.

(561) Kalbant apie SESV 49 ir 56 straipsnius ir Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 15 straipsnį, šiomis nuostatomis atitinkamai saugomas laisvas paslaugų teikimas vidaus rinkoje ir laisvas oro transporto paslaugų teikimas vidaus rinkoje. Komisija pažymi, kad pagal SESV 58 straipsnį SESV 56 straipsnis transporto sektoriui netaikomas, todėl priemonė negali pažeisti šios nuostatos. Dėl Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 15 straipsnio bendrovė „Ryanair“ tvirtina, kad Danija ir Švedija, numatydamos priemonę taikyti tik bendrovei SAS, visų oro transporto bendrovių, kurios vienodai nukentėjo nuo COVID-19 pandemijos, nenaudai, neskatino laisvo paslaugų teikimo, taip pat šių oro transporto bendrovių, įskaitant bendrovės „Ryanair“, įsisteigimo laisvės (170 konstatuojamoji dalis). Ji iš esmės teigia, kad pagalbos gavėjo pasirinkimas riboja jos laisvę teikti paslaugas ir įsisteigimo laisvę.

(562) Komisija šiuo atžvilgiu pažymi, kad, pagal teismų praktiką, ribojamasis pagalbos priemonės poveikis laisvei teikti paslaugas ar įsisteigimo laisvei nėra pagal Sutartį draudžiamas apribojimas, nes gali būti būdingas pačiam valstybės pagalbos pobūdžiui, pavyzdžiui, jos atrankiajam pobūdžiui ([261]).

(563) Pagal tą pačią teismų praktiką, kai pagalbos sąlygos taip neatsiejamai susijusios su pagalbos tikslu, kad jų neįmanoma vertinti atskirai, jų poveikis visos pagalbos suderinamumui ar nesuderinamumui su vidaus rinka būtinai turi būti vertinamas pagal SESV 108 straipsnyje numatytą procedūrą ([262]).

(564) Šiuo atžvilgiu Teisingumo Teismas nusprendė, kad tokiomis aplinkybėmis įmonės, kaip pagalbos pagal priemonę gavėjos, pasirinkimo poveikis vidaus rinkai negali būti nagrinėjamas atskirai nuo visos šios pagalbos priemonės suderinamumo su vidaus rinka poveikio pagal SESV 108 straipsnyje numatytą procedūrą. Iš bendrovės „Ryanair“ pastabų matyti, kad ji pritaria šiai nuomonei, nes teigia, kad Komisija turėtų uždrausti priemonę pagal SESV 108 straipsnio 3 dalyje numatytą procedūrą, tačiau remdamasi tuo, kad ji, kaip įtariama, pažeidžia Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 15 straipsnį ir SESV 49 straipsnį.

(565) Tačiau, kaip nurodyta 563 konstatuojamojoje dalyje pateiktoje teismų praktikoje, tai, kad valstybės pagalba gali riboti laisvę teikti paslaugas ar įsisteigimo laisvę, nėra laikoma pagal Sutartį draudžiamas apribojimu, nes tai gali būti būdinga pačiam valstybės pagalbos pobūdžiui, pavyzdžiui, jos atrankiajam pobūdžiui. Šiuo atveju Komisija nerado jokio elemento, kuris rodytų, kad priemonė, tiksliau, bendrovės SAS, kaip vienintelės priemonės pagalbos gavėjos, pasirinkimas, turėjo ribojamąjį poveikį, viršijantį valstybės pagalbai, teikiamai pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte nustatytus reikalavimus, būdingą poveikį. Suinteresuotosios šalys tokių įrodymų taip pat nepateikė.

([260]) Galimo bendrojo nediskriminavimo principo pažeidimo klausimu Komisija mano, kad net darant prielaidą, kad bendrovės SAS ir kitų oro transporto bendrovių padėtis, atsižvelgiant į priemonės tikslą, yra panaši, toks skirtingas požiūris bet kuriuo atveju būtų pateisinamas, nes priemonė būtina 17 konstatuojamojoje dalyje nurodytam tikslui pasiekti, kaip įrodyta 6.3.1 skirsnyje (visų pirma, nes yra bendras interesas intervenciją taikyti konkrečiai bendrovei SAS dėl 6.3.1.2 skirsnyje nurodytų priežasčių), ir proporcinga šiam tikslui, kaip įrodyta 6.3.3 skirsnyje (pagalbos proporcingumas), 6.3.4 skirsnyje (atlygis ir valstybės pasitraukimas), 6.3.5 skirsnyje (valdymo sąlygos ir konkurencijos iškraipymo prevencija) ir 6.3.6 skirsnyje (valstybės pasitraukimo strategija), nes ja neviršijama tai, kas būtina priemonės tikslui pasiekti.

([261]) 2023 m. rugsėjo 28 d. Sprendimas *Ryanair / Komisija*, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, 132 punktas.

([262]) 2023 m. rugsėjo 28 d. Sprendimas *Ryanair / Komisija*, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, 133 punktas. Šiuo klausimu taip pat žr. 1977 m. kovo 22 d. Sprendimo *Iannelli & Volpi*, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, 14 punktą ir 2023 m. sausio 31 d. Sprendimo *Komisija / Braesch ir kt.*, C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, 97 punktą.

(566) Todėl priemonė nepažeidžia SESV 49 straipsnio ir Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 15 straipsnio.

(567) Taigi, atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, priemonė neprieštarauja nė vienai Sąjungos teisės nuostatai, kurią savo pastabose nurodė bendrovė „Ryanair“.

7. **IŠVADA**

(568) Komisija daro išvadą, kad Švedija ir Danija neteisėtai įgyvendino priemonę, pažeisdamos SESV 108 straipsnio 3 dalį. Tačiau Komisija mano, kad priemonė yra suderinama su SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktu su sąlyga, kad Danija ir Švedija per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą šioms valstybėms narėms įgyvendins 148 konstatuojamojoje dalyje aprašytą mechanizmą pagal laikinosios sistemos 61 ir 62 punktus,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pagalba, kurią Danijos Karalystė ir Švedijos Karalystė suteikė bendrovei „Scandinavian Airlines System AB“ ir ją įgyvendino, sudaranti 9,54 mlrd. SEK, yra suderinama su vidaus rinka 2 straipsnyje nustatytomis sąlygomis.

2 straipsnis

1 straipsnyje nurodytos pagalbos suderinamumas priklauso nuo to, ar Danijos Karalystė ir Švedijos Karalystė reikalaus, kad bendrovė „Scandinavian Airlines System AB“, siekdama įvykdyti laikinosios sistemos 61 ir 62 punktų sąlygas, išleistų Danijos Karalystei ir Švedijos Karalystei skirtus papildomus kapitalo vertybinius popierius, kuriais būtų padidintas šių valstybių narių atlygis už COVID-19 akcijas, kurias jos atitinkamai įsigijo už 1 straipsnyje nurodytą pagalbą, pasirašydamos naujas paprastąsias bendrovės „Scandinavian Airlines System AB“ akcijas.

Pirmoje pastraipoje nurodytos priemonės bus išleistos po ketverių metų (jei Danijos Karalystė ir (arba) Švedijos Karalystė nebus pardavusios bent 40 % įsigytų COVID-19 akcijų) ir po šešerių metų (jei Danijos Karalystė ir (arba) Švedijos Karalystė nebus pardavusi visų COVID-19 akcijų) nuo 1 straipsnyje nurodytos pagalbos suteikimo dienos.

Kad išleistų pirmoje pastraipoje nurodytas priemones, bendrovė „Scandinavian Airlines System AB“ i) pakeis tos įmonės Danijos Karalystei ir Švedijos Karalystei išleistų valstybės mišrių vekselių sąlygas, kad padidintų pagal juos mokėtiną sumą; arba ii) Danijos Karalystei ir Švedijos Karalystei išleis naują priemonę tomis pačiomis sąlygomis, kaip ir tos įmonės Danijos Karalystei ir Švedijos Karalystei išleisti valstybės mišrūs vekseliai.

Pagal pirmoje pastraipoje nurodytas priemones numatytas atlygio padidinimas atitiks 10 % sumos, gautos Danijos Karalystei ir Švedijos Karalystei priklausančių bendrovės „Scandinavian Airlines System AB“ akcijų, kurios dar neparduotos iki antroje pastraipoje nurodytų datų ir kurios viršija atitinkamai šių valstybių narių iki pirmoje pastraipoje nurodytos pagalbos suteikimo turėtą šios įmonės akcijų skaičių, padauginus iš didesnės iš šių sumų: i) 1,16 SEK arba ii) apyvartos vidutinės svertinės kainos, sumokėtos už bendrovės „Scandinavian Airlines System AB“ akcijas „Nasdaq Stockholm“ biržoje per 20 prekybos dienų, buvusių prieš penktą prekybos dieną iki antroje pastraipoje nurodytu laiku atlikto padidinimo, laikotarpį. Papildoma pagrindinė suma, gauta atlikus šį skaičiavimą, bus koreguojama siekiant atsižvelgti į numatomus būsimuosius pinigų srautus, susijusius su šia papildoma nominalia kapitalo vertybinių popierių suma, diskontuotus taikant atitinkamą rinkos palūkanų normą, atspindinčią jų sąlygas ir emitento rizikingumą antroje pastraipoje nurodytu metu.

3 straipsnis

Danijos Karalystė ir Švedijos Karalystė per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą informuoja Komisiją apie priemones, kurių ėmėsi, kad būtų laikomasi 2 straipsnyje nustatytų sąlygų.

4 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Danijos Karalystei ir Švedijos Karalystei.

Priimta Briuselyje 2023 m. lapkričio 29 d.

Komisijos vardu
Didier REYNDERS
Komisijos narys