2024/2549

1.10.2024.

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2024/2549

(2023. gada 29. novembris)

par valsts atbalstu SA.57543 un SA.58342 (2020/NN) (ex 2020/N), ko Dānijas Karaliste un Zviedrijas Karaliste sniegusi *Scandinavian Airlines System AB*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2023) 8356)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad tā aicinājusi ieinteresētās personas sniegt piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem nosacījumiem ([1]), un ņemot vērā šo personu piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Dānijas Karaliste ("Dānija") un Zviedrijas Karaliste ("Zviedrija") ar 2020. gada 11. augusta elektroniskajiem paziņojumiem, kas tika sniegti pēc pirmspaziņošanas posma saziņas ([2]), informēja Komisiju par saviem plāniem piedalīties *Scandinavian Airlines System AB* ("*SAS*") rekapitalizācijā ("pasākums").

(2) Dānija un Zviedrija paziņoja par pasākumu saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību ("LESD") 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, kā tas interpretēts 3.11. iedaļā pagaidu regulējumā valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku Covid-19 pandēmijas apstākļos ("pagaidu regulējums") ([3]).

(3) Pasākums ietvēra divus rekapitalizācijas instrumentus:

— Dānijas un Zviedrijas parakstīšanos uz valsts hibrīda parādzīmēm ("hibrīdkapitāla instruments"), un

— šo divu dalībvalstu parakstīšanos uz jaunām parastajām akcijām ("pašu kapitāla instruments").

(4) Pasākuma kopējā maksimālā summa, par ko Dānija un Zviedrija paziņoja 2020. gada 11. augustā, bija aptuveni 11 miljardi SEK (1,069 miljardi EUR) ([4]), no kuriem aptuveni 6 miljardi SEK bija jānodrošina Dānijai un 5 miljardi SEK – Zviedrijai.

([1]) OV C 250, 14.7.2023., 11. lpp.

([2]) Dānija un Zviedrija paziņojuma veidlapas projektu iesniedza 2020. gada 12. jūnijā. Pēc neformālas informācijas apmaiņas ar Komisiju Dānija un Zviedrija 2020. gada 16. jūnijā iesniedza papildu informāciju. Komisija 2020. gada 16., 19., 23. un 30. jūnijā nosūtīja Dānijai un Zviedrijai informācijas pieprasījumus, uz kuriem Dānija un Zviedrija atbildēja 2020. gada 18., 22. un 23. jūnijā un 2020. gada 2. jūlijā. Komisija 2020. gada 2., 6. un 10. jūlijā nosūtīja papildu informācijas pieprasījumus, uz kuriem Dānija un Zviedrija atbildēja 2020. gada 3., 8., 13. un 23. jūlijā. Dānija un Zviedrija 2020. gada 24., 27., 30. un 31. jūlijā un 2020. gada 1. un 2. augustā iesniedza papildu informāciju.

([3]) Komisijas paziņojums "Pagaidu regulējums valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā" (OV C 91I, 20.3.2020., 1. lpp.), kas grozīts ar Komisijas paziņojumiem C(2020) 2215 (OV C 112I, 4.4.2020., 1. lpp.), C(2020) 3156 (OV C 164, 13.5.2020., 35. lpp.) un C(2020) 4509 (OV C 218, 2.7.2020., 3. lpp.). Pēc sākotnējā lēmuma pieņemšanas pagaidu regulējums tika grozīts ar Komisijas paziņojumiem C(2020) 7127 (OV C 340I, 13.10.2020., 1. lpp.), C(2021) 564 (OV C 34, 1.2.2021., 6. lpp.), C(2021) 8442 (OV C 473, 24.11.2021., 1. lpp.) un C(2022) 7902 (OV C 423, 7.11.2022., 9. lpp.).

([4]) Atsaucoties uz pasākumu, kas paziņots 2020. gada 11. augustā, atbalsta summu SEK konvertējot EUR, izmanto 2020. gada 14. augusta valūtas maiņas kursu.

(5) Turklāt rekapitalizācijas plānā bija paredzēta arī privāto ieguldītāju līdzdalība 3,75 miljardu SEK apmērā. Šajā nolūkā *SAS* cita starpā noslēdza līgumus ar noteiktu esošo hibrīda parādzīmju turētājiem un noteiktu obligāciju turētājiem, lai šīs hibrīda parādzīmes pārvērstu jaunās parastajās akcijās un obligācijas pārvērstu vai nu jaunās komerciālās hibrīda parādzīmēs, vai arī jaunās parastajās akcijās.

(6) Komisija 2020. gada 17. augustā pieņēma lēmumu necelt iebildumus pret pasākumu, pamatojoties uz to, ka tas tika atzīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu ("sākotnējais lēmums") ([5]).

(7) Dānija un Zviedrija piešķīra atbalstu *SAS* 2020. gada 26. oktobrī. Kopumā Dānija un Zviedrija izmaksāja atbalsta summu aptuveni 9,54 miljardu SEK (907 miljonu EUR) apmērā, kas tādējādi bija mazāka nekā paziņojumā paredzētie un Komisijas sākotnējā lēmumā apstiprinātie 11 miljardi SEK (sk. 4. apsvērumu).

(8) 2021. gada 4. maijā *Ryanair DAC* ("*Ryanair*") cēla prasību atcelt sākotnējo lēmumu. Vispārējā tiesa 2023. gada 10. maija spriedumā lietā T-238/21 ("*SAS II* spriedums") atcēla sākotnējo lēmumu saistībā ar pagaidu regulējuma 61. un 62. punkta pārkāpumu ([6]). Vispārējā tiesa uzskatīja, ka Komisija nav pieprasījusi, lai attiecībā uz pašu kapitāla instrumentu tiktu iekļauts progresivitātes vai alternatīvs mehānisms, un tas ir pretrunā minētajos pagaidu regulējuma noteikumos paredzētajām prasībām.

(9) Pēc sākotnējā lēmuma atcelšanas Komisija 2023. gada 8., 13. un 15. jūnijā pieprasīja papildu informāciju no Dānijas un Zviedrijas. Dānija un Zviedrija atbildēja attiecīgi 2023. gada 12., 15. un 16. jūnijā.

(10) Komisija 2023. gada 4. jūlija vēstulē informēja Zviedriju un Dāniju par savu lēmumu saistībā ar minēto atbalstu sākt LESD 108. panta 2. punktā noteikto procedūru ("lēmums par procedūras sākšanu").

(11) Lēmums par procedūras sākšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([7]). Komisija uzaicināja ieinteresētās personas iesniegt savas piezīmes.

(12) Dānija un Zviedrija 2023. gada 19. jūlijā kopīgi iesniedza savas piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu.

(13) Komisija arī saņēma piezīmes no divām ieinteresētajām personām, proti, *SAS* un *Ryanair*, attiecīgi 2023. gada 10. augustā un 2023. gada 14. augustā. Komisija 2023. gada 23. augustā minētās piezīmes nosūtīja Dānijai un Zviedrijai. Dānija un Zviedrija 2023. gada 25. septembra vēstulēs iesniedza Komisijai kopīgu atbildi uz *Ryanair* sniegtajām piezīmēm.

(14) Komisija 2023. gada 2. oktobrī nosūtīja informācijas pieprasījumu Dānijai un Zviedrijai. Abas dalībvalstis atbildēja uz šo pieprasījumu vairākos posmos 2023. gada 6., 11., 12., 13., 16., 19. un 23. oktobrī. Turklāt Komisija nosūtīja informācijas pieprasījumus: 2023. gada 16. oktobrī, uz ko Dānija un Zviedrija atbildēja 2023. gada 24., 26. un 2023. gada 9. novembrī, 2023. gada 9. novembrī, uz ko Dānija un Zviedrija atbildēja 2023. gada 14. novembrī, un 2023. gada 14. novembrī, uz ko Dānija un Zviedrija atbildēja 2023. gada 20. un 21. novembrī.

(15) Dānija un Zviedrija attiecīgi 2023. gada 24. un 17. oktobra vēstulēs izņēmuma kārtā piekrita atteikties no savām tiesībām, kas izriet no LESD 342. panta saistībā ar Regulas Nr. 1/1958 ([8]) 3. pantu, kā arī piekrita tam, ka šo lēmumu pieņem un paziņo angļu valodā.

([5]) Komisijas Lēmums C(2020) 5750 final (2020. gada 17. augusts) par valsts atbalstu SA.57543 (2020/N) – Dānija un SA.58342 (2020/N) – Zviedrija – *SAS AB* rekapitalizācija saistībā ar Covid-19 (OV C 50, 12.2.2021., 1. lpp.). 2020. gada 23. augustā Komisija pieņēma lēmumu par labojumiem, ar ko grozīja sākotnējo lēmumu.

([6]) 2023. gada 10. maija spriedums *Ryanair*/Komisija (*SAS II*; Covid-19), T-238/21, ECLI:EU:T:2023:247.

([7]) Sk. 1. zemsvītras piezīmi.

([8]) Regula Nr. 1, ar ko nosaka Eiropas Ekonomikas kopienā lietojamās valodas (OV 17, 6.10.1958., 385. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj).

2. **SĪKS PASĀKUMA APRAKSTS**

(16) Nākamajās iedaļās pasākums un tā konteksts ir aprakstīti pasākuma piešķiršanas brīdī, proti, 2020. gada 26. oktobrī. Pasākuma novērtējums pēc tam, kad Vispārējā tiesa ir atcēlusi sākotnējo lēmumu (sk. 8. apsvērumu), ir jābalsta uz faktiem un elementiem, kas bija noteicošie atbalsta piešķiršanas laikā.

2.1. **Pasākuma mērķis**

(17) Pasākuma mērķis bija atjaunot *SAS* pašu kapitālu un likviditāti Covid-19 pandēmijas izraisītajā ārkārtējā situācijā.

(18) Pasākums bija daļa no Dānijas un Zviedrijas pieņemto pasākumu kopuma, kura mērķis bija nodrošināt, ka tirgū joprojām ir pieejama pietiekama likviditāte, un novērst likviditātes trūkumu, ar ko uzņēmumi saskārās pandēmijas uzliesmojuma dēļ. Minētā pasākumu kopuma mērķis bija arī nodrošināt, lai pandēmijas izraisītie traucējumi neapdraudētu uzņēmumu dzīvotspēju un saglabātu saimnieciskās darbības nepārtrauktību pandēmijas laikā un pēc tās.

2.1.1. *Dānijas un Zviedrijas pieņemtie apturēšanas pasākumi, reaģējot uz Covid-19 pandēmiju*

(19) 2020. gada 11. martā Pasaules Veselības organizācija Covid-19 slimības izplatību atzina par pandēmiju. Šo apstākļu ārkārtējo raksturu noteica sabiedrības veselības apdraudējums, ko radīja tas, ka pret jauno Covid-19 vīrusu nebija ārstniecības līdzekļu vai vakcīnu. Izplatības ātrums radīja milzīgas sekas gan attiecībā uz nāves gadījumu skaitu augsta riska grupās, gan attiecībā uz ekonomiskiem un sociāliem traucējumiem.

(20) Lai ierobežotu Covid-19 izplatīšanos, dalībvalstis – arī Dānija un Zviedrija – pieņēma plaša mēroga apturēšanas pasākumus, piemēram, prasības strādāt attālināti no mājām un nepieļaut publiskas pulcēšanās, apturēt nebūtisku uzņēmumu darbību un ieviest nakts komandantstundas. Turklāt Dānija un Zviedrija, kā arī citas dalībvalstis krasi ierobežoja pārvietošanos un ceļošanu to teritorijā, uz ārvalstīm un no tām, pieņemot ceļošanas ierobežojumus un vispārējus sanitāros pasākumus (piemēram, lidojumu aizliegumus, karantīnu vai prasības uzrādīt negatīvu Covid-19 testu).

(21) Dānijas Ārlietu ministrija 2020. gada 13. martā ieteica Dānijas pilsoņiem un iedzīvotājiem atturēties no jebkādiem nebūtiskiem ceļojumiem uz visām valstīm. Tajā pašā dienā Dānijas iestādes slēdza savas robežas un noteica pagaidu aizliegumu ieceļot Dānijā. Minētie ierobežojumi lielākajai daļai ārvalstu tika piemēroti līdz 2020. gada 26. jūnijam ([9]), kad Dānija ar dažiem izņēmumiem atcēla ceļošanas ierobežojumus uz dalībvalstīm un Šengenas līguma valstīm ([10]). Neraugoties uz minēto ierobežojumu atcelšanu, Dānija turpināja ik nedēļu uzraudzīt epidemioloģiskā riska attīstību visās ārvalstīs – arī citās dalībvalstīs – un attiecīgi atjaunināja savus ieteikumus par ceļošanu ārpus Dānijas. Turklāt daļēja ierobežojumu atcelšana no 2020. gada 26. jūnija tomēr tika papildināta ar sešu dienu noteikumu, saskaņā ar kuru ārvalstnieki, kas ceļo atpūtas nolūkos, drīkst ieceļot Dānijā tikai tad, ja viņi ir rezervējuši brīvdienu naktsmītni vismaz uz sešām naktīm. Šis noteikums attiecās uz ārvalstu tūrismu Dānijā, jo 2019. gada vasarā 70 % ārvalstu tūristu, kas ieradās valstī, tajā uzturējās mazāk nekā sešas dienas.

([9]) Dānija 2020. gada 29. maijā pieņēma lēmumu par ceļošanas ierobežojumu atcelšanu uz Vāciju, Islandi un Norvēģiju, un tas stājās spēkā 2020. gada 15. jūnijā.

([10]) Izņēmumi attiecās uz Apvienoto Karalisti, Zviedriju, Portugāli, Rumāniju, Maltu un Īriju. Sk.: https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/ny-model-for-rejsevejledningerne-for-europa-traeder-i-kraft?publisherId=2012662&releaseId=13596062 (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

(22) Vēlāk – no 2020. gada septembra – Dānija novēroja epidemioloģiskā riska pieaugumu visā Savienībā. Dānija 2020. gada 31. augustā noteica ierobežojumus ceļošanai uz Franciju un Horvātiju sakarā ar Covid-19 inficēšanās gadījumu skaita pieaugumu šajās valstīs ([11]). 2020. gada 11. septembrī tā noteica līdzīgus ierobežojumus ceļošanai uz Čehiju ([12]) un nedēļu vēlāk – uz Austriju, Ungāriju, Nīderlandi, Portugāli un Šveici ([13]). Dānija turpināja augsta riska valstu sarakstam pievienot dalībvalstis, pamatojoties uz tās veikto epidemioloģiskās situācijas iknedēļas uzraudzību visā pasaulē, 2020. gada 25. septembrī nosakot ierobežojumus attiecībā uz Islandi, Īriju, Apvienoto Karalisti un Slovēniju ([14]), 2020. gada 3. oktobrī – attiecībā uz Slovākiju un Sanmarīno ([15]), 2020. gada 9. oktobrī – attiecībā uz vairākiem Zviedrijas reģioniem ([16]), 2020. gada 16. oktobrī – attiecībā uz Bulgāriju, Itāliju, Lietuvu un Poliju ([17]), kā arī 2020. gada 23. oktobrī – attiecībā uz Kipru, Latviju un Vāciju ([18]). Tā rezultātā Dānija, ņemot vērā Covid-19 pandēmijas otro vilni, līdz 2020. gada 26. oktobrim bija noteikusi ceļošanas ierobežojumus attiecībā uz 24 dalībvalstīm, kā arī visām trešām valstīm ([19]).

(23) Arī Zviedrija noteica līdzīgus ceļošanas ierobežojumus. 2020. gada 14. martā Zviedrijas iestādes ieteica valsts pilsoņiem un iedzīvotājiem atturēties no nebūtiskiem ceļojumiem uz visām valstīm. Minētais ieteikums bija spēkā līdz 2020. gada 17. jūnijam, līdz tas tika pakāpeniski atcelts attiecībā uz ceļojumiem uz citām dalībvalstīm un no tām ([20]). Turklāt Zviedrija laikposmā no 2020. gada 19. marta līdz 2020. gada 31. augustam piemēroja pagaidu aizliegumu visiem ārvalstniekiem ieceļot Savienībā caur Zviedriju. Pēc 2020. gada 17. jūnija Zviedrija, tāpat kā Dānija, turpināja regulāri uzraudzīt epidemioloģiskās situācijas attīstību visās ārvalstīs un izdeva jaunus ieteikumus, aicinot atturēties no ceļošanas uz visām valstīm, kurās ir augsts Covid-19 inficēšanās risks. Pēc ceļošanas ierobežojumu pakāpeniskas atcelšanas laikposmā no 2020. gada jūlija līdz septembrim uz un no dažām dalībvalstīm Zviedrija, ņemot vērā Covid-19 pandēmijas otro vilni, no 2020. gada 22. oktobra atjaunoja ceļošanas ierobežojumus ([21]).

(24) Kopumā koronavīrusa pandēmija bija ārkārtīgi smags trieciens pasaules ekonomikai un Savienības ekonomikai, arī Dānijas un Zviedrijas ekonomikai, radot smagas ekonomiskas un sociālas sekas. Ekonomiskā aktivitāte Savienībā gada pirmajā pusē piedzīvoja krasu kritumu un tikai daļēji atjaunojās 2020. gada vasarā, kad pakāpeniski tika atcelti apturēšanas pasākumi. Tomēr pandēmijas atjaunošanās 2020. gada septembrī izraisīja turpmākus traucējumus, jo valstu iestādes ieviesa jaunus sabiedrības veselības aizsardzības pasākumus tās izplatības ierobežošanai. Komisija savā 2020. gada rudens ekonomikas prognozē lēsa, ka eurozonas ekonomika 2020. gadā saruks par 7,8 %. Attiecībā uz 2021. un 2022. gadu Komisija brīdināja, ka, lai gan tā prognozē ekonomikas izaugsmi attiecīgi 4,2 % un 3 % apmērā, minētās aplēses raksturo ārkārtīgi liela nenoteiktība un riski, ņemot vērā Covid-19 kontekstu ([22]).

(25) Rezultātā Dānija un Zviedrija uzskatīja, ka Covid-19 pandēmija un ar to saistītie apturēšanas pasākumi, ko tās un daudzas citas valstis pieņēma, nopietni ietekmēja reālo ekonomiku un jo īpaši tādus uzņēmumus kā *SAS*.

([11]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).
([12]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).
([13]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-arrivals-from-another-five-european-countries/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).
([14]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-nationals-of-another-four-countries-from-sept-26/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).
([15]) https://www.schengenvisainfo.com/news/arrivals-from-slovakia-san-marino-to-be-quarantined-in-denmark-from-october-3/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).
([16]) https://www.schengenvisainfo.com/news/covid-19-denmark-advises-citizens-to-avoid-travel-to-eight-swedish-regions/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).
([17]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-discourages-its-citizens-from-travelling-to-bulgaria-italy-lithuania-poland/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).
([18]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).
([19]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).
([20]) No 2020. gada 17. jūnija Zviedrija atcēla ieteikumu atturēties ceļot uz Beļģiju, Horvātiju, Franciju, Grieķiju, Islandi, Itāliju, Luksemburgu, Monako, Portugāli, Sanmarīno, Spāniju, Šveici, Ungāriju un Vatikānu, no 2020. gada 15. jūlija – uz Andoru, Vāciju un Poliju un no 2020. gada 29. jūlija – uz Dāniju, Norvēģiju un Čehiju.
([21]) https://www.schengenvisainfo.com/news/sweden-extends-its-temporary-entry-ban-until-december-22/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).
([22]) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lv/ip_20_2021 (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī). Minēto prognožu pamatā ir informācija, kas apkopota līdz 2020. gada 22. oktobrim.

2.1.2. *Covid-19 pandēmijas un ar to saistīto apturēšanas pasākumu ietekme uz SAS darbību*

(26) Covid-19 pandēmijas un ar to saistīto visā pasaulē – arī Dānijā un Zviedrijā – pieņemto apturēšanas pasākumu dēļ tādām aviosabiedrībām kā *SAS* nācās pārtraukt lielāko daļu to gaisa transporta darbību.

(27) 2019. gadā *SAS* kopumā pārvadāja gandrīz 30 miljonus pasažieru ([23]), un vidējais pasažieru aizpildes koeficients bija 75,2 % ([24]). Tas bija tikai nedaudz mazāks nekā 2018. gadā (– 1,1 %). Tāpat arī *SAS* 2019. gadā salīdzinājumā ar 2018. gadu reģistrēja līdzīgu nelielu samazinājumu attiecībā uz dažiem galvenajiem snieguma rādītājiem, piemēram, pieejamo sēdvietu kilometru jeb *ASK* ([25]) (– 0,8 %) un ieņēmumu pasažierkilometru jeb *RPK* ([26]) (– 1,4 %).

(28) Laikposmā no 2019. gada decembra līdz 2020. gada februārim, proti, īsi pirms Pasaules Veselības organizācijas paziņojuma par Covid-19 pandēmiju, *SAS* bija uzlabojusi šos galvenos snieguma rādītājus ([27]). Uzņēmums reģistrēja pārvadāto pasažieru skaita būtisku pieaugumu salīdzinājumā ar laikposmu no 2018. gada decembra līdz 2019. gada februārim ([28]), un uzlabojās gan tā *ASK* ([29]), gan *RPK* ([30]).

(29) Tomēr 2020. gada martā pēc pirmo apturēšanas pasākumu pieņemšanas (21. un 23. apsvērums) *SAS* zaudēja aptuveni 60 % pasažieru salīdzinājumā ar 2019. gada martu, un *RPK* samazinājās par 62 % ([31]). Līdz 2020. gada jūnijam *SAS* atcēla gandrīz visus starptautiskos lidojumus, ierobežojot savu darbību līdz dažiem iekšzemes maršrutiem Zviedrijā un Norvēģijā, un pasažieru skaits samazinājās par vairāk nekā 95 % (2020. gada aprīlī) un 93 % (2020. gada maijā) salīdzinājumā ar tiem pašiem laikposmiem 2019. gadā. *SAS* nācās neekspluatēt lielāko daļu savas flotes, kurā bija vairāk nekā 150 gaisa kuģu, un tikai 15 no tiem turpināja veikt lidojumus ([32]).

([23]) Sk. *SAS* gada un ilgtspējas ziņojumu par 2019. fiskālo gadu (44. lpp.), pieejams vietnē https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī). Minētajā ziņojumā 2019. gads atbilst *SAS* fiskālajam gadam, t. i., laikposmam no 2018. gada novembra līdz 2019. gada oktobrim.

([24]) Pasažieru aizpildes koeficients ir aviosabiedrību nozares rādītājs, ar ko nosaka, cik lielā mērā tiek izmantota gaisa kuģu pasažierietilpība. Tas ir svarīgs rādītājs, lai aplēstu aviosabiedrības spēju izmantot tās izmantoto gaisa kuģu pasažierietilpību, lai gan šajā rādītājā var nebūt ņemta vērā cena, par kādu pasažierietilpība pārdota, un attiecīgi gūtā peļņa.

([25]) Pieejamo sēdvietu kilometrs (*ASK*) ir rādītājs, ar ko mēra lidmašīnas pasažierietilpību, kura ir pieejama ieņēmumu gūšanai. Tas attiecas uz to, cik daudz sēdvietu kilometru ir pieejami iegādei aviosabiedrībā. Sēdvietu kilometrus aprēķina, reizinot kilometru skaitu, ko kāda konkrēta lidmašīna veiks noteiktā maršrutā, ar attiecīgajā lidmašīnā pieejamo sēdvietu skaitu. *ASK* var izmantot, lai novērtētu, cik efektīvi aviosabiedrība gūst ienākumus no klientiem pieejamā sēdvietu daudzuma. Tādējādi, ja aviosabiedrībai neizdodas pārdot visas sēdvietas lidmašīnā, tā veic reisus ar nepilnu pasažierietilpību.

([26]) Ieņēmumu pasažierkilometrs (*RPK*) tiek aprēķināts, reizinot maksājošo pasažieru skaitu ar veikto attālumu. Piemēram, ja lidmašīna ar 100 pasažieriem veic 250 kilometru garu lidojumu, tiek iegūti 25 000 *RPK*.

([27]) Covid-19 sāka ievērojami izplatīties visā pasaulē 2020. gada februārī. Šajā mēnesī *SAS* jau norādīja uz zināmu pieprasījuma samazināšanos dažos tā apkalpotajos maršrutos, jo īpaši starpkontinentālajos maršrutos (ārpus Savienības) un maršrutos uz Itāliju un no tās. Neraugoties uz šīm pirmajām nepārprotamajām pandēmijas pazīmēm, *SAS* 2020. gada februārī reģistrēja lielāku pārvadāto pasažieru skaitu salīdzinājumā ar 2019. gada februāri.

([28]) Konkrētāk, *SAS* 2019. gada decembrī reģistrēja kopējo pārvadāto pasažieru skaita pieaugumu par 2,1 % salīdzinājumā ar to pašu mēnesi 2018. gadā (sk. https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/nearly-2-million-passengers-traveled-with-sas-in-december/), pieaugumu par 3,2 % 2020. gada janvārī salīdzinājumā ar to pašu mēnesi 2019. gadā (sk. https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/1-9-million-passengers-traveled-with-sas-in-january/) un pieaugumu gandrīz par 4 % 2020. gada februārī salīdzinājumā ar to pašu mēnesi 2019. gadā (https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---february-2020/) (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([29]) *SAS* palielināja savu piedāvājumu *ASK* izteiksmē par 0,9 % 2019. gada decembrī, par 1,9 % 2020. gada janvārī un par 1,5 % 2020. gada februārī salīdzinājumā ar attiecīgi 2018. gada decembri, 2019. gada janvāri un 2019. gada februāri.

([30]) *SAS* 2019. gada decembrī palielināja savu *RPK* par 2,6 %, 2020. gada janvārī – par 2,8 % un 2020. gada februārī – par 0,5 % salīdzinājumā ar attiecīgajiem periodiem gadu iepriekš.

([31]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---march-2020/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([32]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---may-2020/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

(30) Neraugoties uz relatīvu un pakāpenisku ceļošanas ierobežojumu atcelšanu Savienībā 2020. gada vasarā, *SAS* gaisa satiksmes rādītāji laikposmā no 2020. gada jūnija līdz septembrim uzlabojās minimāli. Salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu *SAS* pasažierietilpība samazinājās robežās no 73 % (2020. gada septembrī) līdz 91 % (2020. gada jūnijā), bet kopējais pārvadāto pasažieru skaits nokritās robežās no 74 % (2020. gada augustā) līdz 86 % (2020. gada jūnijā) ([33]). 2020. gada oktobrī pēc Covid-19 pandēmijas otrā viļņa sākšanās *SAS* turpināja darboties vidē, kurā pieprasījums bija ļoti ierobežots, 2019. gada oktobrī pārvadājot aptuveni 20 % no iespējamā pasažieru skaita ([34]).

(31) Pasākuma piešķiršanas laikā Eirokontrole saskaņā ar savu labāko scenāriju aplēsa, ka, pamatojoties uz datiem, kas savākti no 2020. gada janvāra līdz oktobrim, aviācijas nozare neatgriezīsies 2019. gada līmenī līdz 2024. gadam ([35]). Starptautiskā Lidostu padome Eiropā 2020. gada 6. oktobrī sniedza līdzīgu prognozi, uzskatot, ka Eiropas gaisa satiksmes 2019. gada līmeņa atjaunošana pirms 2024. vai 2025. gada ir maz ticama un ka pastāv ārkārtīga nenoteiktība attiecībā uz minētās satiksmes attīstību 2021. gadā ([36]).

(32) Ievērojamais pieprasījuma kritums, ko *SAS* piedzīvoja Covid-19 pandēmijas seku, apturēšanas pasākumu un aviācijas nozares īstermiņa un ilgtermiņa perspektīvu ievērojamās nenoteiktības dēļ, būtiski ietekmēja aviosabiedrības finansiālo stāvokli.

2.1.3. *SAS pašu kapitāla un likviditātes vajadzības Covid-19 pandēmijas pārvarēšanai*

(33) Saskaņā ar Dānijas un Zviedrijas sniegto informāciju kopš Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma un 2.1.1. iedaļā aprakstīto apturēšanas pasākumu pieņemšanas *SAS* ir radušies ievērojami zaudējumi. *SAS* paredzēja, ka pasākuma piešķiršanas brīdī aviosabiedrība cietīs turpmākus zaudējumus. Tāpēc uzņēmumam tā finansiālo grūtību risināšanai bija nepieciešams pašu kapitāla un likviditātes atbalsts rekapitalizācijas veidā.

(34) Saskaņā ar Dānijas un Zviedrijas sniegto informāciju *SAS* bija vajadzīgs šāds atbalsts, neraugoties uz vairākām izmaksu mazināšanas iniciatīvām, ko uzņēmums veica, lai mazinātu zaudējumus, un valsts atbalstu, ko tas iepriekš saņēma saistībā ar Covid-19 pandēmiju.

2.1.3.1. *SAS pieņemtās izmaksu mazināšanas iniciatīvas Covid-19 pandēmijas ietekmes mazināšanai*

(35) 2020. gada 3. martā, neilgi pēc tam, kad Eiropā sākās Covid-19 pandēmija, *SAS* paziņoja, ka nekavējoties uzsāks vairākas izmaksu mazināšanas iniciatīvas, lai stātos pretī pandēmijas sekām un samazinātajam pieprasījuma līmenim pēc gaisa pārvadājumu pakalpojumiem ([37]). *SAS* no 2020. gada 5. marta apturēja lidojumus uz Honkongu un arī paziņoja par īso lidojumu skaita samazināšanu turpmākajos mēnešos, lai pēc iespējas kompensētu ieņēmumu zaudējumus, samazinot ar lidojumiem saistītās izmaksas (degviela, personāls, gaisa kuģu nodokļi un nodevas utt.).

(36) *SAS* Direktoru padomes 2020. gada 12. marta sanāksmē *SAS* informēja padomes locekļus, ka, lai pārvarētu Covid-19 pandēmijas sekas un *SAS* finansiālā stāvokļa pasliktināšanos, ir jāstrādā divos virzienos.

(37) *Pirmkārt*, *SAS* norādīja, ka tai ir jānodrošina naudas līdzekļi, steidzami samazinot izmaksas. Šajā saistībā *SAS* vadība vienojās par brīvprātīgu algu samazinājumu par 20 %, kas stājās spēkā nekavējoties uz trim mēnešiem. Vienlaikus *SAS* informēja Direktoru padomi, ka tā ir iesaistījusies dialogā ar darba ņēmēju arodbiedrībām, lai vienotos par darba laika pagaidu samazināšanu līdz pat 20 % apmērā (un attiecīgu darba samaksas samazinājumu) uz trim mēnešiem visiem *SAS* darbiniekiem. Turklāt no padomes 2020. gada 12. marta sanāksmes protokola izriet, ka *SAS* jau bija iesaistījusies diskusijās ar iznomātājiem, lai uz laiku atceltu vai atliktu gaisa kuģu un citu aktīvu nomu. Ņemot vērā rezervāciju zemo līmeni, *SAS* 2020. gada martā un aprīlī arī plānoja samazināt savus gaisa pārvadājumus par 15–20 %, līdz 2020. gada 3. aprīlim apturot lidojumus uz Ķīnu un Itāliju un samazinot lidojumu

([33]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---june-2020/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([34]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---october-2020/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([35]) https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-11/eurocontrol-five-year-forecast-europe-2020-2024.pdf (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([36]) www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE_updated%20estimates%20of%20COVID19%20traffic%20revenue%20impacts_06.10.2020.pdf (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([37]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/update-on-covid-19/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

biežumu uz lielāko daļu *SAS* galamērķu. *Otrkārt*, *SAS* informēja Direktoru padomi, ka strādā pie jauna uzņēmējdarbības plāna, lai ņemtu vērā Covid-19 pandēmijas sekas un tās ietekmi uz uzņēmuma īstermiņa un ilgtermiņa tirdzniecības stratēģiju.

(38) *SAS* 2020. gada 15. martā paziņoja, ka Covid-19 pandēmijas gaitas un Dānijas un Zviedrijas pieņemto apturēšanas pasākumu dēļ tas, sākot no 2020. gada 16. marta, uz laiku aptur lielāko daļu satiksmes (sk. 21. un 23. apsvērumu). Turklāt *SAS* paziņoja, ka ieviesīs īslaicīgus darba apjoma samazinājumus, kuri attieksies līdz10 000 darbinieku, kas atbilst 90 % no uzņēmuma kopējā darbaspēka, tūlīt pēc tam, kad būs pieņemti tiesību akti, kas atļauj pagaidu atlaišanu no darba Dānijā (2020. gada 15. martā) un Zviedrijā (2020. gada 16. martā) ([38]).

(39) Padomes 2020. gada 1. aprīļa sanāksmē *SAS* norādīja, ka salīdzinājumā ar to pašu periodu iepriekšējā gadā aviosabiedrība tobrīd nodrošināja tikai 10 % no saviem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem. *SAS* arī norādīja, ka attiecībā uz atlikušo 2020. gadu tā bija apzinājusi vairākas izmaksu samazināšanas iniciatīvas ar potenciālu ietaupīt 4,1 miljardu SEK. Turklāt Direktoru padome apstiprināja pārdošanas un atpakaļnomas līguma noslēgšanu attiecībā uz pieciem gaisa kuģu rezerves dzinējiem, kā rezultātā *SAS* saņēma naudas līdzekļus 45 miljonu USD apmērā.

(40) Padomes 2020. gada 15. aprīļa sanāksmē *SAS* iepazīstināja ar savu uzņēmējdarbības plānu, kurā bija izklāstīta tā jaunā tirdzniecības stratēģija Covid-19 pandēmijas un tās seku pārvarēšanai īstermiņā un ilgtermiņā.

(41) *SAS* uzņēmējdarbības plānā būtībā tika pieņemts, ka laikposmā no 2020. gada aprīļa līdz jūnijam ceļošanas ierobežojumu dēļ nebūs gandrīz nekāda pieprasījuma pēc gaisa transporta pakalpojumiem ([39]). Pasažieri atsāks ceļošanu tikai laikposmā no 2020. gada jūlija līdz oktobrim, turklāt ierobežotā apmērā ([40]). Pēc tam, sākot ar 2020. gada novembri, pasažieru plūsma pakāpeniski atjaunosies, 2022. gada februārī sasniedzot 85 % no 2019. gada pasažieru plūsmas. Pēc tam pasažieru plūsmas pieaugums palēninās Covid-19 pandēmijas izraisīto un ilgtermiņā vērojamo ceļošanas paradumu izmaiņu (darbs mājās, mazāk biznesa konferenču, jauni atpūtas modeļi u. c.) dēļ. Rezultātā *SAS* necerēja atgriezties līmenī, kāds bija pirms Covid-19 pandēmijas, vismaz līdz 2023. gada vidum. Minētā pieprasījuma prognoze bija balstīta uz pieņēmumu, ka pēc 2020. gada oktobra nebūs jaunu pandēmijas viļņu un ceļošanas ierobežojumu.

(42) Saskaņā ar šo scenāriju *SAS* 2020. un 2021. fiskālajā gadā prognozēja zaudējumus 22 miljardu SEK apmērā ([41]). Lai mazinātu šos zaudējumus, uzņēmums savā uzņēmējdarbības plānā paredzēja izmantot trīs galvenos risinājumus: pielāgot savu piedāvājumu pieprasījumam, uzsākt izmaksu agresīvu samazināšanu un pārvaldīt darbinieku atlaišanu.

(43) Attiecībā uz pirmo risinājumu (pielāgot savu piedāvājumu pieprasījumam) *SAS* plānoja katru nedēļu cieši uzraudzīt gaisa transporta pakalpojumu pieprasījuma attīstību Covid-19 pandēmijas kontekstā. *SAS* plānoja neekspluatēt lielāko daļu savas flotes līdz 2020. gada jūnijam un pakāpeniski palielināt ekspluatācijā esošo gaisa kuģu skaitu no 2020. gada jūlija atkarībā no trīs galveno rādītāju rezultātiem. Ar šiem rādītājiem tiktu mērīta attiecīgi "spēja ceļot" (analizējot valdību noteiktos ceļošanas ierobežojumus un korporatīvos aizliegumus visā pasaulē), "ceļošanas nodoms" (piemēram, mērot meklēšanas datus vai rezervācijas līmeņus *SAS* tīmekļa vietnēs) un "faktiskie ceļojumi" (piemēram, izmantojot datus par *SAS* faktiski ieradušos pasažieru īpatsvaru, pārvadāto pasažieru skaitu un rezervāciju klasēm). Ilgākā termiņā (proti, pēc 2020. gada oktobra), kad saskaņā ar prognozēm pieprasījums atjaunotos vienmērīgā tempā, *SAS* plānoja koncentrēt savus pakalpojumus uz visrentablākajiem maršrutiem (jo īpaši īsajiem lidojumiem Skandināvijā un Eiropā) un visrentablākajiem klientiem (biznesa klases klientiem), vienlaikus samazinot pasažierietilpību un reisu biežumu, lai maksimāli izmantotu gaisa kuģus. Uzņēmums arī plānoja aizstāt lielāko daļu savas pašreizējās analīzes, sistēmu un rīku ar progresīvākiem produktiem, lai uzlabotu satiksmes un rezervācijas rādītāju precizitāti, un pārskatīt savus reisu laikā sniegtos pakalpojumus, lai novērstu liekas izmaksas (divkāršas apkalpošanas lidmašīnā samazināšana u. c.).

([38]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-temporarily-halt-most-of-the-traffic/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī). Sk. arī *SAS* Direktoru padomes 2020. gada 16. marta sanāksmes protokolu (paziņojuma 40.1. pielikums).

([39]) Mazāk nekā 8 % no 2019. gadā *SAS* pārvadāto pasažieru apjoma.

([40]) *SAS* paredzēja, ka 2020. gada oktobrī sasniegs tikai 30 % no 2019. gadā pārvadāto pasažieru apjoma.

([41]) Sk. 23. zemsvītras piezīmi. *SAS* fiskālais gads ilgst no 1. novembra līdz 31. oktobrim.

(44) Attiecībā uz otro risinājumu (uzsākt izmaksu agresīvu samazināšanu) *SAS* ierosināja īstenot tās izmaksu agresīvu samazināšanu, pievēršoties pastāvīgajām izmaksām, ar mērķi līdz 2020. gada oktobra beigām panākt ietaupījumus 2,4 miljardu SEK apmērā un līdz 2021. gada marta beigām panākt papildu ietaupījumu 1 miljarda SEK apmērā ([42]). *SAS* arī paredzēja samazināt izmaksas pēc 2020. gada oktobra, samazinot savu floti, pakāpeniski pārejot uz viena tipa gaisa kuģiem, lai palielinātu tehniskās apkopes izmaksu efektivitāti, un naudas līdzekļu saglabāšanas nolūkā atliekot gaisa kuģu piegādes, – tas līdz 2024. gadam ļautu gūt papildu ietaupījumu 1,1 miljarda SEK apmērā.

(45) Attiecībā uz trešo risinājumu (pārvaldīt darbinieku atlaišanu) *SAS* paredzēja turpināt izmantot plašas pagaidu atlaišanas Zviedrijā, Norvēģijā un Dānijā, lai līdz 2020. gada oktobra beigām ietaupītu 2 miljardus SEK, kam sekotu turpmāki pasākumi produktivitātes palielināšanai atveseļošanās periodā (proti, par 25 % uzlabot produktivitāti atklātajā teritorijā un par 17 % – saistībā ar salona apkalpes locekļiem), lai panāktu papildu samazinājumu 2 miljardu SEK apmērā. Vienlaikus *SAS* paredzēja uzsākt darbinieku atlaišanas programmu, lai līdz 2020. gada oktobra beigām pastāvīgi samazinātu savu kopējo darbinieku skaitu par 30 % un līdz 2021. gada martam vēl par 1,6 miljardiem SEK samazinātu pieskaitāmās izmaksas (par trešdaļu samazinot pieskaitāmo darbinieku skaitu un par 50 % samazinot kravu pārvadājumu filiāles darbinieku skaitu, par 20 % samazinot pastāvīgās IT izmaksas, palielinot kravu pārvadājumu un apkalpošanas uz zemes pakalpojumu izmantošanu ārpakalpojumu veidā, un samazinot investīcijas tirgvedībā, IT un produktos līdz *SAS* vajadzībām minimāli nepieciešamajam apjomam).

(46) Ar šo izmaksu samazināšanas programmu *SAS* plānoja panākt kopējo samazinājumu 5,4 miljardu SEK apmērā 2020. un 2021. fiskālajā gadā (un vēl 4,5 miljardu SEK izmaksu samazinājumu pēc 2021. gada).

(47) Tomēr Direktoru padome 2020. gada 15. aprīļa sanāksmē lūdza *SAS* vadību uzņēmējdarbības plānā noteikt vairāk izmaksu samazināšanas avotu.

(48) Tāpēc padomes 2020. gada 22. aprīļa sanāksmē *SAS* iepazīstināja ar vērienīgāku izmaksu samazināšanas programmu. Būtībā *SAS* ierosināja vēl vairāk samazināt ārējos izdevumus, palielināt atlaisto darbinieku skaitu (no 30 % līdz 40 % no *SAS* kopējā darbinieku skaita) un atlikt vairāk gaisa kuģu piegāžu. No šīs sanāksmes protokola arī izriet, ka *SAS* bija izpētījusi iespēju nodalīt dažus no svarīgākajiem aktīviem, jo īpaši klientu lojalitātes programmu *Eurobonus*, kā arī kravu pārvadājumu un apkalpošanas uz zemes darbības. Attiecībā uz programmu *Eurobonus* *SAS* izvērtēja šādas nodalīšanas priekšrocības un trūkumus un secināja, ka citas iespējas tomēr ir piemērotākas ([43]). Attiecībā uz kravu pārvadājumu filiāles nodalīšanu *SAS* norādīja, ka neviens pircējs nav ieinteresēts iegādāties visu kravu pārvadājumu filiāli vai tās daļu ([44]), savukārt saistībā ar apkalpošanas uz zemes pakalpojumiem (..) (*).

(49) Ar minēto pārskatīto uzņēmējdarbības plānu *SAS* mērķis bija 2020. un 2021. gadā panākt izmaksu samazinājumu kopumā līdz 7,3 miljardiem SEK, līdz 2021. gada beigām samazinot prognozētos uzkrātos zaudējumus no 22 miljardiem SEK līdz 15 miljardiem SEK.

(50) *SAS* šo uzņēmējdarbības plānu pieņēma 2020. gada 24. aprīlī pēc tam, kad to bija apstiprinājusi Direktoru padome, un turpināja īstenot savas izmaksu samazināšanas iniciatīvas, izmantojot trīs galvenos apzinātos risinājumus.

([42]) Šie izmaksu samazinājumi bija vērsti uz personāla izmaksām (jaunu darbinieku nepieņemšanu darbā, mazāk apmācību) par kopējo summu vairāk nekā 800 miljoni SEK, gaisa kuģu tehnisko apkopi (atkārtotas sarunas par līgumiem par nomāšanu ar apkalpi, gaisa kuģu piegāžu atlikšana, samazināta tehniskā apkope utt.) par kopējo summu 1,3 miljardi SEK un citām izmaksām (apturēti projekti, mazāk izdevumu nebūtiskām darbībām, piemēram, tirgvedībai, konsultantiem, samazinātas izmaksas par IT un telpām) par kopējo summu 1,3 miljardi SEK.

([43]) Cita starpā *SAS* programma *Eurobonus* bija svarīgs aviosabiedrības ieņēmumu avots un stratēģisks aktīvs tās tirdzniecības stratēģijā, kas vērsta uz konkrētiem un regulāriem klientiem. *SAS* uzskatīja, ka ir citi veidi (kas nav nodalīšana), kā iegūt naudu no šīs programmas, piemēram, nododot šo programmu atsevišķai juridiskai personai, lai *SAS* to tuvākajā nākotnē varētu izmantot kā nodrošinājumu parāda finansēšanai, vai pārdodot punktus ar atlaidi lojāliem klientiem, lai iegūtu vairāk naudas līdzekļu. Tomēr šāda nodošana prasītu vairākus mēnešus, tāpēc *SAS* uzskatīja, ka tā nevarētu būt īstermiņa risinājums uzņēmuma finansiālajām grūtībām, bet gan tikai vidēja termiņa risinājums.

([44]) *SAS* nepieder kravas gaisa kuģi, bet kravu pārvadāšanai tas izmanto savu pasažieru gaisa kuģu kravas nodalījumu. Tāpēc potenciālajiem kravu ekspeditoriem būtu grūti optimizēt preču plūsmas, jo tie būtu atkarīgi no *SAS* pasažieru lidojumu grafika, jo lidojumus veic *SAS*. Līdz ar to pircēji pauda interesi vienīgi par *SAS* gaisa kuģu kravas nodalījumu ietilpības tirgvedības un pārdošanas darbību pārņemšanu, taču ar ievērojamu komisijas maksu. Arī *SAS* iepriekšējie mēģinājumi pārdot šo filiāli izrādījās neveiksmīgi. *SAS* uzskatīja, ka tāpēc būtu labāk saglabāt filiāli grupā, bet ievērojami samazinot tās darbinieku skaitu (– 50 %).

(*) Konfidenciāla informācija.

(51) Pirmkārt, attiecībā uz lidojumiem (43. apsvērums) *SAS* laikposmā no 2020. gada aprīļa līdz jūnijam nodrošināja tikai dažus iekšzemes maršrutus Zviedrijā un starp Norvēģiju, Dāniju un Zviedriju, kā arī dažus repatriācijas lidojumus ([45]) un kravu gaisa pārvadājumus ([46]), aprīlī un maijā izmantojot mazāk nekā 10 % no savas kapacitātes salīdzinājumā ar to pašu laikposmu 2019. gadā (29. apsvērums) ([47]). 2020. gada 8. jūnijā, pamatojoties uz pēdējo ar pieprasījumu saistīto pasākumu iepriecinošajiem rezultātiem (43. apsvērums) ([48]), *SAS* gatavojās pakāpeniski palielināt ekspluatācijā esošo gaisa kuģu skaitu no 16 gaisa kuģiem 2020. gada 2. jūnijā līdz 45 gaisa kuģiem 2020. gada jūlija vidū, lai pielāgotos tās konstatētajai satiksmes pieauguma tendencei ([49]). Lidojumu programmā galveno uzmanību bija plānots pievērst iekšzemes satiksmei Dānijā, Norvēģijā un Zviedrijā un dažiem savienojumiem ar galvenajiem uzņēmējdarbības galamērķiem Eiropā (Beļģija, Vācija, Nīderlande), kā arī pastiprināt satiksmi savienojumos Skandināvijā. Piemēram, *SAS* saskaņā ar savām aplēsēm 2020. gada jūlija pirmajā nedēļā plānoja piedāvāt 34 % no sava piedāvājuma (sēdvietu ietilpības ziņā) tirgū uz Skandināviju, no tās un tās iekšienē salīdzinājumā ar to pašu nedēļu 2019. gadā, ko tā uzskatīja par atbilstošu konkurentu vidējai piedāvātajai ietilpībai (28 %) ([50]). Lidojumu skaita pieaugums 2020. gada jūnijā un jūlijā radīja papildu ieņēmumus *SAS*, samazinot tās zaudējumus, un ļāva aviosabiedrībai plānot vēl vienu ekspluatējamo gaisa kuģu skaita palielināšanu 2020. gada augustā izmantošanai lidojumiem uz atpūtas galamērķiem Eiropā, ņemot vērā arī jaunāko pieprasījuma attīstības mērījumu labos rezultātus. Šajā saistībā *SAS* novērtēja, ka šāds palielinājums (kas radītu līdz 45 % no tās tirgus piedāvājuma tajā pašā laikposmā 2019. gadā) atbilstu konkurentu piedāvājumam 2020. gada augustā ([51]). Tomēr, palielinoties Covid-19 gadījumu skaitam Eiropā 2020. gada septembrī un oktobrī, *SAS* līdz 2020. gada oktobra beigām samazināja savu piedāvāto ietilpību krietni zem 40 %.

(52) Otrkārt, attiecībā uz pastāvīgo izmaksu samazināšanu (44. apsvērums) *SAS* samazināja plānotās investīcijas, atliekot gaisa kuģu piegādes. *SAS* ātri uzsāka dialogu ar savu gaisa kuģu piegādātāju *Airbus* par iespēju atlikt pirmspiegādes maksājumus un gaisa kuģu piegādes. Tādējādi *SAS* izdevās sasniegt [0–300] miljonu USD ([200–500] miljonu SEK) pirmspiegādes maksājumu atlikšanu (..) periodā un pārplānot četru (..) piegādi no (..) uz (..), četru (..) piegādi no (..) uz (..) un divu (..) piegādi no (..) uz (..). Tomēr Zviedrija un Dānija paskaidroja, ka *SAS* nevarēja panākt pasūtījumu atcelšanu no (..), neuzņemoties risku (..). Turklāt *SAS* par (..) mēnešiem atlika visas (..) nomāto gaisa kuģu piegādes un paātrināja (..) nomas līgumu pārdošanas vai priekšlaicīgas izbeigšanas procesu ([52]), lai ātrāk iegūtu naudas līdzekļus. Turklāt *SAS* pārskatīja līgumus ar vairāk nekā 200 piegādātājiem visās uzņēmuma darbības jomās, lai īstermiņā novērstu jebkādas mainīgās izmaksas, pārskatītu īstermiņa un ilgtermiņa pastāvīgās izmaksas un uzlabotu samaksas noteikumus. Šī pārskatīšana ļāva *SAS* gūt vairāk nekā 1,5 miljardus SEK izmaksu samazinājuma atlikušajai 2020. gada daļai.

(53) Treškārt, attiecībā uz darbinieku atlaišanu (45. apsvērums) *SAS* 2020. gada 28. aprīlī paziņoja, ka uzsāks procesu, lai pastāvīgi samazinātu savu turpmāk nepieciešamo darbinieku skaitu par līdz 5 000 pilna laika amata vietām, lielākoties ar sešu mēnešu uzteikuma termiņu ([53]). Citi ar darba attiecībām saistīti pasākumi ietvēra uzkrāto virsstundu skaita samazināšanu un neapmaksāta atvaļinājuma piešķiršanu noteiktiem darbiniekiem.

([45]) SAS veica repatriācijas lidojumus no Brazīlijas, Pakistānas, Kolumbijas, Gvinejas, Peru un Turcijas.

([46]) Jo īpaši vairākus lidojumus starp Stokholmu un Honkongu, izmantojot tukšus pasažieru gaisa kuģus, lai no Āzijas uz Eiropu transportētu medicīnisko aprīkojumu un zāles.

([47]) 2020. gada 15. aprīlī *SAS* sniedza 7,4 % no tās gaisa satiksmes pakalpojumu apmēra salīdzinājumā ar 2019. gadu. *SAS*, pamatojoties uz Eirokontroles datiem, aplēsa, ka tas visnotaļ atbilst 25 līdzīgu aviosabiedrību (*Wideroe*, *Alitalia*, *Aer Lingus*, *KLM*, *Turkish Airlines*, *Iberia*, *Wizz Air*, *Lufthansa*, *Air France*, *LOT*, *Ryanair*, *Austrian Airlines*, *EasyJet* u. c.) vidējam piedāvājumam (5,7 %). (Avots: *SAS AB* padomes 15. aprīļa sanāksme, paziņojuma 40.1. pielikums).

([48]) Rādītāji liecināja par drīzumā gaidāmu ceļošanas ierobežojumu daļēju atcelšanu Eiropā un Skandināvijā 2020. gada vasaras sākumā; bija vērojams pārdošanas apjoma pieaugums līdz pat 29 % apmērā salīdzinājumā ar iepriekšējo nedēļu, un kopš jūnija sākuma bija palielinājies rentabilitātes/noslodzes koeficients.

([49]) *SAS* 2020. gada jūlijā reģistrētā faktiskā satiksmes intensitāte bija lielāka, nekā uzņēmums bija paredzējis savā 2024. gada 24. aprīlī pieņemtajā uzņēmējdarbības plānā.

([50]) *SAS* analizēja *Norwegian*, *Lufthansa*, *Ryanair*, *Air France/KLM*, *Wizz Air*, *Wideroe*, *IAG Group*, *Finnair*, *EasyJet*, *Braathens Regional* un *Turkish Airlines* publicēto nedēļas ietilpību.

([51]) Saskaņā ar *SAS* aplēsēm *Wizz Air* atjaunoja pilnu piedāvājumu 2020. gada augustā salīdzinājumā ar 2019. gada augustu, *Ryanair* un *Air France/KLM* – aptuveni 65 % no pilna piedāvājuma, *Lufthansa* mazāk nekā 40 % un *Finnair* – mazāk nekā 30 %.

([52]) 15 (..), pieci (..) un viens (..).

([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/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

(54) Kopumā *SAS* spēja samazināt mainīgās izmaksas par gandrīz 40 % salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu, atlika 10 gaisa kuģu piegādes un paātrināja 21 gaisa kuģa pakāpenisku ekspluatācijas izbeigšanu, pārskatīja vairāk nekā 200 līgumus ar piegādātājiem, lai uzlabotu samaksas noteikumus un samazinātu mainīgās izmaksas, kā arī līdz 2020. gada 26. oktobrim pabeidza 5 000 darbinieku atlaišanas procesu.

(55) Dānija un Zviedrija norādīja, ka papildus šiem izmaksu samazināšanas pasākumiem *SAS* pieteicās uz valsts atbalstu saistībā ar Covid-19 pandēmiju savu zaudējumu mazināšanai un to arī saņēma.

2.1.3.2. Valsts atbalsts, kas piešķirts *SAS* saistībā ar Covid-19 pandēmiju

(56) Pasākuma piešķiršanas laikā *SAS* bija guvusi labumu no vairākiem valsts atbalsta pasākumiem, un bija paredzēti arī citi valsts atbalsta pasākumi.

(57) Pirmkārt, 2020. gada 15. aprīlī ([54]) un 2020. gada 24. aprīlī ([55]) Komisija apstiprināja Dānijas un Zviedrijas valsts atbalstu *SAS* valsts garantiju veidā līdz 90 % no atjaunojamas kredītiespējas 3,3 miljardu SEK (324 miljonu EUR) apmērā. Minēto pasākumu mērķis bija daļēji kompensēt kaitējumu, ko aviosabiedrībai bija radījusi Covid-19 pandēmija, un Dānija un Zviedrija par tiem paziņoja saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu.

(58) Otrkārt, *SAS* no Dānijas saņēma arī pastāvīgo izmaksu kompensāciju saskaņā ar shēmu, ko Komisija apstiprināja 2020. gada 8. aprīlī ([56]). Šajā saistībā *SAS* saņēma 59 375 580 SEK par savu meitasuzņēmumu *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* ([57]), 21 126 457 SEK darbībām uz zemes un 11 135 382 SEK kravu pārvadājumiem (t. i., kopā 91 637 419 SEK jeb 8,9 miljoni EUR).

(59) Treškārt, Dānijas iestādes 2020. gada augustā paziņoja provizorisku aplēsi par iespējamo atbalstu, ko *SAS* varētu saņemt saskaņā ar divām aviosabiedrību atbalsta shēmām, par kurām Dānija tolaik bija iepriekš paziņojusi Komisijai ([58]). Saskaņā ar šo aplēsi *SAS* saņemtu līdz 800 000 EUR (aptuveni 6 miljoni DKK) saskaņā ar pirmo shēmu un līdz aptuveni 4,7 miljoniem EUR (35 miljoni DKK) saskaņā ar otro shēmu ([59]).

(60) Visbeidzot, *SAS* saņēma kompensāciju no Norvēģijas par Covid-19 pandēmijas radīto kaitējumu saskaņā ar shēmu, ko EBTA Uzraudzības iestāde apstiprināja 2020. gada 17. aprīlī lietā Nr. 85047 ([60]). Šīs kompensācijas summa bija aptuveni 10 miljoni NOK (932 723 EUR) ([61]). Turklāt, kā norādīja Dānija un Zviedrija, *SAS* noslēdza sabiedrisko pakalpojumu līgumu ar Norvēģijas valsti. *SAS* bija aplēsusi, ka maksājumu vērtība saskaņā ar šo līgumu ir aptuveni 500 miljoni SEK (49 miljoni EUR).

([54]) Komisijas Lēmums C(2020) 2416 final (2020. gada 15. aprīlis) par valsts atbalstu SA.56795 (2020/N) – Dānija – *SAS* Covid-19 pandēmijas radītā kaitējuma novēršana (OV C 220, 3.7.2020., 1. lpp.).

([55]) Komisijas Lēmums C(2020) 2784 final (2020. gada 24. aprīlis) par valsts atbalstu SA.57061 (2020/N) – Zviedrija – *SAS* Covid-19 pandēmijas radītā kaitējuma novēršana (OV C 220, 3.7.2020., 1. lpp.).

([56]) Komisijas Lēmums C(2020) 2294 final (2020. gada 8. aprīlis) par valsts atbalstu SA.56774 (2020/N) – Dānija – Kompensācijas shēma uzņēmumiem, kuri saskaras ar lielu apgrozījuma samazināšanos Covid-19 dēļ (OV C 144, 30.4.2020., 1. lpp.). Shēma tika apstiprināta saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu.

([57]) *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* ir konsorcijs, kas pieder trim *SAS* meitasuzņēmumiem (sk. arī 2.7. iedaļu).

([58]) Lieta SA.58157 – Covid-19: atbalsts Dānijas lidostām un aviosabiedrībām, kas veic lidojumus uz Dāniju un no tās, un lieta SA.58088 – Covid-19: kompensācija aviosabiedrībām Dānijas iekšzemes maršrutos saistībā ar Covid-19 radīto kaitējumu (pamatojoties attiecīgi uz LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, kā interpretēts pagaidu regulējuma 3.1. iedaļā, un LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu). Komisija apstiprināja pirmo pasākumu ar 2020. gada 3. septembra lēmumu lietā SA.58157 (OV C 7, 7.1.2021., 4. lpp.); attiecībā uz otro pasākumu Dānija galu galā atteicās no nodoma piešķirt atbalstu saskaņā ar minēto shēmu lietā SA.58088 un 2020. gada 14. oktobrī savu paziņojumu atsauca.

([59]) Galu galā *SAS* saņēma atbalstu saskaņā ar shēmu tikai lietā SA.58157 par summu 800 000 EUR. Pēc tam, kad Dānija atteicās no nodoma piešķirt atbalstu lietā SA.58088, *SAS* nesaņēma aplēstos 4,7 miljonus EUR. Tomēr gan atbalsts, kas tika saņemts saskaņā ar shēmu lietā SA.58157, gan saskaņā ar lietu SA.58088 aplēstais atbalsts ir ņemts vērā samērīguma novērtējumā (6.3.3. iedaļa).

([60]) https://www.eftasurv.int/state-aid/state-aid-register/covid-19-grant-scheme-undertakings-suffering-substantial-loss-turnover (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([61]) Piemērojot *InforEuro* 2020. gada augusta valūtas maiņas kursu.

2.1.3.3. *SAS* finansiālās vajadzības pašu kapitālam un likviditātei

(61) Dānijas un Zviedrijas iestādes 2020. gada 11. augusta paziņojumā paskaidroja, ka *SAS* veiktie ietekmes mazināšanas pasākumi un saņemtais valsts atbalsts nebija pietiekams, lai labotu aviosabiedrības smago finansiālo stāvokli, ko izraisījusi Covid-19 pandēmija un ar to saistītie apturēšanas pasākumi.

(62) *SAS* uzņēmējdarbības plāns parādīja, ka, neraugoties uz pieņemtajiem ietekmes mazināšanas pasākumiem un saņemto valdības atbalstu, *SAS* paredzēja, ka 2020. un 2021. gadā tās zaudējumi būs aptuveni 15 miljardi SEK. SAS paredzēja, ka līdz 2020. gada oktobra beigām tai beigsies likviditāte un 2020. finanšu gadu tā noslēgs ar negatīvu pašu kapitālu teju – 11 miljardu SEK apmērā.

(63) Dānija un Zviedrija arī paskaidroja, ka saskaņā ar *SAS* 2020. gada 2. ceturkšņa starpposma ziņojumu 2020. gada aprīļa beigās *SAS* parāda un pašu kapitāla attiecība ([62]) bija negatīva (– 459,4). Turklāt *SAS* finansiālā sagatavotība samazinājās no 32 % līdz 26 %, gandrīz sasniedzot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1008/2008 ([63]) noteikto minimālo 25 % slieksni. Akcionāru pašu kapitāls bija kļuvis negatīvs – no 5,4 miljardiem SEK 2019. gada aprīlī līdz – 65 miljoniem SEK 2020. gada aprīlī. Laikposmā no 2020. gada maija līdz jūlijam *SAS* ieņēmumi turpināja samazināties, piedzīvojot kritumu par vairāk nekā 80 % salīdzinājumā ar to pašu laikposmu 2019. gadā. Darbības izmaksu samazinājums (– 67 % salīdzinājumā ar to pašu periodu 2019. gadā), ko izraisīja mazāks pieprasījums un *SAS* veiktie izmaksu mazināšanas pasākumi, šo ieņēmumu kritumu nekompensēja ([64]).

(64) Kopumā *SAS* 2020. gada jūlijā turpināja ciest zaudējumus, kas kopš Covid-19 pandēmijas sākuma sasniedza gandrīz 6 miljardus SEK. Turpināja samazināties arī *SAS* pašu kapitāls, un 2020. gada 31. jūlijā iegrāmatotā negatīvā pašu kapitāla pozīcija pārsniedza 1 miljardu SEK ([65]). *SAS* finanšu stāvoklis turpināja pasliktināties no 2020. gada augusta līdz oktobrim – ieņēmumi salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu samazinājās par 77 % ([66]).

(65) Dānija un Zviedrija 2020. gada 11. augusta paziņojumā ar atjauninātiem (2020. gada jūlija) datiem apstiprināja, ka saskaņā ar *SAS* prognozēm aviosabiedrība līdz 2020. gada decembrim sasniegs negatīvu pašu kapitālu – 9,4 miljardu SEK apmērā un līdz 2020. gada decembrim, ja ne agrāk, izlietos tai pieejamo likviditāti (kas 2020. gada 31. janvārī bija 6,598 miljardi SEK) ([67]). Šo konstatējumu pamatoja kredītreitinga aģentūras *Moody's* 2020. gada 10. jūnija *SAS* finansiālā stāvokļa analīze, kurā saskaņā ar *Moody's* aplēsēm *SAS* likviditāte bija pietiekama tikai darbībai līdz gada beigām ([68]).

(66) Dānija un Zviedrija uzskata, ka būtiski gaisa transporta traucējumi (piemēram, tādi, ko būtu izraisījis *SAS* iespējamais bankrots vai saistību neizpilde) būtu ievērojami pasliktinājuši Zviedrijas un Dānijas ekonomikas stāvokli, jo īpaši ņemot vērā *SAS* nozīmi šo dalībvalstu ekonomikā.

([62]) Parāda un pašu kapitāla attiecība ir finanšu rādītājs, kas atspoguļo to, cik liela uzņēmuma daļa pieder kreditoriem, salīdzinot ar to, cik liela daļa uzņēmuma pašu kapitāla pieder akcionāriem. Ar to aprēķina kopējā parāda un finanšu saistību īpatsvaru attiecībā pret kopējo akcionāriem piederošo pašu kapitālu. Jo lielāka attiecība, jo lielāks ir uzņēmuma aizņemto līdzekļu īpatsvars. Uzņēmumiem ar lielu aizņemto līdzekļu īpatsvaru ir lielāks risks, ka, samazinoties ieņēmumiem, netiks veikti parāda maksājumi. Šādi uzņēmumi arī mazāk spēj piesaistīt jaunus aizdevumus. Negatīva attiecība norāda, ka uzņēmuma saistības pārsniedz tā aktīvu vērtību. Vairumā gadījumu tas tiktu uzskatīts par augsta riska pazīmi un stimulu meklēt aizsardzību pret bankrotu.

([63]) *SAS* finansiālās sagatavotības prasība paredz, ka vienmēr jābūt gatavībā naudas līdzekļiem vismaz 25 % apmērā no gada pastāvīgajām izmaksām. Dānija un Zviedrija norāda, ka likviditātes prasība izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regulas (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj), saskaņā ar kuru aviosabiedrībai, lai tā saglabātu darbības licenci, ir jāuztur atbilstoša finansiālā sagatavotība.

([64]) https://www.sasgroup.net/investor-relations/financial-reports/interim-reports/continued-negative-impact-of-covid-19/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([65]) Sk. *SAS* starpposma ziņojumu par 2020. gada 3. ceturksni, kas pieejams šajā tīmekļa vietnē: https://www.sasgroup.net/files/documents/financial-reports/Q3-2020/Q320-Presentation-2020-08-25.pdf (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

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

([67]) Dānijas un Zviedrijas iestāžu paziņojuma 33. pielikums.

([68]) Dānijas un Zviedrijas iestāžu paziņojuma 34.1. pielikums.

2.1.4. *SAS nozīme Dānijas un Zviedrijas ekonomikā*

(67) Dānija un Zviedrija vispirms atsaucās uz būtiskiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, ko *SAS* veic uz šīm divām dalībvalstīm, no tām un to teritorijā.

(68) Attiecībā uz Dāniju šīs valsts iestādes paskaidroja, ka *SAS* 2019. gadā veidoja 32 % no Dānijas kopējās iekšzemes un starptautiskās pasažieru gaisa satiksmes, piedāvājot vairāk nekā 100 maršrutus no Dānijas, uz to un tās iekšienē ([69]). 2019. gadā vien *SAS* no Dānijas lidostām atklāja 12 jaunus maršrutus ([70]).

(69) Saskaņā ar Dānijas iestāžu sniegto informāciju 2019. gadā *SAS* nodrošināja 41 % no Dānijas iekšzemes savienotības ([71]), veicot lidojumus no Olborgas, Orhūsas, Billundas, Bornholmas un Fēru salu lidostām. 2019. gadā *SAS* visu gadu un ar regulāriem reisiem savienoja Kopenhāgenu ar Billundu, Orhūsu un Olborgu ar vidēji 250 iekšzemes lidojumiem mēnesī un zināmā mērā ar Fēru salām (ar vairāk nekā 500 lidojumiem gadā). *SAS* uzturēja iekšzemes savienojumus Covid-19 pandēmijas laikā starp Kopenhāgenu un Olborgu, Orhūsu un Fēru salām, nodrošinot, ka no 2020. gada aprīļa līdz jūnijam Dānijā varēja veikt būtiskus ceļojumus. Pēc 2020. gada jūnija *SAS* starp šiem galamērķiem veica 100–200 lidojumu mēnesī ([72]).

(70) Attiecībā uz starptautiskajiem galamērķiem *SAS* regulāri piedāvāja savienojumus ar Skandināvijas valstīm ([73]) un Savienības ([74]) un starptautiskajiem uzņēmējdarbības centriem (Ņujorku, Čikāgu, Vašingtonu, Honkongu, Londonu, Ženēvu u. c.), parasti visu gadu ([75]). *SAS* 2019. gadā uz Dāniju un no tās pārvadāja aptuveni 10 miljonus pasažieru, kas ir gandrīz 30 % no kopējā uz Dāniju un no tās pārvadāto starptautisko pasažieru skaita ([76]) Laikposmā no 2020. gada janvāra līdz septembrim *SAS* vēl arvien bija lielākā aviosabiedrība pārvadāto pasažieru ziņā, joprojām pārvadājot 30 % no kopējā uz Dāniju un no tās pārvadāto starptautisko pasažieru skaita ([77]).

(71) Attiecībā uz Zviedriju šīs valsts iestādes paskaidroja, ka, tā kā Zviedrija atrodas uz lielas un mazapdzīvotas pussalas, kas ģeogrāfiski atrodas Savienības perifērijā, aviācija ir visizplatītākais transporta veids starptautiskajiem ceļojumiem uz šo valsti un no tās, un to izmanto 70 % no visiem starptautiskajiem ceļojumiem. Saskaņā ar Zviedrijas Transporta aģentūras datiem *SAS* 2019. gadā veidoja 49 % no iekšzemes gaisa satiksmes Zviedrijā pārvadāto pasažieru skaita ziņā un vienu ceturto daļu no starptautiskās gaisa satiksmes, piedāvājot vairāk nekā 150 maršrutus no Zviedrijas, uz Zviedriju un tās iekšienē ([78]).

([69]) Saskaņā ar datiem, ko Dānijas iestādes ieguvušas no *Trafikstyrelsen* (Dānijas civilās aviācijas un dzelzceļa iestādes), atbildot uz Komisijas 2023. gada 2. oktobra informācijas pieprasījumu, trīs lielākās aviosabiedrības, kas veica lidojumus no Dānijas, uz to un tās teritorijā (papildus *SAS*) 2019. gadā bija *Norwegian Air Shuttle* (ar 85 maršrutiem), *Ryanair* (ar 48 maršrutiem) un *EasyJet* (ar 16 maršrutiem). *Norwegian Air Shuttle* veica lidojumus tikai vienā iekšzemes maršrutā, savukārt *Ryanair* un *EasyJet* iekšzemes lidojumus neveica.

([70]) Sk. *SAS* 2019. finanšu gada un ilgtspējas ziņojumu, 8. lpp., pieejams tīmekļa vietnē: https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([71]) Saskaņā ar Dānijas civilās aviācijas un dzelzceļa iestādes datiem *SAS* 2019. gadā bija lielākā aviosabiedrība iekšzemes līmenī, pārvadājot 41 % no kopējā iekšzemē pārvadāto pasažieru skaita, un tai sekoja *Norwegian Air Shuttle* (29 %), *Danish Air Transport* (22 %), *Air Alsie* (4,5 %) un *Dancopter* (0,8 %).

([72]) Saskaņā ar Dānijas civilās aviācijas un dzelzceļa iestādes sniegto informāciju *SAS* laikposmā no 2020. gada janvāra līdz septembrim joprojām bija lielākā aviosabiedrība iekšzemes līmenī, proti, tā pārvadāja 39 % no kopējā Dānijas iekšzemē pārvadāto pasažieru skaita, un tai sekoja *Danish Air Transport* (28,5 %), *Norwegian Air Shuttle* (24 %) un *Air Alsie* (3,1 %).

([73]) Piemēram, *SAS* 2019. gadā piedāvāja 600–700 lidojumu mēnesī uz Oslo, kā arī uz Stokholmu, vairāk nekā 300 lidojumu mēnesī uz Gēteborgu un Stavangeri, un lidojumus, kas savieno Dāniju ar Helsinkiem, Olesunnu, Tronheimu un Bergenu.

([74]) Piemēram, *SAS* 2019. gadā piedāvāja vairāk nekā 100 lidojumus mēnesī uz Briseli, Amsterdamu, Parīzi, Gdaņsku, Hamburgu, Frankfurti, Diseldorfu, Minheni, Viļņu, Varšavu un Milānu.

([75]) Saskaņā ar Dānijas civilās aviācijas un dzelzceļa iestādes datiem un *SAS* datiem *SAS* visu gadu apkalpoja aptuveni divas trešdaļas savu maršrutu (64 maršruti no 102 maršrutiem), tajā skaitā savienojumus ar Ņujorku, Čikāgu, Vašingtonu, Honkongu, Londonu un Ženēvu, savukārt *Norwegian Air Shuttle* visu gadu apkalpoja 29 maršrutus (no 85 maršrutiem), *Ryanair* – 23 maršrutus (no 48 maršrutiem) un *EasyJet* – 11 maršrutus (no 16 maršrutiem).

([76]) Saskaņā ar Dānijas civilās aviācijas un dzelzceļa iestādes datiem *SAS* bija vadošā aviosabiedrība attiecībā uz starptautisko pasažieru pārvadājumiem uz Dāniju un no tās 2019. gadā, un tai sekoja *Norwegian Air Shuttle* (15 %), *Ryanair* (9 %), *EasyJet* (5 %) un *KLM* (4 %).

([77]) Saskaņā ar Dānijas civilās aviācijas un dzelzceļa iestādes sniegto informāciju *SAS* laikposmā no 2020. gada janvāra līdz septembrim pārvadāja vairāk nekā divus miljonus pasažieru, un tai sekoja *Norwegian Air Shuttle* (11 % no kopējā starptautisko pasažieru skaita), *Ryanair* (10 %), *KLM* (5 %) un *EasyJet* (4,5 %).

([78]) Saskaņā ar Zviedrijas Transporta aģentūras datiem *SAS* bija vadošā aviosabiedrība pasažieru iekšzemes gaisa pārvadājumu pakalpojumu jomā, pārvadājot vairāk nekā trīs miljonus pasažieru un aiz sevis atstājot *Braathens Regional* (30 %), *Norwegian Air Shuttle* (18 %), *LOT Polish Airlines* (0,8 %) un *Amapola Flyg* (0,7 %).

(72) Vietējā līmenī *SAS* veica lidojumus no Stokholmas un Gēteborgas lidostām, nodrošinot savienojumus ar pārsēšanos uz Ūmeo, Lūleo, Malmes, Visbijas, Estešundas, Helsingborjas, Šellefteo, Sundsvallas, Kalmaras, Ērnšeldsvīkas, Ronnebijas un Kirunas lidostām, mēnesī veicot vairāk nekā 150 lidojumu (katram galamērķim) un reisus nodrošinot regulāri un visu gadu. Covid-19 pandēmijas laikā no 2020. gada marta līdz jūnijam *SAS* uzturēja lielāko daļu šo iekšzemes savienojumu, nodrošinot iespēju veikt būtiskus ceļojumus Zviedrijā. Pēc 2020. gada jūnija *SAS* no jauna atvēra visus tās iekšzemes maršrutus ar vidēji 50 lidojumiem mēnesī uz vienu galamērķi ([79]). Attiecībā uz starptautiskajiem galamērķiem ([80]) *SAS* regulāri visu gadu piedāvāja savienojumus ar Skandināvijas valstīm ([81]), citām ES dalībvalstīm ([82]) un starptautiskajiem uzņēmējdarbības centriem (Losandželosu, Sanktpēterburgu, Londonu, Cīrihi u. c.)

(73) Gan Dānija, gan Zviedrija arī uzsvēra īpašo ieguldījumu, ko *SAS* sniedza Covid-19 pandēmijas laikā, nodrošinot kravu pārvadājumu pakalpojumus un veicot īpašus lidojumus. Tās uzsvēra, ka *SAS* veica aptuveni 50 lidojumus, lai pārvadātu vairāk nekā 800 tonnas medicīniskā aprīkojuma un zāļu no Ķīnas, piegādājot tos uz Zviedriju un Dāniju, tajā skaitā 600 tonnas individuālo aizsardzības līdzekļu un vairāk nekā 40 miljonus aizsargmasku Zviedrijas un Dānijas veselības aprūpes darbiniekiem. Turklāt *SAS* ieviesa kravas čarterreisus svarīgiem Zviedrijas un Dānijas rūpniecības uzņēmumiem, cita starpā pārvadājot ražošanas komponentus un rezerves daļas, lai nodrošinātu ražošanas ķēdes nepārtrauktību, kas tika pārtraukta Covid-19 pandēmijas dēļ. Kā minēts 51. apsvērumā, *SAS* sadarbībā ar Zviedrijas un Dānijas iestādēm veica arī vairākus repatriācijas lidojumus no tādām valstīm kā Brazīlija un Pakistāna, lai nogādātu mājās tur iestrēgušos Zviedrijas un Dānijas iedzīvotājus.

(74) Dānija un Zviedrija arī paskaidroja, ka *SAS* ir bijis svarīgs darba devējs šajās dalībvalstīs. Tās norādīja, ka, lai gan *SAS* nolūkā samazināt zaudējumus jau bija atlaidusi no darba aptuveni 5 000 darbinieku, pasākuma piešķiršanas brīdī tā joprojām nodarbināja aptuveni 6 000 cilvēku, kuru atlaišana vēl vairāk saasinātu nopietnos traucējumus, ko bija izraisījusi Covid-19 pandēmija, un radītu nopietnas sociālas grūtības šo dalībvalstu ekonomikai.

(75) Visbeidzot, Dānija un Zviedrija arī norādīja, ka *SAS* iespējamajai maksātnespējas vai saistību neizpildes situācijai būtu domino efekts uz daudziem piegādātājiem (gaisa kuģu un dzinēju ražotājiem, lidostu un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, degvielas piegādātājiem, ēdināšanas pakalpojumu sniedzējiem, IT piegādātājiem, tehniskās apkopes pakalpojumu sniedzējiem, reģionālajiem ražošanas partneriem un finanšu pakalpojumu sniedzējiem), kuriem *SAS* bija svarīgs klients. Šajā saistībā Dānija un Zviedrija norādīja, ka *SAS* pirkumi no piegādātājiem Zviedrijā un Dānijā 2019. gadā sasniedza attiecīgi 4,2 miljardus SEK un 3,9 miljardus SEK. Raugoties vispārīgāk, *SAS* 2019. gadā tiešā veidā ieguldīja 5,9 miljardus SEK Zviedrijas iekšzemes kopproduktā ("IKP"), savukārt tās netiešais ieguldījums bija 4,7 miljardi SEK, kā arī vēl 6 miljardi SEK izraisītās ietekmes veidā. Tas veidoja 30 % no aviācijas nozares kopējā ieguldījuma Zviedrijas ekonomikā ([83]). Turklāt *SAS* 2019. gada ieguldījums Dānijas IKP tika lēsts 3 miljardu DKK apmērā ([84]). Dānijas iestādes šajā sakarā norādīja, ka 2020. gadā 58 % pasažieru, ko *SAS* pārvadāja no Dānijas un uz šo valsti, ceļoja darījumu nolūkā.

([79]) Saskaņā ar Zviedrijas Transporta aģentūras datiem laikposmā no 2020. gada janvāra līdz septembrim *SAS* joprojām bija vadošā aviosabiedrība iekšzemes pasažieru pārvadājumu jomā – tā veidoja 60 % no kopējās satiksmes, kamēr *Braathens Regional* veidoja 20 % no kopējās satiksmes, *Norwegian Air Shuttle* – 14 %, *Air Leap* – 1,8 % un *Amapola Flyg* – 1,8 %.

([80]) Saskaņā ar Zviedrijas Transporta iestādes datiem *SAS* 2019. gadā bija vadošā aviosabiedrība starptautisko gaisa pārvadājumu pakalpojumu jomā no Zviedrijas un uz Zviedriju, pārvadājot vairāk nekā septiņus miljonus pasažieru, un tai sekoja *Norwegian Air Shuttle* (18 %), *Ryanair* (8 %), *Wizz Air* (5,6 %) un *Lufthansa* (5 %). No 2020. gada janvāra līdz septembrim *SAS* starptautisko pasažieru pārvadājumu daļa nedaudz samazinājās – no 25 % līdz 23 %, kamēr *Norwegian Air Shuttle* saglabāja otro lielāko pārvadājumu daļu 13 % apmērā (salīdzinājumā ar 18 % 2019. gadā). *Ryanair* daļa saglabājās stabila, savukārt *Wizz Air* un *Lufthansa* daļas palielinājās attiecīgi no 5,6 % līdz 7,2 % un no 5,1 % līdz 6,6 %.

([81]) Piemēram, *SAS* 2019. gadā piedāvāja vairāk nekā 600 lidojumu mēnesī uz Oslo un Kopenhāgenu un vairāk nekā 300 lidojumu uz Helsinkiem, vairāk nekā 100 lidojumu uz Billundu, Tamperi, Turku un Vāsu, kā arī lidojumus, kas savieno Zviedriju ar Orhūsu, Stavangeri, Trumsi, Tronheimu un Oulu.

([82]) Piemēram, *SAS* 2019. gadā piedāvāja vairāk nekā 100 ikmēneša lidojumu uz Briseli, Amsterdamu, Parīzi, Berlīni, Frankfurti, Viļņu un Tallinu.

([83]) Sk. *Copenhagen Economics* 2019. gada aprīļa ziņojumu, kas pieejams tīmekļa vietnē https://www.copenhageneconomics.com/dyn/resources/Filelibrary/file/6/216/1562329592/sas-swedenreport.pdf (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([84]) Turpat. Ziņojumā arī norādīts, ka *SAS* radītā savienotība Dānijas IKP deva 18,4 miljardus DKK.

(76) Lai izvairītos no *SAS* maksātnespējas vai saistību neizpildes smagajām sekām uz abu valstu ekonomiku, Dānija un Zviedrija uzskatīja, ka šo divu dalībvalstu paziņotajam pasākumam nav citu alternatīvu.

2.1.5. *Rekapitalizācijas pasākuma alternatīvu trūkums*

(77) Dānija un Zviedrija savā paziņojumā paskaidroja, ka *SAS* ne tirgū, ne saskaņā ar citiem atbalsta pasākumiem neatrada alternatīvu finansējumu, lai segtu savas kapitāla un likviditātes vajadzības, uz kurām attiecas pasākums.

(78) Tūlīt pēc Covid-19 uzliesmojuma 2020. gada martā *SAS* mēģināja slēgt līgumu par atjaunojamu kredītiespēju ar banku grupu ([85]), taču bez valsts atbalsta šis mēģinājums izrādījās neveiksmīgs, jo bankas nebija gatavas uzņemties nekādu nenodrošinātu risku. Vienlaikus Zviedrijas iestādes nolēma atbalstīt aviosabiedrību nozari, izmantojot shēmu, kas paredz valsts garantijas aviosabiedrībām, sedzot 90 % no aizdevumiem, par kuriem noslēgti līgumi ar kredītiestādēm. Komisija apstiprināja minēto shēmu ar 2020. gada 11. aprīļa lēmumu lietā SA 56812 ([86]). *SAS* mēģināja saņemt aizdevumu no kredītiestādēm ar Zviedrijas valsts garantiju, taču tās nevēlējās piešķirt daļēji nenodrošinātu aizdevumu. Ņemot vērā *SAS* grūtības, Zviedrijas iestādes kopā ar Dānijas iestādēm nolēma piešķirt *SAS* valsts garantiju, kas varētu segt līdz pat 100 % no *SAS* pieprasītās atjaunojamās kredītiespējas, ja kredītiestādes tomēr atteiktos uzņemties 10 % aizdevuma risku vai uzskatītu, ka *SAS* nodrošinājums nav pietiekams, lai segtu savu risku. Komisija apstiprināja šo atbalstu (57. apsvērums). Dānija un Zviedrija norādīja, ka ar šo kopīgo valsts garantiju *SAS* galu galā izdevās noslēgt līgumu par atjaunojamu kredītiespēju, ko 90 % apmērā nodrošināja valsts garantijas, taču bankas, kas piešķīra šo kredītiespēju, par atlikušajiem 10 % kredītiespējas nenodrošinātās daļas pieprasīja ievērojamus nodrošinājumus *SAS* piederošu neapgrūtinātu aktīvu veidā. Atbilstoši ar šīm bankām noslēgtā atjaunojamās kredītiespējas līguma noteikumiem *SAS* kā nodrošinājumu sniedza gaisa kuģu aktīvu kopumu par kopējo vērtību, kas bija divreiz lielāka par banku riskam atstāto atjaunojamās kredītiespējas nenodrošināto summu (10 % no aizdevuma nominālās summas), kā arī negatīvu ķīlu *SAS* grupas iekšējiem aizdevumiem un kontiem ([87]).

(79) Turklāt 2020. gada 10. jūnijā divas kredītreitingu aģentūras pazemināja *SAS* kredītreitingu. *Standard & Poor's* pazemināja *SAS* kredītreitingu no B+ uz CCC ([88]) un saglabāja to kredītu novērošanas grupā ar negatīvām sekām, norādot uz "*lielu iespējamību, ka tuvāko nedēļu laikā notiks parādu pārstrukturēšana*", jo *SAS* kases stāvoklis iepriekšējās nedēļās bija vēl vairāk pasliktinājies un aviosabiedrības kapitāla struktūra šķita neilgtspējīga ([89]). *Moody's* pazemināja *SAS* kredītprofilu no B2 uz Caa1 ([90]), ņemot vērā ievērojamo naudas līdzekļu apjomu, ko *SAS* tērēja darbības uzturēšanai, "*par neizbēgamu padarot nepieciešamību* SAS *akcionāriem veikt tās rekapitalizāciju*" ([91]). *Moody's* uzskatīja, ka "SAS *bruto svira, ko mēra kā parāda un* EBITDA *attiecību, 2020. fiskālajā gadā bija 4,6x, atstājot vien nelielu rezervi koronavīrusa uzliesmojuma izraisītās nopietnās tirgus lejupslīdes amortizēšanai*" ([92]).

([85]) Proti, (..), (..), (..) un (..).

([86]) Komisijas 2020. gada 11. aprīļa lēmums lietā SA.56812 (2020/N) – Zviedrija – Covid-19: aizdevumu garantiju shēma aviosabiedrībām (OV C 269, 14.8.2020., 2. lpp.).

([87]) Negatīva ķīla ir līgums vai aizdevuma līguma noteikums, kas liedz aizņēmējam ieķīlāt visus vai noteiktus aktīvus citam aizdevējam. Tas nodrošina, ka sākotnējais aizdevējs saglabā prioritāti aizņēmēja saistību neizpildes un tā aktīvu apķīlāšanas gadījumā.

([88]) Saskaņā ar *Standard & Poor's* reitinga skalu CCC reitings nozīmē, ka uzņēmuma kredītprofils pašlaik ir neaizsargāts un uzņēmuma finanšu saistību izpilde ir atkarīga no labvēlīgiem uzņēmējdarbības, finanšu un ekonomikas apstākļiem. Sk. https://www.spglobal.com/ratings/en/about/intro-to-credit-ratings (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([89]) Sk. 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/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([90]) Saskaņā ar *Moody's* reitingu skalu Caa reitings nozīmē, ka saistības tiek vērtētas kā sliktas un pakļautas ļoti augstam kredītriskam. Sk. https://www.moodys.com/sites/products/productattachments/ap075378_1_1408_ki.pdf (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([91]) Zviedrijas un Dānijas iestāžu paziņojuma 34.1. pielikums.

([92]) Parāda un *EBITDA* attiecība ir sviras attiecība, ar ko mēra uzņēmuma spēju atmaksāt radušos parādu. Šī attiecība, ko parasti izmanto kredītaģentūras, nosaka emitētā parāda saistību neizpildes varbūtību. Šī attiecība ir noderīga, lai noteiktu, cik gadu *EBITDA* būtu nepieciešama, lai atmaksātu visu parādu. Parasti bažas rodas tad, ja šī attiecība ir lielāka par 3, taču tas var atšķirties atkarībā no nozares. Sk., piemēram, https://www.investopedia.com/terms/l/leverageratio.asp (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

(80) Turklāt Dānija un Zviedrija paskaidroja, ka *SAS* jau saņemtie valsts atbalsta pasākumi bija vai nu nepietiekami, vai arī neatbilstoši, lai nodrošinātu aviosabiedrības pašu kapitāla vajadzības, jo to mērķis bija novērst tikai *SAS* tūlītēju likviditātes trūkumu, nevis risināt tās kapitāla struktūras pasliktināšanos īstermiņā un ilgtermiņā.

(81) Saskaņā ar Zviedrijas un Dānijas sniegto informāciju atjaunojamā kredītiespēja, kas tika nodrošināta ar valsts garantijas pasākumu (57. apsvērums), tikai ierobežoja *SAS* darbības uzturēšanai nepieciešamo naudas līdzekļu tērēšanas tempu ("cash burn rate") ([93]) līdz 500–700 miljoniem SEK mēnesī līdz 2020. finanšu gada beigām, tāpēc tā nebija piemērota, lai *SAS* varētu atjaunot savu kapitāla struktūru tādu, kāda tā bija pirms Covid-19 krīzes (un tā nebija pietiekama, lai saglabātu naudas līdzekļus). Turklāt saskaņā ar atjaunojamā kredītlīguma noteikumiem *SAS* bija jāatceļ atjaunojamā kredītiespēja (un jāatmaksā visas atlikušās summas), tiklīdz tiktu sekmīgi īstenots Dānijas un Zviedrijas izskatītais rekapitalizācijas plāns ([94]). Visa pārējā *SAS* saņemtā atbalsta mērķis bija tikai īslaicīgi segt dažas darbības izmaksas dotāciju vai kompensācijas veidā par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām (58.–60. apsvērums), un tas nepalīdzēja risināt *SAS* būtiskās finansiālās grūtības un nodrošināt tās dzīvotspēju.

(82) Dānija un Zviedrija arī norādīja, ka šīs divas dalībvalstis Covid-19 pandēmijas kontekstā nav pieņēmušas citas spēkā esošas horizontālā atbalsta shēmas, kas būtu varējušas risināt *SAS* finansiālās grūtības **1. tabulā** un **2. tabulā** izklāstīto iemeslu dēļ.

1. tabula

To attiecīgo atbalsta shēmu saraksts, kuras Zviedrija Covid-19 pandēmijas kontekstā pieņēmusi laikposmā no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 26. oktobrim ([95])

Atbalsta shēma	Pasākuma apraksts	Zviedrijas paskaidrojumi par pasākuma neatbilstību/nepietiekamību
SA.56860 Aizdevumu garantiju shēma Covid-19 pandēmijas skartiem uzņēmumiem	Šis pasākums paredzēja atbalstu garantiju veidā aizdevumiem, kas nepārsniedz 75 miljonus SEK (aptuveni 6,8 miljonus EUR) vienam uzņēmumam. Izņēmuma gadījumos varēja pieļaut lielākas aizdevuma summas, bet ne vairāk kā 250 miljonus SEK (aptuveni 22,7 miljonus EUR).	Maksimālā atbalsta summa, ko varēja piešķirt saskaņā ar minēto shēmu, nebija pietiekama, lai nodrošinātu *SAS* dzīvotspēju. *SAS* bija vajadzīgs arī kapitāls, lai stiprinātu savu pašu kapitālu, tāpēc tā nevarēja paļauties tikai uz aizdevumiem.
SA.56812 Aizdevumu garantiju shēma Covid-19 pandēmijas skartām aviosabiedrībām	Ar šo pasākumu tika sniegts atbalsts valsts garantiju veidā jauniem aizdevumiem konkrētām aviosabiedrībām ar Zviedrijas licenci, lai nodrošinātu to pietiekamu likviditāti.	*SAS* nevarēja iegūt aizdevumu tirgū saskaņā ar šo atbalsta shēmu (78. apsvērums).
SA.56972 Īres maksas atlaide Covid-19 pandēmijas skartiem īrniekiem	Shēma paredzēja atbalstu (līdz 800 000 EUR), lai segtu īres maksas atlaides, par kurām vienojušies izīrētāji un uzņēmumi, kas nodarbojas ar ilglietojuma patēriņa preču tirdzniecību (izņemot tirdzniecību internetā), viesnīcu un restorānu darbību un dažām citām darbībām, kas vērstas uz attiecībām ar klientiem Covid-19 pandēmijas kontekstā.	Šī atbalsta shēma nebija piemērota, lai segtu *SAS* likviditātes un kapitāla vajadzības, un nodrošinātā summa bija acīmredzami nepietiekama.

([93]) Temps, kādā uzņēmums samazina savas naudas rezerves vai naudas atlikumu scenārijā, kas pamatdarbības rezultātā rada zaudējumus.

([94]) Pēc pasākuma piešķiršanas 2020. gada 26. oktobrī *SAS* 2020. gada 29. oktobrī pilnībā atmaksāja atjaunojamo kredītiespēju. Tajā pašā laikā Zviedrijas un Dānijas valsts garantijas zaudēja spēku.

([95]) Šajā sarakstā ir iekļautas tikai tās atbalsta shēmas, attiecībā uz kurām *SAS* varēja izpildīt atbilstības kritērijus atbalsta saņemšanai.

Atbalsta shēma	Pasākuma apraksts	Zviedrijas paskaidrojumi par pasākuma neatbilstību/nepietiekamību
SA.58822 Kompensācijas shēma uzņēmumiem, kuri saskaras ar apgrozījuma zaudējumiem Covid-19 pandēmijas dēļ	Ar šo pasākumu tika sniegts atbalsts (līdz 800 000 EUR) par zaudējumiem, kas uzņēmumiem bija radušies Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma un ar to saistīto ierobežojošo pasākumu dēļ 2020. gada jūnijā un jūlijā.	Atbalsta shēma sedza apgrozījuma zaudējumu tikai uz ierobežotu laiku. Turklāt piešķirtā atbalsta summa bija acīmredzami nepietiekama, lai apmierinātu *SAS* finansiālās vajadzības.

2. tabula

To attiecīgo atbalsta shēmu saraksts, kuras Dānija Covid-19 pandēmijas kontekstā pieņēmusi laikposmā no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 26. oktobrim ([96])

Atbalsta shēma	Pasākuma apraksts	Dānijas paskaidrojumi par pasākuma neatbilstību/ nepietiekamību
SA.57027 Kredītiespēja un nodokļu atlikšana, kas saistīta ar PVN un algas nodokli	Ar šo pasākumu tika sniegts atbalsts gan nodokļu atlikšanas, gan kredītiespējas veidā, lai mazinātu likviditātes grūtības visneaizsargātākajiem uzņēmumiem, īpašu uzmanību pievēršot MVU, ar kopējo budžetu 130 miljoni EUR.	Pasākums nebija piemērots *SAS* finansiālās situācijas risināšanai, jo atbalsts attiecās tikai uz nodokļu atlikšanu un kredītiespējām. Turklāt atbalsts galvenokārt tika piešķirts MVU, un tā apjoms bija ierobežots.
SA.57932 Kompensācijas shēma uzņēmumiem, kurus skārusi robežu slēgšana un ceļošanas ierobežojumi	Ar šo pasākumu tika piešķirts atbalsts uzņēmumiem, kas darbojās ar ceļošanu un tūrismu saistītās nozarēs un kas atbilda konkrētiem atbilstības nosacījumiem.	Maksimālā atbalsta summa, ko varēja piešķirt saskaņā ar šo shēmu (8 miljoni EUR vienam uzņēmumam), nebija pietiekama, lai nodrošinātu *SAS* dzīvotspēju.

(83) Turklāt Dānija un Zviedrija paskaidroja, ka finansējums lielāka parāda veidā jebkurā gadījumā neatbildīs *SAS* kapitāla vajadzībām. Uzņēmumam noteikti bija jāpiesaista kapitāls, lai apmierinātu savas pašu kapitāla vajadzības. Šajā sakarā Dānija un Zviedrija paskaidroja, ka pasākums tika izstrādāts ar mērķi segt pēc iespējas lielāku daļu *SAS* kapitāla vajadzību no tirgus, piesaistot privātos ieguldītājus un pieprasot esošajiem *SAS* privātajiem akcionāriem dalīt rekapitalizācijas slogu ar Dāniju un Zviedriju, kā sīkāk paskaidrots 2.2. iedaļā.

(84) *SAS* 2020. gada maijā un jūnijā notikušo padomes sanāksmju protokoli liecina, ka Dānija un Zviedrija nepārprotami pieprasīja *SAS* lūgt privātajiem ieguldītājiem dalīt rekapitalizācijas finansiālo slogu ("sloga sadale") kā nosacījumu šo divu dalībvalstu dalībai *SAS* rekapitalizācijā. Tādējādi *SAS* bija jārisina sarunas ar privātajiem akcionāriem, *SAS* obligāciju turētājiem un parādzīmju turētājiem, kā arī rekapitalizācijas procesā iesaistītajām bankām. *SAS* 2020. gada 30. jūnijā paziņoja par pirmo rekapitalizācijas plānu, kas paredz esošo obligāciju un esošo hibrīda parādzīmju pārvēršanu, ievērojot konkrētus nosacījumus, un aicināja obligāciju turētājus un parādzīmju turētājus apstiprināt ierosināto plānu sanāksmē, kas bija plānota 2020. gada 17. jūlijā ([97]). Tomēr 2020. gada 10. jūlijā *SAS* paziņoja, ka šī sanāksme atcelta sakarā ar parādzīmju turētāju un obligāciju turētāju gaidāmo atteikumu pieņemt pirmajā rekapitalizācijas plānā iekļautos pārvēršanas nosacījumus ([98]).

([96]) Šajā sarakstā ir iekļautas tikai tās atbalsta shēmas, attiecībā uz kurām *SAS* varēja izpildīt atbilstības kritērijus atbalsta saņemšanai.

([97]) Sk. *SAS* 2020. gada 30. jūnija paziņojumu presei, kurā sīki izklāstīts pirmais rekapitalizācijas plāna priekšlikums, pieejams šajā vietnē: 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/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([98]) Sk. *SAS* 2020. gada 10. jūlija paziņojumu presei šajā vietnē: 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/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

(85) Tā kā *SAS* ar Dānijas un Zviedrijas atbalstu ierosinātais rekapitalizācijas plāns tika noraidīts, šīs divas dalībvalstis piekrita pārskatīt nosacījumus, saskaņā ar kuriem attiecīgie obligāciju turētāji un parādzīmju turētāji akceptētu sloga sadali. Šajā lēmumā novērtētais pasākums bija daļa no pārskatītā rekapitalizācijas plāna un ir aprakstīts nākamajās iedaļās.

2.2. **Pasākuma dažādo komponentu izklāsts**

(86) Rekapitalizācijas plāns ietvēra trīs pamatelementus: pašu kapitāla instrumentu (6 miljardi SEK), hibrīdkapitāla instrumentu (6 miljardi SEK), kas abi veido pasākumu, un privātā parāda pārvēršanu pašu kapitālā vai hibrīdinstrumentos (3,75 miljardi SEK). Tādējādi rekapitalizācijas plānā bija paredzēta kapitāla iepludināšana *SAS* 15,75 miljardu SEK apmērā, no kuriem 11 miljardi SEK bija jāpiešķir saskaņā ar Dānijas un Zviedrijas pasākumu.

(87) Konkrētāk, rekapitalizācijas plāns ietvēra šādus elementus:

— hibrīdkapitāla instruments, ko veido:

  — mērķorientētas hibrīda parādzīmes 5 miljardu SEK apmērā, kas izvietotas Dānijā un Zviedrijā un sadalītas vienādās daļās starp abām dalībvalstīm, kā arī

  — mērķorientētas hibrīda parādzīmes 1 miljarda SEK apmērā, kas izvietotas tikai Dānijā,

— pašu kapitāla instruments, ko veido:

  — tiesību emisija aptuveni 4 miljardu SEK apmērā, saskaņā ar kuru Dānija un Zviedrija parakstījās tiešai iegādei un ar tālākpārdošanas garantiju uz jaunām parastām akcijām par summu līdz aptuveni 3 miljardiem SEK (vienlīdzīgi sadalīti starp abām dalībvalstīm) un kura bija pieejama visiem *SAS* akcionāriem un citiem ieguldītājiem, kā arī

  — parasto akciju mērķemisija aptuveni 2 miljardu SEK apmērā, izvietota Dānijā un Zviedrijā (sadalīta aptuveni vienādās daļās starp abām dalībvalstīm),

— privātā parāda pārvēršana pašu kapitālā vai hibrīdkapitālā, ko veido:

  — subordinēto beztermiņa mainīgās likmes kapitāla vērtspapīru ("esošās hibrīda parādzīmes") pārvēršana parastajās akcijās par summu 1,5 miljardi SEK ([99]), kā arī

  — prioritāro nenodrošināto fiksētas likmes obligāciju ar termiņu 2022. gada novembris ("obligācijas") 2,25 miljardu SEK apmērā pārvēršana jaunās komerciālās hibrīda parādzīmēs ("jaunās komerciālās hibrīda parādzīmes") vai parastajās akcijās pēc obligāciju turētāju izvēles ([100]).

2.3. **Pasākuma veids**

(88) Pasākums izpaudās kā rekapitalizācija kopsummā par 11 miljardiem SEK, izmantojot pašu kapitālu (6 miljardi SEK) un hibrīdkapitāla instrumentus (5 miljardi SEK).

2.4. **Juridiskais pamats**

(89) Dānijas un Zviedrijas dalība *SAS* rekapitalizācijā bija balstīta uz i) Zviedrijas valdības 2020. gada 15. jūnija likumprojektu Nr. 2019/20:187 par kompensāciju riska grupām, kapitāla intervenci valstij piederošos uzņēmumos un citiem pasākumiem saistībā ar Covid-19, ar ko grozīja 2020. gada budžetu, un ii) Dānijas parlamenta Finanšu komitejas 2020. gada 25. jūnija mandātu sniegt ieguldījumu *SAS* rekapitalizācijā ar konkrētiem nosacījumiem.

([99]) 2020. gada 2. septembrī parādzīmju turētāji apstiprināja esošo hibrīda parādzīmju pārvēršanu, lai tās par 90 % no nominālvērtības apmainītu pret *SAS* parastajām akcijām par parakstīšanās cenu 1,16 SEK par akciju, ja to apstiprinās ārkārtas akcionāru sapulce.

([100]) 2020. gada 2. septembrī parādzīmju turētāji apstiprināja obligāciju pārvēršanu, lai tās apmainītu par 100 % no nominālvērtības pret SEK denominētiem beztermiņa, nesubordinētiem, nenodrošinātiem, negarantētiem mainīgas likmes atpērkamiem *SAS* kapitāla vērtspapīriem.

2.5. **Piešķīrēja iestāde un pasākuma pārvaldība**

(90) Piešķīrējas iestādes bija Dānijas Finanšu ministrija un Zviedrijas valdība. Pasākumu pārvaldīja Dānijas Finanšu ministrija un Zviedrijas Uzņēmējdarbības un inovācijas ministrija. Pasākumu finansēja no Zviedrijas un Dānijas valdību budžeta.

2.6. **Pasākuma budžets un ilgums**

(91) Pasākuma budžets ir 11 miljardi SEK. Kā paskaidrots 7. apsvērumā, Dānija un Zviedrija galu galā izmaksāja atbalstu 9,54 miljardu SEK apmērā.

(92) Dānija un Zviedrija pasākumu piešķīra 2020. gada 26. oktobrī.

2.7. **Saņēmējs**

(93) Pasākuma saņēmējs ir *SAS* – Skandināvijas aviosabiedrība, kas nodrošina iekšzemes satiksmi Dānijā, Zviedrijā un Norvēģijā, kā arī satiksmi Skandināvijas iekšienē un piedāvā tiešus savienojumus ar galvenajiem Savienības un starptautiskajiem uzņēmējdarbības centriem. Tā ir arī globālās aviācijas alianses *Star Alliance* dalībniece ([101]).

(94) *SAS* ir Zviedrijas akciju sabiedrība, kuras darbību reglamentē Zviedrijas Likums par sabiedrībām 2005:551 ("Zviedrijas Likums par sabiedrībām") ([102]). *SAS* ir *SAS Danmark A/S*, *SAS Norge AS* un *SAS Sverige AB* ([103]), kā arī *SAS Cargo Group*, *SAS Ground Handling Denmark A/S*, *SAS Ground Handling Norway AS*, *SAS Ground Handling Sweden AB* un *SAS Technical Services* (visu uzņēmumu, kuri veido "*SAS Group*") mātesuzņēmums.

(95) Saskaņā ar Dānijas un Zviedrijas iestāžu sniegto informāciju *SAS* 2019. gadā pārvadāja aptuveni 30 miljonus pasažieru. *SAS* veica lidojumus uz 233 galamērķiem ar vairāk nekā 150 gaisa kuģu floti. *SAS* galvenais tranzītmezgls ir Kopenhāgenas lidosta, savukārt Oslo lidosta un Stokholmas Ārlandas lidosta ir tās otrais un trešais lielākais tranzītmezgls.

(96) Pasākuma piešķiršanas brīdī *SAS daļēji* piederēja Zviedrijas un Dānijas valdībām, kurām piederēja attiecīgi 14,82 % un 14,24 % aviosabiedrības akciju. Atlikušie 70,92 % piederēja privātajiem akcionāriem, tajā skaitā *Knut and Alice Wallenberg Foundation* ("*KAW*"), kam piederēja 6,5 %.

(97) *SAS* 2020. gada 8. maijā Dānijas un Zviedrijas iestādēm iesniedza oficiālu rakstisku pieprasījumu par kapitāla iepludināšanu.

(98) Dānija un Zviedrija 2019. gada 31. decembrī savā paziņojumā apstiprināja, ka *SAS* nav grūtībās nonācis uzņēmums Komisijas Regulas (ES) Nr. 651/2014 (Vispārējā grupu atbrīvojuma regula ("VGAR")) ([104]) nozīmē, un sniedza pierādījumus, kas pamato šo secinājumu, tajā skaitā *SAS* konsolidētos pārskatus, kas apliecina tās finanšu stāvokli 2019. gada 31. decembrī ([105]). Tās norādīja, ka i) *SAS* kā akciju sabiedrības un *SAS Group* mātesuzņēmuma konsolidētie pārskati liecina, ka uzkrāto zaudējumu dēļ tā nezaudēja vairāk nekā pusi no tās parakstītā kapitāla (sk. VGAR 2. panta 18. punkta a) apakšpunktu), jo 2019. gada 31. decembrī *SAS* parakstītais kapitāls bija 7,7 miljardi SEK, savukārt tās pašu kapitāls bija 5,7 miljardi SEK; ii) SAS netika piemērota kolektīva maksātnespējas procedūra, un tā neatbilda valsts tiesību aktos noteiktajiem kritērijiem, lai tai piemērotu šādu procedūru pēc kreditoru pieprasījuma (sk. VGAR 2. panta 18. punkta c) apakšpunktu); kā arī iii) 2019. gada 31. decembrī *SAS* parādsaistību un pašu kapitāla bilances vērtību attiecība bija 4,96, kas līdz minētajam datumam bija bijusi zemāka par VGAR 2. panta 18. punkta e) apakšpunktā noteikto robežvērtību (7,5).

([101]) *Star Alliance* 1997. gadā izveidoja piecas aviosabiedrības kā pirmo globālo aviācijas aliansi. *Star Alliance* sastāvā ir 26 aviosabiedrības, kas piedāvā savienojumus globālā maršrutu tīklā. *Star Alliance* darbību, arī kopvietošanu lidostās, infrastruktūru, komunikācijas iniciatīvas un citus pakalpojumus, koordinē projekta uzņēmums, kas atrodas Frankfurtē, Vācijā.

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

([103]) Šiem trim meitasuzņēmumiem pieder konsorcijs *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden*.

([104]) Kā definēts 2. panta 18. punktā Komisijas 2014. gada 17. jūnija Regulā (ES) Nr. 651/2014, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (OV L 187, 26.6.2014., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([105]) Skaidrības labad jāatzīmē, ka *SAS* 2019. gada pārskatā iekļautie skaitļi attiecas uz fiskālo gadu, kas ilgst no 2018. gada 1. novembra līdz 2019. gada 31. oktobrim. Tāpēc šā novērtējuma nolūkā Komisija pieprasīja koriģēt attiecīgos skaitļus, lai atspoguļotu *SAS* finanšu stāvokli 2019. gada 31. decembrī.

2.8. **Pasākuma īstenošana**

(99) Pasākumu veidoja i) pašu kapitāla instruments (5 miljardu SEK apmērā) un ii) hibrīdkapitāla instruments (6 miljardu SEK apmērā).

(100) Saskaņā ar rekapitalizācijas plānu *SAS* arī vienojās ar dažu esošo hibrīda parādzīmju turētājiem un dažu obligāciju turētājiem par: i) esošo hibrīda parādzīmju pārvēršanu parastajās akcijās (1,5 miljardi SEK) un ii) obligāciju pārvēršanu jaunās komerciālās hibrīda parādzīmēs vai parastajās akcijās (pēc obligāciju turētāju izvēles) (2,25 miljardi SEK).

2.8.1. *Pašu kapitāla instruments*

(101) Pasākuma pašu kapitāla instruments ietvēra i) mērķemisiju un ii) tiesību emisiju.

2.8.1.1. Mērķemisija

(102) Pasākums paredzēja parasto akciju mērķemisiju Dānijai un Zviedrijai aptuveni 2 miljardu SEK apmērā, kas atbilst aptuveni 1,729 miljardiem jaunu akciju par parakstīšanās cenu 1,16 SEK.

(103) 2020. gada 26. oktobrī Dānija un Zviedrija parakstījās uz jaunām akcijām par parakstīšanās cenu 1,16 SEK kopsummā par 2 miljardiem SEK (aptuveni 1 016 miljoni SEK Dānijai un aptuveni 990 miljoni SEK Zviedrijai).

2.8.1.2. Tiesību emisija

(104) Pasākums paredzēja tiesību emisiju ar tālāk tekstā aprakstītajām iezīmēm.

— Tiesības emitēt jaunas parastās akcijas bija pieejamas tiesīgajiem akcionāriem ([106]) aptuveni 4 miljardu SEK apmērā un par parakstīšanas cenu 1,16 SEK. Tiesīgie akcionāri saņēma 9 parakstīšanās tiesības par katru akciju, kas tiem piederēja tiesību emisijas reģistrēšanas datumā. Ieguldītāji, kas nav tiesīgie akcionāri, varēja piedalīties tiesību emisijā, vai nu iegādājoties parakstīšanās tiesības tirgū, vai, ciktāl tiesību emisija netiktu pilnībā parakstīta, izmantojot parakstīšanās tiesības, piesakoties parakstīties uz akcijām bez parakstīšanās tiesībām.

— Tiesību emisija tika segta ar parakstīšanās saistībām tiešai iegādei un parakstīšanās saistībām ar tālākpārdošanas garantiju, kas atbilst 81,5 % no kopējās tiesību emisijas summas, no kurām aptuveni 3 miljardus SEK sedza proporcionālas parakstīšanās saistības tiešai iegādei un parakstīšanās saistības ar tālākpārdošanas garantiju, ko uzņēmās Dānija un Zviedrija (sadalītas vienādās daļās), un aptuveni 259 miljonus SEK sedza proporcionālas parakstīšanās saistības tiešai iegādei, ko saskaņā ar konkrētiem nosacījumiem uzņēmās *KAW*.

— Tiesību emisijas galīgā summa, kas jāsedz Dānijai un Zviedrijai, bija atkarīga no citu akcionāru galīgās parakstīšanās uz akcijām, un tā varētu svārstīties no vismaz aptuveni 1,16 miljardiem SEK no Dānijas un Zviedrijas puses (ja visas Dānijas un Zviedrijas parakstītās akcijas tiktu parakstītas ar privāto kapitālu) līdz apmēram 3 miljardiem SEK (ja Dānijas un Zviedrijas parakstītās akcijas netiktu parakstītas ar privāto kapitālu).

(105) 2020. gada oktobrī privātā sektora interese par tiesību emisiju 4 miljardu SEK apmērā izrādījās lielāka nekā gaidīts. Tādējādi Dānija un Zviedrija parakstījās uz parastajām akcijām tiesību emisijā kopsummā tikai par 1 540 765 422 SEK, nevis par maksimālo paredzēto summu aptuveni 3 miljardu SEK apmērā.

([106]) Visi *SAS* akcionāri, kas reģistrēti *SAS* akcionāru reģistrā reģistrēšanas datumā, kā noteikts tiesību emisijas prospektā.

2.8.2. *Hibrīdkapitāla instruments*

(106) Hibrīdkapitāla instruments bija Dānijai un Zviedrijai emitēti un SEK denominēti beztermiņa kapitāla vērtspapīri ("jaunās valsts hibrīda parādzīmes"), un tie ietvēra:

— vienu hibrīda parādzīmju kopumu ("*NSHN1*"), kas tika izvietots Dānijā un Zviedrijā kopsummā par 5 miljardiem SEK, sadalot to vienādās daļās, ar mainīgo procentu likmi *6M STIBOR* apmērā, kam pieskaitīta sākotnējā drošības rezerve – 340 bāzes punkti gadā. Plānotā *NSHN1* drošības rezerve palielinātos šādi: otrajā un trešajā gadā – 440 bāzes punkti gadā, ceturtajā un piektajā gadā – 590 bāzes punkti gadā, sestajā un septītajā gadā – 790 bāzes punkti gadā, un astotajā gadā un pēc tam – 1 040 bāzes punkti gadā. *NSHN1* bija subordinētie kapitāla vērtspapīri, kas bija līdzvērtīgi *NSHN2*,

— vienu hibrīda parādzīmju kopumu ("*NSHN2*"), kas tika izvietots tikai Dānijā kopsummā par 1 miljardu SEK ar mainīgo procentu likmi *6M STIBOR* apmērā, kam pieskaitīta sākotnējā drošības rezerve 440 bāzes punkti gadā. Plānotā *NSHN2* parādzīmju drošības rezerve palielinātos šādi: otrajā un trešajā gadā – 540 bāzes punkti gadā, ceturtajā un piektajā gadā – 690 bāzes punkti gadā, sestajā un septītajā gadā – 890 bāzes punkti gadā, un astotajā gadā un pēc tam – 1 140 bāzes punkti gadā. *NSHN2* bija subordinētie kapitāla vērtspapīri, kas bija līdzvērtīgi *NSHN1*.

(107) Jaunās valsts hibrīda parādzīmes bija brīvi pārvedamas, bet nebija iekļautas biržas sarakstā, tās neietvēra iespēju pārvērst tās akcijās, *SAS* tās jebkurā laikā varēja atpirkt par nominālvērtību, un saskaņā ar Starptautiskajiem finanšu pārskatu standartiem ("SFPS") *SAS* grāmatvedībā tās tika uzskatītas par pašu kapitālu.

(108) Lai nodrošinātu pašu kapitāla režīmu saskaņā ar SFPS, jauno valsts hibrīda parādzīmju kuponu nomaksa nebija obligāta un bija vienīgi *SAS* ziņā. Tomēr kuponu atlikšanas gadījumā tie uzkrātu saliktos procentus līdz kuponu faktiskajai nomaksai.

2.8.3. *Esošo hibrīda parādzīmju un obligāciju pārvēršana*

(109) Rekapitalizācijas plāna ietvaros *SAS* pēc Dānijas un Zviedrijas valdību pieprasījuma risināja sarunas ar dažiem lielākajiem esošo hibrīda parādzīmju turētājiem un dažiem lielākajiem 2,25 miljardus SEK vērto obligāciju turētājiem, kā rezultātā tika panākta vienošanās par:

— pārvēršanas nosacījumiem esošajām hibrīda parādzīmēm, ierosinot tās par 90 % no nominālvērtības apmainīt pret *SAS* parastajām akcijām par parakstīšanās cenu 1,16 SEK par akciju,

— pārvēršanas nosacījumiem obligācijām, ierosinot tās apmainīt pret beztermiņa, nesubordinētiem, nenodrošinātiem, negarantētiem mainīgas likmes atpērkamiem *SAS* kapitāla vērtspapīriem ("jaunās komerciālās hibrīda parādzīmes") par 100 % no nominālvērtības. Jaunajām komerciālajām hibrīda parādzīmēm bija mainīga procentu likme *6M STIBOR* apmērā, kam pieskaitīta sākotnējā drošības rezerve – 340 bāzes punkti gadā. Pēc tam jauno komerciālo hibrīda parādzīmju plānotā drošības rezerve palielinātos šādi: otrajā un trešajā gadā – 440 bāzes punkti gadā, ceturtajā un piektajā gadā – 590 bāzes punkti gadā, sestajā un septītajā gadā – 1 090 bāzes punkti gadā, no astotā līdz desmitajam gadam (ieskaitot) – 1 440 bāzes punkti gadā un vienpadsmitajā gadā un pēc tam – 1 590 bāzes punkti gadā.

(110) Jaunās komerciālās parādzīmes *SAS* grāmatvedībā saskaņā ar SFPS tika uzskatītas par pašu kapitālu, tām bija augstāka prioritāte nekā jaunajām valsts hibrīda parādzīmēm, un *SAS* jebkurā laikā varēja tās brīvi nodot vai atpirkt par nominālvērtību.

2.8.4. *Pārvaldības noteikumi un pārmērīgu konkurences izkropļojumu novēršana*

(111) Dānija un Zviedrija noteica, ka pasākums ir atkarīgs no tā, vai ir ievēroti pagaidu regulējuma 3.11.6. iedaļā izklāstītie pārvaldības un konkurences elementi.

(112) *SAS* un visiem *SAS* kontrolētajiem uzņēmumiem tiktu piemērots reklāmas aizliegums un iegādes aizliegums. Dānija un Zviedrija apņēmās īstenot šādas saistības:

— *SAS* un *SAS* kontrolētie uzņēmumi nedrīkst izmantot pasākumu komercreklāmas vajadzībām,

— *SAS* un *SAS* kontrolētie uzņēmumi nedrīkst iegūt vairāk nekā 10 % līdzdalību konkurējošās aviosabiedrībās vai citos uzņēmumos tajā pašā uzņēmējdarbības segmentā, arī augšupējā un lejupējā posmā, kamēr nav atmaksāti vismaz 75 % no pasākuma kopējās summas. Izņēmuma gadījumos, neskarot apvienošanās kontroli un saņemot Komisijas iepriekšēju atļauju, *SAS* un *SAS* kontrolētie uzņēmumi var iegādāties vairāk nekā 10 % daļu augšupējos vai lejupējos uzņēmumos savā darbības jomā, ja iegāde nepieciešama, lai saglabātu iegādes veicēja dzīvotspēju.

(113) Kamēr nav atmaksāti vismaz 75 % pasākuma, Dānija un Zviedrija apņēmās ievērot šādas saistības: i) *SAS* vadības atalgojums nepārsniedz tās atalgojuma nemainīgo daļu 2019. gada 31. decembrī; personām, kas kļūst par uzņēmuma vadības locekļiem rekapitalizācijas brīdī vai pēc tās, piemērojamais limits ir uzņēmuma vadības locekļu ar tādu pašu atbildības līmeni atalgojuma nemainīgā daļa 2019. gada 31. decembrī; ii) *SAS* nemaksā prēmijas vai citus mainīgos vai salīdzināmus atalgojuma elementus.

(114) Kamēr pasākums nebūtu pilnībā atmaksāts, *SAS* būtu pienākums neveikt nedz dividenžu maksājumus, nedz neobligātus kupona maksājumus, nedz arī atpirkt akcijas, izņemot attiecībā uz Dāniju un Zviedriju vai gadījumos, kad ir juridisks pienākums to darīt. Dividenžu aizliegums neattiektos uz dividenžu maksājumiem grupas iekšienē, ko *SAS* veic uzņēmumi, kuri (tieši vai netieši) pilnībā pieder *SAS*.

(115) Tomēr neobligāto kupona maksājumu aizliegums neattiektos uz kupona maksājumiem par jaunām komerciālām hibrīda parādzīmēm, kas izriet no esošo obligāciju pārvēršanas. Dānijas un Zviedrijas iestādes paskaidroja, ka šādi kupona maksājumi dažiem obligāciju turētājiem bija ļoti svarīgi sarunās par sloga sadali, un, raugoties vispārīgāk, tika sagaidīts, ka tas būs galvenais apsvērums, lai visi obligāciju turētāji piekristu pārvēršanai. Dānija un Zviedrija uzskata, ka šī pārvēršana bija būtiska visa rekapitalizācijas plāna sekmīgai īstenošanai, un tās mērķis bija panākt trīs pozitīvus rezultātus.

(116) Pirmkārt, tā samazinātu *SAS* nepieciešamā valsts atbalsta kopējo summu. Ja pārvēršana netiktu veikta, *SAS* bilancē būtu bijis neatmaksāts pašu kapitāla iztrūkums 2,25 miljardu SEK apmērā, ko *SAS*, visticamāk, būtu pieprasījusi segt Dānijai un Zviedrijai, jo pirms pasākuma aviosabiedrībai bija ierobežota piekļuve kapitāla tirgiem. Savukārt veiksmīga pārvēršana attiecīgi samazinātu nepieciešamo valsts atbalsta apjomu un *SAS* veicamo kupona maksājumu summu. Obligāciju pārvēršanas rezultātā *SAS* pirmajos gados pēc pasākuma piešķiršanas varētu ievērojami samazināt izejošās naudas plūsmas. Saskaņā ar Dānijas un Zviedrijas sniegto informāciju obligācijas saņēma obligātu kuponu 5,375 % apmērā gadā, savukārt jaunās komerciālās hibrīda parādzīmes līdz piektajam gadam saņemtu mazākus neobligātos kuponus. Konvertējot obligācijas, *SAS* tās nebūtu jāatmaksā 2022. gada novembrī, tādējādi izvairoties no 2,25 miljardu SEK aizplūšanas, ko būtu bijis grūti refinansēt kapitāla tirgos.

(117) Otrkārt, tas uzlabotu *SAS* kapitāla struktūru, jo obligācijas (uzskaitītas kā parāds) tiks pārvērstas jaunās komerciālās parādzīmēs (uzskaitītas kā pašu kapitāls) vai parastās akcijās. Līdz ar to *SAS* attiecīgās finanšu attiecības (neto parāda un pašu kapitāla attiecība ([107]), finansiālā stabilitāte ([108]), sviras rādītājs u. c.) un tās kases stāvoklis ([109]) gūtu lielu labumu no pārvēršanas.

([107]) Pieņemot, ka *EBITDA* 2021. finanšu gadā būtu 3,4 miljardi SEK, pārvēršanas rezultātā parāds samazinātos par 2,25 miljardiem SEK un neto parāda attiecība pret *EBITDA* samazinātos par 66,2 %.

([108]) Uzņēmuma stabilitāte tiek definēta kā attiecība starp pašu kapitālu, kas piesaistīts no tā akcionāriem, un ārējo kapitālu, kas piesaistīts no parāda turētājiem. Pieņemot, ka 2021. finanšu gadā tiktu izmantoti kopējie aktīvi 54 miljardu SEK apmērā, pašu kapitāla uzlabojums par 2,25 miljardiem SEK palielinātu šo stabilitāti par 4,2 %.

([109]) Pārvēršanas rezultātā *SAS* nebūtu jāatmaksā 2,25 miljardi SEK no esošajām obligācijām, kuru termiņš bija 2022. gada novembris. Turklāt, veicot pārvēršanu, *SAS* pirmajos piecos gados varētu ietaupīt aptuveni 0,8 miljardus SEK kupona maksājumos par jaunajām komerciālajām hibrīda parādzīmēm salīdzinājumā ar plānoto kupona maksājumu summu, kas jāmaksā par esošajām obligācijām un hibrīda vērtspapīriem.

(118) Treškārt, 116. apsvērumā minēto iemeslu dēļ tas atvieglotu un labāk nodrošinātu atlīdzību par Dānijas un Zviedrijas pašu kapitāla instrumentiem un hibrīdkapitāla instrumentiem.

(119) Dānija un Zviedrija arī norādīja, ka esošo obligāciju pārvēršana jaunās komerciālās hibrīda parādzīmēs notika uz obligāciju turētāju rēķina. Jauno komerciālo hibrīda parādzīmju neto pašreizējā vērtība ("NPV") tika aprēķināta 80 % apmērā no nominālvērtības, ņemot vērā stabilizētu normālu *SAS* situāciju (sagaidāms, ka tā būtu sasniedzama pēc rekapitalizācijas plāna īstenošanas), savukārt obligācijas tādā pašā situācijā tiktu novērtētas 100 % apmērā no to nominālvērtības (ar obligāciju nominālvērtības dzēšanu 2022. gada novembrī).

(120) Attiecībā uz jaunajām valsts hibrīda parādzīmēm Dānijas un Zviedrijas iestādes piekrita, ka pārvaldības ierobežojumus, kas izklāstīti pagaidu regulējuma 3.11.6. iedaļā, izņemot neobligāto kupona maksājumu aizliegumu, turpinātu piemērot līdz pilnīgai dzēšanai (pilnas nominālvērtības un uzkrāto kupona maksājumu samaksai) vai līdz brīdim, kad visas jaunās valsts hibrīda parādzīmes tiktu pārdotas par to nominālvērtību vai virs tās, ieskaitot uzkrātos kupona maksājumus un saliktos procentus.

(121) *SAS* būtu arī aizliegts šķērssubsidēt grupas uzņēmumus, kuri 2019. gada 31. decembrī bija grūtībās nonākuši uzņēmumi VGAR nozīmē.

2.8.5. *Dānijas un Zviedrijas līdzdalības izbeigšanas stratēģija*

(122) Attiecībā uz tiesību jautājumu saskaņā ar Dānijas un Zviedrijas iestāžu sniegto informāciju Dānijai un Zviedrijai būtu divas iespējamas līdzdalības izbeigšanas stratēģijas: i) *SAS* varētu atpirkt akcijas no Dānijas un Zviedrijas vai ii) Dānija un Zviedrija varētu pārdot savas akcijas tirgū.

(123) Zviedrijas iestādes paskaidroja, ka Zviedrijas Likumā par sabiedrībām ir noteikts, ka sabiedrība nevar atpirkt parastās akcijas tikai no viena konkrēta akcionāra, bet gan tikai no visiem akcionāriem ar vienādiem nosacījumiem.

(124) Tāpēc saskaņā ar Dānijas un Zviedrijas iestāžu sniegto informāciju otrā līdzdalības izbeigšanas stratēģija (t. i., parasto akciju pārdošana trešām personām par tirgus cenu) būtu vienīgā praktiski īstenojamā iespēja.

(125) Turklāt Dānija un Zviedrija norādīja, ka *SAS* plānoja pasākumu atmaksāt līdz 2025. gadam. Dānija un Zviedrija paskaidroja, ka *SAS* valsts atbalsta instrumentu ([110]) atmaksāšanai plānoja izmantot gan pozitīvas, brīvas darījumdarbības naudas plūsmas, gan ieņēmumus no kapitāla tirgus emisijām (arī parādu un pašu kapitālu). Turklāt Dānija un Zviedrija paskaidroja, ka tās pēc iespējas drīzāk un pēc *SAS* finanšu stabilizācijas apsvērs pārdošanu privātām trešām personām kā iespējamu līdzdalības izbeigšanas stratēģiju, jo īpaši attiecībā uz Covid-19 laika akcijām, kas parakstītas rekapitalizācijas ietvaros.

(126) Jebkurā gadījumā saskaņā ar pasākumu Dānija un Zviedrija apņēmās 12 mēnešu laikā pēc pasākuma piešķiršanas saņemt un apstiprināt ticamu līdzdalības izbeigšanas stratēģiju, ja vien līdz šim termiņam valstu iejaukšanās pasākuma īpatsvars nebūtu samazināts zem 25 % no pašu kapitāla.

([110]) Parāda finansējums var ietvert gan nodrošinātus, gan nenodrošinātus instrumentus: i) nenodrošinātas obligācijas, tai skaitā hibrīdobligācijas, vekseļus, komerciālus vērtspapīrus, kā arī sindicētus aizdevumus, ii) nodrošinātus instrumentus, piemēram, Japānas operatīvo nomu, gaisa kuģu finansēšanu un, iespējams, pārdošanas un atpakaļnomas instrumentus. Lēmumu par finanšu instrumentu *SAS* pieņem, cita starpā pamatojoties uz šādiem faktoriem: attiecīgā instrumenta finansēšanas noteikumu/izmaksu pievilcība; *SAS* tirgus lielums un pieejamās summas; *SAS* faktiskais kredītreitings un gaidāmā reitinga prognoze/migrācija.

2.9. **Valsts atbalsta kumulācija**

(127) Atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar pasākumu, var kumulēt ar atbalstu saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1407/2013 ([111]) un Komisijas Regulu (ES) Nr. 360/2012 ([112]) vai saskaņā ar VGAR, ja ir ievēroti attiecīgie minētajās regulās izklāstītie nosacījumi.

(128) Atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar pasākumu, varētu arī kumulēt ar atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar citiem pasākumiem, kurus Komisija apstiprinājusi saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu vai pagaidu regulējumu, ja ir ievēroti attiecīgie nosacījumi, kas izklāstīti minētajos juridiskajos pamatos.

2.10. **Uzraudzība un ziņošana**

(129) Dānijas un Zviedrijas iestādes apstiprināja, ka tās ievēros pagaidu regulējuma 4. iedaļā noteiktos uzraudzības un ziņošanas pienākumus (arī pienākumu attiecīgo informāciju par *SAS* piešķirto rekapitalizāciju trīs mēnešu laikā no piešķiršanas brīža publicēt visaptverošajā valsts atbalsta tīmekļa vietnē vai Komisijas IT rīkā) ([113]).

(130) Dānijas un Zviedrijas iestādes arī apstiprināja, ka tās nodrošinās, ka:

— *SAS*, pamatojoties uz pagaidu regulējuma 82. punktā noteikto grafiku, iesniedz ziņojumus Dānijai un Zviedrijai par atmaksas grafika īstenošanas gaitu un atbilstību pagaidu regulējuma 3.11.6. iedaļā izklāstītajiem nosacījumiem,

— *SAS* kā pasākuma saņēmējs 12 mēnešu laikā no rekapitalizācijas dienas un pēc tam periodiski reizi 12 mēnešos publicē informāciju par saņemtā atbalsta izlietojumu saskaņā ar pagaidu regulējuma 83. punktu. Tajā jāiekļauj informācija par to, kā *SAS*, izmantojot saņemto atbalstu, atbalsta tās darbības saskaņā ar Savienības mērķiem un valsts līmeņa pienākumiem, kas saistīti ar digitālo pārveidi, un kā *SAS* palīdz sasniegt Savienības ekonomikas mēroga mērķi līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti, arī izmantojot šo atbalstu un tās īstenotajās sabiedrības informēšanas aktivitātēs,

— Dānija un Zviedrija iesniedz Komisijai gada ziņojumus par atmaksas grafika īstenošanu un atbilstību pagaidu regulējuma 3.11.6. iedaļas un 54. punkta nosacījumiem,

— Dānija un Zviedrija glabā detalizētu uzskaiti par atbalsta piešķiršanu 10 gadus no pasākuma piešķiršanas dienas un apņemas to pēc pieprasījuma iesniegt Komisijai. Šādā uzskaitē jāiekļauj visa informācija, kas vajadzīga, lai konstatētu, ka ir izpildīti pagaidu regulējumā izklāstītie nosacījumi, kā arī

— Dānija un Zviedrija paziņo par pārstrukturēšanas plānu, ja sešus gadus pēc pasākuma piešķiršanas Dānijas un Zviedrijas iejaukšanās pasākuma īpatsvars nav ticis samazināts zem 15 % no *SAS* pašu kapitāla.

([111]) Komisijas Regula (ES) Nr. 1407/2013 (2013. gada 18. decembris) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam (OV L 352, 24.12.2013., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj).

([112]) Komisijas Regula (ES) Nr. 360/2012 (2012. gada 25. aprīlis) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam, ko piešķir uzņēmumiem, kuri sniedz pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 114, 26.4.2012., 8. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/360/oj).

([113]) Atsaucoties uz informāciju, kas prasīta Regulas (ES) Nr. 651/2014 III pielikumā.

2.11. **Oficiālās izmeklēšanas procedūras sākšanas pamatojums**

(131) Lai izpildītu spriedumu lietā *SAS II*, Komisija pieņēma lēmumu par procedūras sākšanu. Tajā Komisija pēc iepriekšējas pārbaudes uzskatīja, ka pasākums ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē ([114]). Tā arī konstatēja, ka šis pasākums, lai gan tas tika paziņots saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu procedūrā, kuras rezultātā tika pieņemts sākotnējais lēmums, kļuva par nelikumīgu atbalstu no tā piešķiršanas brīža pēc tam, kad Vispārējā tiesa atcēla šo lēmumu, ciktāl pasākums vairs nebija apstiprināts ar Komisijas lēmumu ([115]).

(132) Komisija provizoriski uzskatīja, ka, tā kā pasākums ir kļuvis nelikumīgs, tā saderība ir jānovērtē saskaņā ar tiesību normām, kas bija spēkā atbalsta piešķiršanas brīdī, proti, 2020. gada 26. oktobrī. Tajā laikā pagaidu regulējumā bija ietverti attiecīgie noteikumi, saskaņā ar kuriem novērtēja pasākuma saderību atbilstīgi LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktam ([116]).

(133) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija provizoriski uzskatīja, ka pasākums neatbilst pagaidu regulējuma 61. un 62. punktam.

(134) Saskaņā ar spriedumu lietā *SAS II* Komisija provizoriski uzskatīja, ka pasākuma pašu kapitāla instrumentu, šķiet, nepapildina pagaidu regulējuma 61. punktā noteiktais progresivitātes mehānisms, kas palielinātu valsts atlīdzību, lai stimulētu saņēmēju atpirkt valsts kapitāla ieguldījumu. Komisija arī pauda šaubas par to, vai saskaņā ar pagaidu regulējuma 62. punktu pasākuma pašu kapitāla instrumentu papildina atbilstošs mehānisms, kas ir alternatīvs tam, kas paredzēts pagaidu regulējuma 61. punktā, kopumā radot līdzīgu rezultātu attiecībā uz stimulējošo ietekmi uz valsts līdzdalības izbeigšanu un līdzīgu vispārēju ietekmi uz valsts atlīdzību.

3. **DĀNIJAS UN ZVIEDRIJAS PIEZĪMES**

(135) Kopīgajās piezīmēs par lēmumu par procedūras sākšanu Dānija un Zviedrija galveno uzmanību pievērsa Komisijas paustajām šaubām par pasākuma atbilstību pagaidu regulējuma 61. un 62. punktam. Tās arī īsumā pievērsās dažiem citiem pasākuma saderības sākotnējā novērtējuma aspektiem.

3.1. **Pasākums jau nodrošina pienācīgu atlīdzību un līdzdalības izbeigšanas stimulus Dānijai un Zviedrijai**

(136) Lai gan Dānijas un Zviedrijas iestādes atzīst spriedumu lietā *SAS II* un tā secinājumus par pagaidu regulējuma 61. un 62. punkta neievērošanu, Dānijas un Zviedrijas iestādes uzskata, ka pasākumu tomēr var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu. Tās uzskata, ka pasākums jau ietvēra piemērotu alternatīvu progresivitātes mehānismam saskaņā ar pagaidu regulējuma 62. punktu tālāk izklāstīto iemeslu dēļ.

(137) Pirmkārt, saskaņā ar pasākumu piešķirtā ievērojamā atlaide maksimālajai akciju cenai, par kādu Dānija un Zviedrija iegādājās *SAS* akcijas, palielināja atlīdzību par labu abām valstīm.

(138) Otrkārt, *SAS* noteiktais pienākums pasākuma ietvaros iesniegt pārstrukturēšanas plānu jau bija spēcīgs stimuls Dānijas un Zviedrijas līdzdalības izbeigšanai.

(139) Treškārt, sloga apjoms, ko sloga sadalē uzņēmās privātie ieguldītāji, samazināja nepieciešamību nodrošināt Dānijas un Zviedrijas līdzdalības izbeigšanas stimulus.

([114]) Lēmuma par procedūras sākšanu 71.–75. apsvērums.
([115]) Lēmuma par procedūras sākšanu 77. un 78. apsvērums.
([116]) Lēmuma par procedūras sākšanu 79.–85. apsvērums.

(140) Visbeidzot, gan Dānijas, gan Zviedrijas iestādēm saskaņā ar to politiskajiem mandātiem bija nodoms pārtraukt līdzdalību *SAS* kapitāla struktūrā, ciktāl tas attiecas uz Covid-19 laika akcijām, kas iegūtas pasākuma ietvaros. 2020. gada 15. jūnija politiskajā nolīgumā par Dānijas valsts īstenotu rekapitalizāciju un līdzdalību *SAS* ([117]) un ministra 2020. gada 24. jūnija dekrētā ir noteikts, ka līdzdalība *SAS* principā ir jāsamazina, pārdodot akcijas atbildīgiem ilgtermiņa ieguldītājiem, kad tirgus apstākļi ir labvēlīgi. Zviedrijā valdība bija skaidri paziņojusi par savu nodomu jebkurā piemērotā laikā, kad tirgus apstākļi to atkal ļaus, samazināt/nodalīt savu līdzdalību *SAS* saskaņā ar parlamenta iepriekš piešķirtajām pilnvarām ([118]).

(141) Dānija un Zviedrija arī uzskata, ka pasākumu var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu tieši saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu. Abas valstis uzskata, ka tas tā ir *SAS* rekapitalizācijas īpatnību dēļ, jo īpaši tāpēc, ka pastāvēja vēlme nodrošināt sloga sadali un rekapitalizācijai piesaistīt jaunu privāto kapitālu. Dānija un Zviedrija uzskata, ka i) šie aspekti pagaidu regulējumā nebija prasīti, kā to atzinusi Komisija sākotnējā lēmuma 95. apsvērumā un lēmuma par procedūras sākšanu 206. apsvērumā, un ka ii) *SAS* gadījumā būtu pierādījies, ka tas ir piemērotāks instruments, lai nodrošinātu atlīdzību Dānijai un Zviedrijai un mazinātu konkurences izkropļojumus.

3.2. **Citas piezīmes saistībā ar lēmumu par procedūras sākšanu**

(142) Dānija un Zviedrija uzsver, ka Vispārējā tiesa spriedumā *SAS II* lietā apstiprināja, ka hibrīdkapitāla instruments atbilst visiem attiecīgajiem nosacījumiem par atlīdzību un līdzdalības izbeigšanas stimuliem, kas izklāstīti pagaidu regulējumā.

(143) Tās arī norāda, ka Vispārējās tiesas spriedumā *Lufthansa* lietā ([119]) ir apstiprināta metodika, ko Komisija izmantoja, lai novērtētu būtiskas tirgus ietekmes esību, pamatojoties uz pieeju "katra lidosta atsevišķi", ko Komisija izmantoja arī lēmumā par procedūras sākšanu.

4. **IEINTERESĒTO PUŠU PIEZĪMES**

(144) Oficiālās izmeklēšanas procedūras ietvaros piezīmes iesniedza divas ieinteresētās personas, proti, *SAS* un *Ryanair*.

4.1. ***SAS* piezīmes**

(145) *SAS* sniedza piezīmes par diviem punktiem sākotnējā novērtējumā par pasākuma saderību, ko Komisija veica lēmumā par procedūras sākšanu, attiecībā uz pagaidu regulējuma 61. un 62. punkta piemērošanu, no vienas puses, un pagaidu regulējuma 49. punkta c) apakšpunkta piemērošanu, no otras puses.

4.1.1. *Pasākums jau nodrošina pienācīgu atlīdzību un stimulus līdzdalības izbeigšanai Dānijai un Zviedrijai*

(146) *SAS* atgādina, ka saskaņā ar Zviedrijas Likumu par sabiedrībām (sk. 123. apsvērumu) nav iespējams īstenot progresivitātes mehānismu, ar ko konkrētam akciju turētājam piešķir papildu akcijas, ko izraisa kāds nākotnes notikums. Tāpēc pastāvēja juridisks šķērslis, kas liedza piemērot tādu progresivitātes mehānismu, kāds īpaši paredzēts pagaidu regulējuma 61. punktā.

(147) Turklāt *SAS* uzskata, ka, jo īpaši ņemot vērā ievērojamo *ex ante* atlaidi akcijām, ko Dānija un Zviedrija ieguva pasākuma ietvaros, un *SAS* noteiktās rīcības saistības, pasākums jau ietvēra gan pietiekamu atlīdzības summu Dānijai un Zviedrijai, gan pietiekamus līdzdalības izbeigšanas stimulus, lai nodrošinātu alternatīvu, kas rada tādu pašu vispārējo rezultātu attiecībā uz stimulējošo ietekmi uz valsts līdzdalības izbeigšanu un līdzīgu kopējo ietekmi uz valsts atlīdzību.

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

([118]) Pēdējais šāds pilnvarojums ir Zviedrijas valdības 2020. gada 15. jūnija priekšlikums 2019/20:187: https://data.riksdagen.se/fil/93D66908-D6E7-4ED0-8D30-7AF1EDAD2AD0.

([119]) 2023. gada 10. maija spriedums *Ryanair*/Komisija, T-34/21 un T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248, 322. punkts.

(148) Neraugoties uz šo nostāju, *SAS* ir ierosinājusi alternatīvu mehānismu, kas gadījumā, ja Komisija secinātu, ka Dānijas un Zviedrijas paziņotais pasākums neatbilst pagaidu regulējuma 61. un 62. punktam, varētu tikt īstenots, lai nodrošinātu minēto pagaidu regulējuma noteikumu ievērošanu. Minētais alternatīvais mehānisms izpaustos kā papildu kapitāla vērtspapīru emisija attiecīgajai dalībvalstij ([120]) ar tālāk tekstā aprakstītajām iezīmēm.

— Brīdī, kad šis mehānisms būtu jāiedarbina, ja viena vai abas dalībvalstis nebūtu pārdevušas vajadzīgo akciju skaitu, *SAS* vai nu i) grozītu attiecīgās valsts hibrīda parādzīmes(-ju) noteikumus, lai palielinātu summu, kas maksājama saskaņā ar šiem noteikumiem (piemēram, palielinot pamatsummu), vai arī ii) izdotu jaunu instrumentu attiecīgajai(-ām) valstij(-īm) ar tādiem pašiem noteikumiem (piemēram, subordinācijas līmeni, grāmatvedības režīmu un atlīdzību) kā esošā(-ās) attiecīgā(-ās) hibrīda parādzīme(-es).

— Šis mehānisms naudas izteiksmē atbilstu 10 % no summas, ko iegūst, reizinot attiecīgās valsts līdzdalību (t. i., akciju skaitu), kas pārsniedz tās līdzdalību *SAS* pirms rekapitalizācijas un kas tobrīd vēl nav tikusi pārdota, ar lielāko no šādām vērtībām: i) 1,16 SEK (2020. gada akciju parakstīšanas cena) vai ii) pēc apjoma svērtā vidējā cena, kas 20 tirdzniecības dienu laikā tieši pirms piektās tirdzniecības dienas pirms mehānisma iedarbināšanas datuma samaksāta par *SAS* akcijām *Nasdaq Stockholm* fondu biržā. Ņemot vērā to, ka atlīdzība par valsts hibrīda parādzīmēm mehānisma iedarbināšanas brīdī var neatbilst tirgus nosacījumiem, papildu pamatsumma, kas izriet no šā aprēķina, tiktu koriģēta, lai ņemtu vērā gaidāmās nākotnes naudas līdzekļu plūsmas, kas saistītas ar šo kapitāla vērtspapīru papildu nominālvērtību, diskontējot ar atbilstošu tirgus likmi, kas atspoguļo to noteikumus un nosacījumus un emitenta riskantumu progresivitātes mehānisma piemērošanas laikā. Šī metodika nodrošina, ka, ņemot vērā gaidāmās nākotnes naudas plūsmas un diskonta likmi progresivitātes mehānisma piemērošanas laikā, atlīdzības palielinājums naudas izteiksmē atbilst tieši 10 %.

— Saskaņā ar īpašo mehānismu, kas izklāstīts pagaidu regulējuma 61. punktā, minētais alternatīvais mehānisms tiktu aktivizēts ceturtajā gadā pēc pasākuma piešķiršanas, ja attiecīgā dalībvalsts nebūtu pārdevusi vismaz 40 % no savas Covid-19 rekapitalizācijas līdzdalības, un sestajā gadā pēc pasākuma piešķiršanas, ja attiecīgā dalībvalsts nebūtu pilnībā pārdevusi minēto rekapitalizācijas līdzdalību.

(149) *SAS* uzskata, ka ierosinātais mehānisms būtu piemērots stimuls *SAS* atpirkt akcijas, ko Dānija un Zviedrija iegādājušās pasākuma ietvaros. *SAS* uzskata, ka šī alternatīva atbilstu pagaidu regulējuma 61. un 62. punkta nosacījumiem un būtu samērīga ar šajos noteikumos izvirzīto mērķi.

4.1.2. *SAS nespēja tirgos rast finansējumu ar pieņemamiem noteikumiem*

(150) Vispirms jāatzīmē, ka *SAS* piekrīt paskaidrojumiem, ko Dānija un Zviedrija sniedza paziņojumā par pasākumu, kā arī Komisijas sākotnējā lēmumā sniegto sākotnējo novērtējumu" kurā minēts, ka *SAS* nespēja tirgos rast finansējumu ar pieņemamiem noteikumiem, lai segtu savas kapitāla vajadzības. Tomēr *SAS* sniedza papildu datus un kontekstuālu informāciju par šo aspektu.

(151) Saskaņā ar *SAS* sniegto informāciju pirms Covid-19 pandēmijas tā izmantoja dažādus tirgus finansējuma avotus, tajā skaitā banku aizdevumus, obligācijas, subordinētos aizdevumus, hibrīdobligācijas un līzingu. Lai finansētu savus gaisa kuģus, *SAS* parasti izmantoja gan nomas līgumus, gan nodrošinātus banku aizdevumus un kredītiespējas. Turklāt *SAS* izmantoja arī citus finansējuma avotus, kas vēl nebija atmaksāti pirms rekapitalizācijas uzsākšanas (2020. gada augusts), tajā skaitā i) nenodrošinātu obligāciju 1,5 miljardu SEK apmērā (emitēta 2017. gada novembrī), ii) parasto akciju privātu izvietošanu 1,27 miljardu SEK apmērā (emitētas 2017. gada novembrī), iii) nenodrošinātu obligāciju 0,75 miljardu SEK apmērā (emitēta 2018. gada jūnijā) un iv) hibrīdobligāciju 1,5 miljardu SEK apmērā (emitēta 2019. gadā) ([121]).

([120]) *SAS* uzskata, ka Komisija ir pieņēmusi līdzīgus mehānismus iepriekšējos lēmumos, piemēram, Komisijas 2020. gada 31. jūlija lēmumā lietā SA.57659 – Spānija – Covid-19: Rekapitalizācijas fonds (OV C 269, 14.8.2020., 8. lpp.).

([121]) Saskaņā ar pasākumu abas nenodrošinātās obligācijas tika pārvērstas jaunās hibrīdobligācijās vai parastajās akcijās (pēc obligāciju turētāju izvēles) un hibrīdobligācija tika pārvērsta parastajās akcijās.

(152) Turklāt *SAS* paskaidro, ka pirms Covid-19 pandēmijas tai bija privāta obligāciju izvietošanas programma ar (..) Vidēja termiņa euro parādzīmju programmas ("*EMTN* programma") ietvaros. Tās bija obligācijas, uz kurām attiecas kredītriska mijmaiņas darījuma līgumi. *SAS* veica jaunas obligāciju emisijas 2016., 2017. un 2018. gadā. *EMTN* programmu ar (..) bija paredzēts izvērst 2020. gadā. Tomēr Covid-19 pandēmijas dēļ kredītriska mijmaiņas darījumu tirgū darījumi nebija pieejami, un neviens ieguldītājs nevēlējās investēt *SAS*. Tā rezultātā *SAS* nevarēja turpināt *EMTN* programmas īstenošanu.

(153) *SAS* arī norāda, ka Covid-19 pandēmijas dēļ tai pasākuma piešķiršanas laikā bija arī grūtības piekļūt citiem tirgus finansējuma avotiem. *SAS* šajā saistībā iesniedza trīs galvenos paskaidrojumus.

(154) Pirmām kārtām *SAS* kredītreitings liecina, ka ir maz ticams, ka *SAS* būtu varējusi emitēt nenodrošinātus parāda instrumentus vai hibrīdinstrumentus ar pieņemamiem noteikumiem. Kredītreitingu aģentūra *Standard & Poor's* 2020. gada 16. janvārī pirms Covid-19 pandēmijas *SAS* piešķīra B+ reitingu, uzskatot, ka uzņēmums spētu uzturēt kredītpasākumus, savukārt 2020. gada 10. jūnijā uzņēmuma kredītreitings tika pazemināts līdz CCC un tika saglabāts kredītu novērošanas (*CreditWatch*) grupā ar negatīvām sekām. *SAS* iesniedza *Standard & Poor's* 2020. gada 10. jūnija paziņojumu, kurā paskaidrota šīs kredītreitingu aģentūras motivācija samazināt aviosabiedrības kredītreitingu.

(155) Saskaņā ar *SAS* sniegto informāciju to, ka tirgū trūka finansējuma nenodrošinātu obligāciju un hibrīdinstrumentu veidā ar pieņemamiem noteikumiem, apliecina arī *SAS* finansēšanas instrumentu tirdzniecības līmenis sekundārajā tirgū. Pierādījumi liecina, ka šiem instrumentiem bija ļoti augstas finansēšanas izmaksas, tāpēc jaunu instrumentu emitēšana privātiem ieguldītājiem nebija reāls risinājums:

— obligācijas: saskaņā ar *Bloomberg* sniegto informāciju *SAS* augstākās prioritātes nenodrošināta obligācija, kas bija emitēta 2017. gadā un kuras termiņš ir 2022. gads, 2019. gada 31. decembrī tika kotēta 103,4 % apmērā no nominālvērtības. Tas atbilst faktiskajai rezervei (t. i., kredītriska starpības prēmijai par bezriska likmēm) 375 bāzes punktu apmērā un domātajām finansēšanas izmaksām 3,99 % apmērā. Savukārt 2020. gada 14. jūnijā – vienu dienu pirms Zviedrijas un Dānijas valdību paziņojuma par atbalstu – obligācija tika kotēta 67 % apmērā no nominālvērtības, kas atbilst faktiskajai rezervei 2485 bāzes punktu līmenī un domātajām finansēšanas izmaksām 24,9 % apmērā. Būtiskais domātās peļņas pieaugums no esošajām *SAS* obligācijām Covid-19 pandēmijas pirmajos mēnešos parādīja, ka obligāciju tirgū nav pieejams alternatīvs finansējums ar pieņemamiem noteikumiem,

— hibrīdinstrumenti: saskaņā ar *Bloomberg* sniegto informāciju 2019. gada 31. decembrī *SAS* hibrīdobligācija, kas bija emitēta 2019. gadā, tika kotēta 102,38 % apmērā no nominālvērtības, kas atbilst faktiskajai rezervei 802 bāzes punktu līmenī un domātajām finansēšanas izmaksām 8,17 % apmērā. Savukārt 2020. gada 14. jūnijā obligācija tika kotēta 52 % apmērā no nominālvērtības, kas atbilst faktiskajai rezervei 1571 bāzes punkta līmenī un domātajām finansēšanas izmaksām 15,81 % apmērā. Būtiskais *SAS* esošo hibrīdinstrumentu domātās peļņas pieaugums Covid-19 pandēmijas pirmajos mēnešos parādīja, ka hibrīdinstrumentu tirgū nav pieejams alternatīvs finansējums ar pieņemamiem noteikumiem.

(156) Tādējādi, pēc *SAS* domām, tas, ka pasākuma piešķiršanas dienā *SAS* rekapitalizācijas ietvaros tika pārvērstas neatmaksātās nenodrošinātās obligācijas un hibrīdobligācijas, norāda, ka *SAS* piekļuve obligācijām un hibrīdinstrumentiem ar pieņemamiem noteikumiem šo vērtspapīru tirgos bija ļoti ierobežota. *SAS* patiešām jau aicināja savus esošos ieguldītājus pārvērst to esošos instrumentus pašu kapitālā vai parāda instrumentos ar mazāk stingriem noteikumiem. Šādos apstākļos lūgt tos pašus ieguldītājus investēt jaunās obligācijās vai hibrīdobligācijās nebūtu bijis iespējams. Savukārt jauni ieguldītāji noteikti novērtētu *SAS* obligācijās vai hibrīdobligācijās veicamo investīciju kredītrisku, pamatojoties uz uzņēmuma problemātisko kredītreitingu, kas tika pazemināts līdz CCC.

(157) Turklāt *SAS* uzskata, ka citas iespējas iegūt tirgus finansējumu ar pieņemamiem noteikumiem nodrošinātu aizdevumu veidā, izmantojot neapgrūtinātus gaisa kuģus vai citus aktīvus, piemēram, *Eurobonus* programmu, visticamāk, nebūtu rezultatīvas trīs iemeslu dēļ.

(158) *Pirmkārt*, pasākuma piešķiršanas dienā *SAS* piederēja 35 % no tās gaisa kuģu flotes, kurā 17 gaisa kuģi nebija apgrūtināti, un to kopējā uzskaites vērtība bija aptuveni [0–2] miljardi SEK. Tomēr 10 no šiem 17 gaisa kuģiem tika pakāpeniski izņemti no ekspluatācijas, tāpēc potenciālajiem aizdevējiem tie kā nodrošinājums nebija pievilcīgi ([122]). Turklāt *SAS* norādīja, ka trīs no atlikušajiem septiņiem neapgrūtinātajiem gaisa kuģiem jau tika izmantoti kā daļa no nodrošinājuma, lai nodrošinātu atjaunojamu kredītiespēju 324 miljonu SEK apmērā, ko 90 % apmērā sedza Dānijas un Zviedrijas garantija, bet atlikušie 10 % bija banku risks ([123]). Saskaņā ar *SAS* sniegto informāciju neatkarīga trešā persona šos trīs gaisa kuģus novērtēja [50–100] miljonu USD apmērā. Tomēr *SAS* uzskata, ka ar šiem gaisa kuģiem nebija pietiekami, lai nodrošinātu atjaunojamās kredītiespējas negarantēto daļu, ņemot vērā, ka bankas papildus gaisa kuģiem pieprasīja ieķīlāt *SAS Group* iekšējos aizdevumus un kontus. Saskaņā ar *SAS* sniegto informāciju, ja ar trim gaisa kuģiem nebija pietiekami, lai nodrošinātu 10 % no aizdevuma 0,3 miljardu SEK apmērā, bija skaidrs, ka ar pārējiem četriem pieejamajiem gaisa kuģiem nebūtu pieticis, lai segtu būtisku aviosabiedrības kapitāla vajadzību daļu.

(159) *Otrkārt*, *SAS* rīcībā bija noteikti citi aktīvi, kurus teorētiski varēja izmantot kā nodrošinājumu nodrošinātiem parādiem. Konkrēti, *Eurobonus* programmas izmantošana kā nodrošinājums būtu prasījusi ievērojamus iekšējās pārstrukturēšanas pasākumus, tai skaitā nepieciešamību izveidot jaunus uzņēmumus, uz kuriem tiktu pārcelti attiecīgie aktīvi. *SAS* pasākuma piešķiršanas laikā uzskatīja, ka laika ierobežojumu dēļ neviena no šīm iespējām nebija īstenojama.

(160) *Treškārt*, *SAS* uzskata, ka vēlme izsniegt aviācijas nozares uzņēmumiem aizdevumus, pat ja tiem ir nodrošinājums, tolaik bija ļoti zema. Par to liecina fakts, ka pirms rekapitalizācijas *SAS* spēja nodrošināt atjaunojamu kredītiespēju tikai tāpēc, ka 90 % no tās sedza valsts garantijas. Lai gan atlikušie 10 % nebija garantēti, bankas, kas sniedza aizdevumu, pieprasīja šo atlikušo 10 % pilnīgu nodrošinājumu (arī ar gaisa kuģiem).

(161) Visbeidzot, jebkurā gadījumā jaunu parāda instrumentu emisija nebūtu palīdzējusi risināt *SAS* maksātspējas jautājumus, jo tai bija vajadzīgs jauns pašu kapitāls, lai atjaunotu tās kapitāla struktūru. Tas, ka *SAS* cieta ievērojamus zaudējumus, nozīmēja, ka tās pamatkapitāls strauji samazinājās. Šajā saistībā *SAS* iesniedza pielikumu, kurā bija ietverti vairāki banku (*Den Norske Bank*, *Nordea*, *Sydbank*) un laikrakstu (*Dagens Industri*) izpētes ziņojumi ([124]), kā arī 2020. gada 2. jūnija grafiku, kurā atspoguļoti brokeru ieteikumi attiecībā uz *SAS* akcijām ([125]). Šādos apstākļos parāda palielināšana nebūtu veicinājusi pamatkapitāla atjaunošanu. Jebkurā gadījumā tas būtu palielinājis *SAS* zaudējumus lielāku procentu maksājumu dēļ. Tādējādi *SAS* uzskata, ka vienīgais veids, kā uzņēmums varēja turpināt darbību, bija piesaistīt kapitālu pašu kapitāla veidā.

([122]) Konkrēti šo 10 ekspluatācijā neesošo gaisa kuģu uzskaites vērtība bija [350–400] miljoni SEK. Tomēr saskaņā ar *SAS* sniegto informāciju pandēmijas laikā bija gandrīz neiespējami finansēt vecākas tehnoloģijas vai ekspluatācijā neesošus gaisa kuģus.

([123]) Tika panākta vienošanās, ka daļa no rekapitalizācijas līdzekļiem tiks izmantota atjaunojamās kredītiespējas atmaksai. Pēc tam trīs gaisa kuģi, kas tika izmantoti, lai nodrošinātu minēto parādu mehānismu, atkal kļūs neapgrūtināti.

([124]) *Den Norske Bank* (*DNB*) 2020. gada 28. maijā nāca klajā ar šādu komentāru: "*Tā kā pašu kapitāls jau tagad ir negatīvs, bilance ir ar neilgtspējīgiem parāda līmeņiem un prognozes liecina par turpmākiem ievērojamiem peļņas zaudējumiem, kas turpināsies gadiem ilgi, mēs prognozējam, ka varētu būt nepieciešams jauns finansējums līdz pat 10 miljardu SEK apmērā.*" Tajā pašā dienā *Sydbank* nāca klajā ar šādu komentāru: "*Ja turpmākajos mēnešos zaudējumi turpināsies atbilstoši mūsu modelim, kapitālieguldījumos būs vajadzīgi līdz pat 10 miljardi SEK.*" *Nordea* 2020. gada 29. maijā nāca klajā ar šādu komentāru: "*Īstermiņā 4,2 miljardi SEK naudas līdzekļu un 3,3 miljardi SEK valsts garantētu kredītiespēju veidā nodrošinās* SAS *dzīvotspēju. Tomēr, ņemot vērā pašu kapitāla trūkumu un galu galā pietiekamu naudas līdzekļu trūkumu,* SAS *esošais parāds būs jāpārvērš pašu kapitālā un jāemitē vairāk pašu kapitāla.*" Laikraksts *Dagens Industri* 2020. gada 2. jūnijā ziņoja, ka "HSBC *samazināja savu ieteikumu* SAS *[attiecībā uz akcijām no "turēt" uz "pārdot"]. (..). Cita starpā banka norāda, ka* SAS *ir negatīva naudas plūsma 500–700 miljonu SEK apmērā mēnesī, un uzskata, ka tā atspoguļo uzņēmuma kapitāla prasības.*"

([125]) Šis grafiks parāda brokeru ieteikumu attīstību laikposmā no 2018. gada jūnija līdz 2020. gada jūnijam, kā arī *SAS* akciju cenas attīstību. No tā izriet, ka brokeri 100 % apmērā ieteica iegādāties *SAS* akcijas laikposmā no 2018. gada jūnija līdz 2018. gada decembrim. Laikposmā no 2019. gada janvāra līdz 2020. gada februārim brokeru ieteikumi bija 60 % par labu "pirkšanai" un 40 % par labu "turēšanai". No 2020. gada marta līdz aprīlim ieteikums bija akcijas "turēt". No 2020. gada maija brokeri sāka ieteikt "pārdot" *SAS* akcijas (50 % ieteikumu 2020. gada maijā un 67 % – 2020. gada jūnijā).

(162) Šajā kontekstā *SAS* uzsver, ka pasākums bija efektīvi strukturēts, lai piesaistītu augstu privātās līdzdalības līmeni:

— pašu kapitāls: lai stimulētu privāto ieinteresēto personu līdzdalību tiesību emisijā, darījums bija jāsedz ar Dānijas un Zviedrijas parakstīšanās saistībām par 81,5 % no tiesību emisijas. Visbeidzot, privātie ieguldītāji parakstījās uz parastajām akcijām par ievērojamu summu – aptuveni 2,45 miljardiem SEK –, lai veiktu tiesību emisiju kopsummā par aptuveni 3,99 miljardiem SEK,

— nenodrošinātas obligācijas: privātie ieguldītāji pārvērta nenodrošinātās obligācijas kopsummā par aptuveni 1,615 miljardiem SEK jaunās komerciālās hibrīda parādzīmēs par 100 % no nominālvērtības, un atlikušās nenodrošinātās obligācijas kopsummā par aptuveni 0,635 miljardiem SEK tika pārvērstas parastās akcijās par 100 % no nominālvērtības,

— hibrīdobligācijas: privātie ieguldītāji pārvērta hibrīdobligācijas kopsummā par 1,5 miljardiem SEK parastajās akcijās par 90 % no nominālvērtības.

4.2. ***Ryanair* piezīmes**

(163) *Ryanair* iesniedza piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu attiecībā uz pasākuma likumīgumu un septiņiem aspektiem, kas saistīti ar Komisijas lēmumā par procedūras sākšanu veikto pasākuma saderības sākotnējo novērtējumu.

4.2.1. *Pasākuma likumīgums*

(164) *Ryanair* apgalvo, ka, tā kā Komisija lēmumā par procedūras sākšanu pasākumu atzina par nelikumīgu, tai, piemērojot stāvokļa saglabāšanas noteikumu, būtu jāuzdod Dānijai un Zviedrijai nekavējoties apturēt atbalstu un samaksāt procentus par laikposmu, kurā nelikumīgais atbalsts palika *SAS* rīcībā ([126]).

4.2.2. *Pasākums neatbilst LESD 18., 49. un 56. pantam un Regulas (EK) Nr. 1008/2008 15. pantam.*

(165) *Ryanair* visupirms apgalvo, ka, lai gan LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktā ir paredzēts izņēmums no LESD 107. panta 1. punktā paredzētā valsts atbalsta aizlieguma gadījumā, ja kādas dalībvalsts tautsaimniecībā rodas nopietni traucējumi, tajā nav paredzēts izņēmums no citiem Savienības noteikumiem un vispārējiem principiem. *Ryanair* apgalvo, ka saskaņā ar iedibināto judikatūru ([127]) Komisijai, novērtējot valsts atbalsta saderību ar iekšējo tirgu, ir pienākums nodrošināt atbalsta pasākuma un ar to nesaraujami saistīto elementu atbilstību citiem Savienības noteikumiem un vispārējiem principiem, piemēram, vienlīdzīgas attieksmes principam. *Ryanair* uzskata, ka lēmumā par procedūras sākšanu Komisija nav veikusi šādu attiecīgā pasākuma novērtējumu.

(166) *Ryanair* arī apgalvo, ka pasākums neatbilst diskriminācijas pilsonības dēļ aizliegumam (LESD 18. pants), brīvībai veikt uzņēmējdarbību (LESD 49. pants) un pakalpojumu sniegšanas brīvībai (LESD 56. pants un Regulas (EK) Nr. 1008/2008 15. pants).

(167) *Ryanair* atgādina, ka vispārējais vienlīdzīgas attieksmes princips noteic, ka līdzīgās situācijās nedrīkst piemērot atšķirīgus noteikumus un atšķirīgās situācijās nedrīkst piemērot vienādus noteikumus, ja vien šāda pieeja nav objektīvi pamatota. Turklāt, pēc *Ryanair* domām, Tiesa ir nospriedusi, ka Regulas (EK) Nr. 1008/2008 15. pants, ar kuru LESD 56. pantā paredzētā pakalpojumu sniegšanas brīvība tiek attiecināta arī uz gaisa transporta pakalpojumiem, "*liedz piemērot [pasākumus], kas padara pakalpojumu sniegšanu starp dalībvalstīm grūtāku par pakalpojumu sniegšanu tikai vienas dalībvalsts teritorijā*". Tāpat LESD 49. pantā ir noteikts, ka "*aizliedz ierobežojumus kādas dalībvalsts pilsoņu brīvībai veikt uzņēmējdarbību citā dalībvalstī*".

([126]) *Ryanair* atsaucas uz 2008. gada 12. februāra spriedumu lietā *CELF I*, C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, 63. un 64. punkts.
([127]) Piemēram, 1977. gada 12. marta spriedums *Iannelli/Meroni*, C-74/76, ECLI:EU:C:1977:51, 14. punkts.

(168) *Ryanair* apgalvo, ka, tā kā Covid-19 pandēmija ir smagi skārusi visas aviosabiedrības, kas darbojas Zviedrijā un Dānijā (arī *Ryanair*), un tā kā no pasākuma labumu gūst tikai *SAS*, pasākums dod priekšroku *SAS* salīdzinājumā ar aviosabiedrībām, kuras ir nonākušas līdzīgā situācijā. *Ryanair* uzskata, ka Komisija nav sniegusi objektīvu pamatojumu šai atšķirīgajai attieksmei. It īpaši tā nepaskaidro, kāpēc citi pārvadātāji, kas darbojas Zviedrijā un Dānijā, nevar sasniegt paredzēto sabiedrisko mērķi, proti, novērst nopietnos traucējumus Zviedrijas un Dānijas tautsaimniecībā.

(169) *Ryanair* savus argumentus pamato ar to, ka saskaņā ar aplēsēm *SAS* nodrošināja tikai attiecīgi 35 % un 34 % no Eiropas iekšējās savienotības Zviedrijā un Dānijā, savukārt atlikušos 65 % Zviedrijā un 64 % Dānijā nodrošināja citas aviosabiedrības ([128]). Turklāt 2020. gadā Covid-19 pandēmijas un no tās izrietošo apturēšanas pasākumu dēļ bija ievērojams gaisa transporta pakalpojumu jaudas pārpalikums, jo visā Savienībā lidojumus neveica tūkstošiem gaisa kuģu ([129]). *Ryanair* uzskata, ka citām aviosabiedrībām bija pietiekama kapacitāte, lai sasniegtu paredzēto sabiedrisko mērķi.

(170) Turklāt *Ryanair* apgalvo, ka, bez objektīva pamatojuma rezervējot pasākumu *SAS*, Dānija un Zviedrija diskriminē līdzīgā situācijā esošas aviosabiedrības. Šādas diskriminācijas rezultātā tiktu kavēta pakalpojumu sniegšanas brīvība un brīvība veikt uzņēmējdarbību Savienībā. Lai gan *Ryanair* pēdējos gados bija attīstījusi savas pozīcijas Zviedrijā un Dānijā, pasākums apdraud šo attīstību, mākslīgi ļaujot *SAS* nostiprināt un attīstīt savu konkurētspēju šajās valstīs.

4.2.3. *Nebija izpildīti atbilstības kritēriji pasākuma piešķiršanai SAS (pagaidu regulējuma 49. punkts)*

4.2.3.1. Komisija nesniedza pienācīgu pamatojumu tam, ka bez Dānijas un Zviedrijas iejaukšanās *SAS* būtu pārtraukusi uzņēmējdarbību vai saskartos ar nopietnām grūtībām uzturēt savu darbību.

(171) *Ryanair* kritizē Komisijas vērtējumu saskaņā ar pagaidu regulējuma 49. punkta a) apakšpunktu, kurā tā uzskatīja, ka vienīgā reālā alternatīva atbalstam bija *SAS* "*maksātnespējas scenārijs*" un "*nopietnas grūtības uzturēt savu darbību*" (lēmuma par procedūras sākšanu 88. apsvērums), un atsaucās uz finanšu prognozēm, kas it kā liecināja, ka *SAS* saskarsies ar "*tehnisko nelikviditāti līdz 2020. gada decembrim*" (lēmuma par procedūras sākšanu 14. un 88. apsvērums).

(172) *Ryanair* pauž viedokli, ka, izmantojot šo pieeju, Komisija nav novērtējusi alternatīvu scenāriju, kas nav *SAS* maksātnespēja vai nelikviditāte. *Ryanair* uzskata, ka *SAS* būtu varējusi samazināt savu nesistēmisko darbību apjomu vai atrast alternatīvu finansējumu tirgos ar pieņemamiem noteikumiem.

([128]) *Ryanair* savus apsvērumus iesniedza A.2.a pielikumā (saistībā ar Dāniju) un A.2.b pielikumā (saistībā ar Zviedriju). Šie pielikumi attiecas uz aviosabiedrību analītiķa 2021. gada 27. aprīļa pētījumu, ko *Ryanair* pasūtīja, lai sagatavotu analīzi par lielāko aviosabiedrību lielumu un darbības licenču izcelsmi vairākos lielākajos Eiropas tirgos saistībā ar *Ryanair* iesniegto apelācijas sūdzību par sākotnējo lēmumu ("aviosabiedrību tirgus pētījums"). Minētais pētījums aptver aviosabiedrību tirgu desmit dalībvalstīs – arī Dānijā un Zviedrijā –, un tajā apzinātas i) galvenās aviosabiedrību tirgus daļas katrā valstī, kā arī ii) šo aviosabiedrību piecu gadu izaugsmes temps (2014.–2019. gada periodā), iii) vadošo aviosabiedrību ieguldījums šajā izaugsmē un iv) šo aviosabiedrību apkalpoto maršrutu skaita kopējais pieaugums tajā pašā laikposmā. Šajā pētījumā izmantotie dati ir iegūti no *OAG*, kas ir neatkarīgs pasaules mēroga aviopārvadājumu izpētes uzņēmums. Aviosabiedrību tirgus pētījumā dati ir apkopoti trīs tabulās (gan A.2.a pielikumā (attiecībā uz Dāniju), gan A.2.b pielikumā (attiecībā uz Zviedriju)): 1. tabulā ir norādītas četras lielākās aviosabiedrības Dānijā un Zviedrijā sēdvietu skaita un tirgus daļu ziņā 2019. gadā, 2. tabulā ir sniegti dati par 16 Eiropas aviosabiedrību piedāvāto sēdvietu skaita izmaiņām Eiropā laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam un 3. tabulā ir atspoguļota maršrutu skaita un sēdvietu skaita dinamika laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam (gan iekšzemes, gan Eiropas līmenī) Dānijā saistībā ar aviosabiedrībām šādā dalījumā: *SAS*, *Danish Air Transport*, zemo cenu pārvadātāji un "citi", bet attiecībā uz Zviedriju – *SAS*, *Braathens Regional*, zemo cenu pārvadātāji un "citi".

([129]) *Ryanair* savu piezīmju 3. pielikumā sniedza izrakstu no vairākiem datiem par to gaisa kuģu skaitu, kuru ekspluatācija Eirokontroles zonā ir pārtraukta, un tie ir pieejami šajā tīmekļa vietnē: https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

4.2.3.2. Komisija nav pierādījusi, ka iejaukšanās bijusi kopīgās interesēs

(173) Vispirms *Ryanair* kritizē Komisijas vērtējumu, kas sniegts saskaņā ar pagaidu regulējuma 49. punkta b) apakšpunktu, jo tas ir balstīts tikai uz Zviedrijas un Dānijas iestāžu apgalvojumiem. Tā vietā tai būtu bijis jāveic autonoms novērtējums par *SAS* sistēmisko nozīmi šajās divās dalībvalstīs.

(174) Katrā ziņā *Ryanair* uzskata, ka pat tad, ja Komisija būtu pilnībā balstījusies uz Zviedrijas un Dānijas sniegto informāciju, tā tomēr nespētu konstatēt, ka *SAS* ir sistēmisks uzņēmums, ko nevar viegli aizstāt ar konkurentiem.

(175) Pirmkārt, lēmumā par procedūras sākšanu sniegtie dati par aviācijas nozares ieguldījumu Dānijas un Zviedrijas ekonomikā nav būtiski, jo tie neatspoguļo *SAS* konkrēto ieguldījumu.

(176) Otrkārt, pamatojoties uz lēmumā par procedūras sākšanu ietvertajiem skaitļiem, *SAS* ieguldījums IKP ir tikai 30 % no kopējā aviācijas nozares ieguldījuma Zviedrijā un 10 % Dānijā. *Ryanair* uzskata, ka tie nav īpaši lieli skaitļi šķietami sistēmiskai aviosabiedrībai, jo īpaši, ja dinamiskie konkurenti (piemēram, *Ryanair*) spēj pilnībā aizstāt *SAS* vairākos maršrutos. Vēl svarīgāk *Ryanair* šķiet tas, ka tie ir pirmspandēmijas dati, kas nepasaka neko par *SAS* iespējamo ieguldījumu ekonomikā un darbavietu nodrošināšanā pēc pandēmijas. Šis ieguldījums, visticamāk, būs daudz mazāks, ņemot vērā finansiālās problēmas, ko Komisija pati uzsvēra visā lēmuma par procedūras sākšanu tekstā.

(177) Treškārt, *Ryanair* apgalvo, ka Komisijai ir jāpierāda, ka visas *SAS* darbības ir neaizstājamas, vai precīzi jānovērtē, kādu daļu no tās pašreizējām darbībām nevar aizstāt. *Ryanair* norāda, ka pēdējās desmitgadēs Eiropā aviosabiedrības ir bankrotējušas regulāri, taču to bankrots nekad nav apdraudējis to izcelsmes valstu ekonomiku un savienotību. Kad aviosabiedrība uzsāk bankrota procedūru, tās darbību parasti pārņem efektīvākas aviosabiedrības, piemēram, zemo cenu aviosabiedrības. Kā norāda *Ryanair*, to apliecina daži precedenti, piemēram, *Sabena* bankrots, kā arī *Malev* un *Spanair* bankroti 2012. gadā. Divos pēdējos minētajos gadījumos bankrotiem sekoja tūlītējs satiksmes pieaugums Budapeštas un Barselonas lidostās, kurās darbojās šīs aviosabiedrības. *Ryanair* uzskata, ka šis scenārijs 2020. gadā būtu vēl ticamāks apstākļos, kad pieejamā kapacitāte ir nesalīdzināmi lielāka nekā 2012. gadā (Covid-19 krīzes un ilgstoši zemā pieprasījuma dēļ), un līdz ar to citas aviosabiedrības būtu gatavākas iesaistīties. Tas atbilstu arī Komisijas 2014. gadā izdarītajam secinājumam, saskaņā ar kuru "*[p]ieredze rāda, ka pat tad, ja aviosabiedrība bankrotē un to nevar pārstrukturēt, lai tā atkal kļūtu dzīvotspējīga, tās darbības pārtraukšana nenozīmē, ka attiecīgā dalībvalsts zaudēs savu savienotību*" un "*tiešo galamērķu skaits no skartajām lidostām īstermiņā un vidējā termiņā var ievērojami palielināties un var pārsniegt skaitu, kas bija pieejams pirms valsts pārvadātāja bankrota. Šķiet, ka šis pieaugums galvenokārt ir saistīts ar zemo cenu pārvadātājiem*" ([130]).

(178) Visbeidzot, *Ryanair* apgalvoja, ka šķietamā *SAS* darbības neaizvietojamība ir pretrunā lēmumam par procedūras sākšanu, kurā Komisija apgalvoja, ka, neraugoties uz *SAS* lielo tirgus daļu, tai nav būtiskas ietekmes tirgū un ka *SAS* konkurentiem ir iespējams ienākt tirgū un konkurēt ar *SAS*.

(179) Turklāt *Ryanair* uzskata, ka Komisija nav paskaidrojusi, kāpēc kopējām interesēm tikpat labi neatbilstu scenārijs, kas saistīts ar *SAS* samazināšanu. Pat pieņemot, ka dažām *SAS* darbībām bija patiesi sistēmisks raksturs, Komisija, pēc *Ryanair* domām, nav noteikusi, vai šādas sistēmiskas darbības nevarētu saglabāt, samazinot grupas lielumu un samazinot vai apturot nesistēmiskas darbības, piemēram, apkalpošanu uz zemes ([131]).

([130]) *Ryanair* atsaucas uz savu apsvērumu A.4. pielikumu, kurā ir ietverts raksts Komisijas 2014. gada 9. jūlija konkurences politikas pārskatā "*State aid for airline restructuring: Does it give you wings?*" (2014. g., 10. izdevums, 2014. gada 9. jūlijs, 1. un 4. lpp.) ("konkurences politikas pārskats").

([131]) *Ryanair* atsaucas uz savu apsvērumu A.5. pielikumu, kurā ir iekļauts izraksts no *Emmanuel Combe* un *Didier Bréchemier* 2020. gada maija raksta ("*Before COVID-19, Air Transportation in Europe: an already fragile sector*") ("domnīcas raksts"). Šis raksts tika sagatavots *Fondation pour l'innovation politique* – Francijas domnīcai, kas nodarbojas ar Eiropas integrācijas un brīvās ekonomikas jautājumiem. Izrakstā ir sniegts pārskats par dažu Eiropas aviosabiedrību finansiālo stāvokli pirms Covid-19 pandēmijas un tās laikā.

4.2.3.3. *SAS* spēja tirgos rast finansējumu ar pieņemamiem noteikumiem

(180) Vispirms *Ryanair* kritizē Komisijas vērtējumu saskaņā ar pagaidu regulējuma 49. punkta c) apakšpunktu par to, ka Komisija, lai secinātu, ka *SAS* nespēja segt savas kapitāla un likviditātes vajadzības no kapitāla tirgiem, paļāvās tikai uz Zviedrijas un Dānijas valdību apgalvojumiem.

(181) Turklāt Komisijas sākotnējais secinājums lēmumā par procedūras sākšanu saskaņā ar pagaidu regulējuma 49. punkta c) apakšpunktu esot nepareizs trīs iemeslu dēļ.

(182) Pirmkārt, *Ryanair* uzskata, ka kapitāla tirgos *SAS*, visticamāk, būtu bijis pieejams ievērojams pašu kapitāla apjoms no jauniem ieguldītājiem. *Ryanair* savu apsvērumu 7. pielikumā ir iekļāvusi ekonomikas ziņojumu, ko tā pasūtīja *Oxera Consulting LLP*, lai pamatotu šo konstatējumu ("*Oxera* ziņojums"). *Oxera* ziņojumā norādīts, ka pasākumā paredzētajā kapitāla palielināšanā varēja piedalīties vienīgi esošie *SAS* akcionāri, jo jaunu parasto akciju mērķemisijā varēja piedalīties tikai Zviedrijas un Dānijas iestādes, savukārt parasto akciju tiesību emisijā varēja piedalīties tikai esošie *SAS* akcionāri. Tomēr saskaņā ar *Oxera* ziņojumu Covid-19 pandēmijas sākumposmā daudzi publiski kotēti uzņēmumi piesaistīja finansējumu no akciju tirgiem. *Oxera* ziņojumā norādīts, ka aviācijas nozarē deviņas aviosabiedrības laikposmā no 2020. gada aprīļa līdz decembrim kopumā piesaistīja 6,2 miljardus EUR ([132]). *Ryanair* uzskata, ka tas nozīmē, ka *SAS* būtu varējusi piesaistīt pašu kapitāla finansējumu no ieguldītājiem, kas nav tās esošie akcionāri, izmantojot publisko piedāvājumu, neiesaistot Zviedriju un Dāniju.

(183) Otrkārt, *Ryanair* apgalvo, ka tirgus pierādījumi liecina, ka vairākas aviosabiedrības, kuru kredītreitingi Covid-19 pandēmijas sākumā bija salīdzināmi ar *SAS* kredītreitingu, spēja tirgos piesaistīt ievērojamas aizņēmuma finansējuma summas. Šie pierādījumi skaidri norāda uz to, ka *SAS* arī būtu varējusi to darīt, arī piedāvājot kā nodrošinājumu *SAS* piederošo 55 gaisa kuģu neapgrūtināto vērtību, lai piesaistītu parādu ar pieņemamākiem noteikumiem. Šajā saistībā *Oxera* ziņojumā ir sniegta tabula, kurā salīdzinātas tādas aviosabiedrības ar tādu pašu kredītspēju kā *SAS* pirms Covid-19 pandēmijas, kurām 2020. gadā izdevās piesaistīt aizņēmuma finansējumu ([133]).

(184) Visbeidzot, *Ryanair* kritizē Komisiju par to, ka tā nav apsvērusi, vai *SAS* būtu varējusi veikt citus darījumus ar privātiem tirgus dalībniekiem, kas būtu veicinājuši *SAS* likviditāti, nepalielinot tās parādsaistības, piemēram, emitējot hibrīdinstrumentus vai pārdodot ieķīlātus gaisa kuģus.

4.2.3.4. Komisija, novērtējot atbilstību pagaidu regulējuma 49. punkta d) apakšpunktam, balstījusies uz kļūdainiem datiem

(185) *Ryanair* apšauba finanšu datus, kas izmantoti Komisijas novērtējumā, lai pārbaudītu, vai *SAS* 2019. gada 31. decembrī varēja kvalificēt kā grūtībās nonākušu uzņēmumu VGAR izpratnē. *Ryanair* apgalvo, ka novērtējuma pamatā bija *SAS* nekonsolidētie pārskati, lai gan bija jāizmanto konsolidētie pārskati.

(186) Turklāt *Ryanair* norāda, ka Komisijai bija jāpaskaidro, vai tā citās sava novērtējuma daļās balstījusies uz atbilstošu *SAS* konsolidēto pārskatu kopumu.

4.2.4. *Pasākums nav ne piemērota, ne vismazāk konkurenci kropļojoša alternatīva (pagaidu regulējuma 53. punkts)*

(187) *Ryanair* uzskata, ka lēmumā par procedūras sākšanu ir tikai sniegts pasākuma apraksts, nepaskaidrojot tā piemērotību *SAS* rekapitalizācijas vajadzībām. Aviosabiedrība arī apgalvo, ka lēmumā par procedūras sākšanu nav konstatēts, ka pasākums vismazāk izkropļo konkurenci. Proti, lēmumā par procedūras sākšanu neesot analizēti pasākuma radītie izkropļojumi salīdzinājumā ar citiem iespējamiem atbalsta instrumentiem.

([132]) Šīs aviosabiedrības bija *Ryanair*, *EasyJet*, *IAG*, *Air Canada*, *United Airlines*, *American Airlines*, *Spirit Airlines*, *Norwegian Airlines* un *Hawaiian Airlines*.

([133]) Šīs aviosabiedrības bija *American Airlines*, *Allegiant Air*, *Azul*, *Hawaiian Airlines*, *Spirit Airlines* un *GOL Airlines*.

4.2.5. *Pasākums nav samērīgs, un rekapitalizācijas apjoms pārsniedz minimumu, kas nepieciešams, lai nodrošinātu dzīvotspēju (pagaidu regulējuma 54. punkts)*

4.2.5.1. Pagaidu regulējuma iespējama nepareiza piemērošana

(188) Atsaucoties uz Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm ([134]), *Ryanair* uzskata, ka dzīvotspēja pagaidu regulējuma 54. punkta nozīmē ir sasniegta, "*kad uzņēmums pēc visu savu izmaksu segšanas, ieskaitot nolietojuma un finansējuma izmaksas, spēj gūt atbilstīgu plānoto peļņu no kapitāla*". *Ryanair* uzskata, ka lēmumā par procedūras sākšanu nav novērtēta *SAS* spēja atjaunot tādu rentabilitātes līmeni, kas būtu pieņemams privātiem ieguldītājiem. *Ryanair* kritizē Komisiju par to, ka tā ir pielīdzinājusi dzīvotspēju "*uzņēmuma piekļuvei privātiem kapitāla tirgiem*" un ka tās veiktajā dzīvotspējas novērtējumā ir ņemti vērā tikai parāda un pašu kapitāla rādītāji. *Ryanair* apgalvo, ka Komisijai bija jānovērtē virkne rādītāju, jo īpaši rentabilitātes rādītāji, piemēram, peļņas norma nākotnē, aktīvu atdeve vai pašu kapitāla atdeve.

(189) *Ryanair* arī uzskata, ka Komisijai, tāpat kā iepriekšējos lēmumos par banku nozari, bija jāizvērtē negatīvo scenāriju ietekme uz *SAS* dzīvotspējas atjaunošanas iespējām. Komisijas veiktās *SAS* uzņēmējdarbības plāna jutīguma pārbaudes ir nepietiekamas, un tai vajadzēja veikt "*virkni stresa testu*", ņemot vērā "*vairākus iespējamos negatīvos scenārijus, ņemot vērā pašreizējo tirgus nenoteiktību*".

4.2.5.2. Iespējamā acīmredzamā kļūda vērtējumā attiecībā uz atbalsta summas aprēķināšanu

(190) *Ryanair* apgalvo, ka Komisija vērtējumā ir pieļāvusi vairākas kļūdas attiecībā uz *SAS* nepieciešamā atbalsta summas aprēķinu.

(191) Pirmkārt, *Ryanair* uzskata, ka robežvērtības, ko Komisija dzīvotspējas noteikšanai izmantojusi lēmumā par procedūras sākšanu, nav piemērotas, jo tās ir pārāk augstas un orientētas uz pārmērīgi optimistisku finansiālo stāvokli. *Ryanair* norāda, ka pirms Covid-19 pandēmijas *SAS* neto parāda un pašu kapitāla attiecība, neto parāda un *EBIITDA* attiecība, kā arī kapitāla un aktīvu attiecība (trīs no četriem novērtētajiem dzīvotspējas kritērijiem) bija sliktāka nekā Komisijas noteiktie mērķrādītāji attiecībā uz dzīvotspējas pierādīšanu, un ka *SAS* tajā laikā tomēr spēja piesaistīt finansējumu kapitāla tirgos. Piemēram, saskaņā ar *Ryanair* sniegto informāciju *SAS* neto parāda un pašu kapitāla attiecība 2020. gada janvārī bija 4,75, tās neto parāda un pašu kapitāla attiecība pastāvīgi pārsniedza 3,0–3,5 diapazonu, 2020. gada janvārī sasniedzot pat 4, un tās pašu kapitāla un aktīvu attiecība pastāvīgi bija zem 18,1 %, svārstoties no aptuveni 16 % 2019. gada oktobrī līdz aptuveni 8 % 2020. gada janvārī.

(192) Otrkārt, *Ryanair* apgalvo, ka Komisija, uzskatot, ka investīciju kategorijas kredītreitings ir minimālais kredītreitings, kas nepieciešams, lai uzņēmums varētu piekļūt tirgus finansējumam, ir izvēlējusies neatbilstošu kritēriju. Patiesībā ir aviosabiedrības ar zemākiem reitingiem, kurām ir piekļuve kapitāla tirgiem, arī Covid-19 pandēmijas laikā. Tā kā atbalsta samērīgums ir noteikts attiecībā pret kredītreitinga robežvērtību, kas ir augstāka par to, ko parasti pieprasa ieguldītāji, lai aviosabiedrības varētu iegūt finansējumu kapitāla tirgos, atbalsts nav ierobežots līdz minimumam, kas nepieciešams *SAS* finansiālās dzīvotspējas nodrošināšanai.

(193) Treškārt, *Ryanair* norāda, ka lēmumā par procedūras sākšanu nav ietverta pietiekama *SAS* finanšu prognožu analīze. Turklāt Komisijai it īpaši esot bijis jāizvērtē, cik lielā mērā *SAS* varēja strukturāli samazināt savu izmaksu bāzi, lai uzlabotu rentabilitāti, vai tas, cik lielā mērā tā spēja samazināt izmaksas īstermiņā. Tāpat Komisija nevērtēja alternatīvu satiksmes prognožu un pieņēmumu par satiksmes atjaunošanos pēc pandēmijas ietekmi.

(194) Attiecīgi *Ryanair* uzskata, ka atbalsts nav ierobežots līdz minimumam, kas nepieciešams *SAS* finansiālās dzīvotspējas nodrošināšanai.

([134]) Komisijas paziņojums "Pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai" (OV C 249, 31.7.2014., 1. lpp.).

4.2.6. *Pasākums nenodrošina pienācīgu atlīdzību Dānijai un Zviedrijai un šo valstu līdzdalības izbeigšanu (pagaidu regulējuma 3.11.5. iedaļa)*

4.2.6.1. Pašu kapitāla instruments nenodrošina ne progresivitātes mehānismu, ne salīdzināmu alternatīvu (pagaidu regulējuma 61. un 62. punkts)

(195) *Ryanair* atsaucas uz spriedumu lietā *SAS II*, kurā tika konstatēts, ka pašu kapitāla instrumentu nepapildina neviens progresivitātes mehānisms, kā norādīts arī lēmuma par procedūras sākšanu 134. apsvērumā. *Ryanair* piekrīt Komisijas sākotnējam konstatējumam, saskaņā ar kuru pasākuma pašu kapitāla instrumentu, šķiet, nepapildina atbilstošs alternatīvs mehānisms, kas kopumā dotu līdzīgu rezultātu attiecībā uz stimulējošo ietekmi uz valsts līdzdalības izbeigšanu un līdzīgu vispārēju ietekmi uz valsts atlīdzību kā pagaidu regulējuma 61. punktā paredzētais progresivitātes mehānisms.

4.2.6.2. Hibrīdkapitāla instruments nesniedz pietiekamu atlīdzību Zviedrijai un Dānijai (pagaidu regulējuma 65. un 66. punkts)

(196) *Ryanair* apstrīd Komisijas sākotnējo secinājumu, saskaņā ar kuru par hibrīdinstrumentiem Zviedrijai un Dānijai tiek maksāta pietiekama atlīdzība.

(197) Aviosabiedrība apgalvo, ka *NSHN1* un *NSHN2* rezerves, kas attiecīgi ir par 90 bāzes punktiem un 190 bāzes punktiem lielākas par pagaidu regulējuma 66. punktā noteiktajām minimālajām prasībām, Zviedrijai un Dānijai pilnībā nekompensē šo instrumentu riska iezīmes. *Ryanair* iesniegtajā *Oxera* ziņojumā ir analizēta starpība starp finanšu instrumentiem, kurus raksturo viena no četrām galvenajām Komisijas identificētajām riska iezīmēm (sk. 430. apsvērumu), un attiecīgo tirgus etalonu, ko veido finanšu instrumenti, kuriem nav šīs riska iezīmes, bet kuri citādi ir līdzīgi, piemēram, emisijas datuma, termiņa un kredītreitinga ziņā ([135]). Minētajā analīzē secināts, ka būtu vajadzīga papildu 400 bāzes punktu drošības rezerve, lai nodrošinātu pienācīgu kompensāciju Zviedrijai un Dānijai, nevis faktiskās drošības rezerves 90 bāzes punktu un 190 bāzes punktu apmērā.

(198) Turklāt *Ryanair* uzskata, ka, tā kā *NSHN1* un *NSHN2* riska profila ziņā ir identiski, abu instrumentu drošības rezerves starpības (100 bāzes punktu apmērā) delta koeficients nav balstīts uz reāliem un ticamiem apsvērumiem.

4.2.7. *Pasākums nenovērš nepamatotus konkurences izkropļojumus (pagaidu regulējuma 72. punkts)*

(199) *Ryanair* apgalvo, ka pasākums nenovērš nepamatotus konkurences izkropļojumus un, konkrētāk, ir pretrunā pagaidu regulējuma 72. punktam.

(200) Lai pamatotu savu apgalvojumu, *Ryanair* izvirza divus argumentu kopumus attiecībā uz i) attiecīgo tirgu definēšanu un ii) *SAS* tirgus ietekmes lidostās novērtējumu.

(201) Pirmkārt, *Ryanair* apgalvo, ka lēmumā par procedūras sākšanu Komisija esot atkāpusies no savas lēmumu pieņemšanas prakses attiecībā uz aviosabiedrību apvienošanos, kas ietver tirgu definēšanu kā pilsētu pārus starp sākumpunktu un galamērķi ("sākumpunkta un galamērķa pieeja"), un tā vietā ierosināja definēt attiecīgos tirgus, izmantojot tikai atsevišķu lidostu pieeju. *Ryanair* uzskata, ka, šādi rīkojoties, Komisija ir nepareizi definējusi attiecīgos tirgus un nav izvērtējusi, vai *SAS* ir būtiska ietekme vismaz vienā no attiecīgajiem tirgiem, kā tas ir prasīts pagaidu regulējuma 72. punktā. *Ryanair* uzskata, ka tas, ka pasākums ir vērsts uz *SAS* kā grupu, nevis uz konkrētiem maršrutiem, neizslēdz iespēju, ka piešķirtais atbalsts ietekmē konkrēto *SAS* konkurētspēju katrā no sākumpunkta un galamērķa pilsētu pāriem. Tāpēc *Ryanair* uzskata, ka nav objektīva iemesla konkurences novērtējuma tvērumu koncentrēt uz piedāvājuma puses apsvērumiem valsts atbalsta jomā. Novērtējot valsts atbalstu aviācijas nozarē, vienlīdz svarīga ir arī ietekme uz pieprasījumu, jo saņēmējs gūst priekšrocības salīdzinājumā ar citiem

([135]) *Ryanair* jo īpaši salīdzina: augstākas prioritātes nekonvertējamas obligācijas ar zemākas prioritātes nekonvertējamām obligācijām (lai novērtētu nepieciešamo drošības rezervi attiecībā uz subordinācijas līmeni), konvertējamus aizdevumus un obligācijas ar nekonvertējamām obligācijām (lai novērtētu nepieciešamo drošības rezervi nekonvertējamām obligācijām), nekonvertējamas obligācijas ar nekonvertējamām obligācijām ar samaksu natūrā (lai novērtētu nepieciešamo drošības rezervi emitenta rīcības brīvībai maksāt kuponus) un nekonvertējamas 10–20 gadu obligācijas ar nekonvertējamām beztermiņa obligācijām (lai novērtētu nepieciešamo drošības rezervi beztermiņa obligācijām).

uzņēmumiem, kas ir tā konkurenti sākumpunkta un galamērķa maršrutos. Turklāt pagaidu regulējuma 72. punktā Komisija ir pilnvarota i) novērtēt, vai saņēmējam ir būtiska tirgus ietekme katrā no attiecīgajiem tirgiem, kuros tas darbojas, un ii) pieprasīt tiesiskās aizsardzības līdzekļus šajos tirgos. Tādēļ pagaidu regulējumā ir prasīts konkurences novērtējums, kas būtu saskaņots ar novērtējumu, kurš parasti tiek prasīts pretmonopola un apvienošanās lietās. *Ryanair* savos apsvērumos atsaucās uz *Oxera* ziņojumu, kurā analizētas *SAS* tirgus daļas 567 maršrutos, ko *IATA* 2019. gada vasaras sezonā *SAS* apkalpoja uz Skandināvijas valstīm un no tām.

(202) Otrkārt, *Ryanair* apgalvo, ka lēmumā par procedūras sākšanu Komisijas novērtējumam par *SAS* tirgus ietekmi ir vairāki trūkumi: i) Komisija neizmantoja uz nākotni vērstu pieeju un balstījās tikai uz vēsturiskiem datiem par *IATA* 2019. gada vasaras un 2019./2020. gada ziemas sezonām; ii) Komisija neņēma vērā lidostas, kurās *SAS* nebija bāzes, taču, lai aviosabiedrība sekmīgi darbotos kādā lidostā, tai attiecīgajā lidostā nav obligāti jābūt bāzei; iii) Komisija neņēma vērā citus šķēršļus ienākšanai tirgū, kas nav saistīti ar laika nišu ierobežojumiem, piemēram, diversifikācijas radītus ietaupījumus, zīmolvedību, veicināšanas pasākumus un klientu lojalitāti, tīklu ekonomiju vai vēsturisko operatoru agresīvas pretdarbības risku; kā arī iv) Komisija kļūdaini ignorēja konkurentu sadrumstalotības pakāpi lidostās, neatbilstoši koncentrējās uz rīcībā esošo laika nišu daļām, nevis tirgus daļām, un nepietiekami detalizēti novērtēja lidostas.

4.2.8. *Komisija nevar atcelt neobligātu kupona maksājumu aizliegumu (pagaidu regulējuma 77. punkts)*

(203) *Ryanair* norāda, ka nepastāvēja ārkārtēji apstākļi, kas varētu pamatot atkāpšanos no pagaidu regulējuma 77. punkta. Covid-19 pandēmija pati par sevi var nebūt šāds ārkārtējs apstāklis, jo pagaidu regulējumā jau ir ņemts vērā minētās pandēmijas ārkārtējais raksturs un uz tā pamata noteiktas regulējuma prasības.

(204) Attiecībā uz pasākuma konkrētajām iezīmēm *Ryanair* kritizē vairākas neatbilstības.

(205) Pirmkārt, tā uzskata, ka apraksts par sarunām ar obligāciju turētājiem par sloga sadali ir pretrunīgs. *Ryanair* uzskata, ka Komisija apgalvoja, ka "*kupona maksājumi tika iekļauti sarunās ar dažiem obligāciju turētājiem*", lai gan "*tika sagaidīts, ka tas būs galvenais apsvērums, lai visi obligāciju turētāji piekristu pārvēršanai*". Otrkārt, *Ryanair* norāda, ka Komisija paskaidro, ka neobligāto kupona maksājumu aizlieguma mērķis ir līdz minimumam samazināt nepieciešamā atbalsta apjomu. Tomēr, pēc aviosabiedrības domām, Komisija konstatēja, ka, atceļot aizliegumu, varētu samazināties piešķirtā valsts atbalsta apjoms. *Ryanair* uzskata, ka pagaidu regulējuma 77. punktā paredzētā aizlieguma mērķis ir uzlikt rekapitalizācijas atbalsta saņēmējiem saistības, lai izvairītos no sarunām ar ieguldītājiem par šo jautājumu un galu galā samazinātu nepieciešamo atbalsta summu. *Ryanair* uzskata, ka, ņemot vērā Dānijas un Zviedrijas ievērojamo atbalstu, obligāciju turētājiem jau bija pietiekami stimuli investēt.

(206) Treškārt, *Ryanair* apgalvo, ka Komisijas novērtējums bija balstīts uz nepareizu hipotētisku scenāriju, proti, ka *SAS* vienkārši būtu saņēmusi lielāku atbalstu savu finansiālo vajadzību segšanai, ja obligāciju turētāji nepiekristu neobligātu kupona maksājumu aizliegumam. Šajā saistībā *Ryanair* uzskata, ka atbilstošs hipotētiskais scenārijs gadījumā, ja netiktu iegūta obligāciju turētāju piekrišana, būtu tāds, ka *SAS* būtu saņēmusi mazāku atbalstu vai atbalstu nebūtu saņēmusi vispār.

(207) Ceturtkārt, *Ryanair* uzskata, ka Komisijas atkāpšanos no pagaidu regulējuma nevar pamatot ar to, ka atteikšanās no neobligāto kuponu aizlieguma, iespējams, bija galvenais elements, lai obligāciju turētāji varētu piedalīties rekapitalizācijā. *Ryanair* uzskata, ka tam, ka "*pagaidu regulējums neuzliek nekādas sloga sadales prasības*" (lēmuma par procedūras sākšanu 206. apsvērums), nebūtu nozīmes, jo pagaidu regulējuma 77. punktā esot paredzēta zināma sloga sadale, kā Komisija atzinusi lēmuma par procedūras sākšanu 198. apsvērumā: "*Pagaidu regulējuma 77. punktā ir noteikta saderības prasība, kas liedz esošajiem privātajiem kapitāla nodrošinātājiem gūt labumu no valsts atbalsta ar saņēmēja diskrecionāru rīcību (piemēram, dividenžu deklarēšana, akciju atpirkšana vai neobligāta kupona maksājums).*"

4.2.9. *Komisija neprasa savlaicīgi paziņot par pārstrukturēšanas plānu (pagaidu regulējuma 85. punkts)*

(208) *Ryanair* norāda, ka sešu gadu periods, pēc kura dalībvalstīm var būt pienākums iesniegt rekapitalizācijas pasākuma saņēmēja pārstrukturēšanas plānu, kā noteikts pagaidu regulējuma 85. punktā, nestimulē valsts līdzdalības izbeigšanu. Tas ir arī krasā pretrunā 2008. gada paziņojumam par banku iestādēm ([136]), kurā saskaņā ar *Ryanair* apgalvoto bankām tiek prasīts iesniegt pārstrukturēšanas plānu pirms rekapitalizācijas atļaušanas. *Ryanair* uzskata, ka šāda pielaidīga pieeja un tas, ka nav strukturālu pasākumu, kuru mērķis būtu novērst konkurences izkropļojumus, ir pretrunā proporcionalitātes principam. Tas ir pretrunā arī pagaidu regulējuma 45. punktam, kurā ir noteikts, ka "*[rekapitalizācijas] instrumentu izdošanai būtu jāpiemēro stingri nosacījumi, jo tie ļoti kropļo konkurenci starp uzņēmumiem*". Attiecīgi Komisijai būtu jāpieprasa, lai pārstrukturēšanas plāns tiktu paziņots daudz agrāk.

5. DĀNIJAS UN ZVIEDRIJAS PIEZĪMES PAR IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMĒM

(209) Dānijas un Zviedrijas iestādes atbildēja uz četriem *Ryanair* piezīmēs minētajiem jautājumiem, proti, par atbalsta nelikumību, par to, vai iejaukšanās ir kopīgās interesēs, noteikumiem par brīvu apriti un atbilstību pagaidu regulējuma 61. un 62. punktam.

5.1. Atbalsta pagaidu atgūšana nav pamatota

(210) Dānijas un Zviedrijas iestādes no *Ryanair* piezīmēm saprot, ka *Ryanair* lūdz Komisiju izdot rīkojumu gan par nelikumīgā atbalsta apturēšanu, gan tā pagaidu atgūšanu. Tās atzīst, ka oficiālas izmeklēšanas kontekstā Komisija var izdot rīkojumu dalībvalstij pagaidu kārtā atgūt atbalstu, kamēr Komisija nav pieņēmusi nostāju par saderību ar iekšējo tirgu. Tomēr atbalsta pagaidu atgūšana ir Komisijas ziņā. Turklāt saskaņā ar Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ("Procedūras regula") ([137]) 13. panta 2. punktu, lai varētu piemērot pagaidu atgūšanu, ir jābūt izpildītiem šādiem nosacījumiem:

— saskaņā ar iedibināto praksi nav šaubu par to, ka attiecīgajam pasākumam ir atbalsta iezīmes,

— ir jārīkojas steidzami,

— kādam konkurentam ir nodarīts būtisks un nelabojams kaitējums.

(211) Šajā gadījumā Dānijas un Zviedrijas iestādes uzsver, ka rīcība nav steidzama un ka pasākums nerada būtisku un neatgriezenisku zaudējumu risku *Ryanair* vai jebkuram citam konkurentam.

(212) Turklāt Dānija un Zviedrija apgalvo, ka *Ryanair* nav pamatojusi, kāpēc šajā gadījumā ir izpildīti nosacījumi, lai Komisija izdotu rīkojumu par atbalsta pagaidu atgūšanu.

5.2. Iejaukties par labu *SAS* bija kopīgās interesēs

(213) Dānijas un Zviedrijas iestādes apstrīd *Ryanair* apgalvojumu, ka pasākuma piešķiršanas brīdī *SAS* nebija "*unikālā stāvoklī salīdzinājumā ar citām aviosabiedrībām*", kas darbojas Dānijā un Zviedrijā. Dānija un Zviedrija apgalvo, ka *SAS* ar tās plašo vietējo un starptautisko maršrutu tīklu bija (un joprojām ir) liela nozīme gaisa transporta savienojumu uzturēšanā Zviedrijā un Dānijā, uz šīm valstīm un no tām. Šā iemesla dēļ tās uzskatīja par nepieciešamu stiprināt *SAS* pašu kapitālu un tās piekļuvi likviditātes resursiem laikā, kad *SAS* dzīvotspēju nopietni apdraudēja Covid-19 izplatīšanās sekas.

([136]) Komisijas paziņojums "Valsts atbalsta noteikumu piemērošana pasākumiem, kas veikti attiecībā uz finanšu iestādēm saistībā ar pašreizējo globālo finanšu krīzi" ("paziņojums par banku iestādēm") (OV C 270, 25.10.2008., 8. lpp.).

([137]) Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(214) Turklāt Dānija un Zviedrija uzskata, ka tas, ka Komisija savu vērtējumu cita starpā ir balstījusi uz dalībvalstu sniegto informāciju, neliedz Komisijai veikt neatkarīgu un rūpīgu šīs informācijas novērtēšanu. Komisijas novērtējums ir balstīts uz konkrētiem faktiem un datiem, kurus *Ryanair* pašus par sevi neapstrīd un kuri liecina par *SAS* nozīmīgo ieguldījumu Dānijas un Zviedrijas nodarbinātībā, savienotībā un ekonomikā. Turklāt Dānijas un Zviedrijas iestādes norāda, ka Komisija vairākkārt pieprasīja papildu informāciju, lai novērtētu, vai ir izpildīts pagaidu regulējuma 49. punkta b) apakšpunkts, un tas pierāda, ka Komisija ir veikusi neatkarīgu novērtējumu.

(215) Atbildot uz *Ryanair* piezīmi (177. apsvērums), Dānija un Zviedrija atgādina, ka izšķirošais analīzes punkts bija tas, ka Dānija un Zviedrija nevarēja būt pārliecinātas, ka *SAS* nodrošināto savienotības līmeni atbalsta piešķiršanas laikā uzturēs citi konkurenti.

(216) Turklāt Dānija un Zviedrija uzskata, ka *Ryanair* apgalvojumi, ka zemo cenu aviosabiedrības aizstās *SAS* visos maršrutos, tādējādi veicinot ekonomiku un savienotību Dānijā un Zviedrijā tāpat kā *SAS*, ir nepatiesi. Zviedrijas iestādes norāda, ka valsts ekonomikai ir nepieciešami funkcionējoši gaisa transporta savienojumi, jo īpaši ņemot vērā Zviedrijas īpašo ģeogrāfisko stāvokli un īpatnības ([138]). Tāpēc, pēc šo iestāžu domām, bija nepieciešams saglabāt *SAS* darbību, lai nodrošinātu pietiekamu savienotības līmeni, jo *SAS* ir izšķiroša nozīme gaisa satiksmes savienojumu uzturēšanā uz Zviedriju, no tās un valsts iekšienē. *SAS* veic lidojumus uz trīspadsmit Zviedrijas pilsētām un aptver visu valsti no Malmes dienvidos līdz Kirunai ziemeļos. Šie vietējie galamērķi ir savienoti ar Stokholmu un Kopenhāgenu kā tranzītmezgliem, no kuriem gan iekšzemes, gan starptautiskā mērogā tiek piedāvāts savienoto lidojumu tīkls. Tas, iespējams, padara *SAS* unikālu. Ryanair atšķirībā no *SAS* neveic uzņēmējdarbību, kas balstīta uz rumbas un spieķu (*hub-and-spoke*) modeļa ([139]) tīklu, un tā nenodrošina tādu pašu ārvalstu un iekšzemes transfēru iespēju.

(217) Raugoties vispārīgāk, Dānijas un Zviedrijas iestādes uzskata, ka dalībvalstīm ir ievērojama rīcības brīvība, nosakot kopējās intereses, lai iejauktos par labu saņēmējam, un Komisijas kontrole attiecas tikai uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā. Attiecībā uz pasākumu un izvēli iejaukties par labu *SAS* šādu acīmredzamu kļūdu nav.

5.3. **Pasākums atbilst LESD 18., 49. un 56. pantam**

(218) Dānijas un Zviedrijas iestādes apgalvo, ka LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunkts ļauj piešķirt individuālu atbalstu un ka tāpēc, ja dalībvalstis izpilda LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktā izklāstītos nosacījumus, konkrētu uzņēmumu netiešu izslēgšanu nevar uzskatīt par nesaraujami saistītu ar atbalsta pasākuma mērķi. Pamatojoties uz to, Dānija un Zviedrija apgalvo, ka Komisija saskaņā ar valsts atbalsta procedūrām nav kompetenta pārbaudīt, vai visu uzņēmumu, izņemot *SAS*, izslēgšana ir pretrunā Līguma noteikumiem par brīvu apriti ([140]).

([138]) Zviedrijas iestādes norādīja, ka lidojuma attālums starp Zviedrijas vistālāko ziemeļu punktu un vistālāko dienvidu punktu ir lielāks nekā lidojuma attālums starp Luksemburgu un Tunisu, Stambulu vai Minsku. Visizplatītākais transporta veids uz Zviedriju un no tās ir gaisa transports, kas veido aptuveni 70 % no visiem starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem. Zviedrijas galējās ziemeļu daļās ir arī skarbs ziemas klimats, un ziemā sniega un ledus dēļ satiksme uz autoceļiem bieži ir problemātiska. Tāpēc gaisa satiksmei ir liela nozīme, lai uzturētu funkcionējošus savienojumus visā valstī, un to ir grūti aizstāt attiecībā uz lielāko daļu garāku ceļojumu un ceļojumiem, kuru veikšanai nav autotransporta savienojumu.

([139]) Rumbas un spieķu (*hub-and-spoke*) modeļa tīkls ir uzņēmējdarbības organizācija, kurā aviosabiedrība ne tikai pārvadā pasažierus starp diviem punktiem, bet, izmantojot savu tranzītmezglu, savieno arī pasažierus no attāliem punktiem. Maršruti ir kā riteņa spieķi, kas caur to "rumbu" (tranzītmezglu) nodrošina savienojumus ar citām pilsētām. Šī sistēma ir pretstatā *Ryanair* izmantotajam "no punkta līdz punktam" modelim, kurā nav tranzītmezglu, bet tiek piedāvāti lidojumi bez pārsēšanās starp pilsētām, ko iepriekš aprakstītajā modelī savieno "spieķi".

([140]) Šajā saistībā Dānija un Zviedrija cita starpā atsaucas uz 1977. gada 22. marta spriedumu *Iannelli|Meroni*, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, 14. punkts.

(219) Papildus tam Dānija un Zviedrija uzskata, ka gadījumā, ja Komisija šajā sakarā izvērtētu *Ryanair* apgalvojumus pēc būtības, nebūtu pamata secināt, ka pasākums ir brīvas aprites ierobežojums. Saskaņā ar Dānijas un Zviedrijas viedokli Vispārējā tiesa ir atzinusi, ka, lai pierādītu, ka atbalsta pasākums ierobežo brīvu apriti, ir jāidentificē faktiskie vai tiesiskie apstākļi, kuru dēļ atbalsta pasākums rada ierobežojošu ietekmi, kas pārsniedz iemeslu atsaukties uz LESD 107. panta 1. punktā paredzēto aizliegumu ([141]).

5.4. **Atbilstība pagaidu regulējuma 61. un 62. punktam**

(220) Atbildot uz *Ryanair* apsvērumiem (195. apsvērums), Dānijas un Zviedrijas iestādes atsaucas uz savām kopīgajām piezīmēm par lēmumu par procedūras sākšanu. Tās atkārtoti uzsver, ka pasākums būtu jāatzīst par saderīgu ar iekšējo tirgu, jo tas jau paredz vajadzīgos stimulus saskaņā ar pagaidu regulējuma 62. punktu. Vai arī pasākums būtu jāatzīst par saderīgu ar iekšējo tirgu, tieši pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu.

(221) Savā 2023. gada 9. novembra informācijas pieprasījumā Dānijai un Zviedrijai Komisija lūdza Dāniju un Zviedriju paust viedokli par *SAS* piezīmēs minēto mehānismu.

(222) Dānija un Zviedrija apstiprināja, ka, tāpat kā *SAS*, tās uzskata, ka *SAS* 2023. gada 26. oktobrī piešķirtais pasākums atbilst pagaidu regulējuma 62. punktam, un ka *SAS* paredzēto mehānismu īstenot nav nepieciešams (3.1. iedaļa). Tomēr Dānijas un Zviedrijas iestādes, atbildot uz Komisijas jautājumiem, atzina, ka *SAS* ierosinātais mehānisms atbilst pagaidu regulējuma 61. un 62. punkta nosacījumiem. Tās arī atzina, ka nebūtu nekādu būtisku juridisku vai ekonomisku šķēršļu, kas kavētu šāda mehānisma ieviešanu. Visbeidzot, iestādes atzina, ka tās nav identificējušas tādas alternatīvas *SAS* paredzētajam mehānismam, kas būtu acīmredzami mazāk apgrūtinošas *SAS* vai Dānijai un Zviedrijai un vienlaikus atbilstu pagaidu regulējuma 61. un 62. punkta nosacījumiem.

6. **PASĀKUMA NOVĒRTĒJUMS**

6.1. **Valsts atbalsta esība**

(223) Lai pasākumu varētu kvalificēt par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ir jābūt izpildītiem visiem minētajā noteikumā izklāstītajiem nosacījumiem. Pirmkārt, pasākumam jābūt attiecināmam uz valsti un finansētam no valsts līdzekļiem. Otrkārt, tam jāpiešķir priekšrocība tā saņēmējiem. Treškārt, šai priekšrocībai ir jābūt selektīvai. Ceturtkārt, pasākumam jābūt tādam, kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(224) Pasākums ir attiecināms uz valsti, jo to piešķīra un pārvaldīja Dānijas un Zviedrijas iestādes (90. apsvērums). Pasākums tika finansēts no valsts līdzekļiem, jo to finansēja no Zviedrijas un Dānijas piešķirtajiem publiskajiem līdzekļiem, izmantojot pašu kapitāla un hibrīdkapitāla instrumentus (91. apsvērums).

(225) Ar pasākumu *SAS* tika piešķirta priekšrocība rekapitalizācijas veidā ar labvēlīgākiem nosacījumiem, nekā to ļāva toreizējie tirgus apstākļi. Tādējādi ar pasākumu *SAS* tika piešķirta priekšrocība salīdzinājumā ar parastajiem tirgus apstākļiem.

(226) Pasākuma piešķirtā priekšrocība bija selektīva, jo Dānija un Zviedrija to piešķīra tikai vienam uzņēmumam, proti, *SAS*.

(227) Pasākums varēja izkropļot konkurenci, jo tas stiprināja *SAS* konkurētspēju. Tas ietekmēja arī tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo *SAS* darbojās nozarēs, kurās notiek Savienības iekšējā tirdzniecība.

(228) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka pasākums ir uzskatāms par valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Dānijas un Zviedrijas iestādes neapstrīd šo secinājumu.

([141]) Dānija un Zviedrija šajā saistībā cita starpā atsaucas uz 2021. gada 14. aprīļa spriedumu *Ryanair*/Komisija, T-378/20, ECLI:EU:T:2021:194, 81. punkts.

6.2. **Valsts atbalsta likumīgums**

(229) Paziņojot par pasākumu pirms tā īstenošanas, Dānijas un Zviedrijas iestādes sākotnēji bija izpildījušas savus LESD 108. panta 3. punktā noteiktos pienākumus.

(230) Tomēr pēc tam, kad Vispārējā tiesa bija atcēlusi sākotnējo lēmumu, pasākums no tā piešķiršanas brīža ir kļuvis par nelikumīgu atbalstu, jo tas vairs nav apstiprināts ar Komisijas lēmumu.

(231) Kā norādīts 164. apsvērumā, *Ryanair* lūdza Komisiju likt Dānijai un Zviedrijai nekavējoties apturēt atbalstu un prasīt *SAS* samaksāt procentus par laikposmu, kurā nelikumīgais atbalsts bijis *SAS* rīcībā.

(232) Procedūras regulas 13. panta 1. punktā ir noteikts: "*Pēc tam, kad attiecīgai dalībvalstij dota iespēja iesniegt savas piezīmes, Komisija var pieņemt lēmumu, kas prasa dalībvalstij pārtraukt jebkādu nelikumīgu atbalstu, līdz Komisija pieņem lēmumu par attiecīgā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu*".

(233) No šīs tiesību normas izriet, ka apturēšanas rīkojuma pieņemšana ir atstāta Komisijas ziņā ([142]) un ir atkarīga no konkrētu procedūras noteikumu ievērošanas, t. i., Komisijai šajā sakarā ir jāpieņem īpašs lēmums pēc tam, kad tā ir devusi dalībvalstij iespēju iesniegt savas piezīmes. Turklāt saskaņā ar judikatūru, īstenojot savu rīcības brīvību, Komisijai nav pienākuma pamatot savu izvēli nepieņemt apturēšanas rīkojumu katrā konkrētajā gadījumā ([143]).

(234) Tā kā šā lēmuma mērķis ir izbeigt oficiālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz pasākumu, pieņemot galīgo nostāju par minētā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu, šajā lēmumā nav jāizvērtē nepieciešamība izdot apturēšanas rīkojumu.

(235) Kā atzīmēts 5.1. iedaļā, Dānija un Zviedrija norāda, ka *Ryanair*, šķiet, arī lūdz Komisiju uzdot Dānijai un Zviedrijai pagaidu kārtā atgūt nelikumīgo atbalstu no *SAS* ([144]). Tomēr Dānija un Zviedrija uzskata, ka Komisija var pieprasīt atbalsta pagaidu atgūšanu tikai tad, ja ir izpildīti visi Procedūras regulas 13. panta 2. punktā paredzētie nosacījumi.

(236) Komisija norāda, ka tās ziņā ir atstāta arī Procedūras regulas 13. panta 2. punktā paredzētā pagaidu atgūšanas rīkojuma pieņemšana un uz to patiešām attiecas nosacījumi, kurus Dānija un Zviedrija atgādināja 211. apsvērumā. *Ryanair* nav norādījusi, vai šajā gadījumā ir izpildīts kāds no kumulatīvajiem nosacījumiem saskaņā ar Procedūras regulas 13. panta 2. punktu. Katrā ziņā, tā kā šā lēmuma mērķis ir izbeigt oficiālo izmeklēšanas procedūru attiecībā uz pasākumu, pieņemot galīgo nostāju par šī atbalsta saderību ar iekšējo tirgu, šajā lēmumā nav arī jāizvērtē nepieciešamība izdot rīkojumu par atbalsta atgūšanu.

6.3. **Valsts atbalsta saderība ar iekšējo tirgu**

(237) Tā kā pasākums ietver atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, ir jāpārbauda, vai šis pasākums ir saderīgs ar iekšējo tirgu. Tā kā pasākums ir nelikumīgs atbalsts, tā saderība ir jānovērtē saskaņā ar tiesību normām, kas bija spēkā atbalsta piešķiršanas brīdī, t. i., 2020. gada 26. oktobrī.

(238) Komisija norāda, ka Dānijas un Zviedrijas iestādes ir paziņojušas par pasākumu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, kā tas interpretēts pagaidu regulējumā.

(239) Atbilstoši LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktam Komisija par saderīgu ar iekšējo tirgu var atzīt atbalstu, kura mērķis ir "*novērst nopietnus traucējumus dalībvalsts tautsaimniecībā*".

([142]) 2016. gada 22. aprīļa spriedums Īrija un *Aughinish Alumina Ltd* / Komisija, T-50/06 RENV II un T-69/06 RENV II, ECLI:EU:T:2016:227, 79. un 259. punkts.

([143]) 2018. gada 25. aprīļa spriedums Ungārija/Komisija, T-554/15 un T-555/15, ECLI:EU:T:2018:220, 112. punkts.

([144]) Tomēr Komisija atzīmē, ka no *Ryanair* apsvērumiem nepārprotami neizriet, ka *Ryanair* prasītu pagaidu atgūšanu saskaņā ar Procedūras regulas 13. panta 2. punktu.

(240) 2020. gada 19. martā pieņemot pagaidu regulējumu, Komisija 2. iedaļā atzina, ka "*Covid-19 uzliesmojums ietekmē visas dalībvalstis un ka dalībvalstu veiktie ierobežošanas pasākumi ietekmē uzņēmumus*". Komisija secināja, ka "*valsts atbalsts ir pamatots un to var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, uz noteiktu laikposmu, lai novērstu likviditātes trūkumu, ar ko saskaras uzņēmumi, un nodrošinātu, ka Covid-19 uzliesmojuma izraisītie traucējumi neapdraud šo uzņēmumu (..) dzīvotspēju*".

(241) Pagaidu regulējuma 3.11. iedaļa attiecas uz rekapitalizācijas pasākumiem. Tajā ir noteikti kritēriji, saskaņā ar kuriem dalībvalstis var sniegt publisko atbalstu pašu kapitāla vai hibrīdkapitāla instrumentu veidā uzņēmumiem, kas saskaras ar finansiālām grūtībām Covid-19 pandēmijas dēļ, lai nodrošinātu, ka ekonomikas traucējumi neizraisa tādu uzņēmumu nevajadzīgu aiziešanu no tirgus, kuri pirms pandēmijas bija dzīvotspējīgi.

(242) Pasākums ietilpst pagaidu regulējuma 3.11. iedaļas darbības jomā, jo tas ir rekapitalizācijas pasākums pašu kapitāla un hibrīdinstrumentu veidā, kura mērķis ir stiprināt *SAS* pašu kapitālu un tās piekļuvi likviditātes resursiem, ko apdraud Covid-19 pandēmijas sekas (17. apsvērums).

(243) Pagaidu regulējuma 48. punktā ir noteikts, ka Covid-19 rekapitalizācijas pasākumus nedrīkst piešķirt pēc 2021. gada 30. septembra ([145]). Komisija norāda, ka Dānija un Zviedrija pasākumu piešķīra 2020. gada 26. oktobrī.

(244) Tāpēc nākamajās iedaļās Komisija novērtēs pasākuma saderību saskaņā ar pagaidu regulējuma 3.11. iedaļu, kas bija piemērojamais juridiskais pamats, kurš bija spēkā atbalsta piešķiršanas brīdī.

6.3.1. *Atbilstības un līdzdalības iegūšanas nosacījumi*

(245) Saskaņā ar pagaidu regulējuma 49. punktu Covid-19 rekapitalizācijas pasākumam ir jāatbilst četriem nosacījumiem. Šie nosacījumi ir secīgi izvērtēti nākamajās iedaļās.

6.3.1.1. Atbilstība pagaidu regulējuma 49. punkta a) apakšpunktam

(246) Saskaņā ar pagaidu regulējuma 49. punkta a) apakšpunktu dalībvalstīm ir jāpierāda, ka "*bez valsts iejaukšanās saņēmējs pārtrauktu uzņēmējdarbību vai saskartos ar nopietnām grūtībām uzturēt savu darbību. Par šādām grūtībām var liecināt jo īpaši saņēmēja parāda attiecības pret pašu kapitālu vai līdzīgu rādītāju pasliktināšanās.*"

(247) No Dānijas un Zviedrijas iesniegtajiem faktiem (2.1.3. iedaļa) izriet, ka gadījumā, ja pasākuma nebūtu, *SAS* būtu pārtraukusi uzņēmējdarbību vai vismaz būtu saskārusies ar nopietnām grūtībām uzturēt savu darbību.

(248) Pirmkārt, *SAS* jau 2020. gada aprīlī reģistrēja negatīvu pašu kapitālu, tādējādi radot risku savai maksātspējai (63. apsvērums). *SAS* saistības pārsniedza tās aktīvus, par ko liecina aviosabiedrības parāda un pašu kapitāla attiecības pasliktināšanās. *SAS* uzkrātie zaudējumi nākamajos mēnešos turpināja palielināties, savukārt tās pašu kapitāls turpināja samazināties (64. apsvērums). Dānija un Zviedrija 2020. gada jūlijā aplēsa, ka *SAS* pašu kapitāls līdz 2020. gada decembrim sasniegs – 9,4 miljardus SEK, padarot tās kapitāla struktūru dzīvotnespējīgu (65. apsvērums).

(249) Otrkārt, būtiski un strauji pasliktinājās ne vien *SAS* pašu kapitāla situācija, bet arī tās kases stāvoklis šķita neilgtspējīgs. Dānija un Zviedrija aplēsa, ka *SAS* likviditāte beigsies, vēlākais, 2020. gada decembra beigās (65. apsvērums). Citiem vārdiem sakot, tās paredzēja, ka īstermiņā iestāsies saistību neizpildes situācija. Tirgus kredītreitingu aģentūra *Moody's* nepārprotami apstiprināja šo aplēsi (65. apsvērums).

([145]) Kā noteikts pagaidu regulējuma redakcijā, kas bija spēkā pasākuma piešķiršanas brīdī.

(250) Treškārt, jāatzīmē, ka *SAS* bija sarežģītā finansiālā situācijā, neraugoties uz to, ka tā īstenoja ievērojamas izmaksu samazināšanas iniciatīvas, lai mazinātu zaudējumus (sk. 2.1.3.1. iedaļu), darbojoties ar nelielu kapacitāti, lai samazinātu mainīgās izmaksas (51. apsvērums), veicot pasākumus naudas līdzekļu saglabāšanai, jo īpaši atliekot gaisa kuģu piegādes un pārskatot piegādātāju līgumus (52. apsvērums), kā arī pārstrukturējot savu uzņēmējdarbību, lai darbotos ierobežota pieprasījuma apstākļos, samazinot darbinieku skaitu (53. apsvērums).

(251) Tāpēc Komisija uzskata, ka Zviedrija un Dānija ir pierādījušas, ka bez valsts iejaukšanās *SAS* būtu pārtraukusi uzņēmējdarbību vai vismaz saskartos ar nopietnām grūtībām uzturēt savu darbību.

(252) Šo secinājumu vēl vairāk apstiprina fakts, ka pasākuma piešķiršanas brīdī bija skaidras pazīmes, kas liecinātu par Covid-19 pandēmijas otro vilni – notikumu, kas *SAS* uzņēmējdarbības plānā nebija paredzēts, – un ka Dānijā un Zviedrijā tiks atkārtoti ieviesti un pastiprināti ceļošanas ierobežojumi (22.–24., 30.–31. un 41. apsvērums). Tāpēc šie ceļošanas ierobežojumi, visticamāk, vēl vairāk ietekmētu un pasliktinātu *SAS* jau tā nestabilo finansiālo stāvokli.

(253) Pretēji tam, ko apgalvo *Ryanair* 172. apsvērumā, Komisijai saskaņā ar pagaidu regulējuma 49. punkta a) apakšpunktu nav jānovērtē alternatīvs scenārijs, saskaņā ar kuru *SAS* būtu samazinājusi savas "nesistēmiskās" darbības vai radusi alternatīvu finansējumu tirgū. Pagaidu regulējuma 49. punkta a) apakšpunktā ir noteikts, ka dalībvalstīm ir jāpierāda, ka *bez valsts iejaukšanās* saņēmējs pārtrauktu uzņēmējdarbību vai saskartos ar nopietnām grūtībām uzturēt savu darbību. Tāpēc pagaidu regulējuma 49. punkta a) apakšpunktā nav paredzēts neviens cits alternatīvs scenārijs, piemēram, scenārijs, kurā saņēmējs būtu samazinājis vai pārstrukturējis savas darbības.

(254) Katrā ziņā Komisija norāda, ka Dānija un Zviedrija ir sniegušas nepieciešamos pierādījumus par 49. punkta a) apakšpunktā minētās prasības izpildi situācijā, kad *SAS* ievērojami samazināja savu darbību.

(255) Kā norādīts 35.–39. apsvērumā, *SAS* ātri reaģēja uz Covid-19 pandēmijas gaitu un ceļošanas ierobežojumiem. Piemēram, tiklīdz Zviedrijas un Dānijas tiesību akti to atļāva, *SAS* nekavējoties un plaši izmantoja pagaidu atlaišanas iespēju (38. apsvērums). *SAS* līdz 2020. gada 24. aprīlim ātri izstrādāja jaunu uzņēmējdarbības plānu, īpašu uzmanību pievēršot izmaksu samazināšanas iniciatīvām (49. un 50. apsvērums), un sāka to nekavējoties īstenot (37., 51. un 53. apsvērums) ([146]). Pasākuma piešķiršanas laikā *SAS* bija pabeigusi savu darbinieku atlaišanas programmu (53. apsvērums), tā bija pārskatījusi līgumus ar vairāk nekā 200 piegādātājiem visās nozarēs, atlikusi 10 gaisa kuģu piegādi (52. un 54. apsvērums) un ieviesusi jaunu iknedēļas pieprasījuma novērtējumu, lai attiecīgi pielāgotu savu kapacitāti un tādējādi samazinātu savas mainīgās izmaksas (51. apsvērums). Rezultātā *SAS* ātri un apņēmīgi reaģēja uz Covid-19 pandēmiju un ceļošanas ierobežojumiem.

(256) *SAS* īstenoja arī daudz izmaksu ietaupīšanas iniciatīvu. *SAS* savā sākotnējā uzņēmējdarbības plānā ierosināja sasniegt izmaksu samazināšanas mērķi 5,4 miljardu SEK apmērā 2020. gadam un 4,5 miljardu SEK apmērā pēc 2021. gada, t. i., izmaksu samazinājumu, kas ir gandrīz vienāds ar pasākuma summu (40.–46. apsvērums). Jāatzīmē, ka *SAS* padome tomēr lūdza veikt papildu samazinājumus (47. apsvērums), kurus *SAS* apzināja un apņēmās īstenot, arī daļēji nodalot tādus aktīvus kā apkalpošanas uz zemes daļu (48. apsvērums). Rezultātā tika ievērojami palielināts izmaksu samazināšanas mērķrādītājs 2020. gadam (49. apsvērums). Izmaksu samazināšanas mērķrādītāji ne tikai bija ievērojami, bet tie aptvēra arī visas dažādās *SAS* darbības, arī kravu pārvadājumus, apkalpošanas uz zemes pakalpojumus, pieskaitāmās izmaksas, pasažieru pārvadājumu pakalpojumus u. c. (41., 43., 45. un 48. apsvērums).

(257) Attiecībā uz to, vai *SAS* būtu varējusi rast alternatīvu finansējumu tirgū, šis vērtējums ir pagaidu regulējuma 49. punkta c) apakšpunkta, nevis tā 49. punkta a) apakšpunkta priekšmets.

(258) Ņemot vērā visus šos elementus, Komisija secina, ka pasākums atbilst pagaidu regulējuma 49. punkta a) apakšpunktam.

([146]) Konkrētāk, *SAS* jau 2020. gada 12. martā bija uzsākusi sarunas ar iznomātājiem un piegādātājiem, lai atliktu/atteiktu gaisa kuģu piegādi vai maksājumus par citiem aktīviem. Turklāt 2020. gada aprīlī un maijā tā krasi samazināja kapacitāti un darbojās ar mazāk nekā 10 % no savas kapacitātes, savukārt 2020. gada 28. aprīlī, četras dienas pēc uzņēmējdarbības plāna pieņemšanas, aviosabiedrība paziņoja par lielu atlaišanas plānu.

6.3.1.2. Iejaukšanās ir kopīgās interesēs

(259) Saskaņā ar pagaidu regulējuma 49. punkta b) apakšpunktu dalībvalstīm ir jāpierāda, ka "*iejaukšanās ir kopīgās interesēs. Tas var būt saistīts ar izvairīšanos no sociālām grūtībām un tirgus nepilnībām, ko rada ievērojams nodarbinātības zudums, inovatīvu uzņēmuma aiziešanu no tirgus, sistēmiski nozīmīga uzņēmuma aiziešanu no tirgus, nozīmīga pakalpojuma pārtraukšanas risku vai līdzīgām situācijām, ko pienācīgi pamato attiecīgā dalībvalsts*".

(260) No 2.1.4. iedaļā sniegtā faktu apraksta izriet, ka Dānija un Zviedrija jo īpaši atsaucās uz diviem pamatojumiem, kas sniegti pagaidu regulējuma 49. punkta b) apakšpunktā, lai paskaidrotu, ka iejaukšanās par labu *SAS* bija kopīgās interesēs.

(261) Pirms detalizētāk izvērtēt šos pamatojumus, ir jāņem vērā pirmām kārtām *Ryanair* un pēc tam Dānijas un Zviedrijas iesniegtās vispārīgās piezīmes.

(262) Pirmkārt, kā norādīts 173. apsvērumā, *Ryanair* apgalvo, ka Komisija, novērtējot pasākuma atbilstību pagaidu regulējuma 49. punkta b) apakšpunktam, balstījās tikai uz elementiem, ko Dānija un Zviedrija sniedza lēmumā par procedūras sākšanu, nevis veica pati savu autonomu novērtējumu. Komisija šajā sakarā atgādina, ka Dānija un Zviedrija savu kopīgo paziņojumu par pasākumu iesniedza 2020. gada 11. augustā un ka paziņojumā bija norādīti iemesli, saskaņā ar kuriem Dānija un Zviedrija uzskatīja, ka pasākums atbilst pagaidu regulējuma 49. punkta b) apakšpunktam. Komisija šos elementus izklāstīja un izvērtēja lēmumā par procedūras sākšanu un provizoriski konstatēja, ka tie nerada nekādas šaubas. Būtiskākais nav tas, vai Komisija paļaujas uz dalībvalstu iesniegto informāciju, bet gan tas, vai šī informācija ir precīza, pietiekama un pamatota ar pierādījumiem un vai Komisija to ir pienācīgi novērtējusi. Šajā gadījumā neviena no šo dalībvalstu sniegtajām ziņām neradīja šaubas par to precizitāti, pietiekamību vai pamatotību. Turklāt oficiālās izmeklēšanas procedūras mērķis ir dot ieinteresētajām personām iespēju iesniegt piezīmes, lai Komisija varētu pilnībā novērtēt tās rīcībā esošos faktus un informāciju. Tomēr, kā pareizi norādījušas Dānijas un Zviedrijas iestādes (215. apsvērums), neviena ieinteresētā persona – arī *Ryanair* – nav apstrīdējusi lēmumā par procedūras sākšanu izklāstīto faktu patiesumu, bet tikai to būtiskumu un interpretāciju, lai novērtētu, vai iejaukšanās *SAS* labā ir kopīgās interesēs.

(263) Otrkārt, attiecībā uz datu, kas saistīti ar aviācijas nozares ieguldījumu Dānijas un Zviedrijas ekonomikā, būtiskumu (175. apsvērums) jāatzīmē, šie dati ir būtiski, lai pārbaudītu, vai iejaukšanās atbalsta saņēmēja labā ir kopīgās interesēs saskaņā ar pagaidu regulējuma 49. punkta b) apakšpunktu.

(264) Visbeidzot, pretēji tam, ko *Ryanair* apgalvo 179. apsvērumā, pagaidu regulējuma 49. punkta b) apakšpunktā ir noteikts, ka dalībvalstīm ir jāpierāda un Komisijai ir jānovērtē, ka iejaukšanās ir kopīgās interesēs, ievērojot vismaz vienu no minētajā apakšpunktā sniegtajiem pamatojumiem. Tāpēc, tiklīdz Komisija konstatē šo kopējo interešu pastāvēšanu, tai nav pienākuma (kā to ierosina *Ryanair*) izvērtēt, vai saņēmējs varētu vēl vairāk samazināt vai ierobežot nebūtiskas darbības, neapdraudot noteikto kopīgo interešu īstenošanu.

(265) Attiecībā uz Dānijas un Zviedrijas iestāžu piezīmi 218. apsvērumā, saskaņā ar kuru Komisijas vērtējums par to, ko dalībvalstis uzskata par kopīgām interesēm iejaukties, aprobežojas ar acīmredzamas kļūdas vērtējumā kontroli, – šāda piezīme ir jānoraida. Saskaņā ar iedibināto judikatūru, piemērojot LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, Komisijai ir plaša rīcības brīvība, kuras īstenošana ietver ekonomiska un sociāla rakstura novērtējumus, kas jāveic Savienības kontekstā ([147]). Tāpēc Komisijas kontrole saskaņā ar pagaidu regulējuma 49. punkta b) apakšpunktu neaprobežojas tikai ar dalībvalsts sniegtā pamatojuma acīmredzamas kļūdas vērtējumā kontroli.

([147]) Šajā sakarā sk. spriedumu, 2014. gada 12. decembris, *Banco Privado Português, SA* / Komisija, T-487/11, ECLI:EU:T:2014:1077, 83. punkts.

(266) Ņemot vērā šos sākotnējos apsvērumus, Komisija oficiālās izmeklēšanas procedūras kontekstā novērtēs, vai, ņemot vērā ieinteresēto personu un Dānijas un Zviedrijas sniegto informāciju, pasākums atbilst pagaidu regulējuma 49. punkta b) apakšpunktam.

Nozīmīga pakalpojuma pārtraukšanas risks

(267) *Pirmkārt*, kā norādīts 68. un 71. apsvērumā, *SAS* uztur svarīgu iekšzemes un starptautisko maršrutu tīklu, kas nodrošina savienotību Dānijā un Zviedrijā un ārpus tām. Abās dalībvalstīs *SAS* pirms Covid-19 pandēmijas darbojās regulāri ([148]) visu gadu, kā arī nodrošināja daudzus iekšzemes savienojumus ar dažādiem šo dalībvalstu reģioniem ([149]). Kā lielākais gaisa pārvadātājs Dānijā un Zviedrijā *SAS* 2019. gadā nodrošināja 40 % no iekšzemes pasažieru pārvadājumiem Dānijā un 50 % – Zviedrijā. Turklāt, izmantojot savus tranzītmezglus Kopenhāgenā un Stokholmā, *SAS* savieno iekšzemes pasažierus ar starptautiskajiem reisiem, piedāvājot gaisa satiksmes pakalpojumus uz galvenajiem Eiropas Savienības un starptautiskajiem uzņēmējdarbības centriem un no tiem. *SAS* apkalpoja 30 % no kopējā uz Dāniju un no tās pārvadāto starptautisko pasažieru skaita, savukārt uz Zviedriju un no tās – 25 %. Šie gaisa pārvadājumu pakalpojumi ir vēl jo vairāk nepieciešami Zviedrijai, ņemot vērā tās relatīvi attālo ģeogrāfisko stāvokli Savienībā un tās teritorijas platumu (un kam alternatīvi transporta veidi nav tikpat efektīvi vai piemēroti kā gaisa transports), un Dānijai, jo īpaši ņemot vērā tās salas (piemēram, Fēru salas un Bornholmu). Kopumā *SAS* piedāvāja vairāk nekā 100 maršrutus uz Dāniju, no Dānijas un tās iekšienē un vairāk nekā 150 maršrutus uz Zviedriju, no Zviedrijas un tās iekšienē.

(268) *Otrkārt*, *SAS* sniedza būtiskus kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumus Covid-19 pandēmijas laikā (pirms pasākuma piešķiršanas), veicot īpašus repatriācijas lidojumus (51. apsvērums), transportējot medicīnisko aprīkojumu un zāles uz Dāniju un Zviedriju un palīdzot nodrošināt ražošanas ķēdes nepārtrauktību Zviedrijas un Dānijas uzņēmumiem (73. apsvērums). Turklāt *SAS* pandēmijas laikā uzturēja iekšzemes un starptautiskos savienojumus, nodrošinot iespējas veikt būtiskus ceļojumus (68. un 71. apsvērums). Neviena cita aviosabiedrība šajās valstīs nesniedza līdzīgus pakalpojumus, kas bija īpaši būtiski situācijā, kad Zviedrija un Dānija centās ierobežot pandēmijas izplatīšanās ietekmi. Tāpēc *SAS* aiziešana no tirgus tolaik, ņemot vērā Covid-19 pandēmijas kontekstu, būtu varējusi izraisīt nozīmīga pakalpojuma pārtraukšanu. Tas jo īpaši bija tāpēc, ka pasākuma piešķiršanas brīdī jau bija izcēlies otrais Covid-19 vilnis (22. un 23. apsvērums), kas, iespējams, atkal prasītu *SAS* gaisa pārvadājumu pakalpojumu mobilizāciju, lai nogādātu svarīgas kravas uz Zviedriju un Dāniju vai repatriētu Dānijas un Zviedrijas iedzīvotājus.

(269) Pamatojoties uz šiem elementiem, Komisija norāda, ka *SAS* sniedza nozīmīgus pasažieru un kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumus no Dānijas un Zviedrijas, uz tām un to iekšienē, arī Covid-19 pandēmijas laikā. *SAS* bankrots vai nopietnas grūtības saglabāt uzņēmējdarbību būtu radījušas risku, ka Dānija un Zviedrija nekavējoties zaudētu to ekonomikai nozīmīgus gaisa satiksmes pakalpojumus.

(270) *Ryanair* apgalvo, ka saskaņā ar pagaidu regulējuma 49. punkta b) apakšpunktu Komisijai ir jāpierāda, ka visas atbalsta saņēmēja darbības ir neaizstājamas, vai arī tai ir jānorāda tā darbību daļa, ko nevar aizstāt (177. apsvērums). Komisija uzskata, ka šāda prasība neizriet no pagaidu regulējuma 49. punkta b) apakšpunkta formulējuma vai mērķa. 49. punkta b) apakšpunktā ir noteikts, ka kopējās intereses iejaukties var pierādīt ar "*nozīmīga pakalpojuma pārtraukšanas risku*". Šajā saistībā, kā 216. apsvērumā pareizi norādījušas Dānija un Zviedrija, pietiek pierādīt, ka citi uzņēmumi attiecīgo nozīmīgo pakalpojumu nevar atkārtot tādā pašā vai līdzīgā mērā, jo šāds konstatējums pēc definīcijas raksturotu nozīmīgu pakalpojumu pārtraukšanas riska esību.

([148]) 250 iekšzemes lidojumi Dānijā mēnesī starp Kopenhāgenu un trim citām Dānijas pilsētām; vidēji 150 iekšzemes lidojumi mēnesī Zviedrijā starp Stokholmu/Gēteborgu un divpadsmit citām Zviedrijas pilsētām.

([149]) Gan Dānijā, gan Zviedrijā *SAS* apkalpotās pilsētas ir ģeogrāfiski izkliedētas visā Zviedrijas un Dānijas teritorijā un nav koncentrētas konkrētos reģionos.

(271) Katrā ziņā attiecībā uz to, vai citas aviosabiedrības būtu varējušas aizstāt *SAS* nozīmīgos pakalpojumus, lai īsā laikā kompensētu sekas, ko radīja šo pakalpojumu pārtraukšana Dānijā un Zviedrijā, Komisija tālāk pilnības labad analizē konkurentu kapacitāti un piedāvājumu gan valsts, gan starptautiskā līmenī. Tomēr Komisija norāda, ka *Ryanair* iesniegtajā informācijā tiek apstrīdēts tikai *SAS* sniegto pasažieru gaisa pārvadājumu komercpakalpojumu nozīmīgums, kas ir tikai viens no vairākiem faktoriem, ko Komisija ņēma vērā. *Ryanair* savos apsvērumos neapstrīd to kravu pārvadājumu un repatriācijas pakalpojumu nozīmi, kurus *SAS* Covid-19 pandēmijas laikā sniedza Dānijai un Zviedrijai (269. apsvērums).

Dānija

(272) Komisija norāda, ka attiecībā uz iekšzemes pārvadājumiem, pamatojoties uz Dānijas sniegto informāciju 68. apsvērumā, 2019. gadā tikai *Norwegian Air Shuttle* ([150]) (ar vienu iekšzemes maršrutu) un *Danish Air Transport* ([151]) sniedza vērā ņemamu iekšzemes gaisa pārvadājumu pakalpojumu apjomu ([152]). No 2020. gada janvāra līdz septembrim Covid-19 pandēmijas laikā *Norwegian Air Shuttle* samazināja iekšzemes gaisa pārvadājumu pakalpojumus Dānijā, un tās tirgus daļa samazinājās no 29 % līdz 24 %, savukārt *Danish Air Transport* tirgus daļa pieauga no 22,5 % līdz 28,5 %. *SAS* joprojām bija lielākā aviosabiedrība iekšzemes līmenī, pārvadājot gandrīz 40 % no kopējā iekšzemes pasažieru skaita.

(273) Attiecībā uz starptautiskajiem pārvadājumiem uz Dāniju un no tās *Norwegian Air Shuttle* un *Ryanair* ([153]) bija galvenās aviosabiedrības pēc *SAS* pārvadāto pasažieru skaita uz Dāniju un no Dānijas ziņā, 2019. gadā pārvadājot attiecīgi 15 % un 9 % no kopējā starptautisko pasažieru skaita. Komisija norāda, ka gan *Norwegian Air Shuttle*, gan *Ryanair* bija liels sezonālo maršrutu īpatsvars no Dānijas un uz Dāniju (54 no 85 maršrutiem *Norwegian Air Shuttle* un 25 no 48 maršrutiem *Ryanair*) salīdzinājumā ar *SAS* (36 no vairāk nekā 100 maršrutiem). Laikposmā no 2020. gada janvāra līdz septembrim arī *Norway Air Shuttle* reģistrēja pārvadāto pasažieru īpatsvara samazināšanos (no 15 % līdz 11 %), bet visas pārējās aviosabiedrības vairāk vai mazāk saglabāja savas tirgus daļas (*Ryanair* daļa nedaudz palielinājās (par 1 %), bet *EasyJet* ([154]) tirgus daļa nedaudz samazinājās). No *Ryanair* iesniegtās informācijas arī izriet, ka, sākoties Covid-19 pandēmijai, *Norwegian Air Shuttle* saskārās ar nopietnām finansiālām grūtībām ([155]). Šo apstākli apstiprina arī *SAS* iekšējie dokumenti ([156]) un paziņojumi presei ([157]).

(274) Ņemot vērā iepriekš minēto, var izdarīt tālāk tekstā izklāstītos secinājumus. Pirmkārt, šķiet, ka *Norwegian Air Shuttle*, kas ir galvenais *SAS* konkurents gan vietējā, gan starptautiskā mērogā Dānijā, saskārās ar nopietnām finansiālām grūtībām, tāpēc nav ticams, ka šis uzņēmums būtu spējis īstermiņā pārņemt visus *SAS* pakalpojumus uz Dāniju, no tās un tās teritorijā vai ievērojamu to daļu. Otrkārt, attiecībā uz *Danish Air Transport* Komisija norāda, ka šī aviosabiedrība nav liela, proti, tā apkalpo nelielu skaitu maršrutu ([158]) ar mazāk nekā 20 gaisa kuģiem (un šie gaisa kuģi ir mazi) ([159]), tāpēc ir maz ticams, ka tā īstermiņā varētu aizstāt pat daļu *SAS* pakalpojumu ar līdzīgu maršrutu

([150]) *Norwegian Air Shuttle* ir zemo cenu gaisa pārvadātājs, kas pirms Covid-19 pandēmijas bija salīdzinoši tikpat liels kā *SAS* un veica vietējos, starptautiskos un starpkontinentālos lidojumus.

([151]) *Danish Air Transport* bija reģionāla aviosabiedrība ar mazāku gaisa kuģu floti (10–20 gaisa kuģi).

([152]) Dānijā *Norwegian Air Shuttle* pārvadāja 29 % no kopējā iekšzemes pasažieru skaita 2019. gadā, savukārt *Danish Air Transport* – 22 %. Zviedrijā 2019. gadā *Braathens Regional* pārvadāja 30 % no kopējā iekšzemes pasažieru skaita, savukārt *Norwegian Air Shuttle* – 18 %.

([153]) *Ryanair* ir arī zemo cenu aviosabiedrība un lielākā aviosabiedrība Eiropā, kas galvenokārt nodrošina lidojumus Eiropas iekšienē.

([154]) *EasyJet* ir viens no lielākajiem zemo cenu pārvadātājiem Eiropā.

([155]) Domnīcas raksta 29. lappuses izrakstā ir norādīts: "*Saskaņā ar* Roland Berger *aplēsēm* Norwegian *naudas līdzekļu stāvoklis gada sākumā bija tāds, kas, neveicot nekādu darbību, ļautu tai darboties mazāk nekā mēnesi. (..) Lai gan* Norwegian *mātesuzņēmuma stāvoklis nedaudz uzlabojās, jo 2020. gada 4. maijā tam tika piešķirts glābšanas pasākumu kopums, kas tam nodrošināja 880 miljonus EUR, tā finansiālā situācija joprojām ir ļoti nestabila.*"

([156]) Dānijas un Zviedrijas paziņojuma 40.1. pielikums. *SAS* padome 2020. gada 7. maija sanāksmē apsprieda notiekošo *Norwegian Air Shuttle* pārstrukturēšanas procesu.

([157]) Sk., piemēram, *Reuters* 2020. gada 1. maija preses publikāciju, kas pieejama vietnē https://www.reuters.com/article/uk-health-coronavirus-norwegianair-histo-idUKKBN22D4QZ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī). Sk. arī 2020. gada 20. aprīļa preses publikāciju *CNBC* tīmekļa vietnē: https://www.cnbc.com/2020/04/20/norwegian-says-4700-jobs-at-risk-after-unit-bankruptcies-contracts-axed.html (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([158]) Sk. aviosabiedrību tirgus pētījumu, kurā 3. tabulā norādīts, ka *Danish Air Transport* 2019. gadā apkalpoja deviņus iekšzemes maršrutus un četrus starptautiskos maršrutus.

([159]) Sk. *Danish Air Transport* tīmekļa vietni: https://dat-corporate.com/about-us/dat-fleet/ (pēdējoreiz skatīts 2020. gada 28. novembrī). Daļu no *Danish Air Transport* flotes veidoja *ATR* – reģionālajam transportam paredzēti gaisa kuģi ar ierobežotu ietilpību (50–70 sēdvietas). Sk. arī aplēses par *Danish Air Transport* vēsturisko floti (aptuveni 14 gaisa kuģi), ko sniedza *Planespotters.net*; pieejamas vietnē: https://www.planespotters.net/airline/Danish-Air-Transport?refresh=1 (pēdējoreiz skatīts 2020. gada 28. novembrī).

tīklu, pasažierietilpību un reisu biežumu. Visbeidzot, arī attiecībā uz *Ryanair* ir maz ticams, ka šī aviosabiedrība īstermiņā būtu pārņēmusi *SAS* pakalpojumus. *Ryanair* neveica iekšzemes pārvadājumus Dānijā, un tās starptautiskā satiksme pirms Covid-19 pandēmijas aprobežojās ar 23 visa gada maršrutiem, t. i., gandrīz trīs reizes mazāk nekā *SAS*, turklāt *Ryanair* kopējais maršrutu skaits uz Dāniju un no tās bija uz pusi mazāks nekā *SAS*. Līdz ar to ir pamatoti uzskatīt, ka šī aviosabiedrība īstermiņā nebūtu aizstājusi *SAS* pakalpojumus, ņemot vērā arī situāciju aviācijas nozarē pēc Covid-19 pandēmijas un šīs pandēmijas otro vilni, kas bija uzliesmojis pasākuma piešķiršanas laikā (22.–24. un 31. apsvērums). Šajā sakarā Komisija norāda, ka pasākuma piešķiršanas brīdī *Ryanair* nebija iesniegusi nekādus paplašināšanās plānus attiecībā uz savu darbību Dānijā.

(275) *Ryanair* sniegtie dati aviosabiedrību tirgus pētījumā (169. apsvērums) neļauj secināt citādi. Šajā pētījumā būtībā ir atspoguļota gaisa satiksmes attīstība saistībā ar lidojumiem uz Dāniju, no tās un tās iekšienē laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam aviosabiedrību nodrošināto sēdvietu un piedāvāto maršrutu skaita ziņā. Aviosabiedrību tirgus pētījumā secināts, ka zemo cenu pārvadātāji laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam savu darbību paplašināja daudz straujāk (piedāvāto sēdvietu skaita pieaugums par 66 % un maršrutu skaita pieaugums par 62 maršrutiem) nekā "aviosabiedrības ar domicilu Dānijā", piemēram, *SAS*, kas esot nodrošinājušas tikai 3 % no piedāvāto sēdvietu skaita pieauguma un pievienojušas tikai 14 jaunus maršrutus.

(276) Tomēr aviosabiedrību tirgus pētījums vairākos aspektos ir nepilnīgs.

(277) *Pirmkārt*, tajā ir aprakstīta tikai gaisa satiksmes attīstība saistībā ar lidojumiem uz Dāniju, no tās un tās iekšienē laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam, bet nav sniegtas nekādas norādes par Covid-19 pandēmijas ietekmi uz gaisa satiksmi saistībā ar lidojumiem uz Dāniju, no tās un tās iekšienē, kas šajā gadījumā ir būtisks elements novērtējumā saskaņā ar pagaidu regulējuma 49. punkta b) apakšpunktu. Tas, ka zemo cenu pārvadātāji ir palielinājuši savu klātbūtni analīzē aplūkotajā piecu gadu laikposmā, nav pierādījums tam, ka šāds pieaugums būtu turpinājies pēc Covid-19 pandēmijas, kas ietekmēja visu aviācijas nozari. Gluži pretēji, Dānijas sniegtie dati liecina, ka no 2020. gada janvāra līdz septembrim zemo cenu pārvadātāji (piemēram, *Norwegian Air Shuttle* un *EasyJet*) samazināja to pasažieru īpatsvaru, kuri tika pārvadāti uz Dāniju un no tās, savukārt *Ryanair* šo īpatsvaru palielināja vien nedaudz.

(278) *Otrkārt*, lai gan zemo cenu pārvadātāji laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam palielināja savu piedāvājumu starptautiskajiem gaisa pārvadājumiem no Dānijas un uz to, tas tā nebija attiecībā uz iekšzemes satiksmi – no 2014. līdz 2019. gadam zemo cenu pārvadātāji apkalpoja tikai divus iekšzemes maršrutus, bet to skaits netika palielināts, un minētajā piecu gadu periodā samazinājās šajos iekšzemes maršrutos piedāvāto sēdvietu skaits.

(279) *Treškārt*, pētījumā nav sniegtas norādes ne par dažādo analizēto aviosabiedrību piedāvājuma regularitāti un biežumu, ne arī par to piedāvāto maršrutu tīklu un galamērķiem. Tajā ir norādīts tikai piedāvāto sēdvietu skaits un aviosabiedrību apkalpoto maršrutu skaits. Tomēr Dānijas civilās aviācijas un dzelzceļa iestādes sniegtie dati liecina, ka, lai gan tādi zemo cenu pārvadātāji kā *Norwegian Air Shuttle* un *Ryanair* 2019. gadā apkalpoja ievērojamu skaitu maršrutu uz Dāniju un no tās, vairāk nekā puse no tiem bija sezonāli maršruti (275. apsvērums), t. i., tie netika veikti regulāri visu gadu.

(280) *Ceturtkārt*, pētījumā, analizējot izaugsmi Dānijas tirgū maršrutu un piedāvāto sēdvietu skaita ziņā laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam, *SAS* un zemo cenu pārvadātāji tiek nošķirti. Tomēr tajā nav sniegta konkrēta informācija par katru no analizētajiem zemo cenu pārvadātājiem. Kā izriet no 68. apsvēruma, zemo cenu pārvadātāju starpā pastāv lielas atšķirības: *Norwegian Air Shuttle* 2019. gadā apkalpoja 85 maršrutus uz Dāniju, no tās un Dānijas iekšienē, savukārt *EasyJet* apkalpoja tikai 16 maršrutus uz Dāniju un no tās. Tāpat, kā norādīts *Ryanair* iesniegtajā domnīcas rakstā, pasākuma piešķiršanas laikā zemo cenu pārvadātāji nebija vienādā finansiālā situācijā: piemēram, *Norwegian Air Shuttle* atšķirībā no *Ryanair* bija saskārusies ar nopietnām finansiālām grūtībām.

(281) *Visbeidzot*, lai gan aviosabiedrību tirgus pētījumā tika konstatēts, ka laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam attiecībā uz gaisa satiksmi "SAS *kā galvenais pārvadātājs nav izaugsmes virzītājspēks*", tomēr 2019. gadā, kā liecina šis pētījums, *SAS* apkalpoja 95 maršrutus no Dānijas, uz to un tās iekšienē, piedāvājot 7,1 miljonu sēdvietu ([160]). Salīdzinājumam – zemo cenu pārvadātāju grupa ([161]) apkalpoja 171 maršrutu no Dānijas, uz to un tās iekšienē, piedāvājot 7,1 miljonu sēdvietu. Citiem vārdiem sakot, *SAS* 2019. gadā reisos uz Dāniju, no Dānijas un tās iekšienē nodrošināja tikpat lielu sēdvietu skaitu kā visi zemo cenu pārvadātāji kopā un piedāvāja vairākus maršrutus, kas atbilda vairāk nekā pusei no visu zemo cenu pārvadātāju kopā apkalpoto maršrutu kopskaita. Šis konstatējums apstiprina secinājumu, ka pretēji tam, ko apgalvo *Ryanair*, un ņemot vērā Covid-19 pandēmijas nopietno ietekmi uz aviācijas nozari, zemo cenu pārvadātājiem būtu grūti īstermiņā aizstāt *SAS* darbību.

Zviedrija

(282) Komisija norāda, ka, pamatojoties uz Zviedrijas sniegtajiem un 70. un 71. apsvērumā aprakstītajiem elementiem, *Braathens Regional* un *Norwegian Air Shuttle* iekšzemes līmenī bija aviosabiedrības, kas līdztekus *SAS* sniedza nozīmīgu pakalpojumu apjomu, proti, pārvadāja attiecīgi 30 % un 18 % no kopējā iekšzemes pasažieru skaita. *Braathens Regional* ir reģionāla aviosabiedrība ([162]), kas galvenokārt veic iekšzemes pārvadājumus Zviedrijā ar nelielu gaisa floti (10–15 gaisa kuģi) ([163]), ko veido nelieli gaisa kuģi ([164]). Komisija norāda, ka laikposmā no 2020. gada janvāra līdz septembrim *Braathens Regional* pārvadāto pasažieru īpatsvars iekšzemes tirgū samazinājās no 30 % līdz 20 %. Šajā saistībā ir jānorāda, ka no 2020. gada aprīļa *Braathens Regional* uzsāka bankrota procedūru, apturot visu savu satiksmi līdz 2020. gada vasaras beigām ([165]). Kā norādīts 274. apsvērumā, arī *Norwegian Air Shuttle* pārvadāto pasažieru īpatsvars samazinājās no 18 % līdz 14 %.

(283) Attiecībā uz starptautiskajiem pārvadājumiem uz Zviedriju un no tās līdztekus *SAS* 2019. gadā 18 % no visiem starptautiskajiem pasažieriem (vairāk nekā pieci miljoni pasažieru) pārvadāja *Norwegian Air Shuttle*, kam sekoja *Ryanair* ar 8 % (vairāk nekā divi miljoni pasažieru) un *Wizz Air* un *Lufthansa* ar aptuveni 5 % (vairāk nekā viens miljons). *Wizz Air* ir zemo cenu pārvadātājs, kurš lieluma ziņā ir vairāk vai mazāk pielīdzināms *SAS*, savukārt *Lufthansa* ir viena no lielākajām aviosabiedrībām Eiropā. Vērts pieminēt, ka no 2020. gada janvāra līdz septembrim, Covid-19 pandēmijas laikā, *SAS* galvenais konkurents *Norwegian Air Shuttle* ievērojami samazināja savu starptautisko pasažieru pārvadājumu īpatsvaru – no 18 % līdz 13 %, savukārt attiecīgais *Ryanair* īpatsvars saglabājās stabils.

(284) Ņemot vērā šos elementus, var izdarīt tālāk izklāstītos secinājumus. Pirmkārt, šķiet, ka *Norwegian Air Shuttle*, kas ir galvenais *SAS* konkurents gan vietējā, gan starptautiskā mērogā Zviedrijā saskārās ar nopietnām finansiālām grūtībām, tāpēc nav ticams, ka šis uzņēmums būtu spējis īstermiņā pārņemt visus *SAS* pakalpojumus uz Zviedriju, no tās un tās teritorijā vai to daļu. Otrkārt, attiecībā uz *Braathens Regional* Komisija norāda uz šīs sabiedrības ierobežoto lielumu – tā darbojās ar daudz mazāku gaisa floti nekā *SAS* un tāpat kā *Norwegian Air Shuttle* saskārās ar nopietnām grūtībām saglabāt savu darbību. Šajā kontekstā nebija ticams, ka minētā sabiedrība būtu varējusi īstermiņā aizstāt pat daļu *SAS* pakalpojumu iekšzemes līmenī. Visbeidzot, arī attiecībā uz *Ryanair* ir maz ticams, ka šī aviosabiedrība īstermiņā būtu pārņēmusi *SAS* pakalpojumus. *Ryanair* Zviedrijā iekšzemes pārvadājumus neveica, savukārt laikposmā no 2020. gada janvāra līdz septembrim tās maršrutu tīklu uz Zviedriju un no tās veidoja 44 maršruti (*SAS* – 85) ([166]), tātad aptuveni puse no *SAS* maršrutiem. Tāpēc ir pamatoti uzskatīt, ka šī aviosabiedrība īstermiņā nebūtu aizstājusi *SAS* pakalpojumus, ņemot vērā arī situāciju aviācijas nozarē pēc Covid-19 pandēmijas un pandēmijas otro vilni, kas bija uzliesmojis pasākuma piešķiršanas laikā. Šajā sakarā Komisija norāda, ka

([160]) Sk. aviosabiedrību tirgus pētījuma 3. tabulu. Šajā tabulā izmantotie skaitļi ietver tikai lidojumus Dānijas iekšienē un Eiropas iekšējos lidojumus no Dānijas un uz to. Tā kā *SAS* apkalpo arī vairākus starpkontinentālus galamērķus, *SAS* rādītāji ir novērtēti nepietiekami.

([161]) Komisija pieņem, ka šo grupu veido *vismaz Norwegian Air Shuttle*, *Ryanair* un *EasyJet*, kas 2019. gadā Dānijā bija galvenās zemo cenu aviosabiedrības aiz *SAS*.

([162]) Sk. *Braathens Regional* tīmekļa vietni: https://www.flygbra.se/en/about-braathens-regional-airlines/corporate-information (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([163]) Sk. *Braathens Regional* vēsturiskās flotes aplēsi, ko sniedza *Planespotters.net*; pieejama vietnē https://www.planespotters.net/airline/BRA-Braathens-Regional-Airlines (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī). Sk. arī norādi tīmekļa vietnē *Aviation24*: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([164]) *Braathens Regional* veica lidojumus tikai ar *ATR 72/600*, kuros ir vieta 72 pasažieriem.

([165]) Sk., piemēram, tīmekļa vietni *Aviation24*: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī). Sk. arī https://simpleflying.com/covid-airline-bankruptcies/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([166]) Zviedrijas Transporta aģentūras dati.

pasākuma piešķiršanas laikā *Ryanair* nebija iesniegusi nekādus paplašināšanās plānus attiecībā uz savu darbību Zviedrijā.

(285) To pašu iemeslu dēļ, kas izklāstīti 278.–281. apsvērumā, dati, ko *Ryanair* sniegusi aviosabiedrību tirgus pētījumā, neļauj secināt citādi. Lai gan minētajā pētījumā tika konstatēts, ka laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam attiecībā uz gaisa satiksmi Zviedrijā "SAS *kā galvenais pārvadātājs nav izaugsmes virzītājspēks*", tomēr 2019. gadā, kā liecina pats pētījums, *SAS* apkalpoja 107 maršrutus no Zviedrijas, uz to un tās iekšienē, piedāvājot 10 miljonus sēdvietu ([167]). Salīdzinājumam – zemo cenu pārvadātāju grupa ([168]) apkalpoja 227 maršrutus no Zviedrijas, uz to un tās iekšienē, piedāvājot 8,2 miljonus sēdvietu. Citiem vārdiem sakot, *SAS* 2019. gadā nodrošināja lielāku sēdvietu skaitu nekā visi zemo cenu pārvadātāji kopā, un tā piedāvāto maršrutu skaits atbilda gandrīz pusei no visu zemo cenu pārvadātāju kopā apkalpoto maršrutu kopskaita. Šis konstatējums apstiprina secinājumu, ka, ņemot vērā Covid-19 pandēmijas nopietno ietekmi uz aviācijas nozari, zemo cenu pārvadātājiem būtu grūti īstermiņā aizstāt *SAS* darbību.

Secinājums

(286) Tāpēc Komisija secina, ka *SAS* aiziešana no tirgus būtu pārtraukusi nozīmīgu gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu Dānijā un Zviedrijā gan attiecībā uz šo divu dalībvalstu iekšzemes, gan starptautiskajiem savienojumiem, jo ir maz ticams, ka kāda aviosabiedrība – arī *SAS* galvenie konkurenti – īstermiņā (vai pat ilgākā termiņā) spētu pārņemt un uzturēt *SAS* darbību līdzīgā maršrutu tīklā, ar līdzīgu ietilpību un biežumu vai pat ievērojamu tās daļu, ņemot vērā, ka Covid-19 pandēmija bija smagi skārusi visu aviācijas nozari. Šajā sakarā Komisija secina, ka Dānija un Zviedrija (216. apsvērums) atbalsta piešķiršanas brīdī nevarēja būt pārliecinātas, ka *SAS* nodrošināto savienotības līmeni uzturēs citi konkurenti.

(287) Turklāt, kā Zviedrijas iestādes norādīja 217. apsvērumā, pastāvēja nepārprotams risks, ka Dānija un Zviedrija zaudēs pakalpojumu, kura pamatā ir "rumbas un spieķu" modelis, saskaņā ar kuru *SAS* nodrošināja iekšzemes pasažieru netraucētu savienošanu ar starptautiskajiem lidojumiem, tādējādi Dānijai un Zviedrijai nodrošinot gan iekšzemes, gan starptautisko savienotību ar galvenajiem uzņēmējdarbības centriem Savienībā un ārpus tās. Šo pakalpojumu pirms un pēc Covid-19 pandēmijas nesniedza neviens no galvenajiem *SAS* konkurentiem.

(288) Šos secinājumus nekādi neliek apšaubīt *Ryanair* vispārīgais apgalvojums 177. apsvērumā, pamatojoties uz Komisijas 2014. gada konkurences politikas kopsavilkumu, kurā apgalvots, ka aviosabiedrību bankrota gadījumā tās parasti aizstāj efektīvākas aviosabiedrības, piemēram, zemo cenu aviosabiedrības, par ko liecina minētie *Sabena*, *Malev* un *Spanair* precedenti. Komisija pirmām kārtām norāda, ka minētajā publikācijā ir skaidri paredzēta atruna, kurā nepārprotami norādīts, ka tajā nav pausts Komisijas oficiāls viedoklis. Katrā ziņā Komisija norāda, ka šis 2014. gadā tapušais raksts neattiecas uz iespējamo aviosabiedrības bankrotu tādas pandēmijas kontekstā, kas nopietni skar visu nozari, kā tas bija Covid-19 pandēmijas laikā. Tāpat attiecībā uz *Ryanair* minētajiem *Malev* un *Spanair* precedentiem ([169]) Komisija uzskata, ka tie atbilst situācijām, kas visas radušās atšķirīgā kontekstā un citā laikā, dalībvalstīs ar atšķirīgu ģeogrāfisko un tirgus situāciju un saistībā ar dažādām aviosabiedrībām. Tie Komisijai nesniedz informāciju par to, vai šajā gadījumā nepastāvēja risks, ka *SAS* pārtrauks Zviedrijai un Dānijai sniegt nozīmīgus gaisa satiksmes pakalpojumi smagas veselības krīzes kontekstā, kas skar visu aviācijas nozari.

([167]) Aviosabiedrību tirgus pētījumā izmantotie skaitļi ietver tikai lidojumus Zviedrijas iekšienē un Eiropas iekšējos lidojumus no Zviedrijas un uz to. Tā kā *SAS* apkalpo arī vairākus starpkontinentālus galamērķus, *SAS* rādītāji ir novērtēti nepietiekami.

([168]) Komisija pieņem, ka šo grupu veido *vismaz Norwegian Air Shuttle*, *Ryanair* un *Wizz Air*, kas 2019. gadā Zviedrijā bija galvenās zemo cenu aviosabiedrības aiz *SAS*.

([169]) *Ryanair* nesniedza nekādu informāciju par *Sabena* bankrota sekām.

(289) Turklāt pamatots nav arī *Ryanair* apgalvojums, ka Komisija ir nonākusi pretrunās, no vienas puses, secinot, ka *SAS* darbību nevar aizstāt, bet, no otras puses, ka *SAS* nav tirgus ietekmes. *Ryanair* nozīmīgu pakalpojumu pārtraukšanu pielīdzina būtiskas tirgus ietekmes pastāvēšanai. Tomēr no dalībvalsts viedokļa uzņēmums var sniegt nozīmīgus pakalpojumus arī bez būtiskas tirgus ietekmes.

Izvairīšanās no sociālām grūtībām un tirgus nepilnībām, ko izraisa ievērojams nodarbinātības zudums

(290) Komisija arī norāda, ka *SAS* ir svarīgs tiešs un netiešs darba devējs Dānijā un Zviedrijā. Pirmkārt, *SAS* joprojām tieši nodarbināja gandrīz 6 000 darbinieku (74. apsvērums), koncentrēja savus gaisa transporta pakalpojumus uz darījumu braucieniem (vairāk nekā 50 % pasažieru kopš 2015. gada) un 2019. gadā aptuveni 4 miljardus SEK iztērēja par piegādātāju nodrošinātiem pakalpojumiem, tādējādi netieši dodot ieguldījumu arī Zviedrijas un Dānijas IKP (75. apsvērums). Šajā sakarā Dānija un Zviedrija ar pētījumu palīdzību novērtēja, ka *SAS* tieši un netieši deva ieguldījumu Dānijas un Zviedrijas IKP ar vairākiem miljardiem gadā (75. apsvērums).

(291) Tāpēc Komisija uzskata, ka *SAS* aiziešana no tirgus būtu varējusi radīt nopietnas sociālas grūtības, radot tiešas un netiešas sekas, kas izrietētu no darbvietu zaudēšanas, ko varētu izraisīt *SAS* bankrots / saistību neizpilde. Tāpēc Dānijas un Zviedrijas iejaukšanās bija pamatota, lai izvairītos no sociālām grūtībām un tirgus nepilnībām, kas izriet no šīs ievērojamās darbvietu zaudēšanas.

(292) Pretēji 176. apsvērumā izklāstītajam *Ryanair* argumentam *SAS* ieguldījums nodarbinātībā Dānijas un Zviedrijas ekonomikā pats par sevi ir ievērojams, ņemot vērā ne tikai *SAS* darbinieku skaitu, bet arī netieši radītās darbvietas, un šis ieguldījums nav jāsalīdzina ar pārējo aviācijas nozari. Tāpat nav nozīmes tam, ka *SAS* ieguldījums Dānijas un Zviedrijas nodarbinātībā pēc pandēmijas var būt mazāks *SAS* finansiālo grūtību dēļ. Patiešām, Dānijas un Zviedrijas mērķis ir arī atbalsta piešķiršanas laikā izvairīties no turpmākām sociālām grūtībām un tirgus nepilnībām, ko rada būtisks tiešās un netiešās nodarbinātības zudums, ko izraisa *SAS* iespējamā aiziešana no tirgus. Līdz ar to atbalsta mērķis ir arī novērst Covid-19 pandēmijas izraisīto nopietno traucējumu saasināšanos, kas jau ietekmē Dānijas un Zviedrijas ekonomiku.

Secinājums

(293) Paturot prātā visus šos elementus, Komisija secina, ka, ņemot vērā risku, ka tiktu pārtraukti vairāki svarīgi *SAS* sniegtie pakalpojumi (pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, repatriācijas pakalpojumi, medicīniskā aprīkojuma kravu pārvadājumi u. c.), kurus to trūkuma gadījumā citas aviosabiedrības, visticamāk, nespētu nodrošināt līdzīgā apjomā (vai nespētu vispār), un lai izvairītos no turpmākām sociālām grūtībām un tirgus nepilnībām, ko izraisītu ievērojams nodarbinātības zudums, Dānija un Zviedrija ir izrādījušas kopīgu interesi iejaukties par labu *SAS*.

(294) Tāpēc pagaidu regulējuma 49. punkta b) apakšpunkta noteikumi ir ievēroti.

6.3.1.3. Atbilstība pagaidu regulējuma 49. punkta c) apakšpunktam

(295) Saskaņā ar pagaidu regulējuma 49. punkta c) apakšpunktu dalībvalstīm ir jāpierāda, ka "*saņēmējs nespēj rast finansējumu tirgos ar pieņemamiem noteikumiem, un horizontālie pasākumi, kas attiecīgajā dalībvalstī pastāv, lai segtu likviditātes vajadzības, nav pietiekami, lai nodrošinātu uzņēmuma dzīvotspēju*".

(296) Vispirms Komisija norāda, ka (kā paskaidrots 2.1.3. iedaļā) *SAS* veiktie ietekmes mazināšanas pasākumi un saņemtais valsts atbalsts nebija pietiekams, lai apmierinātu *SAS* finansiālās vajadzības pēc pašu kapitāla un likviditātes, ko izraisīja Covid-19 pandēmija un ar to saistītie apturēšanas pasākumi. Joprojām tika prognozēts, ka *SAS* sasniegtu negatīvu pašu kapitāla pozīciju – 9,4 miljardu SEK apmērā un līdz 2020. gada decembrim aviosabiedrībai beigtos likviditāte. Šī negatīvā pašu kapitāla pozīcija ne tikai ietekmēja *SAS* likviditāti, bet arī apdraudēja tās maksātspēju un dzīvotspēju īstermiņā. Lai risinātu maksātspējas problēmu, *SAS* bija steidzami jāatjauno sava bilance ar jauniem pašu kapitāla līdzekļiem, lai izvairītos no aiziešanas no tirgus (6.3.1.1. iedaļa). Tāpēc šādu atjaunošanu nevarēja panākt, uzņemoties papildu parādsaistības, jo tas nebūtu efektīvi nolūkā sasniegt vēlamo rezultātu.

(297) Pirms Covid-19 pandēmijas un kā paskaidrots 151. apsvērumā, *SAS* finansējuma avoti galvenokārt bija šādi:

— nenodrošināti parāda instrumenti vai hibrīdinstrumenti (piemēram, atjaunojamas kredītiespējas, nenodrošinātas obligācijas, hibrīdobligācijas) ([170]),

— nodrošināts parāds un operatīvā noma ar nodrošinājumu pašu aktīvu veidā (piemēram, ar gaisa kuģiem), kā arī

— pašu kapitāls.

(298) Tomēr no Dānijas un Zviedrijas sniegtajiem faktiem, kas aprakstīti 2.1.5. iedaļā, un no *SAS* sniegtās informācijas, kas apkopota 4.1.2. iedaļā, izriet, ka, neraugoties uz *SAS* veiktajiem ietekmes mazināšanas pasākumiem un iepriekš saņemto valsts atbalstu, *SAS* novājinātais finansiālais stāvoklis 2020. gada martā palielināja tās kapitāla un likviditātes vajadzības tādā mērā, ka tās nevarēja segt ne ar finansējumu tirgū ar pieņemamiem noteikumiem, ne ar Dānijā un Zviedrijā esošajiem horizontālajiem pasākumiem.

(299) Pirmkārt, *SAS* nevarēja piekļūt finansējumam ar pieņemamiem noteikumiem nenodrošinātu parāda instrumentu un hibrīdinstrumentu veidā.

(300) Jo īpaši pierādījumi liecina, ka pasākuma piešķiršanas laikā privātie ieguldītāji centās samazināt savu finansiālo iesaistīšanos *SAS*. Šajā sakarā Komisija norāda, ka uzticams izejas punkts šim novērtējumam ir *SAS* kredītreitinga pasliktināšanās – uz to ieguldītāji parasti paļaujas, lai novērtētu ar ieguldījumiem saistīto risku. Jāatzīmē, ka kredītreitingu aģentūra *Standard & Poor's* 2020. gada 16. janvārī, t. i., pirms Covid-19 pandēmijas, piešķīra *SAS* reitingu B+, bet 2020. gada 10. jūnijā to pazemināja līdz CCC (154. apsvērums), negatīvi ietekmējot *SAS* spēju sevi finansēt ar pieņemamiem noteikumiem nenodrošinātu parāda instrumentu un hibrīdinstrumentu tirgū. Kredītreitingu aģentūra *Moody's*, ņemot vērā *SAS* slikto finanšu perspektīvu bez rekapitalizācijas, līdzīgā veidā pazemināja aviosabiedrības kredītreitingu (79. apsvērums). *SAS* kredītreitinga pasliktināšanos apliecina arī tas, ka *SAS* neatmaksātās obligācijas un hibrīdinstrumenti 2020. gada jūnijā sekundārajos tirgos tika tirgoti kā problemātiski vērtspapīri (155. apsvērums). Šo instrumentu cenu attīstība laikposmā no 2019. gada decembra līdz 2020. gada jūnijam skaidri norāda uz privāto ieguldītāju vēlmi samazināt savu finansiālo iesaistīšanos *SAS*. *SAS* arī nespēja turpināt *ETMN* programmu, kas bija spēkā pirms pandēmijas ([171]) (152. apsvērums). Turklāt neatmaksāto parāda un hibrīdinstrumentu ieguldītāju vēlme investēt jaunos instrumentos ar pieņemamiem noteikumiem, visticamāk, bija niecīga, jo šiem ieguldītājiem rekapitalizācijas ietvaros tika lūgts pārvērst savus esošos instrumentus ar mazāk izdevīgiem noteikumiem (156. apsvērums).

(301) Otrkārt, *SAS* nevarēja piekļūt tirgus finansējumam ar pieņemamiem noteikumiem nodrošināta parāda veidā, izmantojot neapgrūtinātus gaisa kuģus vai cita veida aktīvus.

(302) Patiesi, pēc Covid-19 uzliesmojuma 2020. gada martā *SAS* mēģināja slēgt līgumu par atjaunojamu kredītiespēju ar banku grupu, taču bez valsts atbalsta šis mēģinājums izrādījās neveiksmīgs, jo bankas nebija gatavas uzņemties nekādu nenodrošinātu risku (78. apsvērums). Tas neapšaubāmi norāda uz to, ka tolaik vēlme izsniegt aizdevumus, pat ar nodrošinājumu, aviācijas nozares uzņēmumiem bija ļoti zema. Visbeidzot *SAS* noslēdza līgumu par atjaunojamu kredītiespēju, kas 90 % apmērā bija nodrošināta ar valsts garantijām, bet par atlikušo nenodrošināto kredītiespējas daļu bankas pieprasīja nodrošinājumu *SAS* piederošo neapgrūtināto aktīvu veidā. Šajā sakarā Komisija norāda, ka banku grupai bija nepieciešams būtisks nodrošinājums salīdzinājumā ar pašu riska darījumiem (78. apsvērums) ([172]). Turklāt, kā pierādīja *SAS* (158. apsvērums), aviosabiedrība nevarēja rēķināties ar pietiekamu skaitu neapgrūtinātu gaisa kuģu, lai segtu nozīmīgu daļu no tās likviditātes vai kapitāla vajadzībām, jo tas reāli varēja attiekties tikai uz četriem gaisa kuģiem ar jaunākām tehnoloģijām. Turklāt noteikumi, kas saistīti ar

([170]) Kā norādīts *SAS* 2019. gada pārskata 110. lappusē, aviosabiedrība bija noslēgusi dažādas īstermiņa kredītiespējas, lai vajadzības gadījumā nodrošinātu papildu finansējumu. Ziņojums ir publiski pieejams tīmekļa vietnē https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([171]) Komisija saņēma pieprasītos pierādījumus, kas apstiprina, ka *ETMN* programma rekapitalizācijas laikā nebija pieejama, proti, (..) atteikuma vēstuli.

([172]) Lai noslēgtu atjaunojamās kredītiespējas līgumu, *SAS* kā nodrošinājumu bankām bija jāiesniedz gaisa kuģu aktīvu kopums par kopējo vērtību, kas bija divreiz lielāka par banku riskam atstāto atjaunojamās kredītiespējas nenodrošināto summu (10 % no aizdevuma nominālās summas), kā arī negatīvu ķīlu saistībā ar *SAS* grupas iekšējiem aizdevumiem un kontiem. Ir skaidrs, ka šis līgums jau ierobežoja atlikušo nodrošinājumu, kas bija *SAS* rīcībā rekapitalizācijas laikā.

atjaunojamo kredītiespēju, sniedz papildu norādi par to, ka pasākuma piešķiršanas laikā *SAS*, visticamāk, nebija pieejams nodrošināts parāds ar pieņemamiem noteikumiem (158. apsvērums) ([173]). Visbeidzot, Komisija uzskata, ka visi atlikušie aktīvi, kurus teorētiski varētu izmantot kā nodrošinājumu (piemēram, *Eurobonus* programma), nebūtu bijis reāls risinājums *SAS* likviditātes un maksātspējas problēmām, jo īpaši ņemot vērā steidzamību rīkoties pasākuma piešķiršanas brīdī un laika ierobežojumus, kas saistīti ar iespēju nodalīt šos aktīvus (48. un 159. apsvērums).

(303) Treškārt, lai risinātu maksātspējas problēmu, ko radīja ievērojama negatīva pašu kapitāla pozīcija pasākuma piešķiršanas laikā, *SAS* bija steidzami jāatjauno sava bilance ar jaunu pašu kapitālu, lai izvairītos no aiziešanas no tirgus. Uzņēmuma bilanci nevar atjaunot, uzņemoties papildu parādsaistības, jo tas nebūtu efektīvi nolūkā sasniegt vēlamo rezultātu (297. apsvērums) ([174]). Šajā kontekstā *SAS* bija nepieciešama kapitāla iepludināšana no esošajiem akcionāriem un/vai jauniem ieguldītājiem, lai risinātu tās maksātspējas problēmas un pakāpeniski atjaunotu piekļuvi finanšu tirgiem ar pieņemamiem noteikumiem.

(304) Šajā sakarā Komisija norāda, ka pasākums tika faktiski izstrādāts ar mērķi veicināt privāto ieguldītāju līdzdalību, lai pēc iespējas segtu *SAS* kapitāla un likviditātes vajadzības. Jo īpaši *SAS* to panāca, piedāvājot privātiem ieguldītājiem pievilcīgus nosacījumus dalībai tiesību emisijā un vienojoties par sloga sadali ar akcionāriem, kas nav Dānija un Zviedrija (84., 85., 117. un 162. apsvērums).

(305) Visbeidzot, Komisija norāda, ka pasākuma piešķiršanas laikā *SAS* rīcībā esošie citi horizontālie instrumenti nebūtu bijuši pietiekami, lai segtu *SAS* likviditātes vajadzības un nodrošinātu tās dzīvotspēju (82. apsvērums).

(306) *Ryanair* sniegtā informācija par šo jautājumu (180.–184. apsvērums) nemaina šos konstatējumus.

(307) Pirmkārt, attiecībā uz *Ryanair* argumentu, ka Komisijas novērtējums bija balstīts tikai uz Zviedrijas un Dānijas iestāžu apgalvojumiem (180. apsvērums), Komisija atsaucas uz šā lēmuma iepriekšējo iedaļu (263. apsvērums).

(308) Otrkārt, *Ryanair* apgalvo, ka *SAS* būtu varējusi piesaistīt pašu kapitāla finansējumu no ieguldītājiem, kas nav tās esošie akcionāri, izmantojot publisko piedāvājumu, neiesaistot Zviedriju un Dāniju. Pamatojoties uz *Oxera* ziņojumā iekļautajiem pierādījumiem, tas liecina, ka aviācijas nozarē deviņas aviosabiedrības laikposmā no 2020. gada aprīļa līdz decembrim kopumā piesaistīja 6,2 miljardus EUR (182. apsvērums) ([175]). Tomēr *Ryanair* iesniegtajā informācijā nav konkrētu pierādījumu par *SAS* pieejamo privāto finansējumu pasākuma piešķiršanas laikā. Tas, ka vairākas aviosabiedrības, iespējams, būtu saņēmušas pašu kapitāla finansējumu no tirgus, nebūt nenozīmē, ka šīs sabiedrības bija līdzīgā situācijā kā *SAS* vai ka *SAS* bija (pietiekamā mērā) pieejamas līdzīgas iespējas, vai ka tās būtu varējušas (daļēji) aizstāt pasākumu ([176]).

([173]) Atbilstoši ar bankām noslēgtā atjaunojamās kredītiespējas līguma noteikumiem *SAS* kā nodrošinājumu bija jāsniedz neapgrūtinātu gaisa kuģu aktīvu kopums par kopējo vērtību, kas bija divreiz lielāka par banku riskam atstāto atjaunojamās kredītiespējas nenodrošināto summu (10 % no aizdevuma nominālās summas), kā arī negatīvu ķīlu saistībā ar *SAS* grupas iekšējiem aizdevumiem un kontiem.

([174]) Lai ilustrētu *SAS* maksātspējas problēmu relatīvo apmēru attiecībā pret likviditātes vajadzībām, ir vērts salīdzināt tās paredzamo pašu kapitāla pozīciju 2020. gada beigās (– 9,4 miljardi SEK) ar apstiprināto atbalsta summu saskaņā ar pasākumu (11 miljardi SEK). Kā aprakstīts 123. zemsvītras piezīmē, šo viedokli apstiprina vairāki banku pētījumu ziņojumi, arī *Den Norske Bank* (*DNB*), kas 2020. gada 28. maijā sniedza šādu komentāru: *"Tā kā pašu kapitāls jau tagad ir negatīvs, bilance ir ar neilgtspējīgiem parāda līmeņiem un prognozes liecina par turpmākiem ievērojamiem peļņas zaudējumiem, kas turpināsies gadiem ilgi, mēs prognozējam, ka varētu būt nepieciešams jauns finansējums līdz pat 10 miljardu SEK apmērā."*

([175]) *Ryanair* uzskata, ka šīs aviosabiedrības bija *Ryanair, easyJet, IAG, Air Canada, United Airlines, American Airlines, Spirit Airlines, Norwegian Airlines* un *Hawaiian Airlines*.

([176]) Jāpiemin arī tas, ka aviosabiedrību kapitāla struktūra, to uzņēmējdarbības modelis, juridiskais statuss un piekļuve ārējam kapitālam var ievērojami atšķirties. *Ryanair* nesniedz nekādus pierādījumus par visu uzskaitīto sabiedrību un *SAS* salīdzināmību.

(309) Jebkurā gadījumā ir pietiekami atzīmēt, ka pasākums ļāva piedalīties tiesību emisijā arī citiem ieguldītājiem, kas nebija tiesīgie un esošie *SAS* akcionāri (104. apsvērums). Šajā sakarā Komisija, ņemot vērā tiesību emisijas rezultātus, norāda, ka, lai gan privāto ieguldītāju interese bija lielāka nekā gaidīts, tirgus ieguldītāju kapitāls nebija pietiekams, lai segtu visu darījumu, jo esošo un jauno akcionāru parakstīšanās sasniedza aptuveni 90 % no tiesību emisijas laikā piedāvātā kopējā akciju apjoma. Pamatojoties uz to un nolūkā panākt vajadzīgo kapitāla palielinājumu, bija jāīsteno Dānijas un Zviedrijas iestāžu parakstīšanās saistības ar tālākpārdošanas garantiju. Šis konstatējums apstiprina, ka, pat ņemot vērā Dānijas un Zviedrijas piedāvāto nodrošinājumu ar parakstīšanās saistībām ar tālākpārdošanas garantiju, pasākuma piešķiršanas brīdī *SAS* nebija pieejams pietiekams pašu kapitāla finansējums no privātajiem ieguldītājiem (104. un 105. apsvērums).

(310) Turklāt Komisija norāda, ka *Ryanair* minētās aviosabiedrības savu likviditātes vajadzību segšanai bija iepriekš saņēmušas aizdevumus ar izdevīgiem nosacījumiem. Tādējādi šie aizdevumi varēja padarīt tiesību emisiju vai kapitāla iepludināšanu pievilcīgāku privāto ieguldītāju acīs. Rezultātā šie aizdevumi nenodrošina uzticamu kritēriju, kas pamatotu *Ryanair* argumentu, ka citas aviosabiedrības Covid-19 pandēmijas laikā varēja piesaistīt pašu kapitāla finansējumu no ieguldītājiem bez jebkāda publiskā atbalsta.

(311) Lai ilustrētu šo aspektu, *Oxera* ziņojumā ir norādīts, ka *IAG* piesaistīja vairāk nekā divus miljardus EUR, izmantojot tiesību emisijas, uz kurām proporcionāli parakstījās tās esošie akcionāri. Tomēr jāpiemin, ka 2020. gada maijā (pirms tiesību emisijas) *Iberia* un *Vueling* – divi *IAG* meitasuzņēmumi – no komercbankām saņēma *Instituto de Crédito Official* garantētus aizdevumus viena miljarda EUR apmērā ([177]). Tas pats attiecas uz *Ryanair* ([178]) un *EasyJet* ([179]), kuras abas saņēma 600 miljonu GBP aizdevumu no Anglijas valdības un Anglijas Bankas saskaņā ar valdības Covid-19 korporatīvo finansēšanas mehānismu (kas ļāva Apvienotās Karalistes uzņēmumiem pieteikties aizdevumiem ar komerciālām likmēm, kādas bija spēkā pirms Covid-19 pandēmijas). Visbeidzot, arī *Allegiant Air*, *American Airlines*, *Hawaiian Airlines* un *Spirit Airlines* 2020. gada aprīlī saņēma valdības atbalstu dotāciju un aizdevumu veidā no ASV valdības Valsts kases departamenta ([180]). Turpretī gadījumos, kad *SAS* saņēma atbalstu pirms pasākuma (2.1.3.2. iedaļa), šis atbalsts lielākoties tika piešķirts ar valsts garantiju, kuras apmērs bija mazāks nekā minētajām aviosabiedrībām. *SAS* rekapitalizācijas gadījumā šis mehānisms bija nekavējoties jāatceļ un jāatmaksā pilnā apmērā (81. apsvērums).

(312) Treškārt, *Ryanair* apgalvo, ka *SAS* būtu varējusi piesaistīt aizņēmuma finansējumu no tirgus ieguldītājiem, pamatojoties uz *Oxera* ziņojumā iekļautajiem pierādījumiem, kas liecina, ka vairākas aviosabiedrības, kuru kredītreitingi ir salīdzināmi ar *SAS*, Covid-19 pandēmijas sākumā tirgos spēja piesaistīt ievērojamas aizņēmuma finansējuma summas ([181]). Jo īpaši *Ryanair* apgalvo, ka *SAS* kā nodrošinājumu būtu varējusi izmantot savus 55 neapgrūtinātos gaisa kuģus, lai piesaistītu nodrošināto parādu ar izdevīgākiem nosacījumiem.

(313) Kā norādīts 309. apsvērumā, *Ryanair* nesniedz konkrētus pierādījumus par privāto finansējumu, kas būtu pieejams *SAS* pasākuma piešķiršanas laikā. Tas, ka vairākas aviosabiedrības, iespējams, būtu no tirgiem saņēmušas nenodrošinātu vai nodrošinātu aizņēmuma finansējumu, nebūt nenozīmē, ka šīs sabiedrības bija līdzīgā situācijā kā *SAS* vai ka *SAS* bija (pietiekamā mērā) pieejamas līdzīgas iespējas, vai ka tās būtu varējušas (daļēji) aizstāt valsts īstenotu rekapitalizāciju ([182]).

([177]) Sk., piemēram, https://www.iairgroup.com/en/newsroom/press-releases/newsroom-listing/2020/ib-vy-loan-agreements (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī). Skatīt arī preses ziņojumus par *IAG* grupu, kas saņēma tāda paša veida aizdevumu no Anglijas valdības: https://www.aljazeera.com/economy/2020/5/7/british-airways-parent-iag-taps-uk-government-funds-for-help (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([178]) Sk., piemēram, https://news.sky.com/story/coronavirus-airlines-among-businesses-given-bank-of-england-bailouts-12000568 (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([179]) Sk., piemēram, https://www.theguardian.com/business/2020/apr/06/easyjet-secures-600m-coronavirus-loan-from-uk-treasury-and-bank (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([180]) Sk., piemēram, https://home.treasury.gov/policy-issues/coronavirus/assisting-american-industry/payroll-support-program-payment (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([181]) *Ryanair* uzskata, ka šīs aviosabiedrības bija *American Airlines*, *Allegiant Air*, *Azul*, *Hawaiian Airlines*, *Spirit Airlines* un *GOL Airlines*.

([182]) Jāpiemin arī tas, ka aviosabiedrību kapitāla struktūra, to uzņēmējdarbības modelis, juridiskais statuss un piekļuve ārējam kapitālam var ievērojami atšķirties. *Ryanair* nesniedz nekādus pierādījumus par visu uzskaitīto sabiedrību un *SAS* salīdzināmību.

(314) Kā paskaidrots arī 304. apsvērumā, Komisija atkārtoti uzsver, ka *SAS* bija steidzami jāatjauno sava bilance ar jaunu pašu kapitālu, lai risinātu maksātspējas problēmu un izvairītos no aiziešanas no tirgus. Tikai piesaistot jaunu pašu kapitālu no esošajiem un/vai jauniem ieguldītājiem, *SAS* varētu sākt atjaunot savu bilanci, steidzami risināt maksātspējas problēmas un pakāpeniski atjaunot piekļuvi tirgus finansējumam ar pieņemamiem noteikumiem.

(315) Turklāt *Ryanair* sniegtie aviosabiedrību piemēri ar kredītreitingu no Ba3 līdz B1 nav pamats salīdzināšanai "kā līdzīgs ar līdzīgu", jo *SAS* kredītreitings 2020. gada 10. jūnijā tika pazemināts no B+ uz CCC (sk. 300. apsvērumu). Tāpēc dažu aviosabiedrību veiktie uzskaitītie darījumi nav uzticams kritērijs *Ryanair* argumentam, ka Covid-19 pandēmijas laikā salīdzināmas aviosabiedrības spēja no ieguldītājiem piesaistīt aizņēmuma finansējumu.

(316) Turklāt pretēji tam, ko apgalvo *Ryanair*, *SAS* rīcībā nebija 55 neapgrūtinātu gaisa kuģu ([183]), kas kalpotu kā nodrošinājums, lai piesaistītu nodrošinātu parādu ar pieejamākiem nosacījumiem. Kā paskaidrots 303. apsvērumā, *SAS* nevarēja rēķināties ar pietiekamu skaitu neapgrūtinātu gaisa kuģu, lai segtu nozīmīgu daļu no tās likviditātes vai kapitāla vajadzībām, jo *SAS* reāli šim nolūkam varēja izmantot tikai četrus gaisa kuģus ar jaunākām tehnoloģijām. Turklāt noteikumi, kas saistīti ar atjaunojamo kredītiespēju, kuras valsts garantija tika apstiprināta 2020. gada aprīlī, sniedz papildu norādi par to, ka rekapitalizācijas laikā *SAS*, visticamāk, nebija pieejams nodrošināts parāds ar pieņemamiem noteikumiem (303. apsvērums).

(317) Ceturtkārt, *Ryanair* kritizē Komisiju par to, ka tā nav apsvērusi, vai *SAS* būtu varējusi veikt citus darījumus ar privātiem tirgus dalībniekiem, kas, kā apgalvots, būtu veicinājuši *SAS* likviditāti, nepalielinot tās parādsaistības, piemēram, emitējot hibrīdinstrumentus vai pārdodot ieķīlātu gaisa kuģi.

(318) Pamatojoties uz tai iesniegtajiem pierādījumiem, Komisija uzskata, ka bija maz ticams, ka *SAS* būtu varējusi piekļūt finansējumam hibrīdinstrumentu veidā ar pieņemamiem noteikumiem (sk. 300. apsvērumu). Jāņem vērā arī tas, ka 2020. gada jūnijā tika pazemināts SAS kredītreitings, kas negatīvi ietekmēja sabiedrības spēju sevi finansēt ar pieņemamiem noteikumiem hibrīdinstrumentu tirgū. To apliecina arī fakts, ka *SAS* neatmaksātie hibrīdinstrumenti rekapitalizācijas laikā sekundārajos tirgos tika tirgoti kā problemātiski vērtspapīri – par to liecina šo instrumentu cenu izmaiņas laikposmā no 2019. gada decembra līdz 2020. gada jūnijam.

(319) Turklāt saskaņā ar pagaidu regulējuma 49. punkta c) apakšpunktu Komisijai ir jānovērtē, vai atbalsta saņēmējs spētu rast alternatīvu finansējumu tirgos ar pieņemamiem noteikumiem. Tādējādi šajā novērtējumā nav jāpārbauda, vai atbalsta saņēmējs varētu vēl vairāk samazināt savu darbību, kā to ierosina *Ryanair*. Tāpēc *Ryanair* apgalvojums, ka *SAS* būtu jāprasa apsvērt iespēju pārdot ieķīlātos gaisa kuģus kā alternatīvu tirgus finansējuma veidu ar pieņemamiem noteikumiem, kas faktiski novestu pie *SAS* darbības apjoma samazināšanas, nav pamatots.

(320) Tāpēc, ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka *SAS* nespēja rast finansējumu tirgos ar pieņemamiem noteikumiem, un horizontālie pasākumi, kas attiecīgajā dalībvalstī pastāvēja, lai segtu likviditātes vajadzības, nebija pietiekami, lai nodrošinātu aviosabiedrības dzīvotspēju. Tāpēc pasākums atbilst pagaidu regulējuma 49. punkta c) apakšpunktam.

6.3.1.4. Atbilstība pagaidu regulējuma 49. punkta d) apakšpunktam

(321) Saskaņā ar pagaidu regulējuma 49. punkta d) apakšpunktu dalībvalstīm ir jāpierāda, ka "*saņēmējs nav uzņēmums, kas 2019. gada 31. decembrī jau bija nonācis grūtībās (Vispārējās grupu atbrīvojuma regulas nozīmē)*".

(322) Vispirms *Ryanair* pamatoti norādīja, ka Komisija savā sākotnējā lēmumā iekļautajā novērtējumā saskaņā ar pagaidu regulējuma 49. punkta d) apakšpunktu ir balstījusies uz *SAS* nekonsolidētajiem pārskatiem (sk. 185. apsvērumu). Komisija tagad ir sīkāk novērtējusi VGAR 2. panta 18. punkta a) un c) apakšpunkta nosacījumus, izmantojot *SAS* konsolidētos pārskatus, kas sagatavoti saskaņā ar piemērojamajiem finanšu un grāmatvedības noteikumiem.

([183]) Lai aplēstu šo skaitli, *Ryanair* vienkārši pieņem, ka visi *SAS* piederošie gaisa kuģi 2019. gada 31. oktobra beigās rekapitalizācijas laikā joprojām nebija apgrūtināti.

(323) Tādējādi, pamatojoties uz Dānijas un Zviedrijas iestāžu sniegtajiem pierādījumiem (98. apsvērums), Komisija pārskatīja *SAS* kā akciju sabiedrības un *SAS Group* mātesuzņēmuma konsolidētos pārskatus. Komisija konstatēja, ka uzkrāto zaudējumu dēļ *SAS* nebija zaudējusi vairāk nekā pusi no tās parakstītā kapitāla (sk. VGAR 2. panta 18. punkta a) apakšpunktu). Saskaņā ar *SAS* konsolidētajiem finanšu pārskatiem tās akcionāru pašu kapitāls 2019. gada 31. decembrī (5,7 miljardi SEK) joprojām pārsniedza pusi no tās parakstītā kapitāla (7,7 miljardi SEK). Otrkārt, Komisija konstatēja, ka *SAS* netika piemērota kolektīva maksātnespējas procedūra, un tā neatbilda valsts tiesību aktos noteiktajiem kritērijiem, lai tai piemērotu šādu procedūru pēc kreditoru pieprasījuma (sk. VGAR 2. panta 18. punkta c) apakšpunktu). Visbeidzot, pamatojoties uz *SAS* konsolidētajiem pārskatiem, Komisija aprēķināja tās parādsaistību un pašu kapitāla bilances vērtību attiecību 2019. gada 31. decembrī (4,96). Komisija norāda, ka šī vērtība joprojām bija mazāka par VGAR 2. panta 18. punkta e) apakšpunktā noteikto robežvērtību (7,5).

(324) No tā izriet, ka *SAS* nebija uzņēmums, kas 2019. gada 31. decembrī jau bija nonācis grūtībās VGAR izpratnē. Tādējādi pasākums atbilst pagaidu regulējuma 49. punkta d) apakšpunktam.

6.3.2. *Rekapitalizācijas pasākumu veidi*

(325) Saskaņā ar pagaidu regulējuma 52. punktu "*[d]alībvalstis var nodrošināt Covid-19 rekapitalizācijas pasākumus, izmantojot divus atšķirīgus rekapitalizācijas instrumentu kopumus: a) pašu kapitāla instrumenti, jo īpaši jaunu parasto vai priekšrocību akciju emisija; un/vai b) instrumenti ar pašu kapitāla komponentu (turpmāk "hibrīdkapitāla instrumenti")* ([184]), *jo īpaši tiesības uz dalību peļņā, līdzdalība bez balsstiesībām un konvertējamas nodrošinātas vai nenodrošinātas obligācijas*". Pagaidu regulējuma 53. punktā ir noteikts, ka "*[v]alsts iejaukšanās var izpausties kā iepriekš minēto instrumentu izmaiņas vai pašu kapitāla un hibrīdkapitāla instrumentu kombinācija*". Jebkurā gadījumā "*[d]alībvalstij jānodrošina, ka izvēlētie rekapitalizācijas instrumenti un ar tiem saistītie nosacījumi ir piemēroti, lai apmierinātu saņēmēja rekapitalizācijas vajadzības, vienlaikus vismazāk kropļojot konkurenci*".

(326) Kā minēts 99. apsvērumā, pasākums ir pašu kapitāla instrumenta un hibrīdkapitāla instrumentu kombinācija.

(327) Pašu kapitāla instrumentu galu galā veidoja pašu kapitāls 3,54 miljardu SEK apmērā, ko Dānija un Zviedrija samaksāja *SAS* pret *SAS* jaunu parasto akciju emisiju (103.–105. apsvērums).

(328) Hibrīdkapitāla instrumenti bija Dānijas un Zviedrijas turējumā esošās un pilnībā izmaksātās beztermiņa jaunās hibrīda parādzīmes 6 miljardu SEK apmērā (106. apsvērums). Šie instrumenti saskaņā ar SFPS ir kvalificējami kā pašu kapitāls.

(329) Konkrētāk, attiecībā uz pagaidu regulējuma 53. punktu *Ryanair* savās piezīmēs norādīja, ka Komisija nav paskaidrojusi, kāpēc pasākums bija piemērots *SAS* rekapitalizācijas vajadzību nodrošināšanai, un ka tā nav novērtējusi, ka pasākums vismazāk izkropļo konkurenci, jo īpaši salīdzinājumā ar citiem iespējamiem atbalsta instrumentiem (187. apsvērums).

(330) Atbildot uz šo piezīmi, jāatgādina, ka rekapitalizācijas instrumentu un ar to saistītos nosacījumus var uzskatīt par piemērotiem, lai nodrošinātu saņēmēja rekapitalizācijas vajadzības, vienlaikus pēc iespējas mazāk izkropļojot konkurenci, kā minēts pagaidu regulējuma 53. punktā, ar nosacījumu, ka tie atbilst dažādajām prasībām, kas šim nolūkam noteiktas minētajā regulējumā un attiecas uz rekapitalizācijas summu (3.11.4. iedaļa), atlīdzību un valsts līdzdalības izbeigšanu (3.11.5. iedaļa), pārvaldību un pārmērīgu konkurences izkropļojumu novēršanu (3.11.6. iedaļa) un stratēģiju rekapitalizācijas rezultātā iegūtās valsts līdzdalības izbeigšanai (3.11.7. iedaļa). Visas šīs prasības ir paredzētas tieši tādēļ, lai nodrošinātu, ka attiecīgais pasākums un ar to saistītie nosacījumi nepārsniedz to, kas ir piemērots saņēmēja rekapitalizācijas vajadzību apmierināšanai, vienlaikus pēc iespējas mazāk kropļojot konkurenci. Tādējādi, ja minētās prasības ir izpildītas, izvēlētais rekapitalizācijas instruments ir jāuzskata par atbilstīgu pagaidu regulējuma 53. punktam. Visas šīs prasības ir izvērtētas nākamajās iedaļās.

([184]) Hibrīdkapitāla instrumenti ir instrumenti, kam piemīt gan parāda, gan pašu kapitāla iezīmes. Piemēram, konvertējamās obligācijas tiek atlīdzinātas tāpat kā obligācijas, līdz tās tiek pārvērstas pašu kapitālā. Tādējādi hibrīdkapitāla instrumentu kopējās atlīdzības novērtējums ir atkarīgs, no vienas puses, no to atlīdzības, kamēr tie ir parādam līdzīgi instrumenti, un, no otras puses, no nosacījumiem to pārvēršanai pašu kapitālam līdzīgos instrumentos.

(331) Attiecībā uz alternatīvu atbalsta instrumentu esību Komisija jau 6.3.1.3. iedaļā secināja, ka šajā gadījumā pasākumam nebija citu alternatīvu. Turklāt saskaņā ar iedibināto judikatūru Komisijai nav pozitīvi jāpierāda, ka neviens cits iespējamais atbalsta pasākums, pēc definīcijas hipotētisks, nebūtu piemērotāks un neizraisītu mazākus konkurences izkropļojumus ([185]).

6.3.3. *Rekapitalizācijas summa (pagaidu regulējuma 54. punkts)*

(332) Pagaidu regulējuma 54. punktā ir noteikts: "*Lai nodrošinātu atbalsta samērīgumu, Covid-19 rekapitalizācijas summa nedrīkst pārsniegt minimumu, kas nepieciešams, lai nodrošinātu saņēmēja dzīvotspēju, un tā nedrīkst pārsniegt saņēmēja kapitāla struktūras atjaunošanai vajadzīgo tādā līmenī, kāds tas bija pirms Covid-19 uzliesmojuma, t. i., stāvokli 2019. gada 31. decembrī. Novērtējot atbalsta samērīgumu, ņem vērā valsts atbalstu, kas saņemts vai plānots saistībā ar Covid-19 uzliesmojumu.*"

(333) Pagaidu regulējuma 54. punktā noteiktajai samērīguma pārbaudei ir divi kumulatīvi nosacījumi. No vienas puses, Covid-19 rekapitalizācija nedrīkst pārsniegt minimumu, kas nepieciešams, lai nodrošinātu saņēmēja dzīvotspēju, t. i., tā nedrīkst pārsniegt rekapitalizācijas atbalsta minimālo summu, kas vajadzīga, lai atjaunotu sabiedrības piekļuvi privātā kapitāla tirgiem (un tādējādi no šiem tirgiem saņemt aizņēmuma un/vai pašu kapitāla finansējumu par pieņemamām likmēm). No otras puses, Covid-19 rekapitalizācija nedrīkst pārsniegt saņēmēja kapitāla struktūras atjaunošanai vajadzīgo tādā līmenī, kāds tas bija pirms Covid-19 uzliesmojuma.

(334) Kā norādīts 16. apsvērumā, pasākuma novērtējums pēc tam, kad Vispārējā tiesa ir atcēlusi sākotnējo lēmumu, ir jābalsta uz faktiem un elementiem, kas bija noteicošie atbalsta piešķiršanas laikā. Šā iemesla dēļ Komisijas novērtējumā attiecībā uz konkrētiem skaitļiem ir izmantotas tolaik noteiktās prognozes. Lai veiktu samērīguma novērtējumu saskaņā ar pagaidu regulējuma 54. punktu, Komisija ir balstījusies uz visas *SAS Group* – arī *SAS* un tās meitasuzņēmumu – konsolidētajiem pārskatiem.

(335) Pirmkārt, lai novērtētu, vai atbalsts atbilst minimumam, kas nepieciešams, lai saņēmēja kapitāla struktūru atjaunotu tādā līmenī, kāds tas bija pirms Covid-19 uzliesmojuma, Komisija ņēma vērā finanšu prognozes attiecībā uz i) saņēmēja pašu kapitāla pozīciju un ii) saņēmēja parāda un pašu kapitāla attiecību. Minētās prognozes attiecās uz situāciju pēc Covid-19 rekapitalizācijas 2021. fiskālā gada beigās. Komisija salīdzināja šo rādītāju vērtības ar rādītājiem pirms Covid-19 uzliesmojuma ([186]).

(336) Otrkārt, lai novērtētu, vai atbalsts atbilst minimumam, kas nepieciešams *SAS* dzīvotspējas nodrošināšanai, Komisija noteica rekapitalizācijas valsts atbalsta minimālo summu, kas nepieciešama, lai atjaunotu uzņēmuma piekļuvi kapitāla tirgiem (aizņēmuma un/vai pašu kapitāla finansējumam). Šajā nolūkā Komisija analizēja šādus rādītājus (saskaņā ar prognozēm):

— neto parāda un pašu kapitāla attiecība, ko reitingu aģentūras parasti ņem vērā, novērtējot uzņēmumu kredītspēju. Konkrētāk, Komisija salīdzinās saņēmēja neto parāda un pašu kapitāla attiecību pēc pasākuma ar citu Eiropas aviosabiedrību neto parāda un pašu kapitāla attiecību pirms Covid-19 uzliesmojuma, t. i., 2019. gada 31. decembrī. Komisija uzskata, ka salīdzināmo sabiedrību trešās kvartiles neto parāda un pašu kapitāla attiecība ir lietderīgs un piemērots kritērijs,

— neto parāda un *EBITDA* attiecība – vēl viens rādītājs, ko reitingu aģentūras izmanto, lai noteiktu uzņēmuma kredītspēju. Jo īpaši Komisija novērtēs, vai neto parāda un *EBITDA* attiecība pēc Covid-19 rekapitalizācijas nav mazāka par 3,0–3,5 robežvērtību. Tas ir konservatīvs tests, jo parasti uzskata, ka neto parāda un *EBITDA* attiecība, kas pārsniedz 3,5, liecina par sliktu kredītspēju. Lai gan faktiskie kredītreitingi ir atkarīgi no vairākiem faktoriem, uzņēmumiem ar šādām neto parāda un *EBITDA* attiecības vērtībām parasti nav investīciju kategorijas reitinga, un tas nozīmē, ka tiem ir grūtāk un dārgāk piekļūt privātā kapitāla tirgiem,

([185]) Šajā sakarā sk. spriedumu, 2019. gada 6. maijs, *Scor*/Komisija, T-135/17, ECLI:EU:T:2019:287, 94. punkts.

([186]) Tā kā *SAS* fiskālais gads ir no 1. novembra līdz 31. oktobrim, sabiedrības pēdējā bilance pirms Covid-19 uzliesmojuma ir 2020. gada pirmā ceturkšņa, kas beidzas 31. janvārī, bilance. Tāpēc Komisija uzskata, ka pirms Covid-19 esošās situācijas novērtēšanai lietderīgi izmantot 2020. finanšu gada pirmā ceturkšņa (kas beidzas 2020. gada janvārī) datus, nevis 2019. gada 31. decembra datus.

— pašu kapitāla un aktīvu attiecība – vēl viens rādītājs, kas ir daļa no uzņēmuma kredītspējas novērtējuma. Komisija izmantoja šo attiecību, lai veiktu to pašu salīdzinošās novērtēšanas testu, ko piemēro neto parāda un pašu kapitāla attiecībai,

— finansiālās sagatavotības attiecība – uzņēmuma likvīdo līdzekļu, arī neizmantoto kredītiespēju, un tā pastāvīgo izmaksu attiecība. Komisija šo attiecību salīdzināja ar 25 % robežvērtību. Ja finansiālās sagatavotības attiecība būtu mazāka par 25 %, aviācijas iestāde piemērotu stingrāku uzraudzību. Lai šādā situācijā *SAS* varētu arī turpmāk saglabāt aviācijas licenci, minētā iestāde pieprasītu, lai aviosabiedrība gatavotu ceturkšņa finanšu pārskatus, nevis gada finanšu pārskatus, kā arī iesniegtu atjaunošanas plānu, kurā būtu norādīti pasākumi indeksa atjaunošanai līdz vērtībai, kas lielāka par 25 %.

(337) *Ryanair* dzīvotspējas jēdzienu pielīdzina privātiem ieguldītājiem pieņemamam rentabilitātes līmenim un apgalvo, ka Komisijai vajadzēja novērtēt tādus rentabilitātes rādītājus kā pašu kapitāla atdeve (188. apsvērums). Tomēr pagaidu regulējuma 54. punktā rentabilitāte nav minēta. Tā vietā pagaidu regulējumā nepārprotami noteikts, ka tā galvenais mērķis ir segt likviditātes vajadzības, lai nodrošinātu uzņēmumu darbības nepārtrauktību Covid-19 uzliesmojuma laikā un pēc tā. Šajā nolūkā pagaidu regulējuma 9. punktā ir noteikts, ka publiskais atbalsts ir nepieciešams, "*lai nodrošinātu, ka tirgos joprojām ir pieejama pietiekama likviditāte*" un "*lai saglabātu saimnieciskās darbības nepārtrauktību Covid-19 uzliesmojuma laikā un pēc tā*". Turklāt 11. punktā ir precizēts, ka pagaidu regulējumā ir izklāstītas dalībvalstu iespējas "*nodrošināt likviditāti un piekļuvi finansējumam uzņēmumiem*". Visbeidzot, 18. punktā ir norādīts, ka "*valsts atbalsts ir pamatots (..) uz noteiktu laikposmu, lai novērstu likviditātes trūkumu, ar ko saskaras uzņēmumi, un nodrošinātu, ka Covid-19 uzliesmojuma izraisītie traucējumi neapdraud šo uzņēmumu (..) dzīvotspēju*".

(338) Attiecīgi Komisijai nav pienākuma izmantot tādus rentabilitātes rādītājus kā pašu kapitāla atdeve un atdeve no aktīviem (188. apsvērums), jo, lai novērtētu *SAS* dzīvotspēju, Komisijai nav jānovērtē *SAS* rentabilitāte. Kā paskaidrots iepriekš, Komisijas aplūkotie rādītāji (jo īpaši neto parāda un pašu kapitāla attiecība, neto parāda un *EBITDA* attiecība un pašu kapitāla un aktīvu attiecība) ir galvenie rādītāji, lai novērtētu uzņēmuma kredītspēju un tā piekļuvi tirgus finansējumam.

(339) Komisija veica 336. un 337. apsvērumā minēto analīzi, pamatojoties uz *SAS* finanšu prognozēm, ko savā kopīgajā paziņojumā iesniedza Dānija un Zviedrija. Komisija pieprasīja un analizēja iekšējos dokumentus, lai novērtētu, vai šīs prognozes patiešām atbilst *SAS* iekšējai plānošanai sagatavotajām prognozēm. Jo īpaši Komisija rūpīgi pārbaudīja prognozēto zaudējumu apmēru, jo tiem ir tieša ietekme uz rekapitalizācijas vajadzībām, samazinot uzņēmuma pašu kapitālu. Kopumā *SAS* iekšējo dokumentu analīze apstiprināja, ka *SAS* paredzēja zaudējumu apjomu, kas atbilda Dānijas un Zviedrijas Komisijai iesniegtajā uzņēmējdarbības plānā norādītajam.

(340) *Ryanair* arī apgalvo, ka Komisijai bija jānovērtē, cik lielā mērā *SAS* būtu varējusi strukturāli samazināt savu izmaksu bāzi un palielināt rentabilitāti vai cik lielā mērā tā būtu varējusi samazināt izmaksas īstermiņā, un ka tādēļ Komisijai bija jāapstrīd *SAS* finanšu prognozes (193. apsvērums). Komisija norāda, ka pagaidu regulējuma 54. punktā šādas prasības nav. Šķiet, ka *Ryanair* arguments izriet no analoģijas ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm (188. apsvērums). Tomēr pagaidu regulējums neprasa pārstrukturēšanu, jo īpaši tāpēc, ka rekapitalizācijas atbalsta saņēmējs Covid-19 pandēmijas kontekstā nav atbildīgs par notikumiem, kas mazina tā dzīvotspēju.

(341) Komisija veica samērīguma novērtējumu, pamatojoties uz paziņojumā sniegtajiem finanšu datiem, t. i., faktiskajiem finanšu datiem par laiku līdz 2020. gada jūnijam, kā arī uzņēmējdarbības plāna prognozēm par laikposmu no 2020. gada jūlija līdz 2025. fiskālā gada beigām. Turklāt Komisija veica tās novērtējumu, rekapitalizācijas summā iekļaujot gan Dānijas un Zviedrijas, gan privāto ieguldītāju iemaksas. Tādējādi šajā lēmumā aplūkotā rekapitalizācijas summa sasniedz 14,25 miljardus SEK, lai gan i) bija paredzēts, ka rekapitalizācijas nepieciešamību daļēji apmierinās arī privātie akcionāri ([187]), un ii) pasākuma summa galu galā bija tikai 9,54 miljardi SEK (sk. 7. apsvērumu). Tādējādi Komisijas pieņēmums ir ļoti piesardzīgs.

([187]) Komisija pārskatīs pasākuma samērīgumu, savā novērtējumā iekļaujot privāto ieguldītāju turēto, neapmaksāto akciju 2,25 miljardu SEK apmērā pārvēršanu parastajās akcijās, jo bija paredzēts, ka tas arī daļēji apmierinās *SAS* rekapitalizācijas vajadzības. Dānijas un Zviedrijas ieguldījums galu galā bija aptuveni 9,54 miljardi SEK (sk. 7. apsvērumu).

(342) *Ryanair* uzskata, ka Komisijai būtu bijis jānovērtē alternatīvu satiksmes prognožu ietekme (193. apsvērums).

(343) Laikā, kad *SAS* izstrādāja uzņēmējdarbības plānu, ar ko tā iepazīstināja padomes 2020. gada 15. aprīļa sanāksmē (sk. 40. apsvērumu), nozares prognozes ([188]) bija optimistiskākas nekā *SAS* izmantotās prognozes (41. apsvērums). Tomēr 2020. gada jūlijā nozares prognozes tika pārskatītas un samazinātas ([189]), ņemot vērā reģistrētās satiksmes lēnāku atjaunošanos un Covid-19 pandēmijas perspektīvu pasliktināšanos. *SAS* nolēma nepārskatīt savas uzņēmējdarbības prognozes, un tā rezultātā satiksmes prognozes atbilda minētajām atjaunināta jām nozares prognozēm, paredzot pilnīgu atveseļošanos laikā no 2023. līdz 2024. gadam. Komisija uzskata, ka nav iemesla secināt, ka *SAS* bija jāizmanto optimistiskāka pieeja vai ka tās satiksmes prognozes, kas atbilda nozares prognozēm, nebija atbilstošas.

(344) Visbeidzot, lai novērtētu pasākuma samērīgumu, Komisija ņēma vērā i) atbalstu, kas pasākuma piešķiršanas laikā *SAS* jau bija piešķirts saskaņā ar citiem valsts atbalsta pasākumiem (sk. 57.–60. apsvērumu), un ii) atbalstu, ko bija paredzēts piešķirt *SAS* saskaņā ar šo pasākumu atbilstīgi 2020. gada 11. augusta paziņojumam (sk. 342. apsvērumu). Faktiski, pirmkārt, uzņēmējdarbības plāna prognozes, uz kurām balstījās samērīguma novērtējums, ietvēra visu atbalstu, kas bija piešķirts pasākuma piešķiršanas laikā. Otrkārt, attiecībā uz atbalstu, ko pasākuma paziņošanas brīdī bija paredzēts piešķirt *SAS* nākotnē, jutīguma analīzē (sk. 6.3.3.3. iedaļu) tika pārbaudīts, ka samērīguma novērtējumam ir pietiekama rezerve, lai ņemtu vērā iespējamo papildu atbalstu. Arī šajā gadījumā Komisijas pieeja ir piesardzīga, jo tajā ir ņemts vērā atbalsts, ko *SAS*, iespējams, būtu varējusi saņemt saskaņā ar Dānijas atbalsta shēmu (SA.58088), ko Dānijas iestādes galu galā nepieņēma (sk. 59. apsvērumu).

6.3.3.1. Publiskais atbalsts bija ierobežots līdz minimumam, kas nepieciešams *SAS* kapitāla struktūras atjaunošanai

(345) **4. tabulā** ir parādīta rekapitalizācijas ietekme uz *SAS* kapitāla struktūru pirms Covid-19 uzliesmojuma, t. i., situācija 2020. gada 31. janvārī.

4. tabula

Samērīguma rādītāji (miljoni SEK) ([190])

Covid-19 rekapitalizācija kopā	14 250
Pašu kapitāla pozīcija bez rekapitalizācijas (31.10.2021.).	– 10 024
A. pašu kapitāla pozīcija (31.1.2020.) ([191])	4 433
B. Paredzamā pašu kapitāla pozīcija pēc rekapitalizācijas (31.10.2021.).	4 226
Samērīguma rādītājs I: B – A ≤ 0	**– 207**
C. Neto parāda / pašu kapitāla attiecība (31.1.2020.) ([192])	4,75
C. Neto parāda / pašu kapitāla attiecība pēc rekapitalizācijas (31.10.2021.).	6,81
Samērīguma rādītājs II: C – D ≤ 0	**– 2,06**

([188]) 2020. gada 27. aprīlī Starptautiskā Lidostu padome Eiropā savā mērenajā scenārijā prognozēja, ka pasažieru plūsma atgriezīsies līmenī, kāds tas bija pirms Covid-19, ne ātrāk kā 2022. gadā un 90 % no šī līmeņa sasniegs līdz 2021. gada decembrim. Skatīt: https://www.aci-europe.org/downloads/resources/200427%20ACI%20EUROPE%20updated%20estimates%20of%20COVID19%20related%20traffic%20and%20financial%20losses%20FY%20European%20Airports.pdf (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([189]) Pēc tam Starptautiskā Lidostu padome Eiropā prognozēja, ka pilnīga atveseļošanās nenotiks līdz 2024. gadam, savukārt *IATA* prognozēja, ka tā notiks 2023. gadā. Skatīt: https://www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE_updated%20estimates%20of%20COVID19%20traffic%20revenue%20impacts_06.07.2020.pdf un https://www.iata.org/en/pressroom/pressroom-archive/2020-press-releases/2020-07-28-02/ (pēdējoreiz skatīts 2023. gada 28. novembrī).

([190]) Avots: fails "1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls", iesniegts 2020. gada 3. augustā. Pašu kapitāla pozīciju 2021. gadā bez atbalsta aprēķina kā starpību starp pašu kapitāla pozīciju ar atbalstu un rekapitalizācijas paketes summu.

([191]) 2019. gada 31. oktobrī, t. i., *SAS* fiskālā gada ceturtā ceturkšņa sākumā, *SAS* pašu kapitāla pozīcija bija 5372 miljoni SEK. Tāpēc, ievērojot konservatīvu pieeju, ir lietderīgi salīdzināt paredzamo *SAS* pašu kapitāla pozīciju pēc rekapitalizācijas ar pozīciju 2020. gada 31. janvārī, kas ir mazāka.

([192]) 2019. gada 31. oktobrī, t. i., *SAS* fiskālā gada ceturtā ceturkšņa sākumā, *SAS* neto parāda un pašu kapitāla attiecība bija 4,70. Tāpēc, ievērojot konservatīvu pieeju, ir lietderīgi salīdzināt paredzamo *SAS* neto parāda un pašu kapitāla attiecību ar šo attiecību 2020. gada 31. janvārī, kas ir lielāka.

(346) **4. tabulā** redzams, ka *SAS* paredzamā pašu kapitāla pozīcija pēc rekapitalizācijas (2021. gada 31. oktobrī) bija 4,226 miljardi SEK. Šī pašu kapitāla summa ietver šādus rekapitalizācijas pasākumus ([193]): i) parasto akciju mērķemisija 2 miljardu SEK apmērā, aptuveni vienādi sadalītas starp Dāniju un Zviedriju; ii) jaunu parasto akciju tiesību emisija 4 miljardu SEK apmērā; iii) mērķorientētas hibrīda parādzīmes 5 miljardu SEK apmērā, vienādi sadalītas starp Dāniju un Zviedriju; iv) mērķorientētas hibrīda parādzīmes 1 miljarda SEK apmērā, izvietotas Dānijā; v) neatmaksātās obligācijas 2,25 miljardu SEK apmērā, pārvērstas parastajās akcijās (sk. 342. apsvērumu).

(347) Pēc Covid-19 uzliesmojuma *SAS* prognozē zaudējumus 9,354 miljardu SEK apmērā 2020. fiskālajā gadā un 3,939 miljardu SEK apmērā 2021. fiskālajā gadā. Tādējādi rekapitalizācijas pasākumu rezultātā *SAS* pašu kapitāla pozīcija 2021. fiskālajā gadā nebūtu lielāka par pozīciju pirms Covid-19 uzliesmojuma, t. i., 2020. gada 31. janvārī.

(348) Komisija secina, ka *SAS* rekapitalizācija nepārsniedza saņēmēja kapitāla struktūras atjaunošanu tādā pašā līmenī, kāds bija pirms Covid-19 uzliesmojuma, jo bija paredzēts, ka 2021. gada 31. oktobrī *SAS* neto parāda un pašu kapitāla attiecība būs 6,81, bet 2020. gada 31. janvārī tā bija 4,75. Pamatojoties uz Dānijas un Zviedrijas iesniegtajām prognozēm, tika prognozēts, ka *SAS* 2019. gada neto parāda un pašu kapitāla attiecība netiks atjaunota līdz 2024. finanšu gadam.

6.3.3.2. Valsts atbalsts ir ierobežots līdz minimumam, kas nepieciešams *SAS* dzīvotspējas nodrošināšanai

(349) Saskaņā ar *SAS* finanšu prognozēm ([194]), ja nebūtu valsts īstenotas rekapitalizācijas pasākuma, *SAS* 2020. gada 31. janvārī pieejamo likviditāti (6,598 miljardi SEK) būtu izmantojusi līdz 2020. gada decembrim, un 2021. gada 31. oktobrī *SAS* būtu negatīva naudas līdzekļu pozīcija – 4,935 miljardu SEK apmērā. Pasākums novērsa *SAS* likviditātes trūkumu, un tā rezultātā 2021. gada 31. oktobrī tika prognozēta naudas līdzekļu pozīcija 3,666 miljardu SEK apmērā.

(350) Lai novērtētu pagaidu regulējuma 54. punktā minēto dzīvotspējas nosacījumu, ka Covid-19 rekapitalizācijas summa nedrīkst pārsniegt minimumu, kas nepieciešams saņēmēja dzīvotspējas nodrošināšanai, Komisija piemēroja 337. apsvērumā minētās četras pārbaudes.

(351) Pirmajā pārbaudē tiek salīdzināta *SAS* prognozētā neto parāda un pašu kapitāla attiecība, ņemot vērā rekapitalizāciju, ar to pašu attiecību 2019. gada 31. decembrī salīdzināmu aviosabiedrību izlasē ([195]). Šajā izlasē ir 10 Eiropas aviosabiedrības ([196]). Trim no tām 2019. gada 31. decembrī bija kredītreitings robežās no BBB līdz BBB+ ([197]).

(352) Tā vietā, lai izmantotu centrālās tendences rādītāju, piemēram, vidējo rādītāju vai mediānu, Komisija kā etalonu izmanto *SAS* līdzīgo aviosabiedrību neto parāda un pašu kapitāla attiecības sadalījuma trešo kvartili (t. i., starp sabiedrībām ar sliktākajiem rādītājiem). Tā ir konservatīva pieeja, jo, pieņemot augstāku neto parāda un pašu kapitāla attiecības kritēriju, tiek samazināta minimālā atbalsta summa, kas vajadzīga, lai nodrošinātu *SAS* dzīvotspēju un atjaunotu aviosabiedrības piekļuvi kapitāla tirgiem (jo neto parāda un pašu kapitāla attiecības kritēriju būs iespējams sasniegt ar mazāku atbalsta summu).

([193]) Uzziņai – esošo hibrīda parādzīmju pārvēršana parastajās akcijās, ko veic privātie akcionāri (1,5 miljardi SEK), nekādi neietekmē *SAS* pašu kapitāla pozīciju.

([194]) Avots: fails "1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls", iesniegts 2020. gada 3. augustā.

([195]) Attiecībā uz divām no 10 sabiedrībām, kuru fiskālais gads beidzas 31. martā, Komisija salīdzināmības nodrošināšanai izmantoja datus no 3. ceturkšņa bilances.

([196]) Izlasē ietilpst *Ryanair, Deutsche Lufthansa, International Consolidate Airline Group, Air France-KLM, Wizz Air, Norwegian Air Shuttle, Aegean Airlines, Finnair, Croatia Airlines* un *Icelandair Group*. Šo aviosabiedrību medianālā neto parāda un pašu kapitāla attiecība bija 0,65, un trešā kvartile 2019. gada 31. decembrī bija 1,92.

([197]) Vērtētās līdzīgās aviosabiedrības ir *Ryanair, International Consolidate Airline Group* un *Deutsche Lufthansa* (avots: *Capital IQ*). To neto parāda un pašu kapitāla attiecība 2019. gada 31. decembrī bija robežās no 0,12 līdz 1,11.

(353) Komisija norāda, ka, ņemot vērā rekapitalizācijas pasākumus, *SAS* paredzamā neto parāda un pašu kapitāla attiecība 2021. gada 31. oktobrī (6,81) bija krietni virs līdzīgo aviosabiedrību šīs attiecības sadalījuma trešās kvartiles pirms Covid-19 uzliesmojuma (1,92). Tika prognozēts, ka *SAS* kapitāla struktūra kļūs labāka nekā līdzīgajām aviosabiedrībām vien 2025. fiskālajā gadā, kad prognozētā neto parāda un pašu kapitāla attiecība sasniegtu 1,64. Turklāt Komisija norāda, ka arī *SAS* paredzamā neto parāda un pašu kapitāla attiecība 2021. gada 31. oktobrī bija lielāka par vislielāko attiecību starp novērtētajām līdzīgajām aviosabiedrībām.

(354) Attiecībā uz otro pārbaudi Komisija novērtēja, vai un kurā fiskālajā gadā saskaņā ar *SAS* prognozi neto parāda un *EBITDA* attiecība kļūs zemāka par 3–3,5 robežvērtību. Tirgus praksē ir pieņemts uzskatīt, ka uzņēmumi, kuru neto parāda un *EBITDA* attiecība pārsniedz minētās robežvērtības, ir ļoti riskanti. Tādējādi uzņēmumiem ar šādu neto parāda un *EBITDA* attiecību ir grūti piekļūt privātā kapitāla tirgiem. *SAS* finanšu prognozes liecināja, ka 2021. finanšu gada beigās tās neto parāda un *EBITDA* attiecība būs 7,3, kas ir krietni virs 3,0–3,5 robežvērtības.

(355) Tika prognozēts, ka *SAS* neto parāda un *EBITDA* attiecība laika gaitā pakāpeniski samazināsies un 2023. fiskālā gada beigās sasniegs 3,4, bet 2024. fiskālā gada beigās – 2,6. Šī dinamika liecina, ka rekapitalizācijas pasākumi ļautu *SAS* pārvarēt Covid-19 krīzes negatīvās sekas un atjaunot piekļuvi privātā kapitāla tirgiem, sākot no 2023. gada (kad saskaņā ar prognozēm *SAS* neto parāda un *EBITDA* attiecība būs zemāka par 3–3,5 robežvērtību).

(356) Trešā pārbaude ietver *SAS* prognozētās pašu kapitāla un aktīvu attiecības salīdzināšanu, ņemot vērā rekapitalizāciju, ar tādu pašu attiecību, kāda bija 352. apsvērumā minētajām līdzīgajām aviosabiedrībām 2019. gada 31. decembrī ([198]). Tā vietā, lai izmantotu centrālās tendences rādītāju, piemēram, vidējo rādītāju vai mediānu, Komisija par *SAS* kritēriju izmantoja līdzīgo aviosabiedrību sadalījuma pirmo kvartili (kas attiecas uz sabiedrībām ar sliktākajiem rādītājiem). Arī tā ir konservatīva pieeja, jo, pieņemot zemāku pašu kapitāla un aktīvu attiecības kritēriju, tiek samazināta minimālā atbalsta summa, kas vajadzīga, lai nodrošinātu *SAS* dzīvotspēju un atjaunotu aviosabiedrības piekļuvi kapitāla tirgiem (jo pašu kapitāla un aktīvu attiecības kritēriju būs iespējams sasniegt ar mazāku atbalsta summu).

(357) Komisija norāda, ka, ņemot vērā rekapitalizāciju, sagaidāmā *SAS* pašu kapitāla un aktīvu attiecība 2021. gada 31. oktobrī (7,87 %) bija krietni zemāka par pirmo kvartili, kurā bija salīdzināmo sabiedrību šīs pašas attiecības sadalījums pirms Covid-19 uzliesmojuma (18,12 %). Komisija arī norāda, ka *SAS* neparedzēja, ka plānošanas periodā, t. i., līdz 2025. finanšu gadam, *SAS* sasniegtu pašu kapitāla un aktīvu attiecību, kas būtu augstāka par pirmo kvartili salīdzinājumā ar līdzīgām aviosabiedrībām. Visbeidzot, Komisija atzīmē, ka paredzamā *SAS* pašu kapitāla un aktīvu attiecība 2021. gada 31. oktobrī bija zemāka nekā zemākā attiecība starp novērtētajām līdzīgajām aviosabiedrībām.

(358) Ceturtā pārbaude ir *SAS* finansiālās sagatavotības attiecības salīdzinošā novērtēšana ar 25 % robežvērtību (337. apsvērums). Šis slieksnis ir minimālā robeža, kas nepieciešama, lai varētu turpināt izmantot aviācijas licenci bez papildu pienākumiem, piemēram, biežāk ziņot aviācijas iestādei un iesniegt atjaunošanas plānu. Saskaņā ar *SAS* prognozēm līdz 2023. fiskālajam gadam šī attiecība nepārsniegtu 25 %.

(359) *Ryanair* uzskata, ka Komisijas izmantotās robežvērtības (337. apsvērums) ir nepiemērots kritērijs, jo tās ir vērstas uz investīciju kategorijas kredītreitingu, savukārt aviosabiedrības parasti var piekļūt kapitāla tirgiem ar reitingiem, kas ir zemāki par investīciju kategorijas kredītreitingu (190. apsvērums).

([198]) Izlasē nav iekļauta viena no līdzīgajām aviosabiedrībām, kas izmantotas neto parāda un pašu kapitāla pārbaudē, jo attiecīgā aviosabiedrība, kura fiskālais gads beidzas 31. martā, 2019. gada 31. decembrī nebija paziņojusi savu kopējo aktīvu vērtību. Kā papildu pārbaudi, lai novērtētu sekas, ko radītu šīs sabiedrības iekļaušana analīzē, Komisija arī aplēsa tās pašu kapitāla un aktīvu attiecību, pamatojoties uz tās fiskālā gada beigu bilances vērtību 2020. gada 31. martā. Šīs attiecības etalona vērtība, iekļaujot šo sabiedrību salīdzināmo aviosabiedrību izlasē, būtiski neatšķiras (t. i., 18,39 %, nevis 18,12 %).

(360) Patiesībā Komisija uzskata, ka investīciju kategorijas kredītreitings attiecas tikai uz vienu no četrām novērtētajām attiecībām (neto parāda un *EBITDA* attiecību). Proti, neto parāda un pašu kapitāla attiecība un pašu kapitāla un aktīvu attiecība tiek salīdzināta ar desmit līdzīgu Eiropas aviosabiedrību rādītājiem. Lai gan trim no šīm aviosabiedrībām patiešām bija investīciju kategorijas kredītreitings (352. apsvērums), Komisija piesardzīgi salīdzina rādītājus ar salīdzināmo sabiedrību grupas (kurā ietilpst aviosabiedrības, kurām nebija investīciju kategorijas kredītreitinga) sliktāko kvartili, un pat tad tā konstatē, ka pēc rekapitalizācijas (2021. gada 31. oktobrī) *SAS* rādītāji būtu ievērojami sliktāki nekā etalona rādītājs (354. un 358. apsvērums).

(361) *Ryanair* arī apgalvo, ka Komisijas noteiktās robežvērtības ir vērstas uz pārmērīgi labvēlīgu finansiālo stāvokli, jo, pamatojoties uz trim no četriem rādītājiem, *SAS* finansiālais stāvoklis pirms Covid-19 pandēmijas bija sliktāks par noteiktajiem mērķrādītājiem (191. apsvērums), bet tolaik *SAS* vēl aizvien varēja piekļūt finansējumam tirgū.

(362) Kā paskaidrots iepriekš, pagaidu regulējuma 54. punktā paredzētajai samērīguma pārbaudei ir divi kumulatīvi nosacījumi: no vienas puses, Covid-19 rekapitalizācija nedrīkst pārsniegt saņēmēja kapitāla struktūras atjaunošanai vajadzīgo tādā līmenī, kāds tas bija pirms Covid-19 uzliesmojuma. No otras puses, Covid-19 rekapitalizācija nedrīkst pārsniegt rekapitalizācijas atbalsta minimālo summu, kas vajadzīga, lai atjaunotu sabiedrības piekļuvi privātā kapitāla tirgiem (334. apsvērums). Pārbaudes pirmā daļa ir veikta 6.3.3.1. iedaļā, un tajā secināts, ka *SAS* kapitāla struktūra nepārsniedz to, kas pastāvēja pirms Covid-19 uzliesmojuma.

(363) Komisija uzskata, ka attiecībā uz pārbaudes otro daļu, kas saistīta ar sabiedrības piekļuves atjaunošanu privātā kapitāla tirgiem, ir pamatoti izmantot rādītājus, kas ir nepārprotami saistīti ar kredītspēju, un pēc tam konservatīvi salīdzināt šos rādītājus ar līdzīgu aviosabiedrību grupu (kā tas ir attiecībā uz neto parāda un pašu kapitāla attiecību un pašu kapitāla un aktīvu attiecību) vai ar kādu plaši izmantotu robežvērtību (kā tas ir neto parāda un *EBITDA* attiecības gadījumā), kā paskaidrots 337. apsvērumā. Otrkārt, Komisija norāda, ka pasākuma mērķis faktiski nebija atjaunot *SAS* finansiālo stāvokli pēc rekapitalizācijas (2021. gada 31. oktobrī) līdz noteiktajām robežvērtībām vai finansiālajam stāvoklim, kāds tas bija pirms Covid-19 uzliesmojuma. Attiecībā uz neto parāda un pašu kapitāla attiecību *SAS* prognozētā attiecība pēc rekapitalizācijas (2021. gada 31. oktobrī), proti, 6,81 (354. apsvērums), ir sliktāka nekā pirms Covid-19 uzliesmojuma (4,75, kā norādīts 191. apsvērumā). Tas pats attiecas uz neto parāda un *EBITDA* attiecību (7,3 salīdzinājumā ar ne vairāk kā 4,0, kā norādīts 355. un 191. apsvērumā) un pašu kapitāla un aktīvu attiecību (7,87 % salīdzinājumā ar 8–16 %, kā norādīts 358. un 191. apsvērumā). Visbeidzot, jāatzīmē, ka, ņemot vērā nenoteiktību finanšu tirgos, ko izraisīja Covid-19 pandēmijas sekas aviācijas nozarē (24. un 31. apsvērums), salīdzināšanai izmantotais laiks pirms Covid-19 krīzes – tā ir konservatīva pieeja.

(364) Kopumā, pamatojoties uz pierādījumiem par neto parāda un pašu kapitāla attiecību, neto parāda un *EBITDA* attiecību, pašu kapitāla un aktīvu attiecību un finansiālās sagatavotības rādītājiem, Komisija uzskata, ka, pamatojoties uz rekapitalizācijas pasākumu piešķiršanas brīdī pieejamo informāciju, tie nepārsniedza minimumu, kas nepieciešams, lai nodrošinātu *SAS* dzīvotspēju un tās piekļuvi privātā kapitāla tirgiem 2023. finanšu gada beigās.

6.3.3.3. Jutīguma analīze

(365) Komisija arī novērtēja *SAS* labā veikto rekapitalizācijas pasākumu samērīgumu, veicot jutīguma analīzi. Šīs analīzes pamatojums ir tāds, ka samērīguma novērtējums lielā mērā un noteikti ir atkarīgs no Dānijas un Zviedrijas iesniegtajām *SAS* finanšu prognozēm un jo īpaši no prognozētajiem zaudējumiem. Tādējādi Komisija, pamatojoties uz *SAS* kapitāla struktūru 2020. gada 31. janvārī un 337. apsvērumā minētajiem rādītājiem, noteica zaudējumu summu, kuras gadījumā rekapitalizācijas pasākumi vairs nebūtu samērīgi (ja visi pārējie nosacījumi būtu vienādi). Šajā Komisijas aprēķinā tiek pieņemts, ka tad, ja *SAS* ciestu mazākus zaudējumus, *SAS* pieejamie naudas līdzekļi būtu palielinājušies viens pret vienu. Tas ir piesardzīgs pieņēmums ([199]).

([199]) Tas ir piesardzīgs pieņēmums, jo, piemēram, ne visiem zaudējumiem ir ietekme uz kases stāvokli tajā pašā periodā (tā vietā, lai norēķinātos ar naudas līdzekļiem, var atzīt kreditoru parādu, par kuru jānorēķinās vēlāk). Turklāt zaudējumus var radīt izmaksu posteņi, kas nav iekļauti *EBITDA*, piemēram, finansiālās izmaksas. Ja zaudējumi vienādi neietekmētu naudas līdzekļus (un līdz ar to arī neto parādu) un *EBITDA*, neto parāda un pašu kapitāla attiecība un neto parāda un *EBITDA* attiecība būtu lielāka nekā saskaņā ar Komisijas pieņēmumiem.

(366) Šīs jutīguma analīzes rezultāti liecina, ka rekapitalizācijas pasākumi joprojām būtu samērīgi, ja *SAS* galu galā ciestu par aptuveni vienu miljardu SEK mazākus zaudējumus, nekā sākotnēji prognozēts. Savukārt, neņemot vērā finansiālās sagatavotības rādītāju (359. apsvērums), lai rekapitalizācijas pasākumi būtu nesamērīgi, būtu jāpanāk prognozēto zaudējumu samazinājums, kas pārsniedz 1,5 miljardus SEK ([200]).

(367) Ņemot vērā to, ka *SAS* kumulētie prognozētie zaudējumi sasniedza 13,2 miljardus SEK un tā kā *SAS* finanšu prognozes šķiet patiesas un autentiskas, jo tās atbilst *SAS* iekšējos dokumentos norādītajām prognozēm (342. apsvērums), Komisija uzskata, ka rezerve 1–1,5 miljardu SEK apmērā ir pietiekama, lai samērīguma novērtējums būtu pārliecinošs attiecībā uz alternatīviem pieņēmumiem par finanšu prognozēm.

(368) Svarīgi arī atzīmēt, ka rezerve 1–1,5 miljardu SEK apmērā darbojās arī kā papildu garantija pasākuma samērīgumam, ņemot vērā iespējamās kompensācijas maksimālo summu, uz kuru *SAS* būtu tiesības saskaņā ar divām Dānijas shēmām aviosabiedrību atbalstam, par kurām pasākuma piešķiršanas brīdī jau bija paziņots Komisijai un kuras paredzēja summas aptuveni 6 miljonu DKK apmērā saskaņā ar pirmo shēmu un 35 miljonu DKK apmērā saskaņā ar otro shēmu jeb kopumā 5,5 miljonus EUR (59. apsvērums).

(369) *Ryanair* apgalvo, ka Komisijai bija jāņem vērā virkne stresa testu ar vairākiem iespējamiem negatīviem scenārijiem (189. apsvērums).

(370) Pagaidu regulējuma 54. punktā noteikts, ka Komisijai ir jānovērtē, vai attiecībā uz atbalsta summu ievērots, ka tā "*nedrīkst pārsniegt minimumu, kas nepieciešams, lai nodrošinātu saņēmēja dzīvotspēju*". Prognozes, kurās ņemti vērā pesimistiskāki negatīvie scenāriji, varētu tikai novest pie secinājuma, ka ir vajadzīgs lielāks atbalsts. Pamatojoties uz to, jutīguma analīzi nav lietderīgi attiecināt uz jauniem negatīviem scenārijiem. Turklāt *SAS* uzņēmējdarbības prognozes atbilda nozares standartiem (343. apsvērums) un paredzēja *SAS* kumulatīvos zaudējumus 13,2 miljardu SEK apmērā. Visbeidzot, Komisija atgādina, ka tā aplēsa pietiekamu rezervi 1–1,5 miljardu SEK apmērā, lai samērīguma novērtējums būtu pārliecinošs attiecībā uz alternatīviem pieņēmumiem par finanšu prognozēm, arī pozitīviem scenārijiem (367. apsvērums).

6.3.3.4. Secinājums

(371) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka pasākuma piešķiršanas brīdī, ņemot vērā arī *SAS* jau piešķirto atbalstu, kā arī atbalstu *SAS*, ko varēja sagaidīt papildus pasākumam, pasākums nepārsniedza minimumu, kas nepieciešams, lai nodrošinātu *SAS* dzīvotspēju, un nepārsniedza aviosabiedrības kapitāla struktūras atjaunošanu līdz līmenim, kāds bija 2019. gada 31. decembrī. Iepriekš minētā analīze sniedz pietiekamus pierādījumus tam, ka pasākums ir samērīgs.

6.3.4. *Atlīdzība un valsts līdzdalības izbeigšana*

(372) Saskaņā ar valsts atlīdzības un valsts līdzdalības izbeigšanas vispārējiem principiem, kas izklāstīti pagaidu regulējuma 55.–59. punktā, dalībvalstīm ir jāsaņem pienācīga atlīdzība par savām investīcijām un jāievieš mehānismi, kas pakāpeniski stimulē atpakaļpirkšanu.

(373) Pagaidu regulējuma 57. punktā ir noteikts: "*Atlīdzība par Covid-19 rekapitalizācijas pasākumu būtu jāpalielina, lai to tuvinātu tirgus cenām un stimulētu atbalsta saņēmēju un citus akcionārus atmaksāt valsts īstenotu rekapitalizācijas pasākumu un līdz minimumam samazinātu konkurences izkropļojumu risku*". Pagaidu regulējuma 58. punktā ir precizēts, ka 57. punkta mērķis ir panākt, ka rekapitalizācijas pasākumi "*[ietver atbilstošus stimulus] uzņēmumiem atmaksāt rekapitalizāciju un meklēt alternatīvu kapitālu, kad tirgus apstākļi to ļauj, pieprasot pietiekami augstu atlīdzību par rekapitalizāciju*".

(374) Konkrēti attiecībā uz atlīdzību pagaidu regulējuma 59. punktā dalībvalstīm bija atļauts "*paziņot par shēmām vai atsevišķiem pasākumiem, kuros atlīdzības metodika ir pielāgota saskaņā ar kapitāla instrumenta iezīmēm un prioritāti, ar nosacījumu, ka tie kopumā rada līdzīgu rezultātu attiecībā uz stimulējošo ietekmi uz valsts līdzdalības izbeigšanu un līdzīgu vispārēju ietekmi uz valsts atlīdzību*".

([200]) Ja no analīzes izslēdz finansiālās sagatavotības rādītāju, par "stingrāko" kritēriju samērīguma novērtējumam kļūst neto parāda un pašu kapitāla attiecības pirms Covid krīzes un šīs attiecības 2021. finanšu gada beigās salīdzinājums.

(375) Komisija 377.–437. apsvērumā novērtē pasākuma atbilstību minētajiem vispārīgajiem principiem, kā arī īpašajiem noteikumiem, kas izklāstīti pagaidu regulējumā atkarībā no rekapitalizācijas instrumenta veida (jo īpaši 60.–64. punktā attiecībā uz pašu kapitāla instrumentiem un 65.–70. punktā attiecībā uz hibrīdkapitāla instrumentiem).

6.3.4.1. Atlīdzība par pašu kapitāla instrumentiem un valstu līdzdalības izbeigšana

6.3.4.1.1. Iekļuves cena

(376) Attiecībā uz pašu kapitāla instrumentiem Komisija norāda, ka saskaņā ar pagaidu regulējuma 60. punktu valsts kapitāla iepludināšana jāveic par cenu, kas nepārsniedz saņēmēja akciju vidējo cenu 15 dienu laikā pirms kapitāla iepludināšanas pieprasījuma ("maksimālā akciju cena"). Tā kā *SAS* oficiālais rakstiskais pieprasījums kapitāla iepludināšanai ir datēts ar 2020. gada 8. maiju (97. apsvērums), maksimālā akciju cena tādējādi tiek aprēķināta kā 8,71 SEK par akciju.

(377) Komisija norāda, ka jauno akciju cena kapitāla palielināšanā gan tiesību emisijā, gan tiešajā emisijā ir 1,16 SEK par akciju (103. un 104. apsvērums), kas ir 86,7 % diskonts salīdzinājumā ar maksimālo akciju cenu. No tā izriet, ka pagaidu regulējuma 60. punktā izklāstītie nosacījumi ir izpildīti.

6.3.4.1.2. Progresivitātes mehānisms

(378) Lai palielinātu atlīdzību valstij un stimulētu saņēmēju atpirkt iepludināto valsts kapitālu, pagaidu regulējuma 61. punktā ir paredzēts progresivitātes mehānisms divās kārtās attiecīgi ceturtajā un sestajā gadā pēc Covid-19 pašu kapitāla iepludināšanas. Pagaidu regulējuma 62. punktā ir paredzēts, ka Komisija var apstiprināt alternatīvus mehānismus ar nosacījumu, ka tie kopumā nodrošina līdzīgu rezultātu attiecībā uz stimulējošo ietekmi izbeigt valsts līdzdalību un līdzīgu kopējo ietekmi uz atlīdzību valstij.

Progresivitātes mehānisma vai tam atbilstošas alternatīvas neesība

(379) Komisija norāda, ka pasākuma pašu kapitāla instrumentu nepapildina progresivitātes mehānisms pagaidu regulējuma 61. punkta nozīmē un saskaņā ar tā prasībām.

(380) Tāpēc Komisijai saskaņā ar pagaidu regulējuma 62. punktu ir jānovērtē, vai pašu kapitāla instrumentu papildina mehānisms, kas ir alternatīvs mehānisms tā 61. punktā noteiktajam.

(381) Sākotnējā lēmumā Komisija konstatēja, ka šāds alternatīvs mehānisms ir Dānijas un Zviedrijas 2020. gada 11. augustā paziņotā pasākuma vispārējā struktūra. Jo īpaši Komisija uzskatīja, ka abu pasākuma komponentu (proti, pašu kapitāla instrumenta un hibrīdkapitāla instrumenta) savstarpējā saistība ir pamatota, ņemot vērā to kopējo stimulējošo ietekmi uz valsts līdzdalības izbeigšanu. Komisija balstījās uz vairākiem faktoriem, lai secinātu, ka pasākuma vispārējā struktūra ietvēra pietiekami spēcīgu stimulējošu ietekmi uz valsts līdzdalības izbeigšanu *SAS* kapitālā, jo īpaši: i) lielo atlaidi, ko Dānija un Zviedrija saņēma, iegādājoties *SAS* akcijas, ii) to, ka atlīdzība par jaunajām valsts hibrīda parādzīmēm tiktu nodrošināta ar pieaugošu kuponu, kas ievērojami palielināja valsts atbalsta uzturēšanas izmaksas *SAS*, kā arī iii) *SAS* uzliktās rīcības saistības, it īpaši aizliegums izmaksāt dividendes, kas paliktu spēkā līdz atbalsta pilnīgai atmaksai.

(382) Tomēr, kā minēts 8. apsvērumā, Vispārējā tiesa savā spriedumā lietā *SAS II* secināja, ka Komisija ir pārkāpusi pagaidu regulējuma 61. un 62. punktu, jo attiecībā uz pašu kapitāla instrumentu tā nav pieprasījusi iekļaut progresivitātes vai alternatīvu mehānismu.

(383) Pirmkārt, Vispārējā tiesa uzskatīja, ka Dānijas un Zviedrijas iegādāto akciju cenai, tām kļūstot par *SAS* kapitāla daļu turētājām, nav pietiekami ciešas saiknes ar progresivitātes mehānisma vai alternatīva mehānisma priekšmetu un mērķi. Vispārējā tiesa uzskatīja, ka prasībai par akciju sākotnējo pirkuma cenu ir tikai *ex ante* ietekme uz *SAS* situāciju (proti, brīdī, kad Dānija un Zviedrija kļuva par *SAS* kapitāla daļu turētājām), un tās mērķis nav laika gaitā palielināt *SAS* stimulu atpirkt šo akciju daļu, jo akciju cena var gan pieaugt, gan samazināties.

(384) Otrkārt, Vispārējā tiesa uzskatīja, ka tas, ka atlīdzība par Dānijas un Zviedrijas jaunajām valsts hibrīda parādzīmēm tiktu nodrošināta ar pieaugošu kuponu, ir atsevišķa prasība, kas noteikta pagaidu regulējuma 66. punktā attiecībā uz hibrīdkapitāla instrumentiem līdz to pārvēršanai par pašu kapitāla instrumentiem.

(385) Treškārt, Vispārējā tiesa konstatēja, ka tas, ka uz *SAS* attiektos pagaidu regulējuma 3.11.6. iedaļā paredzētās rīcības saistības, piemēram, aizliegums izmaksāt dividendes, ir arī jautājums par atsevišķām prasībām, kas papildina, bet neaizstāj pagaidu regulējuma 61. un 62. punktā minēto prasību.

(386) Ņemot vērā šos Vispārējās tiesas konstatējumus, sākotnējā lēmumā identificētie faktori, kas aprakstīti 382. apsvērumā, šajā gadījumā nevar tikt uzskatīti par progresivitātes mehānismu vai tā alternatīvu pagaidu regulējuma 61. un 62. punkta nozīmē. Tāpēc Dānijas un Zviedrijas argumenti 137. apsvērumā, kā arī *SAS* argumenti 147. apsvērumā ir jānoraida.

(387) Vispārējā tiesa arī konstatēja, ka pienākums paziņot pārstrukturēšanas plānu saskaņā ar pagaidu regulējuma 85. punktu pats par sevi neietekmē valsts atlīdzības apmēru un metodes. Turklāt šis pienākums ir piemērojams tikai tad, ja valsts iejaukšanās apmērs nav ticis samazināts līdz mazāk nekā 15 % no saņēmēja kopējā pašu kapitāla un ja kopš rekapitalizācijas ir pagājuši seši gadi. Līdz ar to, pēc Vispārējās tiesas domām, šis pienākums nevar radīt līdzīgu ietekmi uz atlīdzību vai radīt tādu pašu stimulējošu ietekmi uz valsts līdzdalības izbeigšanu kā pagaidu regulējuma 61. punktā paredzētais progresivitātes mehānisms. No tā izriet, ka noraidāmi ir arī Dānijas un Zviedrijas argumenti, kas sniegti 138. apsvērumā.

(388) Visbeidzot, Vispārējā tiesa konstatēja, ka, lai gan ir vispārzināms, ka saskaņā ar Zviedrijas Likumu par sabiedrībām sabiedrībai ir liegts atpirkt parastās akcijas tikai no viena konkrēta akcionāra, *SAS* nesniedza pierādījumus savam apgalvojumam, ka Zviedrijas Likums par sabiedrībām liedz piešķirt akcionāram papildu akcijas bez maksas. Savās piezīmēs par lēmumu par procedūras sākšanu *SAS* joprojām nepamatoja, ka Zviedrijas Likums par sabiedrībām liedz piešķirt akcionāram papildu akcijas bez maksas. Pamatojoties uz to, jānoraida arī *SAS* 146. apsvērumā izvirzītie argumenti. Jebkurā gadījumā, pat ja Zviedrijas valsts tiesību akti būtu lieguši ieviest progresivitātes mehānismu, kā paredzēts pagaidu regulējuma 61. punktā, Komisija norāda, ka grūtības, ar kurām *SAS* saskārās saistībā ar Zviedrijas Likumu par sabiedrībām, nav unikālas un ka līdzīgos apstākļos attiecībā uz citiem Komisijas apstiprinātiem rekapitalizācijas pasākumiem tika ieviestas progresivitātes mehānisma alternatīvas ([201]).

(389) Savās piezīmēs par lēmumu par procedūras sākšanu Dānija un Zviedrija sniedza jaunus argumentus, kas nebija aplūkoti sākotnējā lēmumā vai *SAS II* spriedumā, saistībā ar sloga sadales apjomu (139. apsvērums) un Dānijas un Zviedrijas valsts politiskajiem mandātiem ar mērķi samazināt vajadzību pēc līdzdalības izbeigšanas stimuliem (140. apsvērums).

(390) Attiecībā uz 139. apsvērumā izklāstītajām piezīmēm Komisija norāda, ka pagaidu regulējuma 61. un 62. punkts ir piemērojams neatkarīgi no Dānijas un Zviedrijas sākotnējās līdzdalības līmeņa *SAS* vai no tā, vai pastāv sloga sadale. Pagaidu regulējuma 61. un 62. punktā paredzētā progresivitātes mehānisma mērķis ir atjaunot *status quo ante*. Tā kā pasākuma rezultātā palielinājās Dānijas un Zviedrijas līdzdalība *SAS*, kā norādīts lēmuma par procedūras sākšanu 96. apsvērumā, to būtu bijis jāpapildina ar stimuliem, kas veicinātu Dānijas un Zviedrijas jaunās līdzdalības izbeigšanu un to līdzdalības samazināšanu *SAS* tādā līmenī, kāds bija pirms Covid-19, piemēram, pagaidu regulējuma 61. punktā paredzēto progresivitātes mehānismu vai tam atbilstošu alternatīvu, kā paredzēts minētā regulējuma 62. punktā.

(391) Attiecībā uz 140. apsvērumā izklāstīto argumentu Dānijas un Zviedrijas politiskajos mandātos nav noteikti konkrēti mērķrādītāji to attiecīgajai līdzdalības izbeigšanai un nav paredzēta papildu atlīdzība. Tie kopumā ir neskaidri un nav saistoši ne Dānijai, ne Zviedrijai un vēl mazāk – *SAS*. Tādējādi minētie politiskie mandāti neatbilst pagaidu regulējuma 61. punktā noteiktajām prasībām un kopumā nerada līdzīgu rezultātu attiecībā uz stimulējošo ietekmi uz valsts līdzdalības izbeigšanu un līdzīgu vispārēju ietekmi uz valsts atlīdzību, kā paredzēts pagaidu regulējuma 62. punktā.

(392) Tādējādi pretēji tam, ko apgalvo Dānija un Zviedrija, pasākumu nevar uzskatīt par atbilstošu pagaidu regulējuma 62. punktam.

(393) Dānija un Zviedrija, atkāpjoties no pagaidu regulējuma 61. un 62. punkta, kā alternatīvu minēja ārkārtējos apstākļus, kas pamato LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunkta tiešu piemērošanu. Komisija tagad izvērtēs, vai varētu uzskatīt, ka šajā konkrētajā jautājumā pastāv šādi ārkārtēji apstākļi.

([201]) Piemēram, lietā SA.57659 Komisija pieņēma mehānismu, saskaņā ar kuru atlīdzība bija parādsaistības vai līdzvērtīgs instruments (sk. minētā lēmuma 30. un 73. apsvērumu).

Jautājums par to, vai pastāv ārkārtēji apstākļi, kas pamato LESD 107. panta 3. punkta tiešu piemērošanu

(394) Kā norādīts 141. apsvērumā, Dānija un Zviedrija apgalvoja, ka LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunkta tieša piemērošana būtībā ir pamatota, jo rekapitalizācijas plāns paredzēja sloga sadali un vēlmi rekapitalizācijai piesaistīt privāto kapitālu.

(395) Saskaņā ar iedibināto judikatūru ([202]), novērtējot atbalsta pasākumu saderību ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punktu, Komisijai ir rīcības brīvība. Īstenojot šo rīcības brīvību, Komisija var pieņemt pamatnostādnes, lai noteiktu kritērijus, uz kuru pamata tā paredz izvērtēt dalībvalstu paredzēto atbalsta pasākumu saderību ar iekšējo tirgu. Pieņemot šādas pamatnostādnes un to pasludināšanas brīdī paziņojot, ka turpmāk šīs pamatnostādnes tiks piemērotas gadījumiem, ar kuriem tās saistītas, Komisija pati ierobežo savas rīcības brīvības izmantošanas iespējas un principā nevar atteikties no šīm pamatnostādnēm, ja attiecīgā gadījumā netiek konstatēts, ka tā pārkāpj tādus vispārējos tiesību principus kā vienlīdzīga attieksme vai tiesiskās paļāvības aizsardzība ([203]).

(396) Tādējādi konkrētajā valsts atbalsta jomā Komisijai ir saistošas pamatnostādnes un paziņojumi, kurus tā publicē, ja vien tie neparedz novirzi no Līguma noteikumiem ([204]). Tomēr tādu pamatnostādņu pieņemšana, ar ko Komisija pati ierobežo savas rīcības brīvības īstenošanu, Komisiju neatbrīvo no pienākuma pārbaudīt konkrētus ārkārtējus apstākļus, kurus konkrētā gadījumā norāda dalībvalsts, lai lūgtu tieši piemērot LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu ([205]).

(397) Tāpēc, tā kā Dānija un Zviedrija nav ieviesušas progresivitātes mehānismu (vai atbilstošu alternatīvu tam) saskaņā ar pagaidu regulējuma 61. un 62. punktu, ir jāizvērtē, vai šajā gadījumā pastāv ārkārtēji apstākļi, kas varētu pamatot LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunkta tiešu piemērošanu un tādējādi arī pagaidu regulējuma 61. un 62. punktā paredzētā progresivitātes mehānisma vai tam piemērotas alternatīvas neesību.

(398) Komisija uzskata, ka, lai gan *SAS* rekapitalizācijas konkrētās iezīmes (jo īpaši mērķis garantēt rekapitalizācijas pievilcību privāto ieguldītāju acīs un šo ieguldītāju akceptētā ievērojamā sloga sadale) bija būtiskas *SAS* rekapitalizācijai un ievērojami veicināja nepieciešamā atbalsta summas samazināšanu, tās nepamato šādu LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunkta tiešu piemērošanu, kas ļautu atkāpties no pagaidu regulējuma 61. un 62. punktā noteiktajām prasībām.

(399) Komisija uzskata, pirmkārt, ka Dānija un Zviedrija nav pierādījušas, ka progresivitātes mehānisma neesība būtu svarīgs apsvērums privātajiem ieguldītājiem, un jo īpaši, ka šāda mehānisma iekļaušana apdraudētu to līdzdalību rekapitalizācijā. Tāpēc nevar uzskatīt, ka šāda mehānisma iekļaušana būtu būtiski atturējusi privātos ieguldītājus no līdzdalības *SAS* rekapitalizācijā.

([202]) Piemēram, sk. spriedumu, 2016. gada 19. jūlijs, *Kotnik* u. c., C 526/14, ECLI:EU:C:2016:570, 38. punkts un tajā minētā judikatūra.

([203]) Sk. spriedumu, 2016. gada 8. marts, Grieķija/Komisija, C-431/14 P, ECLI:EU:C:2016:145, 69. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī spriedumu, 2016. gada 19. jūlijs, *Kotnik* u. c., C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, 39. un 40. punkts.

([204]) Sk. spriedumu, 2010. gada 2. decembris, *Holland Malt* / Komisija, C-464/09 P, ECLI:EU:C:2010:733, 47. punkts un tajā minētā judikatūra.

([205]) Sk. spriedumu, 2016. gada 8. marts, Grieķija/Komisija, C-431/14 P, ECLI:EU:C:2016:145, 70.–72. punkts, un spriedumu, 2016. gada 19. jūlijs, *Kotnik* u. c., C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, 41. punkts.

(400) Otrkārt, pasākuma rezultātā Dānijas un Zviedrijas līdzdalības līmenis *SAS* ievērojami palielinājās neatkarīgi no privāto ieguldītāju līdzdalības *SAS* rekapitalizācijā. Tāpēc pasākums (konkrētāk – pasākuma pašu kapitāla instruments) būtu bijis jāpapildina ar stimuliem Dānijas un Zviedrijas iegādāto Covid-19 akciju pārdošanas veicināšanai, kā noteikts pagaidu regulējuma 61. un 62. punktā.

(401) Treškārt, lai gan progresivitātes mehānisma iedarbināšana, jo īpaši piešķirot papildu akcijas, radītu vēl lielāku privāto akcionāru akciju (arī akciju, ko privātie ieguldītāji nesen iegādājušies *SAS* rekapitalizācijas kontekstā) vērtības samazināšanos, nemainīgs ir fakts, ka progresivitātes mehānisma mērķis ir atjaunot *status quo ante*, t. i., atjaunot Dānijas un Zviedrijas līdzdalību līmenī, kādā tā bija pirms Covid-19 pandēmijas. Tā mērķis ir stimulēt saņēmēju vai citus ieguldītājus atpirkt Covid-19 rekapitalizācijas rezultātā iegūtās dalībvalsts akcijas, jo īpaši padarot valstij piederošās akcijas dārgākas *SAS*. Ar šo stimulu *SAS* vai citi ieguldītāji tiek mudināti atpirkt minētās Covid-19 akcijas no dalībvalsts, lai minētās dalībvalsts akciju īpatsvars tiktu samazināts līdz līmenim, kāds bija pirms Covid-19 pandēmijas. Pagaidu regulējuma 61. punktā ir paredzēta četru un sešu gadu rezerve (divos secīgos posmos) pēc Covid-19 rekapitalizācijas piešķiršanas, lai saņēmējs vai citi ieguldītāji varētu atpirkt šīs Covid-19 akcijas. Šajā laikposmā tie var atpirkt Covid-19 akcijas no dalībvalsts, lai netiktu iedarbināts progresivitātes mehānisms un galu galā tiktu novērsta privāto akcionāru akciju vērtības samazināšanās. Tāpēc progresivitātes mehānismu vai tam piemērotas alternatīvas pastāvēšana nav nesaderīga ar privāto ieguldītāju dalību Covid-19 rekapitalizācijā.

(402) Šādos apstākļos Komisija uzskata, ka Dānija un Zviedrija nav pierādījušas, ka progresivitātes mehānisma vai tam piemērotas alternatīvas īstenošana būtu būtiski ietekmējusi *SAS* spēju piesaistīt privātos ieguldītājus, lai tie uzņemtos daļu no rekapitalizācijas sloga.

(403) Tāpēc Komisija uzskata, ka atkāpe no pagaidu regulējuma 61. un 62. punktā noteiktās prasības šajā gadījumā nav pamatota.

(404) No tā izriet, ka pasākums, kas *SAS* tika piešķirts 2020. gada 26. oktobrī, neatbilst pagaidu regulējuma 61. un 62. punktam, jo to nepapildina ne progresivitātes mehānisms, ne tam piemērota alternatīva.

(405) Tādēļ Komisija izskatīs *SAS* ierosināto alternatīvo mehānismu gadījumā, ja Komisija secinās, ka pasākums neatbilst pagaidu regulējuma 61. un 62. punktam.

SAS piedāvātā progresivitātes mehānisma alternatīva

(406) Kā norādīts 148. un 149. apsvērumā, *SAS* savās piezīmēs par lēmumu par procedūras sākšanu ierosināja mehānismu, kas, pēc tās domām, atbilstu pagaidu regulējuma 61. un 62. punkta prasībām.

(407) Šis mehānisms būtībā: i) tiktu aktivizēts četrus gadus pēc pasākuma piešķiršanas, ja attiecīgā valsts nebūtu pārdevusi vismaz 40 % no savas līdzdalības pašu kapitālā, un sešus gadus pēc Covid-19 pašu kapitāla iepludināšanas, ja attiecīgā valsts nebūtu pilnībā pārdevusi savu līdzdalību pašu kapitālā, kā arī ii) pēc tā aktivizēšanas palielinātu atlīdzību Dānijai un/vai Zviedrijai 10 % apmērā no to attiecīgās vēl neatmaksātās papildu līdzdalības, kas izriet no Covid-19 rekapitalizācijas. Šis atlīdzības palielinājums netiktu veikts papildu akciju veidā, kā tas skaidri paredzēts pagaidu regulējuma 61. punktā. Tā vietā *SAS* vai nu i) grozītu Dānijas un/vai Zviedrijas hibrīdkapitāla instrumentu noteikumus, lai palielinātu saskaņā ar tiem maksājamo summu, vai arī ii) izdotu jaunu instrumentu Dānijai un/vai Zviedrijai ar tādiem pašiem noteikumiem kā hibrīdkapitāla instrumentus.

(408) Komisija norāda, ka, pirmkārt, *SAS* piedāvātais mehānisms tiks iedarbināts saskaņā ar to pašu laika grafiku un nosacījumiem, kas izklāstīti pagaidu regulējuma 61. punktā, t. i., četrus gadus pēc pasākuma piešķiršanas, ja attiecīgā dalībvalsts nebūs pārdevusi vismaz 40 % no savas līdzdalības pašu kapitālā, un sešus gadus pēc Covid-19 pašu kapitāla iepludināšanas, ja attiecīgā dalībvalsts nebūs pilnībā pārdevusi savu līdzdalību pašu kapitālā.

(409) Otrkārt, šis mehānisms gan pēc ceturtā, gan sestā gada pēc pasākuma piešķiršanas nodrošinātu Dānijai un/vai Zviedrijai izmaksājamās atlīdzības palielinājumu par 10 % no to attiecīgās papildu līdzdalības, kas izriet no Covid-19 rekapitalizācijas un kas vēl nav atmaksāta. Šis atlīdzības palielinājums atbilst pagaidu regulējuma 61. punktā prasītajam minimālajam palielinājumam.

(410) Treškārt, Komisija norāda, ka *SAS* piedāvātais mehānisms neparedz lielāku atlīdzību papildu akciju veidā. Tomēr Komisija arī norāda, ka, lai gan papildu akciju piešķiršana ir mehānisms, kas īpaši paredzēts pagaidu regulējuma 61. punktā, šajā noteikumā ir atsauce arī uz "citiem mehānismiem". Turklāt pagaidu regulējuma 62. punktā ir apstiprināta Komisijas rīcības brīvība pieņemt alternatīvus mehānismus attiecībā uz šīs atlīdzības formu. *SAS* ierosinātajā mehānismā šī atlīdzība izpaudīsies vai nu kā palielināta summa, kas maksājama saskaņā ar Dānijas un Zviedrijas valsts hibrīda parādzīmēm, vai kā summa, kas tiks iegūta, *SAS* emitējot jaunu instrumentu Dānijai un Zviedrijai ar tādiem pašiem noteikumiem kā minēto valsts hibrīda parādzīmju gadījumā mehānisma iedarbināšanas dienā ([206]).

(411) No iepriekš minētā izriet, ka *SAS* ierosinātajam mehānismam i) būtu tāda pati ietekme uz Dānijas un Zviedrijas atlīdzību kā pagaidu regulējuma 61. punktā paredzētā progresivitātes mehānisma ietekme un ii) tas stimulētu Dānijas un Zviedrijas ar pasākuma palīdzību iegādāto akciju atpirkšanu, pakāpeniski padarot šīs akcijas (kas nav pārdotas pirms mehānisma iedarbināšanas līdz to līmenim pirms Covid-19) dārgākas *SAS*.

(412) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka *SAS* ierosinātais mehānisms kopumā novestu pie līdzīga rezultāta attiecībā uz stimulējošo ietekmi uz valsts līdzdalības izbeigšanu un tam būtu līdzīga ietekme uz valsts atlīdzību kā pagaidu regulējuma 61. punktā paredzētajam progresivitātes mehānismam. Tāpēc Komisija uzskata, ka 148. apsvērumā aprakstītais mehānisms atbilstu pagaidu regulējuma 62. punktam. Šādos apstākļos Komisija pārbaudīs, vai šajā gadījumā būtu lietderīgi un samērīgi pieprasīt Dānijai un Zviedrijai pievienot šādu mehānismu pasākumam kā nosacījumu, lai pasākumu atzītu par atbilstīgu pagaidu regulējuma 61. un 62. punktam.

Tas, cik lietderīgi un samērīgi ir prasīt Dānijai un Zviedrijai īstenot aprakstīto mehānismu kā nosacījumu pasākuma atzīšanai par atbilstīgu pagaidu regulējuma 61. un 62. punktam

(413) Kā norādīts 405. un 413. apsvērumā, pasākums neatbilst pagaidu regulējuma 61. un 62. punktam. Tomēr *SAS* piezīmēs par lēmumu par procedūras sākšanu izklāstītais mehānisms atbilstu minētajiem pagaidu regulējuma noteikumiem, ja Dānija un Zviedrija to īstenotu.

(414) Šajā sakarā Komisija Dānijai un Zviedrijai iesniedza informācijas pieprasījumu, lai noskaidrotu, vai, pēc šo dalībvalstu domām, minētā mehānisma īstenošana būtu piemērota un samērīga (222. apsvērums).

(415) Dānija un Zviedrija atzina, ka *SAS* paredzētais mehānisms, pēc to domām, atbilstu pagaidu regulējuma 61. un 62. punkta prasībām.

(416) Turklāt Dānija un Zviedrija apstiprināja, ka *SAS* paredzētā mehānisma īstenošanai nebūtu būtisku šķēršļu un ka nebūtu citu mazāk ierobežojošu šā mehānisma alternatīvu, kas atbilstu pagaidu regulējuma 61. un 62. punkta prasībām.

(417) Kā norādīts 408.–412. apsvērumā, Komisija uzskata, ka *SAS* ierosinātā progresivitātes mehānisma alternatīva atbilst pagaidu regulējuma 61. un 62. punktam.

([206]) Kā paskaidrots 148. apsvērumā, tiks ņemti vērā tirgus apstākļi progresivitātes mehānisma darbības laikā (piemēram, likme, ar kādu būtu diskontējami *SAS* turpmākie maksājumi), lai saskaņā ar valsts hibrīda parādzīmēm maksājamās summas (vai summas, kas maksājama saskaņā ar jaunu instrumentu) palielinājums neto pašreizējās vērtības izteiksmē atbilstu tieši 10 % no papildu līdzdalības, kas izriet no Covid-19 rekapitalizācijas un kas vēl nav atmaksāta.

(418) Turklāt Komisija uzskata, ka prasība Dānijai un Zviedrijai kā nosacījumu pasākuma saderībai ieviest šo mehānismu nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai nodrošinātu pagaidu regulējuma 61. un 62. punkta ievērošanu. Kā norādīts 409. un 410. apsvērumā, *SAS* ierosinātā mehānisma aktivizēšana notiks tajos pašos datumos, kas paredzēti pagaidu regulējuma 61. punktā, un atlīdzības palielinājums atbildīs minimālajam palielinājumam, kas prasīts saskaņā ar to pašu noteikumu.

(419) Komisija jo īpaši norāda, ka gadījumā, ja mehānisms tiktu īstenots, tā pirmā aktivizēšana, ja tas tiktu iedarbināts, notiktu četrus gadus pēc pasākuma piešķiršanas, t. i., līdz 2024. gada 26. oktobrim, ja Dānija un Zviedrija līdz tam laikam vēl nebūtu pārdevušas vismaz 40 % no to attiecīgās līdzdalības pašu kapitālā. Tāpēc, pat ja minētais mehānisms nebija paredzēts saskaņā ar 2020. gada 26. oktobrī piešķirto pasākumu, tā īstenošana divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas Dānijai un Zviedrijai joprojām precīzi atbilstu pagaidu regulējuma 61. punktā noteiktajam termiņam.

(420) Visbeidzot, Komisija norāda, ka pasākuma saņēmējs ir ierosinājis attiecīgo mehānismu par labu šīm divām dalībvalstīm.

(421) Šādos apstākļos Komisija uzskata, ka *SAS* ierosinātā mehānisma iekļaušana nodrošinātu pagaidu regulējuma 61. un 62. punkta ievērošanu un ka šajā gadījumā ir lietderīgi un samērīgi prasīt Dānijai un Zviedrijai kā pasākuma saderības nosacījumu īstenot šo mehānismu divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas.

Secinājums par pagaidu regulējuma 61. un 62. punktu

(422) Tāpēc Komisija secina, ka pasākums atbilst pagaidu regulējuma 61. un 62. punktam ar nosacījumu, ka Dānija un Zviedrija divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas īsteno 148. apsvērumā aprakstīto mehānismu.

6.3.4.1.3. Valsts līdzdalības izbeigšana

(423) Visbeidzot, Komisija norāda, ka saskaņā ar Zviedrijas Likumu par sabiedrībām *SAS* nevarēja atpirkt parastās akcijas tikai no dažiem konkrētiem akcionāriem, bet gan tikai no visiem akcionāriem ar vienādiem nosacījumiem (122.–124. apsvērums). Tomēr tā norāda, ka Dānija un Zviedrija jebkurā laikā varēja pārdot savas Covid-19 pašu kapitāla daļas par tirgus cenām pircējiem, kas nav *SAS*. Tāpēc Komisija uzskata, ka pagaidu regulējuma 63. un 64. punktā paredzētie nosacījumi ir izpildīti.

6.3.4.2. Atlīdzība par hibrīdkapitāla instrumentiem un valsts līdzdalības izbeigšana

(424) Saskaņā ar pagaidu regulējuma 65. punktu Komisija novērtē mērķorientēto hibrīda parādzīmju kopējo atlīdzību, ņemot vērā konkrētā instrumenta iezīmes (106. un 107. apsvērums), tajā ietvertos valsts līdzdalības izbeigšanas stimulus un atbilstošu procentu likmi.

(425) Saskaņā ar pagaidu regulējuma 66. punktu minimālajai atlīdzībai par hibrīdkapitāla instrumentiem (līdz to pārvēršanai pašu kapitālam līdzīgos instrumentos) jābūt vismaz līdzvērtīgai pamatlikmei (viena gada *IBOR* likme vai līdzvērtīga Komisijas publicētajai ([207])), kurai pieskaitīta **5. tabulā** norādīta prēmija.

5. tabula

Atlīdzība par hibrīdkapitāla instrumentiem 1 gada *IBOR* vai līdzvērtīga +

Saņēmēja veids	1. gads	2. gads	3. gads	4. gads	5. gads	6. gads	7. gads	8. gads un turpmāk
Lielie uzņēmumi	250 bāzes punkti	350 bāzes punkti	350 bāzes punkti	500 bāzes punkti	500 bāzes punkti	700 bāzes punkti	700 bāzes punkti	950 bāzes punkti

(426) Kā paskaidrots 106. apsvērumā, hibrīdinstrumentu atlīdzībā par pamatlikmi tiek izmantota *STIBOR 6M* (Stokholmas starpbanku piedāvājuma 6 mēnešu likme). Komisija norāda, ka SEK tirgos nepastāv publiska viena gada *STIBOR* likme, ko varētu izmantot par pamatlikmi ([208]). Komisija arī atzīst, ka pasākuma piešķiršanas brīdī visilgākā publicētā *STIBOR* likme bija 6 mēnešu likme (nebija pieejama arī *STIBOR 9M* likme). Komisija ir pieņēmusi *STIBOR 6M* kā SEK valūtas tirgu pamatlikmi, kas aprēķināta saskaņā ar Komisijas paziņojumu par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu ([209]). Tāpēc Komisija uzskata, ka *STIBOR 6M* ir piemērota pamatlikme, kas jāpiemēro, lai noteiktu *SAS* emitēto jauno valsts hibrīda parādzīmju atlīdzību SEK, un tāpēc procenti būtu maksājami reizi pusgadā.

(427) Saskaņā ar 106. apsvērumu atlīdzība par *SAS* emitētajiem jaunajiem hibrīdinstrumentiem Dānijai un Zviedrijai ir noteikta, kā aprakstīts **6. tabulā**.

6. tabula

Atlīdzība par jaunajām valsts hibrīda parādzīmēm: *STIBOR 6M*+

Hibrīda parādzīmes	1. gads	2. gads	3. gads	4. gads	5. gads	6. gads	7. gads	8. gads un turpmāk
NSHN1 (5 miljardi SEK)	340 bāzes punkti	440 bāzes punkti	440 bāzes punkti	590 bāzes punkti	590 bāzes punkti	790 bāzes punkti	790 bāzes punkti	1 040 bāzes punkti
NSHN2 (1 miljards SEK)	440 bāzes punkti	540 bāzes punkti	540 bāzes punkti	690 bāzes punkti	690 bāzes punkti	890 bāzes punkti	890 bāzes punkti	1 140 bāzes punkti

(428) Salīdzinot atlīdzību par jaunajām valsts hibrīda parādzīmēm (**6. tabula**) ar minimālo atlīdzību, kas noteikta pagaidu regulējumā (**5. tabula**), Komisija norāda, ka *NSHN1* atlīdzība ir par 90 bāzes punktiem lielāka nekā minimālā atlīdzība, kas prasīta saskaņā ar pagaidu regulējumu. Attiecībā uz *NSHN2*, kas izvietots Dānijā, šī starpība palielinās līdz 190 bāzes punktiem virs minimālās atlīdzības. Komisija arī norāda, ka atlīdzības atšķirība (100 bāzes punkti) starp *NSHN1* un *NSHN2* ir skaidrojama ar Dānijas un Zviedrijas vienošanos, nevis ar hibrīdinstrumentu riska profila atšķirībām ([210]).

([207]) Pamatlikmes aprēķina saskaņā ar Komisijas paziņojumu par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.) un publicē Konkurences ģenerāldirektorāta tīmekļa vietnē https://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html.

([208]) Zviedrijas finanšu etalonu mehānisms (*SFBF*) ir neatkarīgs etalonu administrators, kas kopš 2020. gada 20. aprīļa ir atbildīgs par *STIBOR* administrēšanu un aprēķināšanu. Sk. https://swfbf.se/.

([209]) OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.

([210]) Neskaitot 100 bāzes punktu starpību starp atlīdzību un emitētajām summām, visi pārējie *NSHN1* un *NSHN2* noteikumi ir pilnīgi vienādi.

(429) Komisija arī norāda, ka šie hibrīdinstrumenti saskaņā ar SFPS tiek uzskatīti par pašu kapitālu (107. apsvērums), jo tiem ir daudzas kapitālam līdzīgas iezīmes, kas padara šos instrumentus riskantākus ieguldītājiem. Tāpēc, nosakot augstāku atlīdzību, kas pārsniedz pagaidu regulējuma 66. punktā noteikto minimālo atlīdzību (90 bāzes punkti un 190 bāzes punkti), ir ņemts vērā papildu risks, ko uzņemas Dānija un Zviedrija kā ieguldītāji: i) šie hibrīdkapitāla instrumenti ir prioritātes ziņā tuvi pašu kapitālam ([211]); ii) tie nav pārvēršami akcijās (107. apsvērums); iii) tiem ir kuponi, kas maksājami tikai pēc *SAS* ieskatiem (108. apsvērums) ([212]); iv) tie ir beztermiņa (106. apsvērums).

(430) Lai nodrošinātu, ka kuponi galu galā tiek apmaksāti, jo īpaši ņemot vērā to, ka *SAS* ir iespēja to nedarīt, ir noteikti vairāki stimulējoši mehānismi: i) par nesamaksātajiem (atliktajiem) kuponiem tiek uzkrāti procenti, ii) kuponi vienmēr tiek uzkrāti līdz hibrīda parādzīmju sākotnējai nominālvērtībai, un iii) rīcības prasības tiks piemērotas līdz brīdim, kad uzņēmums būs pilnībā atmaksājis hibrīda parādzīmju nominālvērtību un to prasības neatkarīgi no iespējamās prasību pārdošanas, ja vien visas jaunās valsts hibrīda parādzīmes nebūs pārdotas par nominālvērtību vai lielāku vērtību, ieskaitot uzkrātos kupona maksājumus (arī saliktos procentus).

(431) Attiecībā uz Dānijas un Zviedrijas līdzdalības izbeigšanas stimuliem jaunajās valsts hibrīda parādzīmēs ir iekļauta pieaugoša ikgadēja procentu likme (kopā ar saliktajiem procentiem neapmaksātu kuponu gadījumā), kas padara tās par arvien dārgāku finansējuma avotu uzņēmumam. Turklāt saskaņā ar pagaidu regulējumu šie hibrīdinstrumenti ir jāatmaksā, lai izbeigtu *SAS* un tās meitasuzņēmumiem uzliktās rīcības saistības. Visi šie elementi rada spēcīgus stimulus *SAS* pēc iespējas drīzāk atmaksāt vai refinansēt valsts hibrīda parādzīmes.

(432) Ņemot vērā jauno valsts hibrīda parādzīmju īpašo riska profilu, iezīmes un tajās iestrādātos valsts līdzdalības izbeigšanas stimulus, Komisija uzskata, ka palielinājums 90 bāzes punktu apmērā virs **6. tabulā** noteiktās minimālās atlīdzības ([213]) nodrošina pienācīgu atlīdzību Dānijai un Zviedrijai par to jaunajām hibrīda parādzīmēm. Kā paskaidrots 428. un 429. apsvērumā, šī prasība ir izpildīta attiecībā uz jaunajām valsts hibrīda parādzīmēm.

(433) Saskaņā ar *Ryanair* viedokli, lai nodrošinātu pietiekamu kompensāciju Zviedrijai un Dānijai, būtu nepieciešama rezerve, kas par 400 bāzes punktiem pārsniedz pagaidu regulējumā noteikto minimālās atlīdzības prasību (sk. 196. apsvērumu). Kā paskaidrots *Oxera* ziņojumā, metodika, kas izmantota, lai iegūtu 400 bāzes punktu skaitli, ir balstīta uz tirgus etaloniem. *Ryanair* arī uzskata, ka 100 bāzes punktu drošības rezerves starpība starp abām hibrīda parādzīmēm, kas, pēc šīs aviosabiedrības teiktā, ir identiskas riska profila ziņā, pati par sevi ir pierādījums tam, ka atlīdzība netika izvēlēta, pamatojoties uz reāliem vai ticamiem apsvērumiem.

(434) Komisija norāda, ka pasākumi, kas piešķirti saskaņā ar pagaidu regulējumu, ir valsts atbalsts, jo tie piešķir priekšrocību, ko saņēmējs nebūtu varējis iegūt parastos tirgus apstākļos. Tādējādi pagaidu regulējumā nav prasības, ka pienācīgai atlīdzībai par hibrīdkapitāla instrumentiem būtu jābalstās uz tirgus etaloniem. Tā vietā pagaidu regulējuma 65. punktā ir noteikts, ka, nosakot kopējo atlīdzību par hibrīdkapitāla instrumentu, ir pienācīgi jāņem vērā konkrētā instrumenta iezīmes, tajā iestrādātie stimuli līdzdalības izbeigšanai un atbilstoša etalonlikme. Komisija aplūko šos elementus 425.–433. apsvērumā un, ņemot tos vērā, secina, ka atlīdzība, kas par 90 bāzes punktiem pārsniedz pagaidu regulējumā noteikto minimālās atlīdzības prasību, šajā gadījumā ir atbilstoša. Attiecībā uz abu hibrīda parādzīmju drošības rezerves starpību 100 bāzes punktu apmērā Komisija atzīst, ka tās pamatā ir nevis šo instrumentu riska profila atšķirība, bet gan Dānijas un Zviedrijas vienošanās (sk. 429. apsvērumu). Protams, tā kā Komisija uzskata, ka drošības rezerve, kas par 90 bāzes punktiem pārsniedz pagaidu regulējumā noteiktās minimālās atlīdzības prasības, šajā gadījumā ir pienācīga atlīdzība, tas pats noteikti attiecas arī uz vēl lielāku pārsnieguma rezervi 190 bāzes punktu apmērā.

([211]) Maksātnespējas gadījumā jaunajām valsts hibrīda parādzīmēm ir augstāka prioritāte nekā parakstītajam kapitālam un kapitāla rezervēm.

([212]) Risku mazinošs faktors ir tas, ka neapmaksāti kuponi uzkrāj saliktos procentus, kā paskaidrots 108. apsvērumā.

([213]) Pagaidu regulējuma 66. punkts.

(435) Lai gan Komisijai nav pienākuma noteikt pienācīgu atlīdzību, atsaucoties uz tirgus etalonu, papildus jāatzīmē, ka jebkurā gadījumā *Ryanair* novērtējumā nav noteikts ticams tirgus atlīdzības etalons saistībā ar attiecīgajiem hibrīdinstrumentiem. Piemēram, vairāki finanšu instrumenti, ko *Ryanair* izmantoja savā analīzē, lai aplēstu iespējamo pieprasīto papildu rezervi, piemēram, augstākas prioritātes nekonvertējamas obligācijas (sk. 197. apsvērumu), nav hibrīdinstrumenti, bet gan parāda instrumenti. Savukārt minimālā atlīdzība, kas noteikta pagaidu regulējuma 66. punktā (kam šajā gadījumā ir pieskaitītas pārsnieguma rezerves 90 bāzes punktu un 190 bāzes punktu apmērā) ir atlīdzība, kas īpaši attiecas uz hibrīdkapitāla instrumentiem, un šī atlīdzība, kas atspoguļo lielāku subordināciju un citus riska faktorus, kas saistīti ar pašu kapitāla instrumentiem vai pašu kapitālam līdzīgiem instrumentiem, ir ievērojami lielāka nekā tā, kas attiecas uz parāda instrumentiem, kā noteikts pagaidu regulējuma 27. punkta a) apakšpunktā.

6.3.4.3. Secinājums

(436) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka attiecībā uz pašu kapitāla instrumentu Dānijas un Zviedrijas atlīdzība un valsts līdzdalības izbeigšanas stimuli atbilst pagaidu regulējuma 60.–64. punktam ar nosacījumu, ka Dānija un Zviedrija ievēro 423. apsvērumā paredzēto nosacījumu. Attiecībā uz hibrīdkapitāla instrumentu (gan *NSHN1*, gan *NSHN2*) Komisija uzskata, ka atlīdzība Dānijai un Zviedrijai un valsts līdzdalības izbeigšanas stimuli atbilst pagaidu regulējuma 65.–70. punktā izklāstītajiem principiem.

6.3.5. *Pārvaldība un pārmērīgu konkurences izkropļojumu novēršana*

6.3.5.1. Atbilstība pagaidu regulējuma 72. punktam

(437) Saskaņā ar pagaidu regulējuma 72. punktu, ja Covid-19 rekapitalizācijas pasākuma, kurš pārsniedz 250 miljonus EUR, saņēmējs ir uzņēmums, kam ir būtiska tirgus ietekme vismaz vienā no konkrētajiem tirgiem, kurā tas darbojas, tad dalībvalstīm jāierosina papildu pasākumi, lai saglabātu efektīvu konkurenci šajos tirgos.

(438) Pasākums attiecas uz 11 miljardu SEK (1 069 miljonu EUR) rekapitalizāciju par labu *SAS*. Ņemot vērā šo rekapitalizācijas summu, Komisijai šajā lēmumā ir jānovērtē, vai *SAS* bija būtiska tirgus ietekme pagaidu regulējuma 72. punkta nozīmē.

6.3.5.1.1. Konkrēto tirgu noteikšana

(439) Savā iepriekšējā lēmumu pieņemšanas praksē saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 139/2004 ([214]) ("Apvienošanās regula") gaisa transporta nozarē Komisija konkrētos regulāro pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgus ir definējusi, pamatojoties uz divām pieejām: i) sākumpunkta un galamērķa pieeju, ja objekts bija aktīvs gaisa pārvadātājs ([215]), un ii) pieeju "katra lidosta atsevišķi" noteiktos apstākļos, kad objekts ietver svarīgu laika nišu portfeli ([216]).

(440) Saskaņā ar sākumpunkta un galamērķa pieeju katra izcelsmes lidostas vai pilsētas un galamērķa lidostas vai pilsētas kombinācija tiek definēta kā atsevišķs tirgus. Šī tirgus definīcija atspoguļo pieprasījuma puses perspektīvu, t. i., to, ka pasažieri, kuri vēlas ceļot no izcelsmes pilsētas uz galamērķa pilsētu, dažādus pilsētu pārus neuzskata par aizvietojamiem.

([214]) Padomes Regula (EK) Nr. 139/2004 (2004. gada 20. janvāris) par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (EK Apvienošanās Regula) (OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/139/oj).

([215]) Sk., piemēram, šādas lietas: M.8869 – *Ryanair*/*LaudaMotion*, 96.–97. punkts; M.7541 – *IAG* / *Aer Lingus*, 14. punkts; M.7333 – *Alitalia*/*Etihad*, 63. punkts; kā arī M.6447 – *IAG*/*bmi*, 31. punkts.

([216]) Sk., piemēram, šādas lietas: M.8869 – *Ryanair*/*LaudaMotion*, 116. punkts; M.8672 – *easyJet* / konkrēti *Air Berlin* aktīvi, 41. punkts; M.8633 – *Lufthansa* / konkrēti *Air Berlin* aktīvi, 58. punkts; kā arī M.6447 – *IAG*/*bmi*, 483. punkts. Lietā M.8672 (*easyJet* / konkrēti *Air Berlin* aktīvi) un lietā M.8633 (*Lufthansa* / konkrēti *Air Berlin* aktīvi) Komisija veica novērtējumu tikai par katru lidostu atsevišķi, jo darījuma laikā objekta aktīvi netika izmantoti nevienā maršrutā (*Air Berlin* maksātnespējas dēļ bija galīgi pārtraukusi lidojumus visos maršrutos). *Ryanair* apgalvo, ka apstākļi, kas dominēja abās *Air Berlin* apvienošanās lietās, šajā lietā nav piemērojami, jo *SAS* turpina darboties. Tomēr nav apstrīdams, ka aviosabiedrības, kuras plānoja iegādāties *Air Berlin* aktīvus un laika nišas (*easyJet* un *Lufthansa*), pēc apvienošanās turpinātu izmantot iegādātos aktīvus un laika nišas.

(441) Lai gan Komisija parasti ir piešķīrusi prioritāti aizvietošanai no pieprasījuma puses perspektīvas, tās praksē gan attiecībā uz tirgus definēšanu, gan konkurences novērtēšanu šajā nozarē liela nozīme ir bijusi arī piedāvājuma puses perspektīvai. Piemēram, Komisija ir norādījusi, ka konkurence starp gaisa pārvadātājiem notiek arī tīkla līmenī, jo tīkla pārvadātāji veido savus tīklus un lemj par lidojumu veikšanu galvenokārt maršrutos, kas ir savienoti ar to tranzītmezgliem ([217]). Daži zemo cenu pārvadātāji ir arī apgalvojuši, ka, attīstoties aviosabiedrībām, kas darbojas saskaņā ar pieeju "no punkta līdz punktam", par arvien svarīgāku tirgus definīcijas aspektu kļūst aizvietošana no piedāvājuma puses perspektīvas ([218]).

(442) Saskaņā ar pieeju "katra lidosta atsevišķi" (jeb aizstājamu lidostu pieeju) katra lidosta ir definēta kā atsevišķs tirgus. Šāda tirgus definīcija ļauj Komisijai novērtēt darījuma ietekmi uz pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu vispārējo darbību konkrētā lidostā, it īpaši pamatojoties uz aviosabiedrības rīcībā esošo laika nišu portfeli lidostā, nenošķirot konkrētos maršrutus uz šo lidostu vai no tās. Saņēmēja pilnvaras šādos konkrētos tirgos cita starpā tiks novērtētas, pamatojoties uz lidostas noslogotības līmeni un saņēmēja lidostas infrastruktūras kapacitātes daļām, kuras tam ir atļauts izmantot savām darbībām (t. i., laika nišu daļām) ([219]).

(443) Pieeja "katra lidosta atsevišķi" tika pieņemta, lai it īpaši novērtētu ietekmi, ko rada aviosabiedrības pozīciju nostiprināšana atsevišķās lidostās, un riskus efektīvai konkurencei, ko rada laika nišu koncentrācija atsevišķās lidostās viena uzņēmuma rokās ([220]). Komisija savā lidostu politikā ir norādījusi, ka "*laika nišas ir rets resurss*" un ka "*[t]am, vai šādi resursi ir pieejami, ir izšķiroša nozīme gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā un faktiskas konkurences uzturēšanā*" ([221]). Komisija ir apkopojusi visus maršrutus, kas sākas vai beidzas lidostā, lai noteiktu attiecīgo situāciju, kad darījums nav noticis, jo īpaši gadījumā, ja tiek iegādāts gaisa pārvadātājs, kas ir uzsācis maksātnespējas procedūru ([222]).

(444) Minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka tirgi, kuros darbojas saņēmējs un kuri ir būtiski, lai novērtētu pasākuma kropļojošo ietekmi uz konkurenci pagaidu regulējuma 72. punkta nozīmē, ir tirgi pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai uz saņēmēja apkalpotajām lidostām un no tām. Šo secinājumu apstiprina fakts, ka pasākuma mērķis ir saglabāt saņēmēja vispārējo spēju sniegt gaisa transporta pakalpojumus, it īpaši nodrošinot tā aktīvu saglabāšanu un tā tiesības darboties vidējā termiņā / ilgtermiņā. Šie aktīvi un tiesības principā nav piešķirti nevienam konkrētam maršrutam. Tas it īpaši attiecas uz laika nišām koordinētā lidostā ([223]), kuras var būt ļoti vērtīgas un kuras var izmantot jebkurā maršrutā uz šo lidostu un no tās. Šo secinājumu apstiprina arī Komisijas paziņojums par jēdziena "konkrētais tirgus" definīciju ([224]), kura 1. zemsvītras piezīmē ir norādīts, ka valsts atbalsta gadījumā novērtēšana vairāk ir vērsta uz atbalsta saņēmēju un attiecīgo nozari, nevis uz tādu konkurences ierobežojumu identificēšanu, ar kuriem saskaras atbalsta saņēmējs.

([217]) Sk., piemēram, šādas lietas: M.7541 – *IAG / Aer Lingus*, 17. un 18. punkts; M.6607 – *US Airways / American Airlines*, 10. punkts; kā arī M.6447 – *IAG/bmi*, 31. punkts.

([218]) Sk., piemēram, lietu M.6663 – *Ryanair / Aer Lingus III*, 57. punkts.

([219]) Sk. pēc analoģijas šādus piemērus: lieta M.8633 – – *Lufthansa* / konkrēti *Air Berlin* aktīvi; lieta M.8672 – *easyJet* / konkrēti *Air Berlin* aktīvi.

([220]) Sk., piemēram, lietu M.8869 – *Ryanair/LaudaMotion*.

([221]) 4. apsvērums Komisijas priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Eiropas Savienības lidostās (COM/2011/827 galīgā redakcija, 2011. gada 1. decembris).

([222]) Sk. lietu M.6447 – *IAG/bmi*, 136.–157. punkts.

([223]) Saskaņā ar 2. pantu Padomes 1993. gada 18. janvāra Regulā (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj) ("Laika nišu regula") "koordinēta lidosta" nozīmē "lidostu, kurā iecelts koordinators, lai veicinātu to aviosabiedrību darbību, kas darbojas vai plāno darboties šajā lidostā".

([224]) Komisijas paziņojums par jēdziena "konkrētais tirgus" definīciju Kopienas konkurences tiesībās (OV C 372, 9.12.1997., 5. lpp.).

(445) Pasākums atbalsta *SAS* darbību kopumā un tādējādi var potenciāli ietekmēt konkurenci visos maršrutos, kuru sākumpunkts un galamērķis ir lidostā, kurā šai aviosabiedrībai ir laika nišas, neatkarīgi no *SAS* konkrētajām konkurences pozīcijām jebkurā no šiem konkrētajiem maršrutiem. Ņemot vērā to, ka pasākums nepastiprina *SAS* pozīcijas atsevišķos sākumpunkta un galamērķa pieejas maršrutos salīdzinājumā ar citiem maršrutiem un ietekmē kopējo *SAS* situāciju, nav lietderīgi analizēt pasākuma ietekmi uz katru no šiem maršrutiem atsevišķi. Tā vietā, lai piemērotu pagaidu regulējuma 72. punktu, ir lietderīgi izmantot pieeju "katra lidosta atsevišķi" un par konkrētajiem tirgiem definēt lidostas, kurās *SAS* sniedz pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus.

(446) Savās piezīmēs *Ryanair* apgalvo, ka pasākuma ietekme uz *SAS* vispārējo spēju darboties neizslēdz to, ka pasākuma rezultātā tiek ietekmētas *SAS* konkrētās konkurences pozīcijas katrā no sākumpunkta un galamērķa pieejas maršrutiem. Tā secina, ka nav pamatota iemesla nevērtēt nevienu no maršrutiem, kuri darbojas saskaņā ar sākumpunkta un galamērķa pieeju un uz kuriem attiecas pasākums.

(447) *Ryanair* secinājums, ka, piemērojot pieeju "katra lidosta atsevišķi", neviens sākumpunkta un galamērķa maršruts nav definēts kā konkrētais tirgus, atspoguļo to, ka nepareizi tiek interpretēta Komisijas pieņemtā tirgus definīcija un tās sekas. Saskaņā ar pieeju "katra lidosta atsevišķi" visi sākumpunkta un galamērķa maršruti uz attiecīgo lidostu un no tās ir būtiski un iekļauti vispārējā atbalsta ietekmes novērtējumā, taču ne atsevišķi. Ja saskaņā ar *Ryanair* apgalvoto katrs sākumpunkta un galamērķa maršruts, kurā *SAS* darbojās pirms Covid-19 uzliesmojuma, tiktu definēts kā konkrētais tirgus, netiktu nodrošināts pareizais novērtēšanas satvars rekapitalizācijas pasākumam, kas pēc būtības nenozīmē saņēmēja pozīciju nostiprināšanu konkrētos sākumpunkta un galamērķa tirgos salīdzinājumā ar citiem. Tā paša iemesla dēļ nevar piekrist *Ryanair* apgalvojumam, ka Komisijai esot bijis jānovērtē *SAS* tirgus ietekme sākumpunkta un galamērķa maršrutos kopā ar novērtējumu par katru lidostu atsevišķi ([225]).

6.3.5.1.2. Konkrēto lidostu pārskats

(448) Komisija uzskata, ka pagaidu regulējuma 72. punkta piemērošanā nozīme ir tikai tām koordinētajām lidostām Eiropas Ekonomikas zonā ("EEZ"), kurās *SAS* bija bāze ([226]) pirms Covid-19 pandēmijas, tālāk izklāstīto iemeslu dēļ.

(449) Pirmkārt, šā novērtējuma kontekstā nevar uzskatīt, ka *SAS* ir būtiska tirgus ietekme lidostās, kurās tai nav bāzes. Jo īpaši, tas, ka gaisa pārvadātājam ir bāze kādā lidostā, liecina par to, ka tas šajā lidostā ir nostiprinājies ilgtermiņā, un tas ļauj tam izdarīt ilgstošāku konkurences spiedienu uz konkurentiem, kas darbojas tajā pašā lidostā. Turklāt saskaņā ar judikatūru bāzes esība sniedz zināmas priekšrocības, piemēram, attiecībā uz elastību, kas ļauj nomainīt maršrutus, gaisa kuģu atšķirīgu izmantošanu, izmaksu samazināšanu bojājumu gadījumā, apkalpes nomaiņu, klientiem sniegtajiem pakalpojumiem vai zīmola reputāciju ([227]). Turklāt bāzes izveide konkrētā lidostā parasti nozīmē, ka pārvadātāja personāls tiek norīkots uz šo bāzi un ka tajā bāzētie gaisa kuģi var tikt izmantoti jebkurā no sākumpunkta un galamērķa maršrutiem, kam konkrētajā lidostā ir sākumpunkts. No tā izriet, ka pārvadātājs, kuram ir bāze kādā konkrētā lidostā, ir labākā situācijā, lai izveidotu stabilu un ilgtermiņa komerciālo klātbūtni – ar iespēju iegūt un saglabāt zināmu tirgus ietekmi – nekā pārvadātājs, kas darbojas šajā lidostā bez bāzes.

(450) *Ryanair* apgalvo, ka nav pamatoti konkrēto tirgu definīciju attiecināt tikai uz lidostām, kurās ir *SAS* bāzes. *Ryanair* arī norāda, ka sprieduma *Lufthansa* 331. punktā Vispārējā tiesa nav izslēgusi Komisijas pienākumu izvērtēt, vai saņēmējam ir būtiska tirgus ietekme lidostās, kurās tam nav bāzes, ja par to ir iesniegti pietiekami pierādījumi. Lai pamatotu savu apsvērumu, *Ryanair* atsaucas uz i) pašas *Ryanair* modeli, kas it kā pierāda, ka aviosabiedrībai nav obligāti jābūt bāzei lidostā, lai veiksmīgi darbotos šajā lidostā, un ii) tādu lidostu piemēriem, kurās *SAS daļa* nodrošināto sēdvietu skaita ziņā pārsniedza 40–50 %, pat ja *SAS* šajās lidostās nebija bāzes (Olesunna, Ūmeo, Haugesuna, Ore-Estešunda un Engelholma-Helsingborja).

([225]) Tas jo īpaši nozīmē, ka Komisija sīkāk neizvērtēs "*lielo skaitu sākumpunkta un galamērķa tirgu*", kuros, pēc *Ryanair* domām, *SAS* varētu būt būtiska tirgus ietekme, ņemot vērā *SAS* tirgus daļas nodrošināto sēdvietu skaita ziņā, jo šie atsevišķie sākumpunkta un galamērķa tirgi neatbilst konkrētajiem tirgiem pagaidu regulējuma 72. punkta nozīmē.

([226]) Termins "bāze" nozīmē, ka aviosabiedrības gaisa kuģi paliek lidostā uz nakti un tiek izmantoti vairāku maršrutu apkalpošanai no šīs lidostas.

([227]) Sk. spriedumu, 2010. gada 6. jūlijs, *Ryanair*/Komisija, T-342/07, ECLI:EU:T:2010:280, 269. punkts.

(451) Komisija uzskata, ka šie argumenti neliek apšaubīt tās secinājumu. Saskaņā ar domnīcas rakstu, ko *Ryanair* iesniedza savu piezīmju pielikumā, *Ryanair* pirms Covid-19 pandēmijas ekspluatēja 87 bāzes Eiropā ([228]). *Ryanair* nepaskaidro ne to, kāpēc tā uzskata, ka tās modelis nav balstīts uz EEZ izveidotām bāzēm – arī reģionālajās lidostās –, ne arī to, kāpēc "*veiksmīga darbība*" būtu jāpielīdzina būtiskai tirgus ietekmei. Attiecībā uz *SAS* apkalpotajā lidostām, kurās *SAS* izmanto gaisa kuģus, kas nebāzējas attiecīgajās lidostās, *Ryanair* nepiemin, ka *SAS* šādu sēdvietu īpatsvaru sasniedza, apkalpojot tikai vienu maršrutu uz katru no šīm lidostām un no katras no tām, jo šīs lidostas bija ļoti nelielas ([229]). Šāda ierobežota darbība lidostā neattaisno secinājumu, ka aviosabiedrībai lidostā ir būtiska tirgus ietekme ([230]). Turklāt *Ryanair* argumenti saistībā ar iespēju, ka aviosabiedrībai ir būtiska tirgus ietekme lidostā, kurā tai nav bāzes, ir pretrunā tās argumentācijai attiecībā uz šķēršļiem ienākšanai lidostā ([231]). Konkrētāk, *Ryanair* apgalvo, ka Komisijai būtu bijis jāatzīst, ka diversifikācijas radīti ietaupījumi ([232]) un tīklu ekonomija ([233]) ir faktori, kas var liegt potenciālam konkurentam ienākt kādā lidostā vai paplašināt savu klātbūtni tajā. Ar šo apgalvojumu *Ryanair* atzīst, ka bāzes – pat lielas bāzes (tranzītmezgla) – ekspluatācijai ir izšķiroša nozīme, lai aviosabiedrībai būtu būtiska tirgus ietekme lidostā.

(452) Otrkārt, nevar uzskatīt, ka *SAS* pagaidu regulējuma 72. punkta piemērošanas nolūkā ir būtiska tirgus ietekme lidostās, kuras nav uzskatāmas par koordinētām saskaņā ar Laika nišu regulu. Koordinētās lidostās pieprasījums pēc lidostas infrastruktūras, jo īpaši laika nišām, ievērojami pārsniedz lidostas kapacitāti, savukārt lidostas infrastruktūras paplašināšana, lai apmierinātu pieprasījumu, īstermiņā nav iespējama. Savukārt nekoordinētās lidostās lidostu kapacitāte parasti pārsniedz aviosabiedrību pieprasījumu, un ir pieejams pietiekams daudzums laika nišu, lai nodrošinātu konkurenta ienākšanu vai paplašināšanos pietiekamā apjomā, lai reāli konkurētu ar *SAS* visos sākumpunkta un galamērķa maršrutos uz konkrēto lidostu un no tās.

(453) Treškārt, noteikumi par valsts atbalstu ir piemērojami tikai EEZ teritorijā. Saskaņā ar šiem noteikumiem Komisijas kompetencē nav pārbaudīt, vai *SAS* ir būtiska tirgus ietekme lidostā, kas atrodas valstī, kura nav EEZ.

(454) Ceturtkārt, 72. punktā ir prasīts novērtēt saņēmēja tirgus ietekmi attiecīgajos tirgos, "*kuros tas darbojas*", pamatojoties uz tā darbību pirms atbalsta piešķiršanas. Tāpēc *SAS* tirgus ietekmes novērtējumam atbilstošais laikposms ir pēdējie darbības periodi pirms Covid-19 pandēmijas, t. i., *IATA* 2019. gada vasaras sezona un *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezona. *Ryanair* apgalvo, ka Komisijai būtu jāveic uz nākotni vērsta *SAS* tirgus ietekmes analīze. Tomēr šis apgalvojums acīmredzami atšķiras no pagaidu regulējuma 72. punkta formulējuma un mērķa.

(455) Savā paziņojumā Dānija un Zviedrija paskaidroja, ka *IATA* 2019. gada vasaras sezonā vai 2019./2020. gada ziemas sezonā *SAS* bija bāzes 23 EEZ lidostās ([234]). No šīm 23 lidostām 16 bija koordinētas lidostas ([235]). Komisija nākamajās iedaļās novērtēs *SAS* tirgus ietekmi minētajās 16 konkrētajās lidostās.

([228]) Domnīcas raksts, 26. lpp.

([229]) Dānijas un Zviedrijas iestāžu paziņojums.

([230]) Šajās lidostās, pat ja *SAS* būtu no tām aizgājusi un nodevusi atpakaļ visas savas laika nišas, konkurentu rīcībā nodotā kapacitāte nebūtu būtiski ietekmējusi to konkurences pozīcijas. Tāpēc *SAS* pastāvīgā klātbūtne būtiski neietekmē tās konkurentu spēju un stimulu ienākt vai paplašināties šajās lidostās.

([231]) Sk. arī 464. apsvērumu.

([232]) Saskaņā ar *Ryanair* definīciju diversifikācijas radīti ietaupījumi rodas, ja aviosabiedrība uztur tranzītmezglus vairākās lidostās, un tai ir potenciāls sadalīt izmaksas plašā maršrutu klāstā, tādējādi apgrūtinot konkurentu darbību.

([233]) Saskaņā ar *Ryanair* definīciju tīklu ekonomija rodas tad, ja aviosabiedrība izmanto tranzītmezglus un var sasniegt augstāku noslogojuma koeficientu un līdz ar to arī lielāku izmaksu efektivitāti, pārvadājot pasažierus ar pārsēšanos. *Ryanair* piebilst, ka trīs galvenie *SAS* darbības tranzītmezgli atrodas Kopenhāgenas, Oslo un Stokholmas lidostās, kuras tā kvalificē kā "*tās lidojumu tīkla pamatstruktūru*".

([234]) Šīs lidostas ir: Kopenhāgenas lidosta; Stokholmas Ārlandas lidosta; Oslo lidosta; Tronheimas lidosta; Bergenas lidosta; Stavangeres lidosta; Gēteborgas Landveteras lidosta; Billundas lidosta; Helsinku lidosta; Londonas Hītrovas lidosta; Orhūsas lidosta; Lūleo lidosta; Tallinas lidosta; Olborgas lidosta; Malagas lidosta; Viļņas lidosta; Trumses lidosta; Diseldorfas lidosta; Štutgartes lidosta; Gdaņskas Leha Valensa lidosta; Būdē lidosta; Hamburgas lidosta; Amsterdamas lidosta.

([235]) Šīs lidostas ir: Kopenhāgenas lidosta; Stokholmas Ārlandas lidosta; Oslo lidosta; Tronheimas lidosta; Bergenas lidosta; Stavangeres lidosta; Gēteborgas Landveteras lidosta; Billundas lidosta; Helsinku lidosta; Londonas Hītrovas lidosta; Malagas lidosta; Trumses lidosta; Diseldorfas lidosta; Štutgartes lidosta; Hamburgas lidosta; Amsterdamas lidosta.

6.3.5.1.3. Kritēriji *SAS* tirgus ietekmes novērtēšanai konkrētajās lidostās

(456) Lai konstatētu būtisku tirgus ietekmi, ir jo īpaši jāpārbauda visi faktori, kas var pietiekami ierobežot attiecīgā uzņēmuma rīcību. Konkurences spiediena uz uzņēmumu novērtējumu nevar balstīt tikai uz esošo tirgus situāciju. Būtiska ir arī iespējamā ietekme, ko rada faktisko konkurentu darbības paplašināšana vai potenciālo konkurentu ienākšana tirgū, arī risks, ko rada šāda darbības paplašināšana vai ienākšana tirgū.

(457) Šajā kontekstā, lai novērtētu *SAS* tirgus ietekmi konkrētajā gadījumā, Komisija ir ņēmusi vērā konkurences struktūru katrā konkrētajā lidostā un jo īpaši i) ierobežojumus, ko rada esošie pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji (lidostā darbojošās aviosabiedrības), un jo īpaši saņēmēja un tā faktisko konkurentu stāvokli tirgū (6.3.5.1.3.1. iedaļa), un ii) ierobežojumus, ko rada ticams risks, ka šie faktiskie konkurenti nākotnē varētu paplašināt savu darbību vai tirgū varētu ienākt potenciālie konkurenti (6.3.5.1.3.2. un 6.3.5.1.3.3. iedaļa).

6.3.5.1.3.1. Tirgus daļas veikto lidojumu un nodrošināto sēdvietu skaita ziņā kā esošo konkurences struktūru rādītāji

(458) Tirgus daļas, kas izteiktas, atsaucoties uz piedāvāto lidojumu skaitu (lidojumu biežumu) vai nodrošināto sēdvietu skaitu konkrētajā lidostā, sniedz noderīgu sākotnējo norādi par aviosabiedrības stāvokli tirgū un faktisko konkurences spiedienu, kam tā ir pakļauta.

(459) Veikto lidojumu (vai lidojumu biežuma) ([236]) daļu definē kā attiecību starp gaisa pārvadātāja veikto lidojumu skaitu (vai lidojumu biežumu) lidostā un visu aviopārvadātāju veikto lidojumu kopējo skaitu (vai lidojumu biežumu) lidostā. Tas atbilst attiecībai starp laika nišu skaitu, ko lidostā izmanto viens gaisa pārvadātājs, un kopējo laika nišu skaitu, ko lidostā izmanto visi gaisa pārvadātāji. Tas arī aptuveni atbilst attiecībai starp vienam gaisa pārvadātājam piešķirto laika nišu skaitu lidostā un kopējo laika nišu skaitu, kas piešķirtas visiem gaisa pārvadātājiem lidostā ([237]).

(460) Sēdvietu daļu definē kā attiecību starp gaisa pārvadātāja nodrošināto (t. i., piedāvāto) sēdvietu skaitu lidostā un kopējo sēdvietu skaitu, ko šajā lidostā nodrošina visi gaisa pārvadātāji. Tādējādi tas ir rādītājs, kas raksturo gaisa pārvadātāja piedāvātās kapacitātes procentuālo daļu no lidostā piedāvātās kopējās kapacitātes.

(461) Saskaņā ar judikatūru par dominējošu stāvokli tirgū ([238]) Komisija uzskatīja, ka i) *SAS*, visticamāk, nebūs būtiskas tirgus ietekmes konkrētajās lidostās, kurās tās lidojumu daļa un sēdvietu daļa bija mazāka par 40 %, un ka ii) būtu jāņem vērā papildu faktori, jo īpaši tie, kas atspoguļo no potenciālās konkurences izrietošos ierobežojumus ([239]), lai novērtētu tirgus ietekmes esību pagaidu regulējuma 72. punkta nozīmē, ja *SAS* lidojumu daļa vai sēdvietu daļa konkrētajās lidostās bija 40 % vai vairāk.

([236]) Šajā lēmumā lidojumu biežums ir definēts kā lidojums turp un atpakaļ vai divi lidojumi (viens izlidošanas lidojums no konkrētās lidostas uz galamērķi un viens ielidošanas lidojums no galamērķa uz konkrēto lidostu).

([237]) Saskaņā ar Laika nišu regulu gaisa pārvadātājam ir jāizmanto vismaz 80 % no tam piešķirtās laika nišu sērijas. Pretējā gadījumā piešķirtā laika nišu sērija tiek atgriezta laika nišu fondā (noteikums "izmanto vai zaudē"). Dati liecina, ka visvairāk noslogotajās lidostās laika nišu izmantošana jebkurā gadījumā parasti pārsniedz 95 % (sk., piemēram, dokumentu "*IATA Submission – Steer EU Fact-Finding Study: Airport Slots*", 2019. gada decembris, 37. lpp., pieejams tīmekļa vietnē: iata-airport-slots-submission-eu-study-steer-dec-2019.pdf). Līdz ar to šajās lidostās atšķirība starp izmantoto laika nišu skaitu un piešķirto laika nišu skaitu ir neliela.

([238]) Sk., piemēram, 1978. gada 14. februāra spriedumu *United Brands* un *United Brands Continental* / Komisija, 27/76, ECLI:EU:C:1978:22, kā arī 1979. gada 13. februāra spriedumu *Hoffmann-La Roche* / Komisija, 85/76, ECLI:EU:C:1979:36.

([239]) Potenciālo konkurenci var radīt ievērojama neizmantota jauda (šajā gadījumā neizmantotās laika nišas) (sk. 1979. gada 13. februāra spriedumu *Hoffmann-La Roche* / Komisija, 85/76, ECLI:EU:C:1979:36, 48. punkts).

6.3.5.1.3.2. Šķēršļi darbības paplašināšanai vai ienākšanai tirgū

(462) Lai novērtētu ierobežojumus, kas izriet no faktiskās un potenciālās konkurences, Komisija uzskata, ka būtu jāņem vērā šķēršļi darbības paplašināšanai vai ienākšanai tirgū, ar kuriem saskaras citi gaisa pārvadātāji, kas nav saņēmējs. Lai varētu sniegt pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus, gaisa pārvadātājam ir vajadzīga piekļuve lidostas infrastruktūrai. Lai gaisa pārvadātājs varētu apkalpot maršrutus no koordinētām lidostām vai uz tām, tam šajās lidostās jāiegūst laika nišas. Faktiski saskaņā ar judikatūru galvenais šķērslis ienākšanai Savienības gaisa transporta nozares tirgū ir pieejamo laika nišu trūkums lielās lidostās ([240]). Šajā kontekstā lidostas liela noslogotība atspoguļo lidostas kapacitātes ierobežojumus, ar ko saskaras gaisa pārvadātājs, un tas ietekmē tā spēju reāli ierobežot saņēmēja rīcību.

(463) *Ryanair* savās piezīmēs kritizē Komisiju par to, ka tā koncentrējas uz laika nišu ierobežojumiem kā vienīgo šķērsli ienākšanai lidostā. No vienas puses, *Ryanair* apgalvo, ka ir arī citi faktori, kas var kavēt potenciālo konkurentu ienākt vai paplašināt savu klātbūtni lidostā, piemēram: diversifikācijas radīti ietaupījumi, zīmolvedība, veicināšanas pasākumi un klientu lojalitāte, tīklu ekonomija vai vēsturisko operatoru agresīvas pretdarbības risks. *Ryanair* vienkārši sniedz šo četru elementu uzskaitījumu.

(464) Tomēr Komisija norāda, ka i) divi no šiem elementiem (diversifikācijas radīti ietaupījumi un tīklu ekonomija) faktiski ir saistīti ar laika nišu ierobežojumiem, jo spēja panākt šādus ietaupījumus (izmaksu efektivitāte) ir atkarīga no aviosabiedrības spējas apkalpot pietiekami lielu skaitu maršrutu uz lidostu un no tās un līdz ar to no spējas lidostā piekļūt pietiekami lielam skaitam laika nišu; ii) zīmolvedība, veicināšanas pasākumi un klientu lojalitāte attiecas uz spēju apkalpot konkrētu pasažieru kategoriju (augstākās cenas klases pasažierus vai pasažierus, kuriem ir svarīgs laiks), nevis vispārējo spēju veikt lidojumus uz lidostu vai no tās, un tie katrā ziņā ir daļa no priekšrocībām, ko rada tranzītmezgla darbība ([241]) – apzinot konkrētās lidostas (tikai lidostas, kurās saņēmējam ir bāze), šie aspekti tiek ņemti vērā; savukārt iii) atlikušo elementu (vēsturisko operatoru agresīvas pretdarbības risks) īpaši risina ar citu pasākumu, lai novērstu nepamatotus konkurences izkropļojumus, kā izklāstīts pagaidu regulējuma 71. punktā, kas attiecas uz tirgiem, kuros *SAS* ir būtiska tirgus ietekme, bet neaprobežojas ar tiem.

(465) No otras puses, *Ryanair* apgalvo, ka *SAS* tirgus daļu relatīvā ilgstošā stabilitāte nodrošināto sēdvietu skaita ziņā konkrētajās lidostās (izņemot Kopenhāgenas lidostu) liecina, ka papildus lidostu noslogotībai, visticamāk, pastāv citi šķēršļi, kas liedz konkurentiem ienākt šajās lidostās vai būtiski paplašināt savu klātbūtni tajās.

(466) Tomēr *Ryanair* nesniedz nekādus pierādījumus tam, ka pastāv šādi šķēršļi ienākšanai vai darbības paplašināšanai konkrētajās lidostās, nedz arī norādes par aviosabiedrībām, kuras šo varbūtējo šķēršļu dēļ ir atturētas no ienākšanas lidostā vai darbības paplašināšanas tajā. Gluži pretēji, šķiet, ka *Ryanair* apgalvojums par šķēršļiem ienākšanai un darbības paplašināšanai lidostā ir pretrunā tās argumentam par nediskriminācijas principu un brīvas aprites noteikumiem (169. apsvērums). Jo īpaši *Ryanair* iesniedza datus ([242]), kas liecina, ka laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam zemo cenu pārvadātāji nodrošināja 66 % no sēdvietu skaita pieauguma Dānijā, savukārt *SAS* un *Danish Air Transport* nodrošināja tikai 3 % no šajā piecu gadu periodā novērotā pieauguma. Zviedrijā zemo cenu pārvadātāji laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam nodrošināja 40 % no Eiropas iekšējo reisu sēdvietu skaita pieauguma, savukārt *SAS* un *Braathens* šajā piecu gadu periodā nodrošināja tikai 22 % no pieauguma. Šos valsts līmeņa datus pamato Dānijas un Zviedrijas lidostu līmenī savāktie dati, kas liecina, ka zemo cenu pārvadātāju pārvadāto pasažieru skaits laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam pieauga par 43 % Kopenhāgenas lidostā un par 25 % Stokholmas Ārlandas lidostā ([243]). Zemo cenu pārvadātāju izaugsme liecina, ka *Ryanair* izvirzītie argumenti par tādiem citiem šķēršļiem ienākšanai un darbības paplašināšanai lidostā, kas nav laika nišu ierobežojumi, nav pamatoti un apstiprina Komisijas sākotnējos konstatējumus lēmumā par procedūras sākšanu, saskaņā ar kuriem *SAS* konkurenti nesaskaras ar būtiskiem šķēršļiem ienākšanai vai darbības paplašināšanai nevienā konkrētajā lidostā.

([240]) Sk. 2006. gada 4. jūlija spriedumu *easyJet*/Komisija, T-177/04, ECLI:EU:T:2006:187, 166. punkts.

([241]) Sk., piemēram, lietu AT.39964 – *Air France / KLM/Alitalia/Delta*, 59. punkts, kā arī lietu AT.39595 – *Continental/United/Lufthansa / Air Canada*, 49. punkts.

([242]) Aviosabiedrību tirgus pētījums.

([243]) Atbilde uz Komisijas 2023. gada 16. oktobra informācijas pieprasījumu.

(467) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka, pārbaudot, vai pastāv šķēršļi ienākšanai un darbības paplašināšanai lidostā, lai novērtētu *SAS* tirgus ietekmi konkrētajās lidostās, ir lietderīgi koncentrēties uz laika nišu ierobežojumiem.

6.3.5.1.3.3. Rīcībā esošās laika nišas un noslogotības līmenis kā potenciālo konkurences struktūru rādītāji

(468) Lēmumā par procedūras sākšanu attiecībā uz katru konkrēto lidostu, kurā *SAS* tirgus daļas lidojumu un sēdvietu skaita ziņā nebija pietiekamas, lai izslēgtu *SAS* būtisko tirgus ietekmi, Komisija izmantoja divus papildu rādītājus, proti, *SAS* rīcībā esošās laika nišas lidostā kopā ar noslogotības līmeni lidostā.

(469) Rīcībā esošās laika nišas definē kā attiecību starp gaisa pārvadātājam piešķirto laika nišu skaitu lidostā un kopējo pieejamo laika nišu skaitu šajā lidostā (t. i., lidostas kapacitāti, kas atbilst visiem gaisa pārvadātājiem piešķirto laika nišu skaita un nepiešķirto laika nišu skaita summai, ko varētu izmantot gaisa pārvadātāju darbības paplašināšanai vai ienākšanai lidostā).

(470) Komisija kā pirmo rādītāju, kas liecina par augstu noslogotības līmeni lidostā, ir izmantojusi to, ka lidosta saskaņā ar Laika nišu regulu ir kvalificēta kā koordinēta lidosta.

(471) Koordinētām lidostām faktisko noslogotības līmeni aprēķina, dalot visiem gaisa pārvadātājiem piešķirto laika nišu skaitu lidostā attiecīgajā *IATA* sezonā ar lidostas kopējo kapacitāti (laika nišu izteiksmē) minētajā *IATA* sezonā. Vidējais noslogotības līmenis satiksmes stundās, kas ir mazāks par 60 %, *prima facie* nebūtu problemātisks ([244]).

(472) Savās piezīmēs *Ryanair* apgalvo, ka Komisija savā novērtējumā par *SAS* tirgus ietekmi nepamatoti koncentrējas uz rīcībā esošo laika nišu daļām, nevis tirgus daļām. Šis apgalvojums izriet no kļūdaina priekšstata par saņēmēja tirgus ietekmes analīzes konkrēto mērķi saskaņā ar pagaidu regulējuma 72. punktu. Šis mērķis ir noteikt tirgus, kuros atbalsts, visticamāk, negatīvi ietekmēs konkurenci, t. i., tirgus, kuros saņēmējam ir ekonomiskas varas stāvoklis, kas tam ļauj novērst efektīvas konkurences uzturēšanu. Tā kā atbalsta mērķis ir saglabāt saņēmēja spēju darboties (nevis tā faktiskās darbības), saņēmēja būtiskā tirgus ietekme ir tieši saistīta ar tā spēju turpināt lidojumus uz konkrētajām lidostām un no tām, kavējot konkurentu ienākšanu lidostās vai to darbības paplašināšanu. *SAS* tirgus daļas, kas izteiktas lidojumu biežuma vai sēdvietu skaita izteiksmē, ir rādītāji faktiskajai konkurencei, ar kuru *SAS* saskaras, sniedzot pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus lidostā. Savukārt *SAS* rīcībā esošo laika nišu daļa lidostā, papildināta ar lidostas noslogotības novērtējumu, atspoguļo gan faktiskos, gan iespējamos konkurences ierobežojumus, ar ko saskaras *SAS*. Šie rādītāji atspoguļo ne tikai to dažādo aviosabiedrību pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu pašreizējo darbību, kas jau darbojas konkrētajā lidostā, bet arī to paplašināšanas iespējas (piemēram, atverot jaunus maršrutus vai palielinot lidojumu biežumu), kā arī to, cik lielā mērā lidostā varētu ienākt jaunas aviosabiedrības, kas tajā vēl nedarbojas ([245]).

([244]) Sk., piemēram, šādas lietas: M.8672 – *easyJet* / konkrēti *Air Berlin* aktīvi, 114. punkts; M.8633 – *Lufthansa* / konkrēti *Air Berlin* aktīvi, 196. punkts. Sk. arī spriedumu, 2021. gada 20. oktobris, *Polskie Linie Lotnicze "LOT"* / Komisija, T-296/18, ECLI:EU:T:2021:724, 111. punkts. Darbības nosacījumi konkrētajās lidostās var atšķirties, jo īpaši atšķirīga darba laika, nakts lidojumu aizliegumu un pārvietošanās ierobežojumu dēļ. Salīdzināmības labad Komisija ir ņēmusi vērā rīcībā esošās laika nišas un lidostu noslogotības rādītājus laikā no plkst. 6.00 līdz plkst. 21.59 pēc vietējā laika (t. i., no plkst. 4.00 līdz plkst. 19.59 UTC *IATA* vasaras sezonā un no plkst. 5.00 līdz plkst. 20.59 UTC *IATA* ziemas sezonā).

([245]) *Oxera* ziņojuma 5.62. punktā sniegts līdzīgs skaidrojums: *"Tirgus daļas norāda uz SAS stāvokli salīdzinājumā ar esošajiem konkurentiem, savukārt pieejamā kapacitāte (ja ir maza noslogotība) norāda uz iespēju ienākt jauniem konkurentiem vai esošajiem konkurentiem paplašināt savu darbību (pieņemot, ka ienākšanai lidostā nav citu šķēršļu). Rīcībā esošo laika nišu daļas atspoguļo abus šos pasākumus."* Tomēr ir jānorāda, ka nākamajā punktā (5.63. punkts) *Oxera* ziņojumā ir nepareizi atspoguļota Komisijas izmantotā analītiskā sistēma, jo Komisija neizmanto *SAS* rīcībā esošo laika nišu daļas rādītāju, neņemot vērā noslogotības līmeni lidostā. Tāpēc pretēji tam, ko apgalvo *Ryanair*, un izmantojot *Oxera* ziņojumā ierosināto skaitlisko piemēru, Komisija nošķirtu situāciju, kad i) *SAS* laika nišu daļa ir 40 % un lidostas noslogotība ir 60 % (*SAS* lidojumu daļa ir 66,7 %), no situācijas, kad ii) SAS laika nišu daļa ir 40 % un lidostas noslogotība ir 100 % (*SAS* lidojumu daļa ir 40 %, bet ar to "*nevar konkurēt*").

(473) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka *Ryanair* piezīmēs netiek apšaubīta *SAS* rīcībā esošo laika nišu daļas atbilstība, kā arī lidostas noslogotības līmenis kā faktori, kas ir īpaši svarīgi, lai novērtētu pašreizējās un potenciālās konkurences ierobežojumus *SAS* un līdz ar to arī *SAS* tirgus ietekmi ([246]).

6.3.5.1.3.4. Secinājums

(474) Komisija secina, ka *SAS* tirgus ietekmes novērtēšanai saskaņā ar pagaidu regulējuma 72. punktu visprecīzākie ir šādi rādītāji: pirmkārt, *SAS* lidojumu daļa un lidojumu biežuma daļa konkrētajās lidostās un, otrkārt, ja vismaz viens no šiem rādītājiem sasniedz 40 % īpatsvaru, – *SAS* rīcībā esošo laika nišu daļa kopā ar lidostas noslogotības līmeni, ko vajadzības gadījumā papildina rīcībā esošo laika nišu daļa vai konkurentu bāzes gaisa flotes relatīvais lielums.

6.3.5.1.4. Kritēriju piemērošana *SAS* tirgus ietekmes novērtēšanai konkrētajās lidostās

(475) Dānija un Zviedrija ir sniegušas datus par *SAS* lidojumu biežuma daļu, sēdvietu daļu un rīcībā esošo laika nišu daļu konkrētajās lidostās un par noslogotības rādītājiem šajās lidostās. Attiecībā uz *SAS* konkurentiem Dānija un Zviedrija ir norādījušas tiem piešķirto laika nišu skaitu, kā arī sniegušas aplēsi par to gaisa kuģu skaitu, kurus tie izvieto konkrētajās lidostās. Komisija ir pārbaudījusi Dānijas un Zviedrijas iesniegto datu vispārējo precizitāti, cita starpā pamatojoties uz tiešsaistes koordinācijas sistēmas savāktajiem statistikas datiem ([247]).

(476) Pamatojoties uz minētajiem datiem, no 16 konkrētajām lidostām *IATA* 2019. gada vasaras sezonā un *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā 11 koordinētajās lidostās *SAS* apkalpoto iknedēļas reisu biežuma daļa un nodrošināto sēdvietu daļa bija mazāka par 40 % ([248]). Lēmumā par procedūras sākšanu saskaņā ar judikatūru par dominējošu stāvokli tirgū (sk. 441. punktu iepriekš) Komisija uzskatīja, ka ir maz ticams, ka *SAS* šajās lidostās ir būtiska tirgus ietekme.

(477) *Ryanair* uzskata, ka Komisijai būtu sīkāk jānovērtē vismaz visas 16 konkrētās lidostas, tajā skaitā jāizvērtē noslogotība dažādos diennakts laikos un šķēršļi ienākšanai lidostā, kas nav laika nišu ierobežojumi. Tomēr *Ryanair* nenorāda nevienu elementu, kas liktu apšaubīt secinājumu par *SAS* būtiskas tirgus ietekmes neesību konkrētajās lidostās, kurās tās lidojumu biežuma un nodrošināto sēdvietu daļa ir mazāka par 40 %. It īpaši *Ryanair* piezīmēs nekas neliecina par to, ka *SAS* faktiskie vai potenciālie konkurenti nespēj reāli ierobežot *SAS* darbību šajās lidostās. Gluži pretēji, *Ryanair* argumenti drīzāk liecina par *SAS* konkurentu netraucētas izaugsmes iespējām šajās lidostās.

(478) Piecas koordinētās lidostas EEZ, kurās *IATA* 2019. gada vasaras sezonā vai *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā *SAS* apkalpoto iknedēļas lidojumu biežuma daļa un nodrošināto sēdvietu daļa bija lielāka par 40 %, ir šādas: Kopenhāgenas lidosta; Stokholmas Ārlandas lidosta; Tronheimas lidosta; Stavangeres lidosta; kā arī Trumses lidosta. Attiecībā uz šīm lidostām *SAS* tirgus daļas lidostā piedāvāto lidojumu biežuma un sēdvietu skaita ziņā sniedz pirmo norādi par to, ka, iespējams, pastāv būtiska tirgus ietekme. Tomēr šie rādītāji paši par sevi nav pietiekami, lai izdarītu galīgo secinājumu par to, vai *SAS* ir būtiska tirgus ietekme saskaņā ar pagaidu regulējuma 72. punktu.

(479) Tāpēc Komisija sīkāk izvērtēs *SAS* tirgus ietekmi šajās piecās lidostās, kopā ņemot vērā šādus papildu rādītājus: i) *SAS* rīcībā esošo laika nišu daļu lidostā, jo īpaši Kopenhāgenas un Stokholmas Ārlandas lidostās, maksimālās noslogotības laikos ([249]) un ii) noslogotības līmeni lidostā. Pilnīguma labad Komisija salīdzinās arī *SAS* un tās konkurentu lidostā bāzēto gaisa kuģu skaitu, lai papildus aptuveni novērtētu to attiecīgo relatīvo spēku.

([246]) Šis secinājums atbilst analītiskajai sistēmai, ko Komisija piemērojusi saskaņā ar pieeju "katra lidosta atsevišķi" iepriekšējos lēmumos par apvienošanos (sk. jo īpaši lietu M.8633 – *Lufthansa* / konkrēti *Air Berlin* aktīvi, (2017), 165.–184. punkts).

([247]) Tiešsaistes koordinācijas sistēma ir vairāku koordinatoru tiešsaistes portāls, ko izmanto 118 lidostās 31 pasaules valstī. Tā nodrošina reģistrētiem lietotājiem plašu rīku klāstu, lai meklētu, kārtotu, skatītu un lejupielādētu informāciju par laika nišām un grafikiem.

([248]) Šīs lidostas ir: Oslo lidosta (zem 40 %); Bergenas lidosta (zem 40 %); Gēteborgas Landveteras lidosta (zem 20 %); Billundas lidosta (zem 20 %); Helsinku lidosta (zem 5 %); Londonas Hītrovas lidosta (zem 5 %); Malagas lidosta (zem 5 %); Diseldorfas lidosta (zem 5 %); Štutgartes lidosta (zem 5 %); Hamburgas lidosta (zem 5 %); Amsterdamas lidosta (zem 5 %).

([249]) Komisija ar terminu "maksimālās noslogotības laiki" saprot stundu intervālus, kuru noslogotības līmenis noteiktā lidostā ir ļoti augsts, un tāpēc lidostas kapacitāte aviosabiedrību ienākšanai lidostā vai darbības paplašināšanai ir ļoti ierobežota vai tādas nav vispār.

(480) Kā sīkāk izklāstīts 6.3.5.1.4.1. līdz 6.3.5.1.4.5. iedaļā, *SAS* lidojumu biežuma vai sēdvietu daļa nevienā no šīm piecām lidostām nepārsniedz 50 %, un, kas svarīgi, *SAS* rīcībā esošo laika nišu daļa katrā lidostā ir neliela vai vidēja, un šīs lidostas nav ļoti noslogotas. Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija uzskatīja, ka šie rādītāji ir pietiekami, lai konstatētu, ka *SAS* nav būtiskas tirgus ietekmes ne Kopenhāgenas, ne Stokholmas Ārlandas, ne Tronheimas, ne Stavangeres, ne Trumses lidostā. Savās piezīmēs *Ryanair* apgalvo, ka, lai novērtētu *SAS* tirgus ietekmi, ir jāņem vērā citas tirgus struktūras iezīmes, piemēram, konkurentu sadrumstalotības pakāpe konkrētajās lidostās vai to radītais konkurences spiediens uz *SAS*. Tomēr *Ryanair* nepaskaidro, kā šīs citas iezīmes liktu apšaubīt konkurences spiedienu uz *SAS*, it īpaši konkurentu potenciālas ienākšanas lidostā vai darbības paplašināšanas veidā, kas, pateicoties mērenajam noslogotības līmenim lidostās, būtu iespējama, savlaicīga un pietiekama. Tomēr, kā norādīts 480. apsvērumā, Komisija, tālākajās rindkopās novērtējot *SAS* tirgus ietekmi Kopenhāgenas, Stokholmas Ārlandas, Tronheimas, Stavangeres un Trumses lidostās, pilnīguma labad ņems vērā arī *SAS* konkurentu relatīvo stāvokli tirgū ([250]).

6.3.5.1.4.1. *SAS* tirgus ietekmes Kopenhāgenas lidostā novērtējums

(481) Vērtējot tikai pēc iknedēļas reisu biežumu, Kopenhāgenas lidostā *SAS* tirgus daļa sasniedza 40 % (*IATA* 2019. gada vasaras sezonā un 2019./2020. gada ziemas sezonā – 40 %). Vērtējot pēc nodrošinātajām sēdvietām, tā bija mazāka par 40 % (*IATA* 2019. gada vasaras sezonā – 36 %; *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā – 38 %).

(482) Turklāt, kā parādīts **7. tabulā**, noslogotības līmenis Kopenhāgenas lidostā pirms Covid-19 uzliesmojuma bija vidējs. Gaisa pārvadātājiem, kas vēlējās paplašināt savu darbību vai ienākt Kopenhāgenas lidostā, būtisku šķēršļu nebija. Tādējādi *SAS* ierobežoja ne tikai konkurenti, kuri jau darbojās Kopenhāgenas lidostā (un kuru kopējā tirgus daļa abās *IATA* sezonās bija vismaz 60 %), bet arī šo konkurentu darbības paplašināšanas un jaunu konkurentu ienākšanas risks. Spēcīgos ierobežojumus, kuriem bija pakļauta *SAS*, ilustrē *SAS* vidējā rīcībā esošo laika nišu daļa, kas 2019. gadā nepārsniedza 16 %.

7. tabula

SAS rīcībā esošās laika nišas un noslogotības līmenis Kopenhāgenas lidostā

IATA sezona	SAS vidējā rīcībā esošo laika nišu daļa	SAS trīs lielākās rīcībā esošo laika nišu daļas	Lidostas vidējais noslogotības līmenis	Trīs lielākie lidostas noslogotības rādītāji
2019. gada vasara	16 %	32 % (stundas intervāls: 5.00–5.59 UTC) 32 % (stundas intervāls: 6.00–6.59 UTC) 30 % (stundas intervāls: 14.00–14.59 UTC)	43 %	73 % (stundas intervāls: 6.00–6.59 UTC) 72 % (stundas intervāls: 5.00–5.59 UTC) 70 % (stundas intervāls: 17.00–17.59 UTC)
2019./2020. gada ziema	14 %	34 % (stundas intervāls: 6.00–6.59 UTC) 32 % (stundas intervāls: 7.00–7.59 UTC) 28 % (stundas intervāls: 16.00–16.59 UTC)	37 %	67 % (stundas intervāls: 7.00–7.59 UTC) 64 % (stundas intervāls: 18.00–18.59 UTC) 63 % (stundas intervāls: 19.00–19.59 UTC)

([250]) Kopumā Komisija norāda, ka *Ryanair* apgalvojumi par *SAS* konkurentu vājo stāvokli tirgū konkrētajās lidostās ir nepamatoti. Jo īpaši *Ryanair* nenorāda nevienu elementu, kas reāli liktu apšaubīt *Norwegian Air Shuttle* lielo klātbūtni Norvēģijas lidostās (jo īpaši Tronheimas, Stavangeres un Trumses lidostās), kā arī Kopenhāgenas un Stokholmas Ārlandas lidostās. *Ryanair* arī nepaskaidro, kāpēc novērtējumā nebūtu jāiekļauj *Wideroe* stāvoklis Trumses lidostā, ko tā izmanto kā tranzītmezglu Norvēģijas ziemeļu daļai. Ņemot vērā šo konkrēto lidostu īpašo profilu, *Norwegian Air Shuttle* finansiālās grūtības atbalsta piešķiršanas brīdī vai *Wideroe* reģionālā orientācija pašas par sevi nevar pamatot *Ryanair* apgalvojumu, ka tie neradīja būtiskus konkurences ierobežojumus *SAS*, jo īpaši Norvēģijas lidostās, un ka konkrētajām lidostām bija raksturīga būtiska dzīvotspējīgu konkurentu sadrumstalotība.

(483) Turklāt Komisija norāda, ka gan *IATA* 2019. gada vasaras, gan 2019./2020. gada ziemas sezonā lidostā bāzējās *SAS* 12 gaisa kuģi. Saskaņā ar Dānijas un Zviedrijas sniegtajām aplēsēm Kopenhāgenas lidostā bāze bija arī vairākām citām aviokompānijām, tajā skaitā *Norwegian Air Shuttle* (10 gaisa kuģi, kas lidostā bāzējās *IATA* 2019. gada vasaras sezonā, un septiņi gaisa kuģi *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā), *Lufthansa Group* (*Lufthansa*, *Brussels Airlines*, *Austrian*, *Swiss*: pieci gaisa kuģi, kas lidostā bāzējās *IATA* 2019. gada vasaras sezonā, un četri gaisa kuģi *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā) un *Air France-KLM* (divi gaisa kuģi gan *IATA* 2019. gada vasaras sezonā, gan 2019./2020. gada ziemas sezonā).

(484) Ņemot vērā i) *SAS* mēreno iknedēļas lidojumu biežuma un nodrošināto sēdvietu skaita daļu Kopenhāgenas lidostā abās *IATA* sezonās (ne vairāk kā 40 %), ii) ierobežoto *SAS* rīcībā esošo laika nišu daļu Kopenhāgenas lidostā abās *IATA* sezonās (vidēji zem 20 %), iii) Kopenhāgenas lidostā pieejamo laika nišu kapacitāti abās *IATA* sezonās, kā arī iv) salīdzinoši spēcīgu konkurentu klātbūtni, Komisija secina, ka šā lēmuma nolūkā *SAS* nav būtiskas tirgus ietekmes pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas tirgū uz Kopenhāgenas lidostu un no tās.

6.3.5.1.4.2. *SAS* tirgus ietekmes Stokholmas Ārlandas lidostā novērtējums

(485) Stokholmas Ārlandas lidostā *SAS* tirgus daļa pārsniedza 40 % (pamatojoties uz lidojumu biežumu nedēļā un nodrošināto sēdvietu skaitu), tomēr nesasniedzot 50 % (*IATA* 2019. gada vasaras sezonā – 48 %, pamatojoties uz lidojumu biežumu nedēļā, un 42 %, pamatojoties uz nodrošināto sēdvietu skaitu; *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā – 47 %, pamatojoties uz lidojumu biežumu nedēļā, un 45 %, pamatojoties uz nodrošināto sēdvietu skaitu).

(486) Tomēr, kā parādīts **8. tabulā**, noslogotības līmenis Stokholmas Ārlandas lidostā pirms Covid-19 uzliesmojuma bija vidējs. Gaisa pārvadātājiem, kas vēlējās paplašināt savu darbību vai ienākt Stokholmas Ārlandas lidostā, būtisku šķēršļu nebija. Tādējādi *SAS* ierobežoja ne tikai konkurenti, kuri jau darbojās Stokholmas Ārlandas lidostā (un kuru kopējā tirgus daļa abās *IATA* sezonās bija vismaz 52 %), bet arī šo konkurentu darbības paplašināšanas un jaunu konkurentu ienākšanas risks. Spēcīgos ierobežojumus, kuriem bija pakļauta *SAS*, ilustrē *SAS* nelielā vidējā rīcībā esošo laika nišu daļa, kas 2019. gadā nepārsniedza 16 %.

8. tabula

SAS rīcībā esošās laika nišas un noslogotības līmenis Stokholmas Ārlandas lidostā

IATA sezona	SAS vidējā rīcībā esošo laika nišu daļa	SAS trīs lielākās rīcībā esošo laika nišu daļas	Lidostas vidējais noslogotības līmenis	Trīs lielākie lidostas noslogotības rādītāji
2019. gada vasara	16 %	30 % (stundas intervāls: 6.00–6.59 UTC) 29 % (stundas intervāls: 5.00–5.59 UTC) 29 % (stundas intervāls: 12.00–12.59 UTC)	36 %	59 % (stundas intervāls: 13.00–13.59 UTC) 58 % (stundas intervāls: 6.00–6.59 UTC) 58 % (stundas intervāls: 15.00–15.59 UTC)
2019./2020. gada ziema	14 %	32 % (stundas intervāls: 16.00–16.59 UTC) 28 % (stundas intervāls: 6.00–6.59 UTC) 27 % (stundas intervāls: 7.00–7.59 UTC)	31 %	62 % (stundas intervāls: 7.00–7.59 UTC) 56 % (stundas intervāls: 16.00–16.59 UTC)% 52 % (stundas intervāls: 19.00–19.59 UTC)

(487) Turklāt Komisija norāda, ka *IATA* 2019. gada vasaras sezonā lidostā bāzējās *SAS* 17 gaisa kuģi, savukārt *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā – 16 gaisa kuģi. Saskaņā ar Dānijas un Zviedrijas sniegtajām aplēsēm Stokholmas Ārlandas lidostā bāze bija arī vairākām citām aviokompānijām, tajā skaitā *Norwegian Air Shuttle* (11 gaisa kuģi, kas lidostā bāzējās *IATA* 2019. gada vasaras sezonā, un pieci gaisa kuģi *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā), *Lufthansa Group* (*Lufthansa* un *Austrian* – trīs gaisa kuģi, kas lidostā bāzējās gan *IATA* 2019. gada vasaras sezonā, gan 2019./2020. gada ziemas sezonā) un *Air France-KLM* (divi gaisa kuģi gan *IATA* 2019. gada vasaras sezonā, gan 2019./2020. gada ziemas sezonā).

(488) Tāpēc, lai gan *SAS* iknedēļas lidojumu biežuma un nodrošinātu sēdvietu daļa Stokholmas Ārlandas lidostā abās *IATA* sezonās ir salīdzinoši liela (tomēr tā nepārsniedz 48 %), Komisija, pamatojoties uz i) ierobežoto *SAS* rīcībā esošo laika nišu daļu Stokholmas Ārlandas lidostā abās *IATA* sezonās (vidēji zem 20 %), ii) ievērojamo pieejamo laika nišu kapacitāti Stokholmas Ārlandas lidostā abās *IATA* sezonās, arī maksimālās noslogotības stundās, un iii) salīdzinoši spēcīgu konkurentu klātbūtni, secina, ka šā lēmuma nolūkā *SAS* nav būtiskas tirgus ietekmes pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas tirgū uz Stokholmas Ārlandas lidostu un no tās.

6.3.5.1.4.3. *SAS* tirgus ietekmes Tronheimas lidostā novērtējums

(489) Tronheimas lidostā *SAS* tirgus daļa pārsniedza 40 % (pamatojoties uz lidojumu biežumu nedēļā un nodrošināto sēdvietu skaitu), sasniedzot 50 % tikai vienas sezonas laikā un pamatojoties tikai uz nodrošinātajām sēdvietām (*IATA* 2019. gada vasaras sezonā – 43 %, pamatojoties uz lidojumu biežumu nedēļā, un 50 %, pamatojoties uz nodrošināto sēdvietu skaitu; *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā – 41 %, pamatojoties uz lidojumu biežumu nedēļā, un 48 %, pamatojoties uz nodrošināto sēdvietu skaitu).

(490) Tomēr noslogotības līmenis lidostā pirms Covid-19 pandēmijas bija vidējs, tāpēc gaisa pārvadātājiem, kas vēlējās paplašināt savu darbību vai ienākt Tronheimas lidostā, būtisku šķēršļu nebija ([251]). Turklāt *SAS* aplēstā vidējā rīcībā esošo laika nišu daļa 2019. gadā bija neliela un jebkurā gadījumā mazāka par 20 % (*IATA* 2019. gada vasaras sezonā – 19 %; *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā – 17 %). Tādējādi *SAS* ierobežoja ne tikai konkurenti, kuri jau darbojās Tronheimas lidostā (un kuru kopējā tirgus daļa abās *IATA* sezonās bija vismaz 49 %), bet arī šo konkurentu darbības paplašināšanas un jaunu konkurentu ienākšanas risks ([252]).

(491) Turklāt Komisija norāda, ka saskaņā ar Dānijas un Zviedrijas sniegtajām aplēsēm Tronheimas lidostu par bāzi izmantoja ne tikai *SAS* (10 gaisa kuģi, kas lidostā bāzējās gan *IATA* 2019. gada vasaras sezonā, gan 2019./2020. gada ziemas sezonā), bet arī *Norwegian Air Shuttle* (divi gaisa kuģi, kas lidostā bāzējās gan *IATA* 2019. gada vasaras sezonā, gan 2019./2020. gada ziemas sezonā) un *KLM* (viens gaisa kuģis, kas lidostā bāzējās gan *IATA* 2019. gada vasaras sezonā, gan 2019./2020. gada ziemas sezonā).

(492) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka šā lēmuma nolūkā *SAS* nav būtiskas tirgus ietekmes pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas tirgū uz Tronheimas lidostu un no tās.

([251]) Koordinācija Tronheimas lidostā notiek nevis skrejceļu, bet gan termināļu ierobežojumu dēļ, tāpēc Tronheimas lidostas kapacitāti galvenokārt izsaka ar maksimālo izlidojošo vai ielidojošo pasažieru skaitu vai maksimālo starptautisko izlidojošo reisu, nevis kustību skaitu. Tāpēc lidostas kapacitāti ir grūti pārvērst laika nišās. Tomēr, ņemot vērā kapacitātes maksimālo apjomu, kas izteikts kā starptautisko izlidojošo reisu skaits stundā (septiņi), un konservatīvi ņemot vērā, ka visas aviosabiedrībām piešķirtās izlidošanas laika nišas (aplēstas kā puse no kopējā piešķirto laika nišu apjoma; otra puse ir ielidojošo reisu laika nišas) ir paredzētas starptautiskajiem lidojumiem, Tronheimas noslogotības līmenis 2019. gadā būtu zem 50 % (*IATA* 2019. gada vasaras sezonā – 45 %; *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā – 43 %).

([252]) Ņemot vērā Tronheimas lidostas kapacitātes maksimālo apjomu, kas izteikts kā starptautisko izlidojošo reisu skaits stundā (septiņi), un konservatīvi ņemot vērā, ka visas *SAS* piešķirtās izlidošanas laika nišas (aplēstas kā puse no kopējā piešķirto laika nišu apjoma; otra puse ir ielidojošo reisu laika nišas) ir paredzētas starptautiskajiem lidojumiem, *SAS* vidējā rīcībā esošo laika nišu daļa 2019. gadā būtu mazāka par 20 % (*IATA* 2019. gada vasaras sezonā – 19 %; *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā – 17 %). Tas ilustrē spēcīgos ierobežojumus, kuriem bija pakļauta *SAS* lidostā pirms Covid-19 uzliesmojuma.

6.3.5.1.4.4. *SAS* tirgus ietekmes Stavangeres lidostā novērtējums

(493) Stavangeres lidostā *SAS* tirgus daļa pārsniedza 40 % (pamatojoties uz lidojumu biežumu nedēļā un nodrošināto sēdvietu skaitu), sasniedzot 50 % tikai vienas sezonas laikā un pamatojoties tikai uz nodrošinātajām sēdvietām (*IATA* 2019. gada vasaras sezona – 48 %, pamatojoties uz lidojumu biežumu nedēļā, un 50 %, pamatojoties uz nodrošināto sēdvietu skaitu; *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā – 47 %, pamatojoties uz lidojumu biežumu nedēļā, un 48 %, pamatojoties uz nodrošināto sēdvietu skaitu).

(494) Tomēr vidējais noslogotības līmenis lidostā pirms Covid-19 uzliesmojuma bija zems (*IATA* 2019. gada vasaras sezonā – 21 %; *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā – 22 %), līdz ar to gaisa pārvadātājiem, kas vēlējās paplašināt savu darbību vai ienākt Stavangeres lidostā, būtisku šķēršļu nebija. Tādējādi *SAS* ierobežoja ne tikai konkurenti, kuri jau darbojās Stavangeres lidostā (un kuru kopējā tirgus daļa abās *IATA* sezonās bija vismaz 50 %), bet arī šo konkurentu darbības paplašināšanas un jaunu konkurentu ienākšanas risks. Spēcīgos ierobežojumus, kuriem bija pakļauta *SAS*, ilustrē *SAS* ļoti mazā vidējā rīcībā esošo laika nišu daļa, kas vidēji sasniedza 10 % *IATA* 2019. gada vasaras sezonā un vidēji 8 % *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā.

(495) Turklāt Komisija norāda, ka saskaņā ar Dānijas un Zviedrijas sniegtajām aplēsēm Stavangeres lidostu par bāzi izmantoja ne tikai *SAS* (astoņi gaisa kuģi, kas lidostā bāzējās gan *IATA* 2019. gada vasaras sezonā, gan 2019./2020. gada ziemas sezonā), bet arī *Norwegian Air Shuttle* (divi gaisa kuģi, kas lidostā bāzējās gan *IATA* 2019. gada vasaras sezonā, gan 2019./2020. gada ziemas sezonā), *Wideroe* (viens gaisa kuģis, kas lidostā bāzējās gan *IATA* 2019. gada vasaras sezonā, gan 2019./2020. gada ziemas sezonā) un *KLM* (viens gaisa kuģis, kas lidostā bāzējās gan *IATA* 2019. gada vasaras sezonā, gan 2019./2020. gada ziemas sezonā).

(496) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka šā lēmuma nolūkā *SAS* nav būtiskas tirgus ietekmes pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas tirgū uz Stavangeres lidostu un no tās.

6.3.5.1.4.5. *SAS* tirgus ietekmes Trumses lidostā novērtējums

(497) Vērtējot tikai pēc nodrošināto sēdvietu skaita, Trumses lidostā *SAS* tirgus daļa sasniedza 40 % (*IATA* 2019. gada vasaras sezonā – 49 %; *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā – 46 %). Vērtējot pēc iknedēļas lidojumu biežuma, tā bija mazāka par 40 % (*IATA* 2019. gada vasaras sezonā – 30 %; *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā – 28 %).

(498) Jebkurā gadījumā vidējais noslogotības līmenis lidostā pirms Covid-19 pandēmijas bija zems (*IATA* 2019. gada vasaras sezonā – 18 %; *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā – 20 %), līdz ar to gaisa pārvadātājiem, kas vēlējās paplašināt savu darbību vai ienākt Trumses lidostā, būtisku šķēršļu nebija. Tādējādi *SAS* ierobežoja ne tikai konkurenti, kuri jau darbojās Trumses lidostā (un kuru kopējā tirgus daļa abās *IATA* sezonās bija vismaz 51 %), bet arī šo konkurentu darbības paplašināšanas un jaunu konkurentu ienākšanas risks. Spēcīgos ierobežojumus, kuriem bija pakļauta *SAS*, ilustrē *SAS* ļoti mazā vidējā rīcībā esošo laika nišu daļa, kas vidēji sasniedza 5 % *IATA* 2019. gada vasaras sezonā un vidēji 4 % *IATA* 2019./2020. gada ziemas sezonā.

(499) Turklāt Komisija norāda, ka saskaņā ar Dānijas un Zviedrijas sniegtajām aplēsēm *SAS* nebija aviosabiedrība ar lielāko gaisa floti Trumses lidostā. Lidostā bāzējās četri *Wideroe* gaisa kuģi (gan *IATA* 2019. gada vasaras sezonā, gan 2019./2020. gada ziemas sezonā), savukārt *SAS* šādi gaisa kuģi, kas lidostā bāzējās gan *IATA* 2019. gada vasaras sezonā, gan 2019./2020. gada ziemas sezonā, bija tikai divi. Lidostā bāze bija arī *Norwegian Air Shuttle* (viens gaisa kuģis, kas lidostā bāzējās gan *IATA* 2019. gada vasaras sezonā, gan 2019./2020. gada ziemas sezonā).

(500) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka šā lēmuma nolūkā *SAS* nav būtiskas tirgus ietekmes pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas tirgū uz Trumses lidostu un no tās.

6.3.5.1.4.6. Secinājums par tirgus ietekmi

(501) Tā kā *SAS* nav būtiskas tirgus ietekmes nevienā no lidostām, kurās tā darbojas, Komisija uzskata, ka nav izpildīti nosacījumi, saskaņā ar kuriem Dānijai un Zviedrijai būtu jāierosina papildu pasākumi saskaņā ar pagaidu regulējuma 72. punktu.

6.3.5.2. Atbilstība citiem nosacījumiem saskaņā ar pagaidu regulējuma 3.11.6. iedaļu

6.3.5.2.1. Pagaidu regulējuma 71. punkts.

(502) Saskaņā ar pagaidu regulējuma 71. punktu Covid-19 rekapitalizācijas saņēmējs neīsteno agresīvu komerciālas darbības izvēršanu un neuzņemas pārmērīgus riskus.

(503) Šajā sakarā Komisija atzīmē, ka Dānija un Zviedrija noteica, ka pasākums ir atkarīgs no visu pagaidu regulējuma 3.11.6. iedaļā paredzēto nosacījumu ievērošanas. Tas ietver atbilstību 71. punkta prasībām. Tāpēc *SAS* būs aizliegts īstenot jebkādu agresīvu komerciālas darbības izvēršanu un uzņemties pārmērīgus riskus (111. apsvērums).

(504) Turklāt Komisija novērtēja *SAS* 2020. gada 24. aprīlī izstrādāto uzņēmējdarbības plānu. Kā norādīts 41. apsvērumā, minētajā uzņēmējdarbības plānā bija paredzēta piesardzīga un pakāpeniska atgriešanās pie satiksmes līmeņa, kāds bija pirms Covid-19, ne agrāk kā līdz 2023. gada vidum ar ilgu atveseļošanās periodu no 2020. gada novembra līdz 2022. gada februārim. Šo prognožu pamatā bija pieņēmums, ka valdības nepiemēros ceļošanas ierobežojumus pēc 2020. gada oktobra. Komisija norāda, ka laikā, kad *SAS* izstrādāja savu uzņēmējdarbības plānu, nozares prognozes bija optimistiskākas nekā *SAS* izmantotās. Piemēram, 2020. gada 27. aprīlī Starptautiskā Lidostu padome Eiropā savā mērenajā scenārijā prognozēja, ka pasažieru plūsma atgriezīsies līmenī, kāds tas bija pirms Covid-19, ne ātrāk kā 2022. gadā un 90 % no šī līmeņa tiks sasniegti līdz 2021. gada decembrim.

(505) 2020. gada jūlijā dažas nozares prognozes tika pārskatītas, ņemot vērā 2020. gada maijā un jūnijā reģistrēto lēnāko atveseļošanos, ceļošanas ierobežojumu neatcelšanu un noteiktības trūkumu attiecībā uz Covid-19 pandēmijas perspektīvām. Pēc tam Starptautiskā Lidostu padome Eiropā prognozēja, ka pilnīga atveseļošanās nenotiks pirms 2024. gada. Uz to norādīja arī *IATA* savā 2020. gada 28. jūlija ziņojumā, lai gan šī prognoze attiecās uz globālo satiksmi ([253]).

(506) Šajā saistībā Dānija un Zviedrija savā paziņojumā paskaidroja, ka līdz 2020. gada jūlija beigām *SAS* nolēma nepārskatīt savas uzņēmējdarbības prognozes, ņemot vērā, ka laikposmā no 2020. gada aprīļa līdz jūnijam faktiski reģistrētā satiksme un tās darbības ieņēmumi bija labāki nekā tā bija paredzējusi. Tās satiksmes rādītāji arī liecina, ka 2020. gada jūlijā un augustā rezervāciju līmenis pastāvīgi palielinājās (51. apsvērums). Turklāt *SAS* paskaidroja, ka tās pamatdarbība bija vērsta uz iekšzemes un starptautiskajiem īsajiem lidojumiem (jo īpaši Skandināvijas teritorijā), kuros satiksme atjaunojās straujāk nekā tālajos lidojumos. Jebkurā gadījumā *SAS* satiksmes prognozes vairāk vai mazāk atbilda atjauninātajām nozares prognozēm, kas paredzēja pilnīgu atveseļošanos laikposmā no 2023. līdz 2024. gadam.

(507) Komisija arī norāda, ka *SAS* uzņēmējdarbības plāns, kā liecina 2.1.3.1. iedaļa, 2020. un 2021. gadā bija acīmredzami vērsts uz lieluma optimizēšanu (darbinieku skaita pastāvīga samazināšana, tādu darbību kā apkalpošana uz zemes samazināšana u. c.) un aviosabiedrības uzņēmējdarbības uzturēšanu, nevis uz paplašināšanu vai pārmērīgu risku uzņemšanos.

(508) Visbeidzot, Komisija norāda, ka *SAS* ir jāievēro visi pagaidu regulējuma 3.11.6. iedaļas nosacījumi un jo īpaši iegādes aizliegums, kas noteikts tā 74. punktā.

(509) No tā izriet, ka pasākums atbilst pagaidu regulējuma 71. punktam.

6.3.5.2.2. Pagaidu regulējuma 73. punkts.

(510) Pagaidu regulējuma 73. punktā ir noteikts, ka "*Covid-19 rekapitalizācijas pasākumu saņēmējiem ir aizliegts reklamēt tos komerciālos nolūkos*".

([253]) Tika prognozēts, ka 2023. gadā atjaunosies iekšzemes satiksme un starptautiskie īsie lidojumi. Šīs prognozes tika vēlreiz pārskatītas 2020. gada oktobra beigās pēc Covid-19 pandēmijas otrā viļņa sākšanās.

(511) Pasākums paredz, ka *SAS* un tās kontrolētajiem uzņēmumiem tiks aizliegts izmantot pasākumu komerciālās reklāmas nolūkos (112. apsvērums).

(512) Tāpēc pasākums atbilst pagaidu regulējuma 73. punktam.

6.3.5.2.3. Pagaidu regulējuma 74. un 75. punkts.

(513) Pagaidu regulējuma 74. punktā ir norādīts – kamēr nav atlīdzināti vismaz 75 % no Covid-19 rekapitalizācijas pasākumiem, saņēmēji, kuri nav MVU, nedrīkst iegādāties vairāk par 10 % līdzdalības konkurentos vai citos uzņēmumos, kas darbojas tajā pašā darījumdarbības jomā, tajā skaitā augšupējos un lejupējos tirgos.

(514) Pasākums paredz, ka *SAS* un visiem *SAS* kontrolētajiem uzņēmumiem būs pienākums ievērot šo nosacījumu, ņemot vērā pagaidu regulējuma 75. punktā minēto iespējamo izņēmumu (112. apsvērums).

(515) Tāpēc pasākums atbilst pagaidu regulējuma 74. un 75. punktam.

6.3.5.2.4. Pagaidu regulējuma 76. punkts.

(516) Komisija norāda, ka saskaņā ar pasākumu *SAS* jau 2019. gada 31. decembrī būs jāievēro pagaidu regulējuma 76. punkts attiecībā uz valsts atbalsta izmantošanu grūtībās nonākušiem uzņēmumiem (121. apsvērums).

(517) Tāpēc pasākums atbilst pagaidu regulējuma 76. punktam.

6.3.5.2.5. Pagaidu regulējuma 77. punkts.

(518) Pagaidu regulējuma 77. punktā noteikts – kamēr nav pilnībā atlīdzināti Covid-19 rekapitalizācijas pasākumi, saņēmēji nevar veikt nedz dividenžu, nedz neobligātos kupona maksājumus, nedz arī atpirkt akcijas (izņemot no valsts).

(519) Dānija un Zviedrija izvirzīja nosacījumu, ka pasākumam jāatbilst pagaidu regulējuma 77. punktam, vienlaikus paredzot izņēmumu no aizlieguma saņēmējam veikt neobligātus kupona maksājumus saskaņā ar jaunajām komerciālajām hibrīda parādzīmēm, kas izriet no esošo obligāciju pārvēršanas (115. apsvērums). Dānija un Zviedrija būtībā paskaidroja, ka atteikšanās no minētā īpašā aizlieguma bija nepieciešama, lai iegūtu privāto kreditoru līdzdalību darījumā (115. apsvērums).

(520) Citiem vārdiem sakot, Dānija un Zviedrija atsaucās uz (daļēju) atkāpi no pagaidu regulējuma 77. punkta attiecībā uz neobligātiem kupona maksājumiem saskaņā ar jaunajām komerciālajām hibrīda parādzīmēm. Tomēr šāda (daļēja) atkāpe pagaidu regulējuma 77. punktā nav paredzēta.

(521) Šajā saistībā vispirms Komisija atsaucas uz 396. un 397. apsvērumā aprakstīto judikatūru.

(522) Lai gan pagaidu regulējuma 77. punkta formulējumā ir prasīts rekapitalizācijas pasākuma ietvaros piemērot neobligāto kupona maksājumu aizliegumu, tomēr ir jānoskaidro, vai šajā gadījumā pastāvēja ārkārtēji apstākļi, kas pamato LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunkta tiešu piemērošanu šīs lietas faktiem un līdz ar to atkāpi no pagaidu regulējuma 77. punkta attiecībā uz neobligātiem kupona maksājumiem, kas veikti saskaņā ar jaunajām hibrīda parādzīmēm.

(523) Šajā gadījumā Komisija uzskata, ka pasākums i) bija daļa no tiesiskā regulējuma, ko ietekmēja Covid-19 pandēmijas izraisītie ārkārtējie apstākļi, un ka ii) tam bija īpašas, unikālas iezīmes, kas pamatoja atteikšanos no neobligātajiem kupona maksājumiem par jaunajām komerciālajām hibrīda parādzīmēm.

Tiesisko regulējumu ietekmēja Covid-19 pandēmijas izraisītie ārkārtējie apstākļi

(524) Pirmkārt, šo ārkārtējo apstākļu ekonomiskās sekas prasīja tūlītēja rīcību gan dalībvalstu, gan Savienības līmenī. Tādēļ Komisija 2020. gada 19. martā, proti, dažas dienas pēc tam, kad dalībvalstis bija pieņēmušas pirmos pārvietošanās ierobežojumus, pieņēma pagaidu regulējumu, lai šīs valstis varētu rīkoties tik steidzami, kā to prasīja situācija. Raugoties no šī viedokļa, Komisija pagaidu regulējumā paredzēja nosacījumus, kādiem bija jāatbilst pagaidu valsts atbalsta pasākumiem, lai tos varētu uzskatīt par saderīgiem ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu un lai tos varētu ļoti ātri apstiprināt pēc tam, kad par tiem būtu paziņojusi attiecīgā dalībvalsts. Šajā regulējumā, ņemot vērā tā pieņemšanas brīdī valdošo ārkārtējo steidzamību, nebija iespējams paredzēt visus pasākumus, kurus dalībvalstis varētu īstenot par labu tiem tirgus dalībniekiem, kurus bija skārusi Covid-19 pandēmijas izraisītā krīze.

(525) *Ryanair* apsvērums par pagaidu regulējuma 77. punktu (203. apsvērums) šo konstatējumu nemaina. Tas, ka pagaidu regulējumā jau ir ņemta vērā Covid-19 pandēmija, nenozīmē, ka tā pieņemšanas laikā varēja paredzēt visus pasākumus, ko dalībvalstis varētu pieņemt attiecībā uz ekonomikas dalībniekiem, kurus skārusi Covid-19 pandēmijas izraisītā krīze. Kā norādīts 525. apsvērumā, Komisija pagaidu regulējumu pieņēma ļoti drīz pēc pirmajiem Covid-19 pandēmijas dēļ ieviestajiem pārvietošanās ierobežojumiem. Tas bija ierobežots un pastāvīgi mainīgs instruments – par to liecina vairāki grozījumi, kurus Komisija tajā veica laikposmā no tā pieņemšanas dienas līdz pasākuma piešķiršanas dienai. Šajā gadījumā Komisija, izvērtējot iespēju atkāpties no pagaidu regulējuma piemērošanas, ņem vērā tieši šo ārkārtējo kontekstu.

Pasākumam bija īpašas, unikālas iezīmes

(526) Attiecībā uz pasākuma īpašajām iezīmēm ir jāatgādina, ka pagaidu regulējuma 77. punktā ir noteikta saderības prasība, kuras mērķis ir liegt esošajiem privātajiem ieguldītājiem un kreditoriem gūt labumu no valsts atbalsta ar saņēmēja diskrecionāru rīcību (piemēram, dividenžu deklarēšana, akciju atpirkšana vai neobligāta kupona maksājums). Šajā saistībā pagaidu regulējuma 77. punkts palīdz līdz minimumam samazināt nepieciešamo atbalsta apjomu, samazinot saņēmēja izejošās naudas plūsmas un tādējādi ierobežojot atbalsta apmēru līdz apjomam, kas ir absolūti nepieciešams, lai atjaunotu saņēmēja kapitāla struktūru un nodrošinātu tā dzīvotspēju.

(527) Komisija uzskata, ka šajā gadījumā pasākumam bija unikālas īpašības tālāk tekstā izklāstīto sešu iemeslu dēļ.

(528) Pirmkārt, Komisija atgādina, ka *SAS* rekapitalizācija ietvēra ievērojamu privāto ieguldītāju līdzdalību, kas ļāva *SAS* piesaistīt privāto kapitālu līdz 3,75 miljardu SEK apmērā. Obligāciju pārvēršanas summa vien bija 2,25 miljardi SEK, t. i., vairāk nekā 15 % no *SAS* rekapitalizācijas kopējās summas. Līdz ar to šī pārvēršana veidoja būtisku daļu no *SAS* rekapitalizācijas finansējuma.

(529) Otrkārt, Komisija norāda, ka *SAS* iespēja veikt neobligātus kupona maksājumus par jaunām komerciālām hibrīda parādzīmēm, kas izriet no obligāciju pārvēršanas, bija izšķirošs aspekts sarunās ar konkrētiem obligāciju turētājiem un, raugoties vispārīgāk, galvenais apsvērums, lai visi obligāciju turētāji piekristu obligāciju pārvēršanai (115. apsvērums). Pretēji tam, ko apgalvo *Ryanair* (205. apsvērums), šis apgalvojums pats par sevi nav pretrunīgs – *SAS* tieši risināja sarunas ar dažiem obligāciju turētājiem, kas pārstāvēja visu iesaistīto obligāciju turētāju intereses, nevis ar katru obligāciju turētāju atsevišķi. Kā redzams no *SAS* 2020. gada 7. augustā publicētā paziņojuma presei, pēc vienošanās panākšanas visiem obligāciju turētājiem bija iespēja balsot kopsapulcē, lai piekristu vai nepiekristu ierosinātajai rekapitalizācijai ([254]). Tāpēc, ja atteikšanās no neobligāto kuponu aizlieguma būtu būtiska šiem obligāciju turētājiem sarunās ar *SAS*, Dānija un Zviedrija varēja pamatoti sagaidīt, ka tas būtu arī galvenais apsvērums visiem obligāciju turētājiem.

([254]) Sk. *SAS* 2020. gada 7. augusta paziņojumu presei (pēdējoreiz skatīts 2023. gada novembrī).

(530) Treškārt, ir vērts atzīmēt, ka obligāciju turētāji jau bija noraidījuši pirmo rekapitalizācijas plāna priekšlikumu, jo tie sākotnēji nepiekrita obligāciju pārvēršanas noteikumiem (83. apsvērums). *SAS*, kā arī Dānijai un Zviedrijai bija svarīgi nodrošināt, lai sarunas atkal nenonāktu strupceļā par jautājumiem, kas bija izšķiroši šiem obligāciju turētājiem. Šajā saistībā *Ryanair* arguments (206. apsvērums), saskaņā ar kuru obligāciju turētājiem jau bija pietiekami stimuli ieguldīt, jo Dānija un Zviedrija sniedza ievērojamu atbalstu, ir acīmredzami nepamatots, jo šie obligāciju turētāji jau sākotnēji atteicās piedalīties darījumā.

(531) Ceturtkārt, Komisija norāda, ka obligāciju pārvēršana jaunās komerciālās hibrīda parādzīmēs nevairoja *SAS* rekapitalizācijā iesaistīto obligāciju turētāju bagātību. Gluži pretēji, kā norādīts 119. apsvērumā, šo obligāciju turētāju sākotnējais ieguldījums obligācijās zaudēja vērtību, jo tās tika pārvērstas jaunajās komerciālajās hibrīda parādzīmēs. Citiem vārdiem sakot, obligāciju turētājiem bija tiesības uz lielāku peļņu no ieguldījumiem, ja tie būtu paturējuši obligācijas, salīdzinot ar piekrišanu tās pārvērst jaunās komerciālās hibrīda parādzīmēs. Tādējādi pārvēršana notika uz šo obligāciju turētāju rēķina, kuri tādējādi kopā ar Dāniju un Zviedriju uzņēmās *SAS* rekapitalizācijas slogu.

(532) Piektkārt, Komisija norāda, ka Dānija un Zviedrija cerēja, ka esošo obligāciju pārvēršana jaunos privāti turētos hibrīdinstrumentos radīs trīs pozitīvas ietekmes aspektus uz *SAS*, Dāniju un Zviedriju, proti, ka i) tā uzlabos *SAS* kapitāla struktūru, kases stāvokli un galvenos finanšu rādītājus (116. apsvērums), ii) tā samazinās nepieciešamā valsts atbalsta summu (117. apsvērums) un iii) tā veicinās un labāk nodrošinās atlīdzību Dānijai un Zviedrijai (118. apsvērums).

(533) *Ryanair* šajā sakarā apgalvo, ka pagaidu regulējuma 77. punktā paredzētā neobligāto kupona maksājumu aizlieguma mērķis ir izvairīties no tā, ka rekapitalizācijas atbalsta saņēmējs risina sarunas ar privātajiem kreditoriem, un tādējādi samazināt nepieciešamā atbalsta summu (206. apsvērums). Tomēr tā nav taisnība. Lai gan, kā norādīts 527. apsvērumā, ir tiesa, ka neobligāto kupona maksājumu aizlieguma mērķis ir novērst naudas aizplūšanu no saņēmēja un tādējādi samazināt atbalsta summu, pagaidu regulējuma 77. punkts neliedz rekapitalizācijas atbalsta saņēmējam apspriest ar privātajiem kreditoriem (piemēram, obligāciju turētājiem) nosacījumus, saskaņā ar kuriem šie kreditori uzņemsies risku iepludināt jaunu privāto kapitālu kopā ar dalībvalsts kapitālu, lai atjaunotu saņēmēja kapitāla struktūru un nodrošinātu tā dzīvotspēju. Katrā ziņā *Ryanair* apgalvojums nemaina konstatējumu, ka, neatceļot aizliegumu veikt neobligātus kupona maksājumus par jaunajām komerciālajām hibrīda parādzīmēm, pastāvēja liels risks, ka privātie ieguldītāji nebūtu piekrituši piedalīties *SAS* rekapitalizācijā.

(534) Tāpat nebūtisks ir *Ryanair* apsvērums, saskaņā ar kuru Komisija kļūdaini pieņēmusi, ka gadījumā, ja nebūtu notikusi sloga sadale, *SAS* būtu saņēmusi lielāku atbalstu (207. apsvērums). Kā parādīts 6.3.3. iedaļā, pasākums atbilst pagaidu regulējuma 54. punktam. Komisija nonāca pie šāda secinājuma, pamatojoties uz pieņēmumu, ka Dānija un Zviedrija *SAS* rekapitalizācijā varētu ieguldīt līdz 14,25 miljardiem SEK i) privāta kapitāla trūkuma gadījumā un ii) neraugoties uz to, ka galīgais piešķirtais atbalsts bija 9,54 miljardi SEK (342. apsvērums). Tāpēc Dānija un Zviedrija patiešām būtu varējušas kompensēt obligāciju turētāju iespējami nenodrošināto summu ar 2,25 miljardiem SEK, ja tie būtu nolēmuši darījumā nepiedalīties. Komisija nevar izslēgt, ka Dānija un Zviedrija būtu piešķīrušas lielāku atbalstu, ja nebūtu sloga sadales. Tas būtu novedis pie rezultāta, kas ir pretrunā pagaidu regulējuma un LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunkta mērķim, kurā ir prasīts, lai atbalsts nepārsniegtu summu, kas ir nepieciešama tajā paredzēto mērķu sasniegšanai.

(535) Visbeidzot, sestkārt, Komisija norāda, ka pagaidu regulējumā nav noteikta sloga sadales prasība attiecībā uz rekapitalizācijas veidā sniegta valsts atbalsta saderību. Pasākuma nodrošinātā sloga sadale šajā gadījumā ir rezultāts *SAS* centieniem rast tirgū alternatīvu finansējumu ar pieņemamiem noteikumiem, lai pēc Dānijas un Zviedrijas pieprasījuma līdz minimumam samazinātu piešķirtā valsts atbalsta summu (84. apsvērums).

(536) Komisija noraida *Ryanair* argumentu, ka sloga sadale jau ir paredzēta pagaidu regulējuma 77. punktā (208. apsvērums). Pagaidu regulējuma 77. punktā nav prasīts, lai privātie kreditori vai citas privātas ieinteresētās personas piedalītos atbalsta saņēmēja rekapitalizācijā, nemaz nerunājot par to, ka tas būtu jādara uz to rēķina.

(537) No iepriekš minētā izriet, ka aizlieguma atcelšana attiecībā uz neobligātajiem kupona maksājumiem saskaņā ar jaunajām komerciālajām hibrīda parādzīmēm šajā gadījumā bija izšķirošs elements privāto obligāciju turētāju līdzdalībai *SAS* rekapitalizācijā, un šie dalībnieki deva ievērojamu ieguldījumu šajā rekapitalizācijā. *SAS* un šo obligāciju turētāju sarunu iznākums bija neskaidrs, jo obligāciju turētāji jau bija noraidījuši pirmo *SAS* rekapitalizācijas plānu. Šie obligāciju turētāji bija brīvprātīgi piekrituši (proti, to neprasīja pagaidu regulējums vai citi noteikumi) ciest zaudējumus no saviem ieguldījumiem, pārvēršot obligācijas jaunās komerciālās hibrīda parādzīmēs, savukārt šī pārvēršana pozitīvi ietekmēja *SAS* finansiālo stāvokli un ļāva Dānijai un Zviedrijai ierobežot valsts atbalsta apjomu, kas bija nepieciešams, lai apmierinātu uzņēmuma likviditātes un pašu kapitāla vajadzības.

(538) Līdz ar to Komisija uzskata, ka prasība aizliegt neobligātus kupona maksājumus (kas maksājami saskaņā ar jaunajām komerciālajām hibrīda parādzīmēm), visticamāk, atturētu obligāciju turētājus no līdzdalības *SAS* rekapitalizācijas plānos, un tas savukārt novestu pie tā, ka uzņēmuma kapitāla struktūrā tiktu ieguldīts lielāks valsts atbalsts. Šādos apstākļos minētā aizlieguma saglabāšana būtu pretrunā Līguma mērķiem, kas izvirzīti pagaidu regulējumā un LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktā, kuros, kā norādīts iepriekš, ir paredzēts, ka atbalsts ir jāierobežo līdz apjomam, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu tajā izvirzītos mērķus.

(539) Tādējādi, tā kā attiecīgais pasākums bija izstrādāts ar mērķi pēc iespējas samazināt atbalsta apjomu, lai nodrošinātu privāto ieguldītāju būtisku ieguldījumu, bija jānodrošina, ka tie saņem maksājumus par jaunajām komerciālajām hibrīda parādzīmēm. Tas tā bija vēl jo vairāk tāpēc, ka ar Covid-19 pandēmiju saistītie ārkārtējie apstākļi neizbēgami izraisīja investīciju klimata pasliktināšanos aviācijas nozarē. Tāpēc Dānija un Zviedrija, neieviešot stimulus, nevarēja pamatoti sagaidīt ievērojamu privāto ieguldītāju līdzdalību.

(540) Tāpēc Komisija uzskata, ka, ņemot vērā šī gadījuma ārkārtējos apstākļus un pasākuma īpatnības, aizliegums veikt neobligātus kupona maksājumus saistībā ar jaunajām komerciālajām hibrīda parādzīmēm un tādējādi atkāpties no pagaidu regulējuma 77. punktā noteiktās prasības šajā gadījumā ir pamatots.

6.3.5.2.6. Pagaidu regulējuma 78. punkts.

(541) Pagaidu regulējuma 78. punktā ir noteikts: "*Kamēr nav atlīdzināti vismaz 75 % no Covid-19 rekapitalizācijas pasākumiem, neviens saņēmēja vadības loceklis nedrīkst saņemt atalgojumu, kas pārsniedz viņa atalgojuma fiksēto daļu 2019. gada 31. decembrī. To personu gadījumā, kuras kļūst par vadības locekļiem rekapitalizācijas brīdī vai pēc tās, piemērojamā maksimālā robeža ir vadības locekļa mazākais fiksētais atalgojums 2019. gada 31. decembrī. Nekādā gadījumā netiek maksātas prēmijas, atalgojuma mainīgā daļa vai līdzīgi atalgojuma elementi.*"

(542) Komisija norāda, ka pasākums ietver pagaidu regulējuma 78. punktā noteikto aizliegumu (113. apsvērums).

(543) Tāpēc pasākums atbilst pagaidu regulējuma 78. punktam.

6.3.5.3. Secinājums par atbilstību nosacījumiem attiecībā uz pārvaldību un pārmērīgu konkurences izkropļojumu novēršanu

(544) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka pasākums atbilst visiem nosacījumiem, kas izklāstīti pagaidu regulējuma 3.11.6. iedaļā par pārvaldības noteikumiem un pārmērīgu konkurences izkropļojumu novēršanu. Lai gan pasākums ir atkāpe no pagaidu regulējuma 77. punkta, Komisija uzskata, ka šajā konkrētajā gadījumā šāda atkāpe ir pamatota 6.3.5.2.5. iedaļā izklāstīto iemeslu dēļ.

6.3.6. *Stratēģija rekapitalizācijas rezultātā iegūtās valsts līdzdalības izbeigšanai un ziņošanas pienākumi*

(545) Pagaidu regulējuma 79. punktā ir norādīts: "*Saņēmējiem, kuri nav MVU un ir saņēmuši Covid-19 rekapitalizāciju, kas valsts iejaukšanās brīdī pārsniedza 25 % no pašu kapitāla, ir jāuzrāda ticama stratēģija dalībvalsts līdzdalības izbeigšanai, ja vien 12 mēnešu laikā no atbalsta piešķiršanas dienas valsts iejaukšanās apmērs nav samazināts zem 25 % līmeņa no pašu kapitāla*" ([255]). Saskaņā ar pagaidu regulējuma 80. punktu līdzdalības izbeigšanas stratēģijā ir jāizklāsta saņēmēja plāns savas darbības turpināšanai un valsts ieguldīto līdzekļu izmantošanai, tajā skaitā atmaksas grafiks un pasākumi, ko atbalsta saņēmējs un valsts veiks, lai ievērotu atmaksas grafiku.

(546) *SAS* ir liels uzņēmums, kas iejaukšanās pasākuma laikā saņemtu rekapitalizāciju vairāk nekā 25 % apmērā. Attiecīgi Dānija un Zviedrija iesniedza *SAS* izstrādāto uzņēmējdarbības plānu, saskaņā ar kuru bija plānots līdz 2025. finanšu gadam izpirkt Dānijas un Zviedrijas sniegtos instrumentus (125. apsvērums). Dānija un Zviedrija paskaidroja, ka *SAS* valsts atbalsta instrumentu atmaksāšanai plānoja izmantot gan pozitīvas, brīvas darījumdarbības naudas plūsmas, gan ieņēmumus no kapitāla tirgus emisijām (arī parādu un pašu kapitālu) ([256]). Turklāt Dānija un Zviedrija arī paskaidroja, ka tās pēc iespējas drīzāk un pēc *SAS* finanšu stabilizācijas kā iespējamu līdzdalības izbeigšanas stratēģiju apsvērs pārdošanu privātām trešām personām, jo īpaši attiecībā uz rekapitalizācijas ietvaros parakstītajām Covid-19 akcijām. Jebkurā gadījumā Dānija un Zviedrija apņēmās 12 mēnešu laikā pēc atbalsta piešķiršanas saņemt un apstiprināt ticamu līdzdalības izbeigšanas stratēģiju, ja vien valsts iejaukšanās līdz minētajam termiņam nebūtu samazināta zem 25 % no pašu kapitāla līmeņa (126. apsvērums).

(547) Tāpēc Komisija secina, ka pagaidu regulējuma 79. un 80. punktā izklāstītie nosacījumi ir izpildīti.

(548) Turklāt Dānija un Zviedrija apstiprināja, ka *SAS* ziņos Dānijai un Zviedrijai par progresu atmaksas grafika īstenošanā saskaņā ar pagaidu regulējuma 82. punktu (130. apsvērums). *SAS*, Dānija un Zviedrija apstiprināja, ka tās izpildīs attiecīgi pagaidu regulējuma 83. un 84. punktā noteiktos publicēšanas un ziņošanas pienākumus (sk. 130. apsvērumu).

(549) Visbeidzot, saskaņā ar pagaidu regulējuma 85. punktu Dānija un Zviedrija apņēmās paziņot par pārstrukturēšanas plānu, ja sešus gadus pēc pasākuma piešķiršanas šo valstu īstenotā pašu kapitāla iejaukšanās pasākuma apmērs nebūs samazināts zem 15 % no saņēmēja pašu kapitāla ([257]) (sk. 130. apsvērumu). Tāpēc pasākums atbilst pagaidu regulējuma 85. punktam.

(550) Komisija norāda, ka *Ryanair* iebilst pret pagaidu regulējuma 85. punktā noteikto sešu gadu termiņu (209. apsvērums). Aviosabiedrība apgalvo, ka šāda "pielaidīga" prasība nestimulē valsts līdzdalības izbeigšanu un ir pretrunā samērīguma principam un pagaidu regulējuma 45. punktam. Tomēr tā nenorāda, kāds, pēc tās domām, būtu atbilstošs ilgums.

(551) Komisija norāda, ka prasība pēc pārstrukturēšanas plāna nav paredzēta kā stimuls dalībvalsts līdzdalības izbeigšanai kapitāla daļā, kas iegūta Covid-19 rekapitalizācijas rezultātā. Pagaidu regulējuma 3.11.5. iedaļā jau ir paredzēti šādi stimuli, un tikai pēc minētā sešu gadu perioda kļūs skaidrs, vai dažādie veicināšanas mehānismi nav devuši gaidīto rezultātu un vai attiecīgi būs jāpaziņo par pārstrukturēšanas plānu. Turklāt šāds ilgums pilnībā atbilst dažādiem mehānismiem, kas ieviesti ar pagaidu regulējumu, lai veicinātu un paātrinātu valsts līdzdalības izbeigšanu attiecīgā saņēmēja pašu kapitālā, un dažiem no tiem ir līdzīgs termiņš.

([255]) Saskaņā ar pagaidu regulējuma 66. zemsvītras piezīmi valsts piešķirtie hibrīdinstrumenti būtu jāuzskata par pašu kapitālu.

([256]) Parāda finansējums var ietvert gan nodrošinātus, gan nenodrošinātus instrumentus: i) nenodrošinātas obligācijas, tai skaitā hibrīdobligācijas, vekseļus, komerciālus vērtspapīrus, kā arī sindicētus aizdevumus, ii) nodrošinātus instrumentus, piemēram, Japānas operatīvo nomu, gaisa kuģu finansēšanu un, iespējams, pārdošanas un atpakaļnomas instrumentus. Lēmumu par finanšu instrumentu *SAS* pieņem, cita starpā pamatojoties uz šādiem faktoriem: attiecīgā instrumenta finansēšanas noteikumu/izmaksu pievilcība; *SAS* tirgus lielums un pieejamās summas; *SAS* faktiskais kredītreitings un gaidāmā reitinga prognoze/migrācija.

([257]) Saskaņā ar pagaidu regulējuma 66. zemsvītras piezīmi valsts piešķirtie hibrīdinstrumenti būtu jāuzskata par pašu kapitālu.

(552) Tādējādi tas, ka pagaidu regulējuma 85. punktā ir paredzēts, ka par šādu pārstrukturēšanas plānu ir jāpaziņo tikai tad, ja pēc sešiem gadiem Dānijas un Zviedrijas iejaukšanās pasākuma īpatsvars nav samazināts zem 15 % no *SAS* pašu kapitāla, nekādā ziņā nav pretrunā proporcionalitātes principam.

(553) Turklāt analoģija ar paziņojumu par banku nozari nav piemērota, jo, kā norādīts minētajā paziņojumā, šo krīzi vismaz daļēji izraisīja atsevišķu finanšu iestāžu uzņemtie pārmērīgie riski, atšķirībā no Covid-19 pandēmijas, kas ir veselības krīze. Līdz ar to nevar prasīt, lai pasākumiem, ko Komisija ieviesusi, lai novērstu Covid-19 krīzes sekas, būtu tāds pats raksturs kā pasākumiem, kas veikti, reaģējot uz minēto finanšu krīzi.

(554) Turklāt *Ryanair* apsvērums, kas balstīts uz pagaidu regulējuma 45. punktu, ir jānoraida. Lai gan šajā punktā ir prasīts, ka rekapitalizācijas pasākumiem jābūt pakļautiem stingriem nosacījumiem, lai ierobežotu konkurences izkropļojumus, ir paskaidrots, ka šie nosacījumi attiecas uz valsts līdzdalību attiecīgo uzņēmumu pašu kapitālā, atlīdzību par to un šādas līdzdalības izbeigšanu, pārvaldības noteikumiem un atbilstīgiem pasākumiem konkurences izkropļojumu ierobežošanai. Tā ir skaidra atsauce uz nosacījumiem, kas izklāstīti pagaidu regulējuma 3.11.2.–3.11.7. iedaļā.

(555) Tāpēc Komisija secina, ka pasākums atbilst visām pagaidu regulējuma 3.11.7. iedaļā noteiktajām prasībām.

6.3.7. **Pagaidu regulējuma 4. iedaļa**

(556) Dānija un Zviedrija apstiprināja, ka tās izpildīs ziņošanas un uzraudzības pienākumus, kas noteikti pagaidu regulējuma 4. iedaļā (129. un 130. apsvērums).

6.3.8. **Pasākuma saderība ar citiem Savienības tiesību aktu noteikumiem**

(557) *Ryanair* savās piezīmēs apgalvoja, ka pasākums pārkāpj vairākus LESD noteikumus un jo īpaši tā 18., 49. un 56. pantu, kā arī Regulas (EK) Nr. 1008/2008 15. pantu (166. apsvērums). Aviosabiedrība norāda arī uz Savienības tiesību vispārējā nediskriminācijas principa pārkāpumu (167. apsvērums).

(558) Šajā saistībā *Ryanair* pareizi atgādina, ka valsts atbalstu, kas – pats par sevi vai ņemot vērā dažus tā aspektus – ir pretrunā Savienības tiesību normām vai vispārējiem tiesību principiem, nevar atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu ([258]).

(559) Tomēr attiecībā uz apgalvojumu, ka ar pasākumu tiek pārkāpts LESD 18. pants, Komisija norāda, ka minētā panta pirmajā daļā ir noteikts, ka "*[p]iemērojot Līgumus un neskarot tajos paredzētos īpašos noteikumus, ir aizliegta jebkāda diskriminācija pilsonības dēļ*". LESD 18. pantu ir paredzēts piemērot autonomi tikai Savienības tiesībās paredzētos gadījumos, kuriem LESD nav paredzēts īpašs noteikums par nediskrimināciju. LESD 107. panta 2. un 3. punktā ir paredzētas atkāpes no LESD 107. panta 1. punktā minētā principa, ka valsts atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu, un tādējādi pieļauj atšķirīgu attieksmi pret uzņēmumiem, ja ir izpildītas šajās atkāpēs paredzētās prasības. Tiesa uzskata, ka šīs atkāpes ir jāuzskata par Līgumos paredzētiem "īpašiem noteikumiem" LESD 18. panta pirmās daļas nozīmē ([259]).

([258]) Spriedumi, 2023. gada 31. janvāris, Komisija / *Braesch* u. c., C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, 96. punkts, kā arī 2023. gada 28. septembris, *Ryanair*/Komisija, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, 109. punkts.

([259]) 2023. gada 28. septembra spriedums *Ryanair*/Komisija, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, 111. punkts.

(560) No tā izriet, ka šajā gadījumā ir tikai jāpārbauda, vai ar pasākumu ieviestā atšķirīgā attieksme ir atļauta saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu. Tādējādi Komisija novērtēja, vai pasākums atbilst LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktam, kā tas interpretēts pagaidu regulējumā. Komisija ir secinājusi, ka pasākums atbilst šīm prasībām, proti, tas tiek piešķirts tajā atzīta mērķa sasniegšanai, nepārsniedzot to, kas ir nepieciešams un samērīgs ar šī mērķa sasniegšanu ([260]). Līdz ar to nav nepieciešams izvērtēt LESD 18. panta iespējamo pārkāpšanu. Katrā ziņā *Ryanair* neizklāsta iemeslus, kuru dēļ šajā lietā tiktu pārkāpts LESD 18. pants.

(561) Kas attiecas uz LESD 49. un 56. pantu un Regulas (EK) Nr. 1008/2008 15. pantu, minētie noteikumi aizsargā attiecīgi pakalpojumu sniegšanas brīvību iekšējā tirgū un gaisa transporta pakalpojumu brīvu sniegšanu iekšējā tirgū. Komisija norāda, ka saskaņā ar LESD 58. pantu LESD 56. pants nav piemērojams transporta nozarei, tādējādi pasākums nevar būt pretrunā minētajai tiesību normai. Attiecībā uz Regulas (EK) Nr. 1008/2008 15. pantu *Ryanair* apgalvo, ka, rezervējot pasākumu tikai *SAS* un tādējādi kaitējot visām aviosabiedrībām, kuras vienādi skārusi Covid-19 pandēmija, Dānija un Zviedrija kavēja brīvu pakalpojumu sniegšanu, kā arī šo aviosabiedrību, tajā skaitā *Ryanair*, brīvību veikt uzņēmējdarbību (170. apsvērums). *Ryanair* būtībā apgalvo, ka saņēmēja izvēlēšanās ierobežo tās pakalpojumu sniegšanas brīvību un brīvību veikt uzņēmējdarbību.

(562) Šajā sakarā Komisija norāda, ka saskaņā ar judikatūru ierobežojošā ietekme, ko atbalsta pasākums rada attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas brīvību vai brīvību veikt uzņēmējdarbību, tomēr nav Līgumā aizliegts ierobežojums, jo runa var būt par valsts atbalsta raksturam tipiskajām sekām, piemēram, tā selektivitāti ([261]).

(563) Saskaņā ar šo pašu judikatūru, ja atbalsta nosacījumi ir tik cieši saistīti ar atbalsta priekšmetu, ka tos nav iespējams izvērtēt atsevišķi, to ietekme uz atbalsta saderību vai nesaderību kopumā ar iekšējo tirgu noteikti ir jānovērtē, izmantojot LESD 108. pantā paredzēto procedūru ([262]).

(564) Šajā saistībā Tiesa nosprieda, ka šādos apstākļos uzņēmuma kā attiecīgā pasākuma saņēmēja izvēlēšanās ietekmi uz iekšējo tirgu nevar izvērtēt atsevišķi no minētā pasākuma saderīguma ar iekšējo tirgu izvērtēšanas kopumā, izmantojot LESD 108. pantā paredzēto procedūru. No *Ryanair* apsvērumiem izriet, ka *Ryanair* piekrīt šim viedoklim, jo tā apgalvo, ka Komisijai būtu jāaizliedz pasākums LESD 108. panta 3. punktā paredzētās procedūras ietvaros, bet pamatojoties uz to, ka ar to esot pārkāpts Regulas (EK) Nr. 1008/2008 15. pants un LESD 49. pants.

(565) Tomēr, kā norādīts judikatūrā, uz ko atsauce sniegta 563. apsvērumā, ierobežojošā ietekme, ko atbalsta pasākums rada attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas brīvību vai brīvību veikt uzņēmējdarbību, tomēr nav Līgumā aizliegts ierobežojums, jo runa var būt par valsts atbalsta raksturam tipiskajām sekām, piemēram, tā selektivitāti. Šajā gadījumā Komisija nekonstatē nevienu elementu, kas liecinātu, ka pasākums un, konkrētāk, *SAS* kā vienīgā pasākuma saņēmēja izvēlēšanās radītu ierobežojošu ietekmi, kas pārsniegtu to, kas raksturīga valsts atbalstam, kas piešķirts saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktā noteiktajām prasībām. Šādus pierādījumus nav iesniegušas arī ieinteresētās personas.

([260]) Attiecībā uz iespējamu vispārējā nediskriminācijas principa pārkāpumu Komisija uzskata, ka, pat pieņemot, ka *SAS* un citas aviosabiedrības ir salīdzināmā situācijā, ņemot vērā pasākuma mērķi, šāda atšķirīga attieksme jebkurā gadījumā būtu pamatota, ņemot vērā, ka pasākums ir nepieciešams 17. apsvērumā norādītā mērķa sasniegšanai, kā tas parādīts 6.3.1. iedaļā (un jo īpaši tas, ka pastāv kopīgas intereses iejaukties konkrēti *SAS* labā 6.3.1.2. iedaļā izklāstīto iemeslu dēļ), un ir samērīgs ar šo mērķi, kā norādīts 6.3.3. iedaļā (atbalsta samērīgums) 6.3.4. iedaļā (atlīdzība un līdzdalības izbeigšana), 6.3.5. iedaļā (pārvaldības noteikumi un konkurences izkropļojumu novēršana) un 6.3.6. iedaļā (valsts līdzdalības izbeigšanas stratēģija), ciktāl tas nepārsniedz pasākuma mērķa sasniegšanai nepieciešamo.

([261]) 2023. gada 28. septembra spriedums *Ryanair*/Komisija, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, 132. punkts.

([262]) 2023. gada 28. septembra spriedums *Ryanair*/Komisija, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, 133. punkts. Šajā nozīmē sk. arī spriedumus, 1977. gada 22. marts, *Iannelli & Volpi*, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, 14. punkts, un 2023. gada 31. janvāris, Komisija / *Braesch* u. c., C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, 97. punkts.

(566) Tādējādi pasākums nav pretrunā LESD 49. pantam un Regulas (EK) Nr. 1008/2008 15. pantam.

(567) No tā izriet, ka, ņemot vērā iepriekš minēto, pasākums nav pretrunā nevienai no Savienības tiesību normām, ko *Ryanair* ir minējusi savos apsvērumos.

7. **SECINĀJUMS**

(568) Komisija konstatē, ka Zviedrija un Dānija ir nelikumīgi īstenojušas pasākumu, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu. Tomēr Komisija uzskata, ka pasākums ir saderīgs ar LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu ar nosacījumu, ka Dānija un Zviedrija divu mēnešu laikā no šā lēmuma paziņošanas minētajām dalībvalstīm īsteno 148. apsvērumā aprakstīto mehānismu saskaņā ar pagaidu regulējuma 61. un 62. punktu.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Atbalsts, ko Dānijas Karaliste un Zviedrijas Karaliste ir piešķīrušas *Scandinavian Airlines System AB* un īstenojušas tās labā 9,54 miljardu SEK apmērā, ir saderīgs ar iekšējo tirgu, ja tiek ievēroti 2. pantā paredzētie nosacījumi.

2. pants

Šā lēmuma 1. pantā minētā atbalsta saderība ir atkarīga no tā, vai Dānijas Karaliste un Zviedrijas Karaliste, lai izpildītu pagaidu regulējuma 61. un 62. punkta nosacījumus, pieprasa *Scandinavian Airlines System AB* emitēt papildu kapitāla vērtspapīrus Dānijas Karalistei un Zviedrijas Karalistei, palielinot atlīdzību šīm dalībvalstīm par Covid-19 akcijām, kuras tās attiecīgi ir ieguvušas ar 1. pantā minēto atbalstu, parakstoties uz jaunām *Scandinavian Airlines System AB* parastajām akcijām.

Pirmajā daļā minētos instrumentus emitēs pēc četriem gadiem (ja Dānijas Karaliste un/vai Zviedrijas Karaliste nebūs pārdevušas vismaz 40 % to iegādāto Covid-19 akciju) un pēc sešiem gadiem (ja Dānijas Karaliste un/vai Zviedrijas Karaliste nebūs pilnībā pārdevušas savas Covid-19 akcijas) no 1. pantā minētā atbalsta piešķiršanas dienas.

Lai emitētu pirmajā daļā minētos instrumentus, *Scandinavian Airlines System AB* vai nu i) grozīs to valsts hibrīda parādzīmju noteikumus, ko šis uzņēmums ir emitējis Dānijas Karalistei un Zviedrijas Karalistei, lai palielinātu saistībā ar tām maksājamo summu, vai arī ii) emitēs jaunu instrumentu Dānijas Karalistei un Zviedrijas Karalistei ar tādiem pašiem noteikumiem kā valsts hibrīda parādzīmēm, ko šis uzņēmums emitējis Dānijas Karalistei un Zviedrijas Karalistei.

Atlīdzības palielinājums, kas paredzēts saskaņā ar pirmajā daļā minētajiem instrumentiem, atbilst 10 % palielinājumam no summas, kas rodas, reizinot to *Scandinavian Airlines System AB* akciju skaitu, kuras pieder attiecīgi Dānijas Karalistei un Zviedrijas Karalistei, kuras vēl nav pārdotas līdz otrajā daļā norādītajiem datumiem un kuras pārsniedz to akciju skaitu, kas šīm dalībvalstīm attiecīgi piederējušas šajā uzņēmumā pirms pirmajā daļā minētā atbalsta piešķiršanas, ar lielāko no šiem lielumiem: vai nu i) 1,16 SEK, vai arī ii) vidējo svērto cenu, kas samaksāta par *Scandinavian Airlines System AB* akcijām *Nasdaq Stockholm* biržā 20 tirdzniecības dienu laikā tieši pirms piektās tirdzniecības dienas pirms progresivitātes mehānisma aktivizēšanas otrajā daļā norādītajā laikā. Šā aprēķina rezultātā iegūtā papildu pamatsumma tiks koriģēta, lai ņemtu vērā gaidāmās nākotnes naudas plūsmas, kas saistītas ar šo kapitāla vērtspapīru papildu nominālvērtību, kas diskontētas ar atbilstošu tirgus likmi, kura atspoguļo to noteikumus un emitenta risku otrajā daļā norādītajā laikā.

3. pants

Dānijas Karaliste un Zviedrijas Karaliste divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas informē Komisiju par pasākumiem, kas veikti, lai izpildītu 2. pantā izklāstītos nosacījumus.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts Dānijas Karalistei un Zviedrijas Karalistei.

Briselē, 2023. gada 29. novembrī

Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
Didier REYNDERS