Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2024/2549

1.10.2024

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2024/2549

z 29. novembra 2023

o štátnej pomoci SA.57543 a SA.58342 (2020/NN) (ex 2020/N), ktorú Dánske kráľovstvo a Švédske kráľovstvo poskytli spoločnosti Scandinavian Airlines System AB

[oznámené pod číslom C(2023) 8356]

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) Dánske kráľovstvo (ďalej len „Dánsko“) a Švédske kráľovstvo (ďalej len „Švédsko“) oznámili Komisii svoje plány zúčastniť sa na rekapitalizácii (ďalej len „opatrenie“) spoločnosti Scandinavian Airlines System AB (ďalej len „spoločnosť SAS“) prostredníctvom elektronických oznámení z 11. augusta 2020 v nadväznosti na kontakty pred oznámením ([2]).

(2) Dánsko a Švédsko oznámili opatrenie podľa článku 107 ods. 3 písm. b) Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), ako sa vykladá v oddiele 3.11 dočasného rámca pre opatrenia štátnej pomoci na podporu hospodárstva počas pandémie ochorenia COVID-19 (ďalej len „dočasný rámec“) ([3]).

(3) Opatrenie pozostávalo z dvoch rekapitalizačných nástrojov:

— upísania štátnych hybridných dlhopisov Dánskom a Švédskom („hybridný kapitálový nástroj“) a

— upísania nových kmeňových akcií týmito dvoma členskými štátmi („nástroj vlastného imania“).

(4) Celková maximálna suma opatrenia, ktorú Dánsko a Švédsko oznámili 11. augusta 2020, predstavovala približne 11 miliárd SEK (1,069 miliardy EUR) ([4]), z čoho približne 6 miliárd SEK malo poskytnúť Dánsko a 5 miliárd SEK Švédsko.

([1]) Ú. v. EÚ C 250, 14.7.2023, s. 11.

([2]) Dánsko a Švédsko predložili 12. júna 2020 návrh formulára oznámenia. Po neformálnej výmene informácií s Komisiou Dánsko a Švédsko 16. júna 2020 predložili dodatočné informácie. Komisia zaslala Dánsku a Švédsku žiadosti o informácie 16., 19., 23. a 30. júna 2020, na ktoré Dánsko a Švédsko odpovedali 18., 22., 23. júna 2020 a 2. júla 2020. Komisia zaslala ďalšie žiadosti o informácie 2., 6. a 10. júla 2020, na ktoré Dánsko a Švédsko odpovedali 3., 8., 13 a 23. júla 2020. Dánsko a Švédsko predložili ďalšie informácie 24., 27., 30. a 31. júla 2020 a 1. a 2. augusta 2020.

([3]) Oznámenie Komisie – dočasný rámec pre opatrenia štátnej pomoci na podporu hospodárstva v súčasnej situácii spôsobenej nákazou COVID-19 (Ú. v. EÚ C 91I, 20.3.2020, s. 1), v znení zmien oznámení Komisie C(2020) 2215 (Ú. v. EÚ C 112I, 4.4.2020, s. 1), C(2020) 3156 (Ú. v. EÚ C 164, 13.5.2020, s. 35) a C(2020) 4509 (Ú. v. EÚ C 218, 2.7.2020, s. 3). Po prijatí pôvodného rozhodnutia bol dočasný rámec zmenený oznámeniami Komisie C(2020) 7127 (Ú. v. EÚ C 340I, 13.10.2020, s. 1), C(2021) 564 (Ú. v. EÚ C 34, 1.2.2021, s. 6), C(2021) 8442 (Ú. v. EÚ C 473, 24.11.2021, s. 1) a C(2022) 7902 (Ú. v. EÚ C 423, 7.11.2022, s. 9).

([4]) Keď sa odkazuje na opatrenie oznámené 11. augusta 2020, pri prepočte výšky pomoci v SEK na EUR sa použije výmenný kurz zo 14. augusta 2020.

(5) Okrem toho sa v pláne rekapitalizácie predpokladala aj účasť súkromných investorov vo výške 3,75 miliardy SEK. Na tento účel spoločnosť SAS okrem iného uzavrela dohody s držiteľmi určitých existujúcich hybridných dlhopisov a držiteľmi určitých dlhopisov o konverzii týchto hybridných dlhopisov na nové kmeňové akcie a dlhopisov buď na nové komerčné hybridné dlhopisy, alebo na nové kmeňové akcie.

(6) Komisia 17. augusta 2020 prijala rozhodnutie, ktorým rozhodla, že nevznesie námietky proti opatreniu z dôvodu, že sa považuje za zlučiteľné s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ (ďalej len „pôvodné rozhodnutie“) ([5]).

(7) Dánsko a Švédsko poskytli pomoc spoločnosti SAS 26. októbra 2020. Dánsko a Švédsko nakoniec vyplatili pomoc vo výške približne 9,54 miliardy SEK (907 miliónov EUR), čo bolo menej ako 11 miliárd SEK plánovaných v oznámení a schválených Komisiou v pôvodnom rozhodnutí (pozri odôvodnenie 4).

(8) Dňa 4. mája 2021 podala spoločnosť Ryanair DAC (ďalej len „Ryanair“) žalobu o neplatnosť pôvodného rozhodnutia. Všeobecný súd vo svojom rozsudku z 10. mája 2023 vo veci T-238/21 (ďalej len „rozsudok SAS II“) zrušil pôvodné rozhodnutie z dôvodu porušenia bodov 61 a 62 dočasného rámca ([6]). Všeobecný súd sa domnieval, že Komisia v rozpore s požiadavkami uvedenými v týchto ustanoveniach dočasného rámca nevyžadovala zahrnutie mechanizmu stupňovania alebo alternatívneho mechanizmu týkajúceho sa nástroja vlastného imania.

(9) Po zrušení pôvodného rozhodnutia Komisia 8., 13. a 15. júna 2023 požiadala Dánsko a Švédsko o dodatočné informácie. Dánsko a Švédsko zareagovali 12., 15. júna a 16. júna 2023.

(10) Komisia listom zo 4. júla 2023 informovala Švédsko a Dánsko, že sa rozhodla začať konanie ustanovené v článku 108 ods. 2 ZFEÚ v súvislosti s touto pomocou (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“).

(11) Rozhodnutie o začatí konania bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([7]). Komisia vyzvala zúčastnené strany, aby predložili svoje pripomienky.

(12) Dánsko a Švédsko spoločne predložili svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania 19. júla 2023.

(13) Komisii boli takisto doručené pripomienky dvoch zainteresovaných strán, a to 10. augusta 2023 od spoločnosti SAS a 14. augusta 2023 od spoločnosti Ryanair. Dňa 23. augusta 2023 Komisia zaslala tieto pripomienky Dánsku a Švédsku. Listami z 25. septembra 2023 Dánsko a Švédsko predložili Komisii spoločnú odpoveď na pripomienky spoločnosti Ryanair.

(14) Dňa 2. októbra 2023 zaslala Komisia Dánsku a Švédsku žiadosť o informácie. Oba členské štáty na túto žiadosť odpovedali v niekoľkých etapách 6., 11., 12., 13., 16., 19. a 23. októbra 2023. Komisia takisto zaslala žiadosť o informácie: 16. októbra 2023, na ktorú Dánsko a Švédsko zareagovali 24., 26. a 31. októbra 2023, 9. novembra 2023, na ktorú Dánsko a Švédsko zareagovali 14. novembra 2023, a 14. novembra 2023, na ktorú Dánsko a Švédsko zareagovali 20. a 21. novembra 2023.

(15) Listami z 24. a 17. októbra 2023 Dánsko a Švédsko výnimočne súhlasili s tým, že sa zrieknu svojich práv, ktoré im vyplývajú z článku 342 ZFEÚ v spojení s článkom 3 nariadenia ES č. 1/1958 ([8]), a že toto rozhodnutie sa prijme a oznámi v angličtine.

([5]) Rozhodnutie Komisie C(2020) 5750 final zo 17. augusta 2020 o štátnej pomoci SA.57543 (2020/N) – Dánsko a SA.58342 (2020/N) – Švédsko – Rekapitalizácia spoločnosti SAS AB v kontexte pandémie COVID-19 (Ú. v. EÚ C 50, 12.2.2021, s. 1). Dňa 23. augusta 2020 Komisia prijala opravné rozhodnutie, ktorým sa mení pôvodné rozhodnutie.

([6]) Rozsudok z 10. mája 2023, Ryanair/Komisia (SAS II; COVID-19), T-238/21, ECLI:EU:T:2023:247.

([7]) Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

([8]) Nariadenie č. 1 o používaní jazykov v Európskom hospodárskom spoločenstve (Ú. v. ES 17, 6.10.1958, s. 385/58, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj).

2. **PODROBNÝ OPIS OPATRENIA**

(16) V nasledujúcich oddieloch je opísané opatrenie a jeho kontext v čase jeho poskytnutia, teda 26. októbra 2020. Posúdenie opatrenia po zrušení pôvodného rozhodnutia Všeobecným súdom (pozri odôvodnenie 8) sa má zakladať na skutočnostiach a údajoch platných v čase poskytnutia pomoci.

2.1. **Cieľ opatrenia**

(17) Opatrenie bolo zamerané na obnovenie vlastného imania a likvidity spoločnosti SAS v mimoriadnej situácii spôsobenej pandémiou ochorenia COVID-19.

(18) Opatrenie bolo súčasťou celkového balíka opatrení prijatých Dánskom a Švédskom, ktorých cieľom bolo zabezpečiť, aby na trhu zostal k dispozícii dostatok likvidity, a bojovať proti nedostatku likvidity, ktorému podniky čelili v dôsledku vypuknutia pandémie. Cieľom tohto balíka opatrení bolo takisto zabezpečiť, aby narušenia spôsobené pandémiou neohrozili životaschopnosť podnikov a aby sa zachovala kontinuita hospodárskej činnosti počas pandémie a po nej.

2.1.1. *Opatrenia na zamedzenie šírenia, ktoré prijali Dánsko a Švédsko v reakcii na pandémiu ochorenia COVID-19*

(19) Svetová zdravotnícka organizácia 11. marca 2020 označila ochorenie COVID-19 za pandémiu. Riziko pre verejné zdravie vyplývajúce z nedostatku liečiv alebo vakcín proti novému ochoreniu COVID-19 bolo dôvodom výnimočnosti týchto okolností. Rýchlosť šírenia mala obrovské následky z hľadiska počtu úmrtí z v rizikových skupinách, ako aj z hľadiska narušenia hospodárstva a spoločnosti.

(20) S cieľom obmedziť šírenie ochorenia COVID-19 prijali členské štáty vrátane Dánska a Švédska rozsiahle opatrenia na zamedzenie šírenia, ako napríklad požiadavky pracovať na diaľku z domu a vyhýbať sa verejným zhromaždeniam, zatvorenie podnikov, ktoré nie sú nevyhnutné, a zavedenie nočného zákazu vychádzania. Okrem toho Dánsko a Švédsko, ako aj ostatné členské štáty, drasticky obmedzili pohyb a cestovanie v rámci svojho územia a do a zo zahraničia prostredníctvom prijatia cestovných obmedzení a všeobecných hygienických opatrení (napr. zákazov letov, karantény alebo požiadaviek na negatívny test na COVID-19).

(21) Pokiaľ ide o Dánsko, dánske ministerstvo zahraničných vecí 13. marca 2020 odporučilo svojim občanom a obyvateľom, aby nevykonávali cesty, ktoré nie sú nevyhnutné, do akýchkoľvek krajín. V ten istý deň dánske úrady uzavreli hranice a zaviedli dočasný zákaz vstupu do Dánska. Tieto obmedzenia platili pre väčšinu cudzích krajín až do 26. júna 2020 ([9]), keď Dánsko zrušilo obmedzenia ciest do členských štátov EÚ a členských štátov schengenského priestoru, s istými výnimkami ([10]). Napriek zrušeniu týchto obmedzení Dánsko naďalej každý týždeň sledovalo vývoj epidemiologického rizika vo všetkých cudzích krajinách vrátane ostatných členských štátov a podľa toho aktualizovalo svoje odporúčania týkajúce sa cestovania mimo Dánska. Okrem toho čiastočné zrušenie obmedzení od 26. júna 2020 sprevádzalo pravidlo šiestich dní, podľa ktorého cudzinci cestujúci na rekreačné účely mohli vstúpiť do Dánska len vtedy, ak si rezervovali dovolenkový pobyt na najmenej šesť nocí. Toto pravidlo ovplyvnilo zahraničný cestovný ruch v Dánsku, keďže v lete 2019 sa 70 % zahraničných turistov vstupujúcich do krajiny zdržalo menej ako šesť dní.

([9]) Dánsko začalo 29. mája 2020 rušiť cestovné obmedzenia pre cesty do Nemecka, na Island a do Nórska s účinnosťou od 15. júna 2020.

([10]) Výnimky sa týkali Spojeného kráľovstva, Švédska, Portugalska, Rumunska, Malty a Írska. Pozri na adrese: https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/ny-model-for-rejsevejledningerne-for-europa-traeder-i-kraft?publisherId=2012662&releaseId=13596062 (stránka navštívená 28. novembra 2023).

(22) Dánsko neskôr zaznamenalo nárast epidemiologického rizika v celej Únii od septembra 2020. Dňa 31. augusta 2020 vydalo obmedzenia týkajúce sa ciest do Francúzska a Chorvátska z dôvodu prudkého nárastu počtu nakazení ochorením COVID-19 v týchto krajinách ([11]). Podobné obmedzenia týkajúce sa ciest do Česka vydalo 11. septembra 2020 ([12]) a do Rakúska, Maďarska, Holandska, Portugalska a Švajčiarska o týždeň neskôr ([13]). Dánsko na základe týždenného monitorovania epidemiologickej situácie vo svete naďalej pridávalo členské štáty na svoj zoznam vysoko rizikových krajín a 25. septembra 2020 vydalo obmedzenia pre Island, Írsko, Spojené kráľovstvo a Slovinsko ([14]), 3. októbra 2020 pre Slovensko a San Maríno ([15]), 9. októbra 2020 pre niektoré regióny Švédska ([16]), 16. októbra 2020 pre Bulharsko, Taliansko, Litvu a Poľsko ([17]) a 23. októbra 2020 pre Cyprus, Lotyšsko a Nemecko ([18]). V dôsledku toho Dánsko do 26. októbra 2020 zaviedlo cestovné obmedzenia pre 24 členských štátov, ako aj pre všetky tretie krajiny, vzhľadom na výskyt druhej vlny pandémie ochorenia COVID-19 ([19]).

(23) Švédsko zasa vydalo podobné cestovné obmedzenia. Dňa 14. marca 2020 švédske orgány odporučili svojim občanom a obyvateľom, aby nevykonávali cesty, ktoré nie sú nevyhnutné, do akýchkoľvek krajín. Toto odporúčanie platilo do 17. júna 2020 a potom sa v súvislosti s cestami do iných členských štátov a z nich postupne rušilo ([20]). Okrem toho Švédsko zaviedlo dočasný zákaz vstupu všetkých cudzincov do Únie cez Švédsko v období od 19. marca 2020 do 31. augusta 2020. Po 17. júni 2020 Švédsko, podobne ako Dánsko, naďalej pravidelne monitorovalo vývoj epidemiologickej situácie vo všetkých cudzích krajinách a vydávalo nové odporúčania necestovať do krajín s vysokým rizikom nákazy ochorením COVID-19. Po postupnom zrušení cestovných obmedzení pre niektoré členské štáty v období od júla do septembra 2020 obnovilo cestovné obmedzenia od 22. októbra 2020 aj Švédsko vzhľadom na výskyt druhej vlny pandémie ochorenia COVID-19 ([21]).

(24) Celkovo pandémia ochorenia COVID-19 predstavovala pre svetové hospodárstvo a hospodárstva Únie vrátane hospodárstva Dánska a Švédska vážny šok s vážnymi hospodárskymi a sociálnymi dôsledkami. Hospodárska činnosť v Únii zaznamenala v prvej polovici roka dramatický pokles a v lete 2020, keď sa postupne zrušili opatrenia na zamedzenie šírenia, sa len čiastočne oživila. Druhá vlna pandémie v septembri 2020 viedla k ďalším narušeniam, keďže vnútroštátne orgány zaviedli nové opatrenia v oblasti verejného zdravia s cieľom obmedziť jej šírenie. Komisia vo svojej hospodárskej prognóze na jeseň 2020 odhadla, že hospodárstvo eurozóny sa v roku 2020 zníži o 7,8 %. V súvislosti s rokmi 2021 a 2022 Komisia upozornila, že hoci predpokladá hospodársky rast vo výške 4,2 %, resp. 3 %, tieto odhady podliehajú mimoriadne vysokej miere neistoty a rizík vzhľadom na kontext pandémie ochorenia COVID-19 ([22]).

(25) V dôsledku toho sa Dánsko a Švédsko domnievali, že pandémia ochorenia COVID-19 a s ňou súvisiace opatrenia na zamedzenie šírenia, ktoré prijali spolu s mnohými ďalšími krajinami, vážne ovplyvnili reálnu ekonomiku, a najmä podniky ako SAS.

([11]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).
([12]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).
([13]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-arrivals-from-another-five-european-countries/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).
([14]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-nationals-of-another-four-countries-from-sept-26/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).
([15]) https://www.schengenvisainfo.com/news/arrivals-from-slovakia-san-marino-to-be-quarantined-in-denmark-from-october-3/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).
([16]) https://www.schengenvisainfo.com/news/covid-19-denmark-advises-citizens-to-avoid-travel-to-eight-swedish-regions/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).
([17]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-discourages-its-citizens-from-travelling-to-bulgaria-italy-lithuania-poland/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).
([18]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).
([19]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).
([20]) Od 17. júna 2020 Švédsko zrušilo odporúčanie necestovať do Belgicka, Francúzska, Grécka, Chorvátska, na Island, do Luxemburska, Maďarska, Monaka, Portugalska, San Marína, Španielska, Švajčiarska, Talianska a Vatikánu, od 15. júla 2020 pre cesty do Andorry, Nemecka a Poľska a od 29. júla 2020 pre cesty do Dánska, Nórska a Česka.
([21]) https://www.schengenvisainfo.com/news/sweden-extends-its-temporary-entry-ban-until-december-22/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).
([22]) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/ip_20_2021 (stránka navštívená 28. novembra 2023). Tieto prognózy vychádzajú z informácií zozbieraných do 22. októbra 2020.

2.1.2. *Vplyv pandémie ochorenia COVID-19 a súvisiacich opatrení na zamedzenie šírenia na činnosť spoločnosti SAS*

(26) Pandémia ochorenia COVID-19 a s ňou súvisiace opatrenia na zamedzenie šírenia prijaté na celom svete vrátane Dánska a Švédska viedli k zastaveniu väčšiny činností leteckej dopravy pre letecké spoločnosti ako SAS.

(27) V roku 2019 prepravila spoločnosť SAS celkovo takmer 30 miliónov cestujúcich ([23]) s priemerným koeficientom zaťaženia cestujúcimi 75,2 % ([24]). To bolo len o niečo menej ako v roku 2018 (– 1,1 %). Podobný mierny pokles v roku 2019 v porovnaní s rokom 2018 zaznamenala spoločnosť SAS aj v prípade niektorých kľúčových ukazovateľov výkonnosti, ako je napríklad počet dostupných miest na kilometer (Available Seat Kilometre) alebo „ASK" ([25]) (– 0,8 %) a výnosy na osobokilometer (Revenue per Passenger Kilometre) alebo „RPK" ([26]) (– 1,4 %).

(28) V období od decembra 2019 do februára 2020, teda krátko predtým, ako Svetová zdravotnícka organizácia vyhlásila ochorenie COVID-19 za pandémiu, sa v spoločnosti SAS tieto kľúčové ukazovatele výkonnosti zlepšovali ([27]). Spoločnosť zaznamenala výrazný nárast počtu prepravených cestujúcich v porovnaní s obdobím od decembra 2018 do februára 2019 ([28]), nárast ASK ([29]) a RPK ([30]).

(29) V marci 2020, po prijatí prvých opatrení na zamedzenie šírenia (odôvodnenia 21 a 23), však spoločnosť SAS stratila približne 60 % cestujúcich v porovnaní s marcom 2019 a jej RPK klesli o 62 % ([31]). Do júna 2020 spoločnosť SAS zrušila takmer všetky svoje medzinárodné lety a obmedzila svoju činnosť na niekoľko vnútroštátnych liniek vo Švédsku a v Nórsku, pričom počet cestujúcich klesol o viac ako 95 % (apríl 2020) a 93 % (máj 2020) v porovnaní s rovnakými obdobiami v roku 2019. Spoločnosť SAS musela uzemniť väčšinu svojej flotily, ktorá pozostávala z viac ako 150 lietadiel, pričom v činnosti zostalo len 15 lietadiel ([32]).

([23]) Pozri výročnú správu a správu o udržateľnosti spoločnosti SAS za účtovný rok 2019 (s. 44), ktoré sú k dispozícii na adrese https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (stránka navštívená 28. novembra 2023). V uvedenej správe rok 2019 zodpovedá účtovnému roku spoločnosti SAS, t. j. november 2018 – október 2019.

([24]) Koeficient zaťaženia cestujúcimi je ukazovateľ leteckého priemyslu, ktorým sa meria, do akej miery je využitá kapacita leteckej spoločnosti na prepravu cestujúcich. Je to dôležitý ukazovateľ na odhad schopnosti leteckej spoločnosti naplniť kapacitu lietadiel, ktoré používa, hoci tento ukazovateľ nemusí zohľadňovať ceny a ziskovosť, za ktoré sa táto kapacita predáva.

([25]) Počet dostupných miest na kilometer (ASK) je ukazovateľ, ktorým sa meria prepravná kapacita lietadla, ktorá je k dispozícii na vytváranie príjmov. Uvádza sa ním, koľko miest na kilometer je k dispozícii na predaj v leteckej spoločnosti. Počet miest na kilometer sa vypočíta vynásobením počtu kilometrov, ktoré dané lietadlo preletí na trase, počtom sedadiel, ktoré sú v danom lietadle k dispozícii. ASK sa môže použiť na posúdenie toho, ako efektívne letecká spoločnosť vytvára príjmy z dostupnosti miest pre zákazníkov. Ak sa teda nepredajú všetky miesta v lietadle, letecká spoločnosť je pod úrovňou svojich kapacít.

([26]) Výnosy na osobokilometer (RPK) sa vypočítajú vynásobením počtu platiacich cestujúcich a precestovanej vzdialenosti. Napríklad lietadlo so 100 cestujúcimi, ktoré preletí 250 kilometrov, vytvorí 25 000 RPK.

([27]) Ochorenie COVID-19 sa od februára 2020 začalo výrazne šíriť po celom svete. Spoločnosť SAS už počas tohto mesiaca zaznamenala určitý pokles dopytu na niektorých trasách, ktoré prevádzkovala, najmä na medzikontinentálnych trasách (mimo Únie) a trasách do a z Talianska. Napriek týmto prvým jasným príznakom pandémie zaznamenala spoločnosť SAS vo februári 2020 vyšší počet prepravených cestujúcich v porovnaní s týmto mesiacom v roku 2019.

([28]) Konkrétne spoločnosť SAS zaznamenala v decembri 2019 celkový nárast počtu prepravených cestujúcich o 2,1 % v porovnaní s rovnakým mesiacom v roku 2018 (pozri https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/nearly-2-million-passengers-traveled-with-sas-in-december/), o 3,2 % v januári 2020 v porovnaní s rovnakým mesiacom v roku 2019 (pozri https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/1-9-million-passengers-traveled-with-sas-in-january/) a vo februári 2020 o takmer 4 % v porovnaní s rovnakým mesiacom v roku 2019 (https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---february-2020/) (všetky stránky naposledy navštívené 28. novembra 2023).

([29]) Spoločnosť SAS zvýšila svoju ponuku, pokiaľ ide o ASK, o 0,9 % v decembri 2019, o 1,9 % v januári 2020 a o 1,5 % vo februári 2020 v porovnaní s decembrom 2018, januárom 2019 a februárom 2019.

([30]) V decembri 2019 zvýšila spoločnosť SAS svoje RPK o 2,6 %, v januári 2020 o 2,8 % a vo februári 2020 o 0,5 % v porovnaní s rovnakým obdobím predchádzajúceho roka.

([31]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---march-2020/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([32]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---may-2020/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).

(30) Napriek relatívnemu a postupnému rušeniu cestovných obmedzení v rámci Únie v lete 2020 sa objem dopravy spoločnosti SAS v období od júna do septembra 2020 takmer vôbec nezlepšil. V porovnaní s predchádzajúcim rokom zaznamenala spoločnosť SAS zníženie kapacity o 73 % (september 2020) až 91 % (jún 2020) a pokles celkového počtu prepravených cestujúcich o 74 % (august 2020) až 86 % (jún 2020) ([33]). V októbri 2020, po prepuknutí druhej vlny pandémie ochorenia COVID-19, spoločnosť SAS pokračovala v prevádzke v prostredí výrazne obmedzeného dopytu, pričom prepravila približne 20 % z počtu cestujúcich prepravených v októbri 2019 ([34]).

(31) V čase poskytnutia opatrenia organizácia Eurocontrol vo svojom najoptimistickejšom scenári odhadla, že na základe údajov zozbieraných od januára do októbra 2020 sa sektor leteckej dopravy nedostane na úroveň z roku 2019 skôr ako v roku 2024 ([35]). Medzinárodná rada letísk v Európe poskytla 6. októbra 2020 podobnú prognózu, v ktorej sa domnieva, že úroveň európskej leteckej dopravy z roku 2019 sa pravdepodobne dosiahne až v roku 2024 alebo 2025, pričom vývoj tejto dopravy v roku 2021 je mimoriadne neistý ([36]).

(32) Výrazná strata dopytu, ktorú spoločnosť SAS utrpela v dôsledku vplyvov pandémie ochorenia COVID-19, opatrení na zamedzenie šírenia a značnej neistoty, pokiaľ ide o krátkodobé a strednodobé vyhliadky leteckého sektora, vážne ovplyvnila jej finančnú situáciu.

2.1.3. *Potreby vlastného imania a likvidity spoločnosti SAS v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19*

(33) Podľa Dánska a Švédska vznikli spoločnosti SAS značné straty od vypuknutia pandémie ochorenia COVID-19 a prijatia opatrení na zamedzenie šírenia opísaných v oddiele 2.1.1. Spoločnosť SAS v čase poskytnutia opatrenia očakávala ďalšie straty. V dôsledku toho spoločnosť potrebovala na riešenie svojich finančných ťažkostí podporu vlastného imania a likvidity vo forme rekapitalizácie.

(34) Podľa Dánska a Švédska spoločnosť SAS potrebovala túto podporu napriek viacerým iniciatívam zameraným na úsporu nákladov, ktoré prijala na zmiernenie svojich strát, a štátnej pomoci, ktorú predtým dostala v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19.

2.1.3.1. Iniciatívy zamerané na úsporu nákladov, o ktorých rozhodla spoločnosť SAS s cieľom zmierniť vplyv pandémie ochorenia COVID-19

(35) Od 3. marca 2020, krátko po vypuknutí pandémie ochorenia COVID-19 v Európe, spoločnosť SAS oznámila, že okamžite spustí niekoľko iniciatív zameraných na úsporu nákladov s cieľom čeliť dôsledkom pandémie a zníženému dopytu po službách leteckej dopravy ([37]). Spoločnosť SAS od 5. marca 2020 pozastavila lety do Hongkongu a ďalej oznámila, že v nasledujúcich mesiacoch obmedzí lety na krátke vzdialenosti s cieľom čo najviac kompenzovať stratu príjmov prostredníctvom zníženia nákladov súvisiacich s letmi (palivo, personál, dane a poplatky za lietadlá atď.).

(36) Dňa 12. marca 2020 na zasadnutí správnej rady spoločnosti SAS spoločnosť informovala členov správnej rady, že je potrebné pracovať v dvoch prúdoch, aby bolo možné čeliť dôsledkom pandémie ochorenia COVID-19 a zhoršeniu finančnej situácie spoločnosti SAS.

(37) *Po prvé* spoločnosť SAS uviedla, že si musí okamžitým znížením nákladov zabezpečiť peňažné prostriedky. V tejto súvislosti sa vedenie spoločnosti SAS dohodlo na dobrovoľnom znížení svojich platov o 20 % s okamžitou platnosťou na obdobie troch mesiacov. Zároveň spoločnosť SAS informovala správnu radu, že začala dialóg s odborovými zväzmi s cieľom dohodnúť sa na dočasnom skrátení pracovného času až o 20 % (a zodpovedajúcom znížení mzdy) na obdobie troch mesiacov pre všetkých zamestnancov spoločnosti SAS. Okrem toho zo zápisnice zo zasadnutia správnej rady z 12. marca 2020 vyplýva, že spoločnosť SAS už viedla rokovania s prenajímateľmi o dočasnom zrušení alebo odložení prenájmu lietadiel a iných aktív. Vzhľadom na nízky počet rezervácií spoločnosť SAS tiež v marci a apríli 2020 obmedzila svoje letecké služby o 15 – 20 %, pričom do 3. apríla 2020

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

pozastavila lety do Číny a Talianska a znížila frekvenciu letov do väčšiny svojich destinácií. *Po druhé* spoločnosť SAS informovala správnu radu, že pracuje na novom obchodnom pláne, v ktorom sa zohľadňujú účinky pandémie ochorenia COVID-19 a jej dôsledky na jej krátkodobú a dlhodobú obchodnú stratégiu.

(38) Dňa 15. marca 2020 spoločnosť SAS oznámila, že od 16. marca 2020 dočasne zastavuje väčšinu svojich letov z dôvodu vývoja pandémie ochorenia COVID-19 a opatrení na zamedzenie šírenia, ktoré prijali Dánsko a Švédsko (pozri odôvodnenia 21 a 23). Spoločnosť SAS ďalej oznámila, že okamžite po prijatí právnych predpisov umožňujúcich dočasné prepúšťanie v Dánsku (15. marca 2020) a Švédsku (16. marca 2020) zavedie dočasné zníženie počtu zamestnancov až o 10 000, čo zodpovedá 90 % jej celkovej pracovnej sily ([38]).

(39) Na zasadnutí správnej rady 1. apríla 2020 spoločnosť SAS uviedla, že prevádzkuje len 10 % svojich leteckých služieb v porovnaní s rovnakým obdobím predchádzajúceho roka. Spoločnosť SAS takisto uviedla, že do konca roka 2020 identifikovala niekoľko iniciatív zameraných na zníženie nákladov s potenciálom úspor vo výške 4,1 miliardy SEK. Okrem toho správna rada schválila uzavretie dohody o predaji a spätnom lízingu piatich náhradných leteckých motorov, čo spoločnosti SAS prinieslo 45 miliónov USD v hotovosti.

(40) Na zasadnutí správnej rady 15. apríla 2020 spoločnosť SAS predstavila svoj obchodný plán, v ktorom stanovila novú obchodnú stratégiu na riešenie pandémie ochorenia COVID-19 a jej dôsledkov z krátkodobého a dlhodobého hľadiska.

(41) V obchodnom pláne spoločnosti SAS sa v podstate predpokladalo, že v období od apríla do júna 2020 nebude takmer žiadny dopyt po službách leteckej dopravy z dôvodu obmedzenia cestovania ([39]). Cestujúci opäť začali cestovať až od júla do októbra 2020, a to v obmedzenom rozsahu ([40]). Osobná doprava sa potom od novembra 2020 obnovovala stabilným tempom a vo februári 2022 dosiahla 85 % objemu osobnej dopravy z roku 2019. Potom sa rast osobnej dopravy spomalil v dôsledku dlhodobých zmien cestovného správania, ktoré vyvolala pandémia ochorenia COVID-19 (práca z domu, menej obchodných konferencií, nové spôsoby trávenia voľného času atď.). V dôsledku toho spoločnosť SAS očakávala návrat na úroveň spred pandémie ochorenia COVID-19 najskôr v polovici roka 2023. Táto prognóza dopytu vychádzala z predpokladu, že po októbri 2020 nedôjde k ďalším vlnám pandémie a k žiadnym obmedzeniam cestovania.

(42) Podľa tohto scenára spoločnosť SAS predpokladala na účtovné roky 2020 a 2021 stratu vo výške 22 miliárd SEK ([41]). S cieľom zmierniť túto stratu spoločnosť vo svojom obchodnom pláne uviedla, že sa chystá zamerať na tri hlavné oblasti: prispôsobiť svoju ponuku dopytu, začať agresívne znižovať náklady a riadiť prepúšťanie.

(43) Pokiaľ ide o prvú oblasť (prispôsobiť ponuku dopytu), spoločnosť SAS plánovala každý týždeň pozorne sledovať vývoj dopytu po službách leteckej dopravy v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19. Spoločnosť SAS ponechala väčšinu svojej flotily uzemnenú do júna 2020 a od júla 2020 postupne zvyšovala počet lietadiel v prevádzke v závislosti od výsledkov troch hlavných ukazovateľov. Týmito ukazovateľmi sa merala „schopnosť cestovať“ (prostredníctvom analýzy vládnych cestovných obmedzení a zákazov platných pre podniky na celom svete), „zámer cestovať“ (napr. prostredníctvom merania údajov o vyhľadávaní alebo úrovne rezervácií na webových sídlach spoločnosti SAS) a „skutočné cestovanie“ (napr. prostredníctvom miery zobrazenia, prepravených cestujúcich a tried rezervácií zaregistrovaných spoločnosťou SAS). V dlhodobejšom horizonte (konkrétne po októbri 2020), keď sa očakávalo stabilné oživenie dopytu, spoločnosť SAS sústredila svoje služby na najziskovejšie trasy (najmä lety na krátke vzdialenosti v rámci Škandinávie a Európy) a pre najziskovejších zákazníkov (kategória business), pričom by znížila kapacitu a frekvenciu letov s cieľom maximalizovať využitie lietadiel. Plánovala takisto nahradiť väčšinu svojich súčasných analytických systémov a nástrojov pokročilejšími produktmi s cieľom zlepšiť presnosť ukazovateľov prevádzky a rezervácií a prehodnotiť svoje palubné služby s cieľom odstrániť „plytvanie“ nákladmi (zníženie počtu dvojitých služieb na palube atď.).

([38]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-temporarily-halt-most-of-the-traffic/ (stránka navštívená 28. novembra 2023). Pozri aj zápisnicu zo zasadnutia správnej rady spoločnosti SAS zo 16. marca 2020 (príloha 40.1 k oznámeniu).

([39]) Menej ako 8 % cestujúcich prepravených spoločnosťou SAS v roku 2019.

([40]) Spoločnosť SAS očakávala, že v októbri 2020 dosiahne len 30 % počtu cestujúcich, ktorých prepravila v roku 2019.

([41]) Pozri poznámku pod čiarou č. 23. Účtovný rok spoločnosti SAS trvá od 1. novembra do 31. októbra.

(44) Pokiaľ ide o druhú oblasť (začať agresívne znižovať náklady), spoločnosť SAS navrhla uskutočniť agresívne znižovanie nákladov prostredníctvom zamerania sa na fixné náklady s cieľom dosiahnuť úspory vo výške 2,4 miliardy SEK do konca októbra 2020 a ďalšie úspory vo výške 1 miliardy SEK do konca marca 2021 ([42]). Spoločnosť SAS takisto predpokladala, že po októbri 2020 zníži náklady zredukovaním svojej flotily, postupným prechodom na jeden typ lietadla s cieľom zvýšiť efektívnosť nákladov na údržbu, a odložením dodávok lietadiel s cieľom zachovať peňažný tok, čím by sa do roku 2024 ušetrilo ďalších 1,1 miliardy SEK.

(45) Pokiaľ ide o tretiu oblasť (riadenie prepúšťania), spoločnosť SAS plánovala pokračovať v rozsiahlom dočasnom prepúšťaní vo Švédsku, Nórsku a Dánsku s celkovou úsporou 2 miliardy SEK do konca októbra 2020, po ktorom by nasledovali ďalšie opatrenia na zvýšenie produktivity v období oživenia (konkrétne 25 % zvýšenie produktivity činností vykonávaných na letiskách a 17 % zvýšenie produktivity palubného personálu) s ďalšími úsporami vo výške 2 miliardy SEK. Súčasne mala spoločnosť SAS začať program prepúšťania s cieľom trvalo znížiť celkový počet zamestnancov o 30 % do konca októbra 2020 a ďalej znížiť režijné náklady o 1,6 miliardy SEK do marca 2021 (prostredníctvom zníženia počtu administratívnych zamestnancov o tretinu a zamestnancov vo filiálke nákladnej dopravy o 50 %, zníženia fixných nákladov na IT o 20 %, zvýšenia outsourcingu operácií nákladnej dopravy a pozemnej obsluhy, a obmedzenia investícií do marketingu, IT a produktov len na investície, ktoré sú pre spoločnosť SAS nevyhnutne potrebné).

(46) Týmto programom znižovania nákladov chcela spoločnosť SAS dosiahnuť celkové zníženie nákladov o 5,4 miliardy SEK počas účtovných rokov 2020 a 2021 (a ďalšie zníženie nákladov o 4,5 miliardy SEK po roku 2021).

(47) Na zasadnutí správnej rady 15. apríla 2020 však správna rada požiadala vedenie spoločnosti SAS, aby v obchodnom pláne identifikovalo ďalšie zdroje znižovania nákladov.

(48) Na zasadnutí správnej rady 22. apríla 2020 preto spoločnosť SAS predstavila ambicióznejší program znižovania nákladov. Spoločnosť SAS v podstate navrhla ďalšie zníženie vonkajších výdavkov, zvýšenie počtu pracovníkov, ktorí sa majú prepustiť (z 30 % na 40 % z celkového počtu zamestnancov SAS) a odloženie ďalších dodávok lietadiel. Zo zápisnice z tohto zasadnutia takisto vyplýva, že spoločnosť SAS skúmala možnosť odpredaja niektorých kľúčových aktív, najmä svojho vernostného programu pre zákazníkov Eurobonus a činností v oblasti nákladnej dopravy a pozemnej obsluhy. Pokiaľ ide o program Eurobonus, spoločnosť SAS zvážila výhody a nevýhody takéhoto odpredaja a dospela k záveru, že iné možnosti sú vhodnejšie ako odpredaj ([43]). Pokiaľ ide o odpredaj filiálky nákladnej dopravy, spoločnosť SAS uviedla, že žiadny kupujúci neprejavil záujem o kúpu časti alebo celej filiálky nákladnej dopravy ([44]), zatiaľ čo v prípade služieb pozemnej obsluhy […] (*).

(49) Prostredníctvom tohto revidovaného obchodného plánu chcela spoločnosť SAS v rokoch 2020 a 2021 dosiahnuť celkové zníženie nákladov až o 7,3 miliardy SEK, čím by sa predpokladaný akumulovaný deficit znížil z 22 miliárd SEK na 15 miliárd SEK do konca roka 2021.

(50) Spoločnosť SAS prijala tento obchodný plán 24. apríla 2020 po schválení správnou radou a pokračovala v iniciatívach zameraných na znižovanie nákladov v rámci troch hlavných identifikovaných oblastí.

([42]) Toto zníženie nákladov bolo zamerané na osobné náklady (prostredníctvom neprijímania nových zamestnancov, zníženia počtu školení) v celkovej výške viac ako 800 miliónov SEK, údržbu lietadiel (prostredníctvom opätovného prerokovania dohôd o prenájme lietadiel s posádkou, oneskorených dodávok lietadiel, obmedzenia údržby atď.) v celkovej výške 1,3 miliardy SEK, a ostatné náklady (zastavenie projektov, zníženie výdavkov na iné ako nevyhnutné činnosti, ako je marketing, konzultanti, zníženie nákladov na IT a priestory) v celkovej výške 1,3 miliardy SEK.

([43]) Program Eurobonus spoločnosti SAS bol okrem iného dôležitým zdrojom príjmov spoločnosti a strategickým aktívom pre jej obchodnú stratégiu zameranú na konkrétnych a stálych zákazníkov. Spoločnosť SAS sa domnievala, že okrem odpredaja existujú aj iné spôsoby, ako získať peňažné prostriedky z tohto programu, napríklad prostredníctvom prevodu tohto programu na samostatný právny subjekt, aby ho spoločnosť SAS mohla v blízkej budúcnosti použiť ako zábezpeku na financovanie dlhu, alebo prostredníctvom predaja bodov s diskontom verným zákazníkom s cieľom získať viac peňažných prostriedkov. Takýto prevod by si však vyžadoval niekoľko mesiacov, čo viedlo spoločnosť SAS k názoru, že takýto prevod by nemohol predstavovať krátkodobé riešenie jej finančných ťažkostí, ale len niečo, čo by sa mohlo preskúmať ako strednodobé riešenie.

([44]) Spoločnosť SAS nevlastní nákladné lietadlá, ale na prepravu tovaru využíva nákladný priestor svojich lietadiel na prepravu cestujúcich. Potenciálni zasielatelia by preto mali problémy s optimalizáciou tokov tovaru, pretože by boli závislí od letového programu spoločnosti SAS pre cestujúcich, keďže lety prevádzkuje spoločnosť SAS. Jediný záujem, ktorý nadobúdatelia prejavili, sa preto týkal prevzatia marketingových a predajných činností „kapacity nákladného priestoru“ spoločnosti SAS, ale s podmienkou vysokej provízie. Aj predchádzajúce pokusy spoločnosti SAS o predaj tejto filiálky boli neúspešné. SAS preto usúdila, že je lepšie ponechať filiálku v rámci skupiny, ale s výrazným znížením počtu zamestnancov (–50 %).

(*) Dôverné informácie.

(51) Po prvé, pokiaľ ide o prevádzku (odôvodnenie 43), spoločnosť SAS v období od apríla do júna 2020 prevádzkovala len niekoľko vnútroštátnych liniek vo Švédsku, ako aj medzi Nórskom, Dánskom a Švédskom, a niekoľko repatriačných letov ([45]) a nákladných letov ([46]), pričom v apríli a máji využívala menej ako 10 % svojej kapacity v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019 (odôvodnenie 29) ([47]). Dňa 8. júna 2020 sa spoločnosť SAS na základe povzbudivých výsledkov najnovších opatrení týkajúcich sa dopytu (odôvodnenie 43) ([48]) chystala postupne zvyšovať počet lietadiel v prevádzke zo 16 2. júna 2020 na 45 v polovici júla 2020, aby tak sledovala trend nárastu dopravy, ktorý zistila ([49]). Letový program sa mal zamerať najmä na vnútroštátnu dopravu v Dánsku, Nórsku a vo Švédsku a na niektoré spojenia do kľúčových európskych obchodných destinácií (Belgicko, Nemecko, Holandsko) a na posilnenie spojení v rámci Škandinávie. Spoločnosť SAS napríklad odhadovala, že v prvom júlovom týždni v roku 2020 ponúkne na trhu 34 % svojej ponuky (pokiaľ ide o kapacitu miest) letov do Škandinávie, zo Škandinávie a v rámci Škandinávie v porovnaní s rovnakým týždňom v roku 2019, čo podľa nej zodpovedalo priemernej kapacite ponúkanej konkurentmi (28 %) ([50]). Zvýšenie počtu letov v júni a júli 2020 prinieslo spoločnosti SAS dodatočné príjmy, znížilo jej straty a umožnilo jej plánovať druhé zvýšenie počtu lietadiel uvedených do prevádzky v auguste 2020 pre rekreačné destinácie v Európe, a to aj vzhľadom na dobré výsledky najnovších meraní vývoja dopytu. V tejto súvislosti spoločnosť SAS vyhodnotila, že takéto zvýšenie (ktoré by malo za následok až 45 % jej trhovej ponuky v rovnakom období v roku 2019) bolo v súlade s ponukou konkurencie na august 2020 ([51]). Vzhľadom na nárast počtu prípadov ochorenia COVID-19 v celej Európe v septembri a októbri 2020 však spoločnosť SAS do konca októbra 2020 znížila svoju kapacitu výrazne pod 40 %.

(52) Po druhé, pokiaľ ide o zníženie fixných nákladov (odôvodnenie 44), spoločnosť SAS znížila svoje plánované investície prostredníctvom odloženia dodávok lietadiel. Spoločnosť SAS rýchlo začala dialóg so svojím dodávateľom lietadiel, spoločnosťou Airbus, o možnosti odloženia platieb pred dodaním a dodávok lietadiel. Týmto spôsobom sa spoločnosti SAS podarilo dosiahnuť odloženie platieb pred dodaním v období […] vo výške [0 – 300] miliónov USD ([200 – 500] miliónov SEK) a zmenu termínu dodania štyroch […] z […] na […], štyroch […] z […] na […] a dvoch […] z […] na […]. Švédsko a Dánsko však vysvetlili, že spoločnosť SAS nemohla zrušiť žiadne objednávky od […] bez toho, aby podstúpila riziko […]. Okrem toho spoločnosť SAS odložila všetky […] dodávky prenajatých lietadiel o […] mesiacov a urýchlila proces predaja alebo skoršieho ukončenia zmlúv o prenájme na […] ([52]) s cieľom získať peňažné prostriedky skôr. Okrem toho spoločnosť SAS opätovne prerokovala zmluvy s viac ako 200 dodávateľmi vo všetkých oblastiach svojej činnosti s cieľom odstrániť akékoľvek krátkodobé variabilné náklady, opätovne prerokovať krátkodobé a dlhodobé fixné náklady a zlepšiť platobné podmienky. Tieto opätovné rokovania umožnili spoločnosti SAS ušetriť viac ako 1,5 miliardy SEK na znížení nákladov do konca roka 2020.

(53) Po tretie, pokiaľ ide o prepúšťanie (odôvodnenie 45), spoločnosť SAS 28. apríla 2020 oznámila, že začne proces trvalého zníženia počtu svojich budúcich zamestnancov až o 5 000 zamestnancov pracujúcich na plný úväzok, pričom väčšina z nich bude mať šesťmesačnú výpovednú lehotu ([53]). Medzi ďalšie opatrenia týkajúce sa práce patrilo zníženie počtu nadčasov a poskytnutie neplateného voľna niektorým zamestnancom.

([45]) SAS vykonala repatriačné lety z Brazílie, Pakistanu, Kolumbie, Guiney, Peru a Turecka.

([46]) Najmä niekoľko letov medzi Štokholmom a Hongkongom s využitím prázdnych osobných lietadiel na prepravu zdravotníckeho vybavenia a farmaceutických výrobkov z Ázie do Európy.

([47]) K 15. aprílu 2020 prevádzkovala spoločnosť SAS 7,4 % svojich leteckých služieb v porovnaní s rokom 2019. Spoločnosť SAS na základe údajov organizácie Eurocontrol odhadla, že je to skôr v súlade s priemernou ponukou porovnateľných spoločností (5,7 %), ktoré tvoria vzorku 25 leteckých spoločností (Wideroe, Alitalia, Aer Lingus, KLM, Turkish Airlines, Iberia, Wizz Air, Lufthansa, Air France, LOT, Ryanair, Austrian airlines, EasyJet atď.) (Zdroj: Zasadnutie predstavenstva spoločnosti SAS AB z 15. apríla, príloha 40.1 k oznámeniu).

([48]) Z ukazovateľov vyplynulo čiastočné a blížiace sa zrušenie cestovných obmedzení v Európe a v Škandinávii na začiatku leta 2020; nárast predaja až o 29 % v porovnaní s predchádzajúcim týždňom a zvýšenie ziskovosti/koeficientu zaťaženia od začiatku júna.

([49]) Spoločnosť SAS zaznamenala v júli 2020 skutočnú prevádzku, ktorá bola vyššia, ako predpokladala vo svojom obchodnom pláne prijatom 24. apríla 2024.

([50]) Spoločnosť SAS analyzovala zverejnenú týždennú kapacitu okrem iného spoločností Norwegian, Lufthansa, Ryanair, Air France/KLM, Wizz Air, Wideroe, IAG Group, Finnair, EasyJet, Braathens Regional a Turkish Airlines.

([51]) Spoločnosť SAS odhadovala, že Wizz Air sa v auguste 2020 vráti k plnej ponuke v porovnaní s augustom 2019, Ryanair a Air France/KLM k ponuke na úrovni približne 65 %, Lufthansa na úrovni menej ako 40 % a Finnair na úrovni menej ako 30 %.

([52]) 15 […], päť […] a jeden […].

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

(54) Celkovo sa spoločnosti SAS podarilo znížiť variabilné náklady o takmer 40 % v porovnaní s predchádzajúcim rokom, odložiť dodávku 10 lietadiel a urýchliť vyradenie 21 lietadiel, opätovne prerokovať viac ako 200 zmlúv s dodávateľmi s cieľom zlepšiť platobné podmienky a znížiť variabilné náklady a dokončiť prepúšťanie 5 000 pracovníkov do 26. októbra 2020.

(55) Okrem týchto opatrení zameraných na zníženie nákladov Dánsko a Švédsko uviedli, že spoločnosť SAS požiadala o štátnu pomoc a dostala ju v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19 na zmiernenie svojich strát a túto štátnu pomoc dostala.

2.1.3.2. Štátna pomoc poskytnutá spoločnosti SAS v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19

(56) V čase poskytnutia opatrenia spoločnosť SAS využila niekoľko opatrení štátnej pomoci a plánovali sa ďalšie opatrenia štátnej pomoci.

(57) Po prvé Komisia 15. apríla 2020 ([54]) a 24. apríla 2020 ([55]) schválila štátnu pomoc spoločnosti SAS od Dánska a Švédska vo forme štátnych záruk až do výšky 90 % revolvingového úveru v hodnote 3,3 miliardy SEK (324 miliónov EUR). Tieto opatrenia boli určené na čiastočnú náhradu škody, ktorú letecká spoločnosť priamo utrpela v dôsledku pandémie ochorenia COVID-19, a Dánsko a Švédsko ich oznámili podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ.

(58) Po druhé spoločnosť SAS dostala od Dánska aj náhradu fixných nákladov v rámci schémy, ktorú schválila Komisia 8. apríla 2020 ([56]). V tejto súvislosti spoločnosť SAS získala 59 375 580 SEK pre svoju dcérsku spoločnosť Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden ([57]), 21 126 457 SEK na pozemnú prevádzku a 11 135 382 SEK na nákladnú prevádzku (t. j. spolu 91 637 419 SEK alebo 8,9 mil. EUR).

(59) Po tretie v auguste 2020 dánske orgány oznámili predbežný odhad potenciálnej pomoci, ktorú by spoločnosť SAS mohla získať v rámci dvoch schém na podporu leteckých spoločností, ktoré Dánsko v tom čase vopred oznámilo Komisii ([58]). Podľa tohto odhadu by spoločnosť SAS získala maximálnu sumu 800 000 EUR (približne 6 miliónov DKK) v rámci prvej schémy a približne 4,7 milióna EUR (35 miliónov DKK) v rámci druhej schémy ([59]).

(60) Napokon spoločnosť SAS dostala od Nórska náhradu škôd spôsobených pandémiou ochorenia COVID-19 v rámci schémy, ktorú schválil Dozorný úrad EZVO 17. apríla 2020 vo veci 85047 ([60]). Táto náhrada predstavovala približne 10 miliónov NOK (932 723 EUR) ([61]). Ako uviedli Dánsko a Švédsko, spoločnosť SAS uzavrela zmluvu o poskytovaní služieb s Nórskom. Spoločnosť SAS odhadovala platby podľa tejto zmluvy na približne 500 miliónov SEK (49 miliónov EUR).

([54]) Rozhodnutie Komisie C(2020) 2416 final z 15. apríla 2020 o štátnej pomoci SA.56795 (2020/N) – Dánsko – Náhrada škôd spôsobených spoločnosti SAS pandémiou COVID 19 (Ú. v. EÚ C 220, 3.7.2020, s. 1).

([55]) Rozhodnutie Komisie C(2020) 2784 final z 24. apríla 2020 o štátnej pomoci SA.57061 (2020/N) – Švédsko – Náhrada škôd spôsobených spoločnosti SAS pandémiou COVID 19 (Ú. v. EÚ C 220, 3.7.2020, s. 1).

([56]) Rozhodnutie Komisie C(2020) 2294 final z 8. apríla 2020 o štátnej pomoci SA.56774 (2020/N) – Dánsko – Náhrada škôd spôsobených spoločnosti SAS pandémiou COVID 19 (Ú. v. EÚ C 144, 30.4.2020, s. 1). Schéma bola schválená podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ.

([57]) Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden je konzorcium, ktoré vlastnia tri dcérske spoločnosti SAS (pozri aj oddiel 2.7).

([58]) Vec SA.58157 – COVID-19: pomoc dánskym letiskám a leteckým spoločnostiam, ktoré pristávajú v Dánsku a odlietajú z Dánska, a vec SA.58088 – COVID-19: náhrada škôd leteckým spoločnostiam na dánskych vnútroštátnych linkách za škody spôsobené pandémiou ochorenia COVID-19 [na základe článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ, ako sa vykladá v oddiele 3.1 dočasného rámca, a článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ]. Komisia schválila prvé opatrenie vo svojom rozhodnutí z 3. septembra 2020 vo veci SA.58157 (Ú. v. EÚ C 7, 7.1.2021, s. 4); pokiaľ ide o druhé opatrenie, Dánsko nakoniec upustilo od svojho projektu poskytnutia pomoci v rámci schémy vo veci SA.58088 a 14. októbra 2020 stiahlo svoje oznámenie.

([59]) Nakoniec spoločnosť SAS získala pomoc v rámci tejto schémy len vo veci SA.58157 vo výške 800 000 EUR. Po tom, ako Dánsko upustilo od svojho projektu poskytnutia pomoci vo veci SA.58088, spoločnosť SAS nevyužila odhadovanú sumu 4,7 milióna EUR. Pri posudzovaní proporcionality (oddiel 6.3.3) sa však zohľadňuje pomoc prijatá v rámci schémy vo veci SA.58157, ako aj pomoc odhadovaná vo veci SA.58088.

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

([61]) Použil sa výmenný kurz InforEuro z augusta 2020.

2.1.3.3. Finančné potreby spoločnosti SAS v oblasti vlastného imania a likvidity

(61) Dánske a švédske orgány vo svojom oznámení z 11. augusta 2020 vysvetlili, že prijaté zmierňujúce opatrenia a štátna pomoc, ktorú spoločnosť SAS dostala, nepostačovali na nápravu jej ťažkej finančnej situácie v dôsledku pandémie ochorenia COVID-19 a súvisiacich opatrení na zamedzenie šírenia.

(62) Z obchodného plánu spoločnosti SAS vyplynulo, že napriek prijatým zmierňujúcim opatreniam a získanej štátnej podpore očakávala spoločnosť SAS v rokoch 2020 a 2021 stratu vo výške približne 15 miliárd SEK. Spoločnosť SAS očakávala, že do konca októbra 2020 vyčerpá svoju likviditu a svoj účtovný rok 2020 uzavrie so záporným vlastným imaním vo výške takmer 11 miliárd SEK.

(63) Dánsko a Švédsko takisto vysvetlili, že podľa priebežnej správy spoločnosti SAS za 2. štvrťrok 2020 bol pomer dlhu k vlastnému imaniu ([62]) spoločnosti SAS na konci apríla 2020 záporný (– 459,4). Okrem toho sa finančná pripravenosť spoločnosti SAS znížila z 32 % na 26 %, čím takmer dosiahla minimálnu prahovú hodnotu 25 %, ktorá sa požaduje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ([63]). Vlastné imanie sa dostalo do mínusu z 5,4 miliardy SEK v apríli 2019 na mínus 65 miliónov SEK v apríli 2020. Od mája do júla 2020 príjmy spoločnosti SAS naďalej klesali o viac ako 80 % v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019. Zníženie prevádzkových nákladov (–67 % v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019) vyplývajúce z nižšieho dopytu a zmierňujúcich opatrení, ktoré prijala spoločnosť SAS, nevyrovnalo tento pokles príjmov ([64]).

(64) Celkovo spoločnosť SAS do júla 2020 naďalej vykazovala straty, ktoré od začiatku pandémie ochorenia COVID-19 dosiahli takmer 6 miliárd SEK. Pokračoval aj pokles vlastného imania spoločnosti SAS, pričom k 31. júlu 2020 dosiahol zaúčtovaný záporný stav vlastného imania viac ako 1 miliardu SEK ([65]). Zhoršovanie finančnej situácie spoločnosti SAS pokračovalo aj v období od augusta do októbra 2020, keď došlo k 77 % poklesu príjmov v porovnaní s predchádzajúcim rokom ([66]).

(65) Dánsko a Švédsko vo svojom oznámení z 11. augusta 2020 s aktualizovanými údajmi (júl 2020) potvrdili, že spoločnosť SAS očakáva, že do decembra 2020 dosiahne záporné vlastné imanie vo výške 9,4 miliardy SEK a svoju dostupnú likviditu (ktorá k 31. januáru 2020 predstavovala 6,598 miliardy SEK) spotrebuje do decembra 2020, ak nie skôr ([67]). Toto zistenie bolo podporené analýzou finančnej situácie spoločnosti SAS, ktorú poskytla ratingová agentúra Moody's, z 10. júna 2020, v ktorej agentúra Moody's odhadla, že spoločnosť SAS má likviditu na prevádzku len do konca roka ([68]).

(66) Podľa Dánska a Švédska by výrazné narušenie leteckej dopravy, aké by bolo spôsobené prípadným bankrotom alebo platobnou neschopnosťou spoločnosti SAS, výrazne zhoršilo situáciu švédskeho a dánskeho hospodárstva, najmä vzhľadom na význam spoločnosti SAS pre hospodárstvo týchto členských štátov.

([62]) Pomer dlhu k vlastnému imaniu je finančný ukazovateľ, ktorý ukazuje, akú časť spoločnosti vlastnia veritelia v porovnaní s tým, akú časť vlastného imania majú akcionári. Vypočítava sa ním váha celkového dlhu a finančných záväzkov voči celkovému vlastnému imaniu akcionárov. Čím vyšší je tento pomer, tým viac je spoločnosť zadlžená. Spoločnosti s vysokou mierou zadlženosti sú vystavené väčšiemu riziku, že pri poklese príjmov nebudú splácať dlhy. Sú takisto menej schopné získavať nové dlhy. Záporný pomer znamená, že záväzky spoločnosti prevyšujú jej aktíva. Vo väčšine prípadov by sa to považovalo za znak vysokého rizika a motiváciu požiadať o ochranu pred bankrotom.

([63]) Požiadavkou finančnej pripravenosti spoločnosti SAS je mať vždy pripravené peňažné prostriedky vo výške najmenej 25 % ročných fixných nákladov. Dánsko a Švédsko uvádzajú, že táto požiadavka likvidity vyplýva z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3, ELI: Http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj),), podľa ktorého je letecká spoločnosť povinná udržiavať finančnú pripravenosť, aby si udržala svoju prevádzkovú licenciu.

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

([65]) Pozri priebežnú správu spoločnosti SAS za 3. štvrťrok 2020, ktorá je k dispozícii na adrese: https://www.sasgroup.net/files/documents/financial-reports/Q3-2020/Q320-Presentation-2020-08-25.pdf (stránka navštívená 28. novembra 2023).

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

([67]) Príloha 33 k oznámeniu dánskych a švédskych orgánov.

([68]) Príloha 34.1 k oznámeniu dánskych a švédskych orgánov.

2.1.4. *Úloha spoločnosti SAS v dánskom a švédskom hospodárstve*

(67) Dánsko a Švédsko sa najprv odvolávali na základné služby verejnej dopravy poskytované spoločnosťou SAS do týchto dvoch členských štátov, z nich a v rámci nich.

(68) Pokiaľ ide o Dánsko, dánske orgány vysvetlili, že spoločnosť SAS mala v roku 2019 podiel 32 % na celkovej vnútroštátnej a medzinárodnej osobnej leteckej premávke v Dánsku a ponúkala viac ako 100 liniek z Dánska, do Dánska a v rámci Dánska ([69]). Len v roku 2019 otvorila spoločnosť SAS 12 nových liniek z dánskych letísk ([70]).

(69) Na vnútroštátnej úrovni mala podľa dánskych orgánov spoločnosť SAS v roku 2019 41 % podiel na vnútroštátnych spojeniach v rámci Dánska ([71]), a to z letísk Aalborg, Aarhus, Billund, Bornholm a na Faerských ostrovoch. V roku 2019 spoločnosť SAS prepojila Kodaň s mestami Billund, Aarhus a Aalborg prostredníctvom v priemere 250 vnútroštátnych letov mesačne a do určitej miery aj s Faerskými ostrovmi (viac ako 500 letov ročne), a to celoročne a s pravidelnou frekvenciou. Počas pandémie ochorenia COVID-19 spoločnosť SAS udržiavala vnútroštátne spojenia medzi Kodaňou a Aalborgom, Aarhusom a Faerskými ostrovmi, čo umožnilo uskutočniť základné cesty v rámci Dánska v období od apríla do júna 2020. Po júni 2020 prevádzkovala spoločnosť SAS medzi týmito destináciami 100 až 200 letov mesačne ([72]).

(70) Pokiaľ ide o medzinárodné destinácie, spoločnosť SAS ponúkala spojenia do škandinávskych krajín ([73]) a do Únie ([74]) a medzinárodných obchodných centier (New York, Chicago, Washington, Hongkong, Londýn, Ženeva atď.) s pravidelnou frekvenciou, spravidla počas celého roka ([75]). V roku 2019 prepravila spoločnosť SAS do Dánska a z Dánska približne 10 miliónov cestujúcich, čo predstavuje takmer 30 % z celkového počtu medzinárodných cestujúcich do Dánska a z Dánska ([76]). V období od januára do septembra 2020 zostala spoločnosť SAS najväčšou leteckou spoločnosťou, pokiaľ ide o počet prepravených cestujúcich, pričom jej podiel na celkovom počte medzinárodných cestujúcich prepravených do a z Dánska stále predstavoval 30 % ([77]).

(71) Pokiaľ ide o Švédsko, švédske orgány vysvetlili, že vzhľadom na to, že Švédsko sa nachádza na veľkom a riedko osídlenom polostrove, ktorý sa geograficky nachádza na okraji Únie, je letecká doprava najbežnejším spôsobom dopravy pri medzinárodných cestách do krajiny a z nej, pričom predstavuje približne 70 % všetkých medzinárodných ciest. Podľa Švédskej dopravnej agentúry mala spoločnosť SAS v roku 2019 49 % podiel na vnútroštátnej leteckej doprave vo Švédsku, pokiaľ ide o počet prepravených cestujúcich, a štvrtinový podiel na medzinárodnej leteckej doprave, pričom ponúkala viac ako 150 liniek zo Švédska, do Švédska a v rámci Švédska ([78]).

([69]) Podľa údajov, ktoré dánske orgány získali od Trafikstyrelsen (dánskeho úradu pre civilné letectvo a železnice) v reakcii na žiadosť Komisie o informácie z 2. októbra 2023, boli v roku 2019 tromi najväčšími leteckými spoločnosťami prevádzkujúcimi lety z Dánska, do Dánska a v rámci Dánska (okrem SAS) Norwegian Air Shuttle (s 85 linkami), Ryanair (so 48 linkami) a EasyJet (so 16 linkami). Spoločnosť Norwegian Air Shuttle prevádzkovala jedinú vnútroštátnu linku, zatiaľ čo spoločnosti Ryanair a EasyJet neprevádzkovali žiadnu.

([70]) Pozri výročnú správu a správu o udržateľnosti spoločnosti SAS za účtovný rok 2019, s. 8, ktoré sú k dispozícii na adrese: https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([71]) Podľa údajov dánskeho úradu pre civilné letectvo a železnice bola v roku 2019 najväčšou leteckou spoločnosťou na vnútroštátnej úrovni spoločnosť SAS so 41 % celkového počtu prepravených cestujúcich na vnútroštátnej úrovni, nasledovali spoločnosti Norwegian Air Shuttle (29 %), Danish Air Transport (22 %), Air Alsie (4,5 %) a Dancopter (0,8 %).

([72]) Podľa dánskeho úradu pre civilné letectvo a železnice zostala spoločnosť SAS v období od januára do septembra 2020 najväčšou leteckou spoločnosťou na vnútroštátnej úrovni s 39 % podielom na celkovom počte prepravených cestujúcich na vnútroštátnej úrovni v Dánsku a po nej nasledovali spoločnosti Danish Air Transport (28,5 %), Norwegian Air Shuttle (24 %) a Air Alsie (3,1 %).

([73]) V roku 2019 spoločnosť SAS ponúkala napríklad 600 až 700 letov mesačne do Osla, ako aj do Štokholmu, viac ako 300 letov mesačne do Göteborgu a Stavangeru a lety spájajúce Dánsko s Helsinkami, Aalesundom, Trondheimom a Bergenom.

([74]) V roku 2019 spoločnosť SAS ponúkala napríklad viac ako 100 letov mesačne do Bruselu, Amsterdamu, Paríža, Gdanska, Hamburgu, Frankfurtu, Düsseldorfu, Mníchova, Vilniusu, Varšavy a Milána.

([75]) Podľa údajov dánskeho úradu pre civilné letectvo a železnice a údajov spoločnosti SAS prevádzkovala spoločnosť SAS po celý rok približne dve tretiny svojich liniek (64 zo 102 liniek) vrátane New Yorku, Chicaga, Washingtonu, Hongkongu, Londýna a Ženevy, zatiaľ čo spoločnosť Norwegian Air Shuttle prevádzkovala po celý rok 29 liniek (z 85 liniek), Ryanair 23 liniek (zo 48 liniek) a EasyJet 11 liniek (zo 16 liniek).

([76]) Podľa údajov dánskeho úradu pre civilné letectvo a železnice bola v roku 2019 vedúcou leteckou spoločnosťou, pokiaľ ide o počet medzinárodných cestujúcich prepravených do Dánska a z Dánska, spoločnosť SAS, za ktorou nasledovali spoločnosti Norwegian Air Shuttle (15 %), Ryanair (9 %), EasyJet (5 %) a KLM (4 %).

([77]) Podľa dánskeho úradu pre civilné letectvo a železnice prepravila spoločnosť SAS od januára do septembra 2020 viac ako 2 milióny cestujúcich, za ňou nasledovali spoločnosti Norwegian Air Shuttle (11 % z celkového počtu medzinárodných cestujúcich), Ryanair (10 %), KLM (5 %) a EasyJet (4,5 %).

([78]) Podľa údajov Švédskej dopravnej agentúry bola vedúcou leteckou spoločnosťou v oblasti vnútroštátnej osobnej leteckej dopravy spoločnosť SAS s viac ako 3 miliónmi prepravených cestujúcich, nasledovali spoločnosti Braathens Regional (30 %), Norwegian Air Shuttle (18 %), Poľské aerolínie LOT (0,8 %) a Amapola Flyg (0,7 %).

(72) Na vnútroštátnej úrovni prevádzkovala spoločnosť SAS lety z letísk v Štokholme a Göteborgu, ktorými sa prepravovali cestujúci do letísk v mestách Umeå, Luleå, Malmö, Visby, Östersund, Helsingborg, Skelleftea, Sundsvall, Kalmar, Örnsköldsvik, Ronneby a Kiruna, s pravidelnou frekvenciou viac ako 150 letov mesačne (pre každú destináciu) počas celého roka. Počas pandémie ochorenia COVID-19, od marca do júna 2020, spoločnosť SAS udržiavala väčšinu týchto vnútroštátnych liniek, čo umožnilo uskutočňovať základné cesty v rámci Švédska. Po júni 2020 spoločnosť SAS znovu otvorila všetky svoje vnútroštátne linky s priemerným počtom 50 letov mesačne na destináciu ([79]). Pokiaľ ide o medzinárodné destinácie ([80]), spoločnosť SAS ponúkala spojenia do škandinávskych krajín ([81]) a do iných členských štátov ([82]) a medzinárodných obchodných centier (Los Angeles, Petrohrad, Londýn, Zürich atď.) s pravidelnou frekvenciou počas celého roka.

(73) Dánsko aj Švédsko takisto zdôraznili osobitný prínos, ktorý spoločnosť SAS poskytla počas pandémie ochorenia COVID-19 prostredníctvom svojich nákladných služieb a špeciálnych letov. Zdôraznili, že spoločnosť SAS uskutočnila približne 50 letov s viac ako 800 tonami zdravotníckych a farmaceutických výrobkov z Číny, ktoré dodala do Švédska a Dánska, vrátane 600 ton osobných ochranných prostriedkov a viac ako 40 miliónov ochranných masiek pre švédsky a dánsky zdravotnícky personál. Okrem toho spoločnosť SAS uzavrela zmluvy o prenájme lietadiel na prepravu nákladu vrátane komponentov na výrobu a náhradných dielov pre dôležité švédske a dánske priemyselné spoločnosti s cieľom umožniť kontinuitu výrobného reťazca, ktorý bol prerušený v dôsledku pandémie ochorenia COVID-19. Ako sa uvádza v odôvodnení 51, spoločnosť SAS v koordinácii so švédskymi a dánskymi orgánmi vykonala aj niekoľko repatriačných letov z krajín ako Brazília a Pakistan pre uviaznutých obyvateľov Švédska a Dánska.

(74) Dánsko a Švédsko takisto vysvetlili, že spoločnosť SAS je pre tieto členské štáty dôležitým zamestnávateľom. Uviedli, že hoci spoločnosť SAS už prepustila približne 5 000 pracovníkov s cieľom zmierniť svoje straty, v čase poskytnutia opatrenia stále zamestnávala približne 6 000 ľudí, ktorých prepustenie by ešte viac prehĺbilo vážne narušenia spôsobené pandémiou ochorenia COVID-19 a spôsobilo by vážne sociálne ťažkosti pre hospodárstvo týchto členských štátov.

(75) Napokon Dánsko a Švédsko takisto uviedli, že prípadná platobná neschopnosť alebo neplnenie záväzkov spoločnosti SAS by mali dominový efekt na veľký počet dodávateľov (výrobcov lietadiel a motorov, poskytovateľov letiskových a leteckých navigačných služieb, dodávateľov paliva, dodávateľov stravovacích služieb, dodávateľov IT, poskytovateľov technickej údržby, partnerov regionálnych výrobcov, dodávateľov finančných služieb), pre ktorých spoločnosť SAS predstavuje dôležitého zákazníka. V tejto súvislosti Dánsko a Švédsko uviedli, že nákupy spoločnosti SAS od dodávateľov vo Švédsku a v Dánsku predstavovali v roku 2019 sumu 4,2 miliardy SEK a 3,9 miliardy SEK. Všeobecnejšie povedané, v roku 2019 spoločnosť SAS priamo prispela k švédskemu hrubému domácemu produktu (ďalej len „HDP“) sumou 5,9 miliardy SEK, pričom jej nepriamy príspevok predstavoval 4,7 miliardy SEK a 6 miliárd SEK vedľajších vplyvov. To predstavovalo 30 % celkového príspevku leteckého sektora do švédskeho hospodárstva ([83]). V roku 2019 spoločnosť SAS prispela aj k dánskemu HDP sumou 3 miliardy DKK ročne ([84]). Dánske orgány v tejto súvislosti poukázali na to, že v roku 2020 58 % cestujúcich prepravených spoločnosťou SAS z Dánska a do Dánska cestovalo služobne.

([79]) Podľa údajov Švédskej dopravnej agentúry zostala spoločnosť SAS v období od januára do septembra 2020 najväčšou leteckou spoločnosťou vo vnútroštátnej doprave, pokiaľ ide o počet prepravených cestujúcich, pričom jej podiel na celkovej preprave predstavoval 60 %, podiel Braathens Regional bol 20 %, Norwegian Air Shuttle 14 %, Air Leap 1,8 % a Amapola Flyg 1,8 %.

([80]) Podľa údajov švédskeho dopravného úradu bola v roku 2019 vedúcou leteckou spoločnosťou v medzinárodnej leteckej doprave zo Švédska a do Švédska spoločnosť SAS s viac ako 7 miliónmi prepravených cestujúcich, po nej nasledovali spoločnosti Norwegian Air Shuttle (18 %), Ryanair (8 %), Wizz Air (5,6 %) a Lufthansa (5 %). Od januára do septembra 2020 sa podiel SAS, pokiaľ ide o medzinárodných cestujúcich, mierne znížil z 25 % na 23 %; spoločnosť Norwegian Air Shuttle si udržala druhý najvyšší podiel s 13 % (namiesto 18 % v roku 2019). Podiel spoločnosti Ryanair zostal stabilný, zatiaľ čo podiel spoločnosti Wizz Air sa zvýšil z 5,6 % na 7,2 % a podiel spoločnosti Lufthansa vzrástol z 5,1 % na 6,6 %.

([81]) V roku 2019 spoločnosť SAS ponúkala napríklad viac ako 600 letov mesačne do Osla a Kodane a viac ako 300 do Helsínk, viac ako 100 letov do miest Billund, Tampere, Turku, a Vaasa a lety spájajúce Švédsko s mestami Aarhus, Stavanger, Tromsø, Trondheim a Oulu.

([82]) V roku 2019 spoločnosť SAS ponúkala napríklad viac ako 100 letov mesačne do Bruselu, Amsterdamu, Paríža, Berlína, Frankfurtu, Vilniusu a Tallinnu.

([83]) Pozri správu spoločnosti Copenhagen Economics z apríla 2019, ktorá je k dispozícii na adrese: https://www.copenhageneconomics.com/dyn/resources/Filelibrary/file/6/216/1562329592/sas-swedenreport.pdf (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([84]) To isté. V správe sa takisto uvádza, že prepojenosť vytvorená spoločnosťou SAS prispieva k dánskemu HDP sumou 18,4 miliardy DKK.

(76) Aby sa Dánsko a Švédsko vyhli ťažkým dôsledkom platobnej neschopnosti alebo neplnenia záväzkov zo strany spoločnosti SAS na svoje hospodárstva, usúdili, že neexistujú žiadne iné alternatívy k opatreniu, ako ho oznámili tieto dva členské štáty.

2.1.5. *Neexistencia alternatív k rekapitalizačnému opatreniu*

(77) Dánsko a Švédsko vo svojom oznámení vysvetlili, že spoločnosť SAS nenašla alternatívne financovanie na pokrytie svojich potrieb kapitálu a likvidity, ktorých sa opatrenie týka, ani na trhu, ani v rámci iných opatrení pomoci.

(78) Bezprostredne po vypuknutí pandémie ochorenia COVID-19 v marci 2020 sa spoločnosť SAS pokúsila uzavrieť zmluvu o revolvingovom úvere so skupinou bánk ([85]), ktorá sa ukázala ako neúspešná bez podpory štátu, keďže banky neboli ochotné prevziať žiadne nezabezpečené riziko. Súčasne sa švédske orgány rozhodli podporiť odvetvie leteckej dopravy prostredníctvom schémy, v rámci ktorej sa leteckým spoločnostiam poskytujú štátne záruky, ktoré pokrývajú 90 % úverov uzatvorených s úverovými inštitúciami. Komisia schválila túto schému prostredníctvom rozhodnutia prijatého 11. apríla 2020 vo veci SA 56812 ([86]). Spoločnosť SAS sa pokúsila získať úver od úverových inštitúcií, za ktoré ručí švédsky štát, ale tie sa zdráhali poskytnúť čiastočne nezabezpečený úver. Vzhľadom na ťažkosti spoločnosti SAS sa preto švédske orgány spolu s dánskymi orgánmi rozhodli poskytnúť spoločnosti SAS štátnu záruku, ktorá by mohla pokryť až 100 % revolvingového úveru, o ktorý požiadala spoločnosť SAS, v prípade, že by úverové inštitúcie aj naďalej odmietali prevziať 10 % riziko úveru alebo by zábezpeky spoločnosti SAS považovali za nedostatočné na pokrytie vlastného rizika. Komisia túto pomoc schválila (odôvodnenie 57). Dánsko a Švédsko uviedli, že s touto spoločnou štátnou zárukou sa spoločnosti SAS nakoniec podarilo uzavrieť zmluvu o revolvingovom úvere, ktorý bol na 90 % krytý štátnymi zárukami, ale banky, ktoré poskytli tento úver, požadovali na zvyšných 10 % nezabezpečenej časti úveru rozsiahle záruky vo forme nezaťažených aktív vo vlastníctve spoločnosti SAS. Podľa podmienok zmluvy o revolvingovom úvere uzavretej s týmito bankami spoločnosť SAS poskytla ako zábezpeku balík aktív v podobe lietadiel v celkovej hodnote, ktorá predstavovala dvojnásobok nezabezpečenej sumy revolvingového úveru ponechanej na riziko bánk (10 % nominálnej výšky úveru), a negatívne záložné právo na vnútroskupinové úvery a účty spoločnosti SAS ([87]).

(79) Okrem toho dve ratingové agentúry 10. júna 2020 znížili úverový rating spoločnosti SAS. Agentúra Standard & Poor's znížila úverový rating spoločnosti SAS z B+ na CCC ([88]) a ponechala ju v režime sledovania úverovej bonity s negatívnymi dôsledkami, čo odrážalo *„vysokú pravdepodobnosť reštrukturalizácie dlhu v priebehu niekoľkých nasledujúcich týždňov“*, pretože likvidita spoločnosti SAS sa v predchádzajúcich týždňoch ďalej zhoršila a kapitálová štruktúra leteckej spoločnosti sa zdala neudržateľná ([89]). Agentúra Moody's znížila úverový profil spoločnosti SAS z úrovne B2 na úroveň Caa1 ([90]), k čomu ju viedli značné peňažné prostriedky, ktoré spoločnosť SAS vynakladala na udržanie prevádzky, *„čím sa stala nevyhnutnou potreba rekapitalizácie spoločnosti SAS zo strany jej akcionárov“* ([91]). Agentúra Moody's sa domnievala, že *„hrubý pákový efekt spoločnosti SAS, meraný ako dlh/EBITDA, bol v účtovnom roku 2020 4,6x, čo ponecháva len malú rezervu pre prípad vážneho poklesu trhu vyvolaného pandémiou ochorenia COVID-19“* ([92]).

([85]) Konkrétne […], […], […] a […].

([86]) Rozhodnutie Komisie z 11. apríla 2020 vo veci SA.56812 (2020/N) – Švédsko – COVID-19: Schéma záruk za úvery pre letecké spoločnosti (Ú. v. EÚ C 269, 14.8.2020, s. 2).

([87]) Negatívne záložné právo je zmluva alebo doložka v zmluve o úvere, ktorá bráni dlžníkovi založiť všetky alebo určené aktíva v prospech iného veriteľa. Zabezpečuje sa v nej, že pôvodný veriteľ bude uprednostnený, ak dlžník nesplní svoje záväzky a jeho aktíva budú zabavené.

([88]) Podľa ratingovej stupnice agentúry Standard & Poor's rating CCC znamená, že úverový profil spoločnosti je aktuálne zraniteľný a splnenie finančných záväzkov závisí od priaznivých obchodných, finančných a hospodárskych podmienok. Pozri https://www.spglobal.com/ratings/en/about/intro-to-credit-ratings (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([89]) Pozri 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/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([90]) Podľa ratingovej stupnice agentúry Moody's rating Caa znamená, že bonita záväzkov sa hodnotí ako nízka a záväzky podliehajú veľmi vysokému úverovému riziku. Pozri https://www.moodys.com/sites/products/productattachments/ap075378_1_1408_ki.pdf (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([91]) Príloha 34.1 k oznámeniu švédskych a dánskych orgánov.

([92]) Pomer dlhu k EBITDA je ukazovateľ finančnej páky, ktorým sa meria schopnosť spoločnosti splácať vzniknutý dlh. Tento ukazovateľ, ktorý bežne používajú úverové agentúry, určuje pravdepodobnosť nesplácania emitovaného dlhu. Tento ukazovateľ je užitočný pri určovaní toho, koľko rokov EBITDA by bolo potrebných na splatenie celého dlhu. Ak je tento ukazovateľ vyšší ako 3, môže to byť zväčša znepokojujúce, ale môže sa to líšiť v závislosti od odvetvia. Pozri napr. https://www.investopedia.com/terms/l/leverageratio.asp (stránka navštívená 28. novembra 2023).

(80) Okrem toho Dánsko a Švédsko vysvetlili, že opatrenia štátnej pomoci, ktoré už spoločnosť SAS dostala, boli buď nedostatočné, alebo neprimerané na riešenie jej kapitálových potrieb, keďže boli zamerané len na riešenie okamžitého nedostatku likvidity spoločnosti SAS, a nie zhoršovania jej kapitálovej štruktúry v krátkodobom a dlhodobom horizonte.

(81) Podľa Švédska a Dánska mal revolvingový úver podporený opatrením štátnej záruky (odôvodnenie 57) za následok len obmedzenie miery čerpania prevádzkovej hotovosti spoločnosti SAS ([93]) na 500 až 700 miliónov SEK mesačne do konca účtovného roka 2020, a preto nebol vhodný na to, aby umožnil spoločnosti SAS obnoviť jej kapitálovú štruktúru z obdobia pred pandémiou ochorenia COVID-19 (a nebol dostatočný na zachovanie peňažného toku). Okrem toho podľa podmienok zmluvy o revolvingovom úvere musela spoločnosť SAS zrušiť revolvingový úver (a splatiť všetky nesplatené sumy) hneď, ako sa úspešne zrealizuje plán rekapitalizácie, ktorý preskúmali Dánsko a Švédsko ([94]). Všetka ostatná pomoc, ktorú spoločnosť SAS dostala, bola zameraná len na krátkodobé pokrytie niektorých prevádzkových nákladov vo forme grantov alebo kompenzácií za záväzky služieb vo verejnom záujme (odôvodnenia 58 až 60) a nepomohla riešiť značné finančné ťažkosti spoločnosti SAS a zabezpečiť jej životaschopnosť.

(82) Dánsko a Švédsko takisto uviedli, že neexistovali žiadne iné existujúce schémy horizontálnej pomoci, ktoré by tieto dva členské štáty prijali v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19, a ktorými by sa mohli riešiť finančné ťažkosti spoločnosti SAS z dôvodov uvedených v **Table 1** a **Table 2**.

Tabuľka 1

Zoznam príslušných schém pomoci, ktoré prijalo Švédsko v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19 v období od 1. marca 2020 do 26. októbra 2020 ([95])

Schéma pomoci	Opis opatrenia	Vysvetlenia Švédska o neprimeranosti/ nedostatočnosti opatrenia
SA.56860 Schéma záruk za úvery pre podniky postihnuté pandémiou ochorenia COVID-19	Opatrenie poskytlo pomoc vo forme záruk na úvery nepresahujúce 75 miliónov SEK (približne 6,8 milióna EUR) na podnik. Vo výnimočných prípadoch mohli byť povolené vyššie sumy úverov, ale len do maximálnej výšky 250 miliónov SEK (približne 22,7 milióna EUR).	Maximálna výška pomoci, ktorú bolo možné poskytnúť v rámci tejto schémy, nepostačovala na zabezpečenie životaschopnosti spoločnosti SAS. Spoločnosť SAS takisto potrebovala kapitál na posilnenie vlastného imania, a preto sa nemohla spoliehať výlučne na úvery.
SA.56812 Schéma záruk za úvery pre letecké spoločnosti postihnuté pandémiou ochorenia COVID-19	Týmto opatrením sa poskytla pomoc vo forme štátnych záruk na nové úvery určitým leteckým spoločnostiam so švédskou licenciou s cieľom zabezpečiť ich dostatočnú likviditu.	Spoločnosť SAS nemohla získať úver na trhu v rámci tejto schémy pomoci (odôvodnenie 78).
SA.56972 Nájomný rabat pre nájomníkov postihnutých pandémiou ochorenia COVID-19	Schémou sa poskytovala pomoc (maximálne 800 000 EUR) na pokrytie nájomného rabatu dohodnutého prenajímateľmi a podnikmi pôsobiacimi v oblasti tovarov dlhodobej spotreby (s výnimkou internetového obchodu), hotelov, reštaurácií a niektorých ďalších činností zameraných na vzťahy so zákazníkmi v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19.	Schéma pomoci nebola vhodná na pokrytie potreby likvidity a kapitálu spoločnosti SAS a poskytnutá suma bola zjavne nedostatočná.

([93]) Tempo, akým spoločnosť vyčerpáva svoje peňažné rezervy alebo hotovosť pri scenári generovania straty v dôsledku svojich prevádzkových činností.

([94]) Po poskytnutí opatrenia 26. októbra 2020 spoločnosť SAS splatila revolvingový úver v plnej výške 29. októbra 2020. Švédske a dánske štátne záruky zanikli v rovnakom čase.

([95]) Tento zoznam obsahuje len tie schémy pomoci, pre ktoré môže spoločnosť SAS splniť podmienky oprávnenosti, aby mohla čerpať pomoc.

Schéma pomoci	Opis opatrenia	Vysvetlenia Švédska o neprimeranosti/ nedostatočnosti opatrenia
SA.58822 Systém kompenzácií pre podniky, ktoré čelili strate obratu v dôsledku pandémie ochorenia COVID-19	Týmto opatrením sa poskytovala pomoc (do výšky 800 000 EUR) na pokrytie strát, ktoré vznikli podnikom v dôsledku vypuknutia pandémie ochorenia COVID-19 a súvisiacich reštriktívnych opatrení v júni a júli 2020.	Schéma pomoci sa vzťahovala len na stratu obratu počas obmedzeného obdobia. Okrem toho výška poskytnutej pomoci bola zjavne nedostatočná na uspokojenie finančných potrieb spoločnosti SAS.

Tabuľka 2

Zoznam príslušných schém pomoci, ktoré prijalo Dánsko v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19 v období od 1. marca 2020 do 26. októbra 2020 ([96])

Schéma pomoci	Opis opatrenia	Vysvetlenia Dánska o neprimeranosti/nedostatočnosti opatrenia
SA.57027 Úverový nástroj a odklady platenia dane spojené s DPH a zrážkovou daňou	Týmto opatrením sa poskytla pomoc vo forme odkladu platenia daní a úverového nástroja s cieľom zmierniť obmedzenia likvidity najzraniteľnejších podnikov s osobitným dôrazom na MSP s celkovým rozpočtom 130 miliónov EUR.	Opatrenie nebolo vhodné na riešenie finančnej situácie spoločnosti SAS, keďže pomoc sa vzťahovala len na odklady platenia daní a úverové nástroje. Okrem toho sa pomoc poskytovala najmä mikro, malým a stredným podnikom a jej výška bola obmedzená.
SA.57932 Schéma kompenzácií pre podniky postihnuté uzavretím hraníc a cestovnými obmedzeniami	Opatrením sa poskytla pomoc podnikom v odvetviach súvisiacich s cestovným ruchom, ktoré spĺňali určité podmienky oprávnenosti.	Maximálna výška pomoci, ktorú bolo možné poskytnúť v rámci tejto schémy (8 miliónov EUR na podnik), nepostačovala na zabezpečenie životaschopnosti spoločnosti SAS.

(83) Dánsko a Švédsko okrem toho vysvetlili, že financovanie vo forme zvýšeného dlhu by v žiadnom prípade neriešilo kapitálové potreby spoločnosti SAS. Spoločnosť nevyhnutne potrebovala získať kapitál na uspokojenie svojich potrieb v oblasti imania. V tejto súvislosti Dánsko a Švédsko vysvetlili, že opatrenie bolo navrhnuté s cieľom pokryť čo najväčšiu časť kapitálových potrieb spoločnosti SAS z trhu, a to prostredníctvom prilákania súkromných investorov a požiadania existujúcich súkromných akcionárov spoločnosti SAS, aby sa podelili o bremeno rekapitalizácie s Dánskom a Švédskom, ako sa ďalej vysvetľuje v oddiele 2.2.

(84) Zo zápisníc zo zasadnutí správnej rady spoločnosti SAS, ktoré sa konali v máji a júni 2020, vyplýva, že Dánsko a Švédsko výslovne požadovali, aby spoločnosť SAS požiadala súkromných investorov, aby sa podelili o finančné bremeno rekapitalizácie (ďalej len „rozdelenie bremena“), čo bolo podmienkou účasti týchto dvoch členských štátov na rekapitalizácii spoločnosti SAS. Spoločnosť SAS tak musela rokovať so súkromnými akcionármi, držiteľmi dlhopisov spoločnosti SAS a bankami, ktoré sa zúčastňujú na procese rekapitalizácie. Spoločnosť SAS oznámila 30. júna 2020 prvý plán rekapitalizácie, ktorý zahŕňal konverziu existujúcich dlhopisov a existujúcich hybridných dlhopisov za určitých podmienok, a vyzvala držiteľov dlhopisov, aby navrhovaný plán schválili na stretnutí plánovanom na 17. júla 2020 ([97]). Dňa 10. júla 2020 však spoločnosť SAS oznámila, že toto stretnutie bolo zrušené z dôvodu očakávaného odmietnutia držiteľov dlhopisov prijať podmienky konverzie zahrnuté v prvom pláne rekapitalizácie ([98]).

([96]) Tento zoznam obsahuje len tie schémy pomoci, pre ktoré môže spoločnosť SAS splniť podmienky oprávnenosti, aby mohla čerpať pomoc.

([97]) Pozri tlačovú správu spoločnosti SAS z 30. júna 2020, v ktorej sa podrobne uvádza prvý návrh plánu rekapitalizácie, na adrese: https://www.sasgroup.net/investor-relations/recapitalization-2020/recapitalization-plan/sas-announces-recapitalization-plan-to-continue-as-a-key-provider-of-important-scandinavian-airline-infrastructure/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([98]) Pozri tlačovú správu spoločnosti SAS z 10. júla 2020 na adrese: https://www.sasgroup.net/investor-relations/recapitalization-2020/recapitalization-plan/sas-cancels-noteholders-meetings-scheduled-for-17-july-2020-as-required-conversions-under-the-recapitalisation-plan-are-not-expected-to-be-approved--process-continues-with-initiation-of-noteholder-discussions/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).

(85) Odmietnutie plánu rekapitalizácie, ktorý navrhla spoločnosť SAS s podporou Dánska a Švédska, viedlo tieto dva členské štáty k tomu, aby súhlasili s revíziou podmienok, za ktorých by príslušní držitelia dlhopisov prijali rozdelenie bremena. Opatrenie posudzované v tomto rozhodnutí bolo súčasťou tohto revidovaného plánu rekapitalizácie a je opísané v nasledujúcich častiach.

2.2. **Prehľad jednotlivých prvkov opatrenia**

(86) Plán rekapitalizácie pozostával z troch hlavných prvkov: nástroja vlastného imania (6 miliárd SEK), hybridného kapitálového nástroja (6 miliárd SEK), pričom oba predstavujú opatrenie, a konverzie súkromného dlhu na nástroje vlastného imania alebo hybridné nástroje (3,75 miliardy SEK). V pláne rekapitalizácie sa teda stanovila celková kapitálová injekcia pre spoločnosť SAS vo výške 15,75 miliardy SEK, z čoho 11 miliárd SEK mali poskytnúť Dánsko a Švédsko v rámci opatrenia.

(87) Konkrétnejšie plán rekapitalizácie zahŕňal:

— hybridný kapitálový nástroj, ktorý pozostával z:

  — riadených hybridných dlhopisov v hodnote 5 miliárd SEK, ktoré boli umiestnené v Dánsku a vo Švédsku a rozdelené medzi tieto dva členské štáty rovnakým dielom, a

  — riadených hybridných dlhopisov v hodnote 1 miliardy SEK, ktoré boli umiestnené len v Dánsku,

— nástroj vlastného imania, ktorý pozostával z:

  — emisie s predkupným právom v hodnote približne 4 miliardy SEK, v rámci ktorého Dánsko a Švédsko upísali nové kmeňové akcie v hodnote približne 3 miliardy SEK (rozdelené rovným dielom medzi oba členské štáty) a ktoré bolo otvorené pre všetkých akcionárov spoločnosti SAS a ostatných investorov, a

  — riadenej emisie kmeňových akcií v hodnote približne 2 miliardy SEK, ktoré boli umiestnené v Dánsku a vo Švédsku (rozdelené približne rovnakým dielom medzi tieto dva členské štáty),

— konverziu súkromného dlhu na vlastné imanie alebo hybridný kapitál, ktorá pozostáva z:

  — konverzie podriadených netermínovaných majetkových cenných papierov s pohyblivou úrokovou sadzbou (ďalej len „existujúce hybridné dlhopisy“) v hodnote 1,5 miliardy SEK na kmeňové akcie ([99]), a

  — konverziu nadradených nezabezpečených dlhopisov s pevnou úrokovou sadzbou splatných v novembri 2022 (ďalej len „dlhopisy“) v hodnote 2,25 miliardy SEK na nové komerčné hybridné dlhopisy (ďalej len „nové komerčné hybridné dlhopisy“) alebo kmeňové akcie podľa výberu držiteľov dlhopisov ([100]).

2.3. **Forma opatrenia**

(88) Opatrenie malo formu rekapitalizácie v celkovej výške 11 miliárd SEK prostredníctvom vlastného imania (6 miliárd SEK) a hybridných kapitálových nástrojov (5 miliárd SEK).

2.4. **Právny základ**

(89) Účasť Dánska a Švédska na rekapitalizácii spoločnosti SAS vychádzala i) zo švédskeho vládneho návrhu zákona č. 2019/20:187 z 15. júna 2020 o kompenzáciách rizikovým skupinám, kapitálových intervenciách v štátnych podnikoch a iných opatreniach týkajúcich sa pandémie ochorenia COVID-19, ktorým sa zmenil rozpočet na rok 2020, a ii) z mandátu finančného výboru dánskeho parlamentu z 25. júna 2020 s cieľom prispieť na rekapitalizáciu spoločnosti SAS za určitých podmienok.

([99]) Dňa 2. septembra 2020 schválili držitelia dlhopisov konverziu existujúcich hybridných dlhopisov, ktoré sa mali vymeniť za 90 % menovitej hodnoty za kmeňové akcie spoločnosti SAS za upisovaciu cenu 1,16 SEK za akciu, ktorá podlieha schváleniu na mimoriadnom valnom zhromaždení.

([100]) Dňa 2. septembra 2020 schválili držitelia dlhopisov konverziu dlhopisov, ktoré majú byť vymenené za 100 % menovitej hodnoty za netermínované nepodriadené, nezabezpečené a nezaručené majetkové cenné papiere s pohyblivou úrokovou sadzbou splatné na požiadanie a denominované v SEK v spoločnosti SAS.

2.5. **Orgán poskytujúci pomoc a správa opatrenia**

(90) Poskytovateľmi pomoci boli dánske ministerstvo financií a švédska vláda. Opatrenie spravovalo dánske ministerstvo financií a švédske ministerstvo podnikania a inovácií. Opatrenie bolo financované zo švédskeho a dánskeho štátneho rozpočtu.

2.6. **Rozpočet a trvanie opatrenia**

(91) Rozpočet opatrenia predstavuje 11 miliárd SEK. Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 7, Dánsko a Švédsko nakoniec vyplatili pomoc vo výške 9,54 miliardy SEK.

(92) Dánsko a Švédsko poskytli opatrenie 26. októbra 2020.

2.7. **Príjemca**

(93) Príjemcom opatrenia je spoločnosť SAS, škandinávska prepojená letecká spoločnosť, ktorá zabezpečuje vnútroštátnu dopravu v Dánsku, vo Švédsku a v Nórsku, ako aj vnútroškandinávsku dopravu a ponúka priame spojenia s hlavnými obchodnými centrami v EÚ a vo svete. Je takisto členom celosvetovej leteckej aliancie Star Alliance ([101]).

(94) SAS je švédska verejná akciová spoločnosť, ktorá sa riadi švédskym zákonom o obchodných spoločnostiach 2005:551 (ďalej len „švédsky zákon o obchodných spoločnostiach“) ([102]). SAS je materskou spoločnosťou spoločností SAS Danmark A/S, SAS Norge AS a SAS Sverige AB ([103]), ako aj SAS Cargo Group, SAS Ground Handling Denmark A/S, SAS Ground Handling Norway AS, SAS Ground Handling Sweden AB a SAS Technical Services (všetky tieto podniky tvoria „skupinu SAS“).

(95) Podľa dánskych a švédskych orgánov prepravila spoločnosť SAS v roku 2019 približne 30 miliónov cestujúcich. SAS prevádzkovala lety do 233 destinácií s flotilou viac ako 150 lietadiel. Hlavným strediskom spoločnosti SAS je letisko v Kodani, druhým najväčším strediskom je letisko v Osle a tretím letisko Arlanda v Štokholme.

(96) V čase poskytnutia opatrenia boli čiastočnými vlastníkmi spoločnosti SAS vlády Švédska a Dánska s podielmi 14,82 % a 14,24 %. Zvyšných 70,92 % vlastnili súkromní akcionári, medzi nimi nadácia Knut and Alice Wallenberg Foundation (ďalej len „KAW“), ktorá vlastnila 6,5 %.

(97) Spoločnosť SAS predložila 8. mája 2020 dánskym a švédskym orgánom formálnu písomnú žiadosť o kapitálovú injekciu.

(98) Dánsko a Švédsko vo svojom oznámení potvrdili, že spoločnosť SAS sa 31. decembra 2019 nenachádzala v ťažkostiach v zmysle nariadenia Komisie (EÚ) č. 651/2014 (všeobecné nariadenie o skupinových výnimkách) ([104]), a na podporu tohto záveru poskytli dôkazy vrátane konsolidovanej účtovnej závierky spoločnosti SAS, v ktorej sa preukázala jej finančná situácia k 31. decembru 2019 ([105]). Uviedli, že i) z konsolidovanej účtovnej závierky spoločnosti SAS ako spoločnosti s ručením obmedzeným a materskej spoločnosti skupiny SAS Group vyplýva, že v dôsledku kumulovaných strát nestratila viac ako polovicu svojho upísaného základného imania (pozri článok 2 ods. 18 písm. a) všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách), keďže 31. decembra 2019 predstavovalo upísané základné imanie spoločnosti SAS 7,7 miliardy SEK, zatiaľ čo jej vlastné imanie bolo 5,7 miliardy SEK, ii) spoločnosť SAS nebola predmetom kolektívneho konkurzného konania, ani nespĺňala kritériá vnútroštátneho práva na to, aby bola do takéhoto konania zaradená na žiadosť veriteľov [pozri článok 2 ods. 18 písm. c) všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách], a iii) k 31. decembru 2019 bol pomer účtovného dlhu k vlastnému imaniu spoločnosti SAS na úrovni 4,96, teda výrazne pod prahovou hodnotou 7,5 stanovenou v článku 2 ods. 18 písm. e) všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách.

([101]) Star Alliance založilo päť leteckých spoločností v roku 1997 ako prvú celosvetovú leteckú alianciu. Star Alliance má 26 členských leteckých spoločností, ktoré ponúkajú spojenia v rámci celosvetovej siete. Projektová spoločnosť so sídlom vo Frankfurte nad Mohanom koordinuje aktivity Star Alliance vrátane spoločného umiestnenia na letiskách, infraštruktúry, komunikačných iniciatív a ďalších služieb.

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

([103]) Tieto tri dcérske spoločnosti vlastnia konzorcium s názvom Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden.

([104]) Ako sa vymedzuje v článku 2 ods. 18 nariadenia Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([105]) V záujme prehľadnosti sa údaje uvedené vo výročnej správe spoločnosti SAS za rok 2019 vzťahujú na účtovný rok od 1. novembra 2018 do 31. októbra 2019. Komisia preto na účely tohto posúdenia požiadala o úpravu príslušných číselných údajov tak, aby odrážali finančnú situáciu spoločnosti SAS k 31. decembru 2019.

2.8. **Vykonávanie opatrenia**

(99) Opatrenie pozostávalo z i) nástroja vlastného imania (5 miliárd SEK) a ii) hybridného kapitálového nástroja (6 miliárd SEK).

(100) V súlade s plánom rekapitalizácie sa spoločnosť SAS takisto dohodla s držiteľmi niektorých existujúcich hybridných dlhopisov a držiteľmi niektorých dlhopisov na: i) konverzii existujúcich hybridných dlhopisov na kmeňové akcie (1,5 miliardy SEK) a ii) konverzii dlhopisov na nové komerčné hybridné dlhopisy alebo kmeňové akcie podľa výberu držiteľov dlhopisov (2,25 miliardy SEK).

2.8.1. *Nástroj vlastného imania*

(101) Nástroj vlastného imania opatrenia zahŕňal i) riadenú emisiu a ii) emisiu s predkupným právom.

2.8.1.1. Riadená emisia

(102) V opatrení sa stanovila riadená emisia kmeňových akcií v hodnote približne 2 miliardy SEK, čo zodpovedá približne 1,729 miliardy nových akcií pri upisovacej cene 1,16 SEK v Dánsku a vo Švédsku.

(103) Dňa 26. októbra 2020 Dánsko a Švédsko upísali nové akcie za upisovaciu cenu 1,16 SEK v celkovej výške 2 miliardy SEK (rozdelené na približne 1 016 miliónov SEK pre Dánsko a približne 990 miliónov SEK pre Švédsko).

2.8.1.2. Emisia s predkupným právom

(104) V opatrení sa stanovila emisia s predkupným právom s týmito charakteristikami:

— Emisia nových kmeňových akcií s predkupným právom bola k dispozícii oprávneným akcionárom ([106]) v objeme približne 4 miliardy SEK a za upisovaciu cenu 1,16 SEK. Oprávnení akcionári dostali 9 upisovacích práv za každú akciu, ktorú vlastnili v rozhodný deň emisie s predkupným právom. Na emisii s predkupným právom sa mohli zúčastniť aj iní investori ako oprávnení akcionári, a to buď prostredníctvom kúpy upisovacích práv na trhu, alebo v rozsahu, v akom by emisia s predkupným právom nebola plne upísaná prostredníctvom uplatnenia upisovacích práv, podaním žiadosti o upísanie akcií bez upisovacích práv.

— Emisia s predkupným právom bola krytá záväzkami na upísanie, ktoré zodpovedajú 81,5 % celkovej sumy emisie s predkupným právom, pričom približne 3 miliardy SEK boli kryté pomernými záväzkami na upísanie z Dánska a zo Švédska (rozdelené rovnakým dielom) a približne 259 miliónov SEK bolo krytých pomerným záväzkom na upísanie od spoločnosti KAW, a to pri splnení určitých podmienok.

— Konečná suma emisie s predkupným právom, ktorú mali pokryť Dánsko a Švédsko, závisela od konečného upísania akcií ostatnými akcionármi a mohla sa pohybovať od minima približne 1,16 miliardy SEK zo strany Dánska a Švédska (ak by všetky akcie upísané Dánskom a Švédskom boli upísané súkromným kapitálom) až po maximum približne 3 miliardy SEK (ak by žiadna z akcií upísaných Dánskom a Švédskom nebola upísaná súkromným kapitálom).

(105) V októbri 2020 sa ukázalo, že súkromný záujem o emisiu s predkupným právom vo výške 4 miliardy SEK bol vyšší, ako sa očakávalo. Dánsko a Švédsko tak upísali kmeňové akcie v rámci emisie s predkupným právom v celkovej hodnote len 1 540 765 422 SEK namiesto maximálnej predpokladanej sumy približne 3 miliardy SEK.

([106]) Všetci akcionári spoločnosti SAS zapísaní v registri akcionárov spoločnosti SAS v rozhodný deň, ako sa uvádza v prospekte emisie s predkupným právom.

2.8.2. *Hybridný kapitálový nástroj*

(106) Hybridný kapitálový nástroj mal formu majetkových cenných papierov denominovaných v SEK s neobmedzenou dobou splatnosti (ďalej len „nové štátne hybridné dlhopisy“), ktoré boli vydané Dánsku a Švédsku a zahŕňali:

— jeden súbor hybridných dlhopisov („NSHN1“), ktorý bol umiestnený v Dánsku a vo Švédsku v celkovej hodnote 5 miliárd SEK, rozdelených rovným dielom medzi tieto krajiny, s pohyblivou úrokovou sadzbou 6M STIBOR plus počiatočná marža 340 bázických bodov ročne. Plánovaná marža NSHN1 by sa potom zvýšila takto: počas 2. a 3. roka 440 bázických bodov ročne, počas 4. a 5. roka 590 bázických bodov ročne, počas 6. a 7. roka 790 bázických bodov ročne, a počas 8. roka a následne 1 040 bázických bodov ročne. NSHN1 boli podriadené majetkové cenné papiere a mali rovnocenné postavenie ako NSHN2,

— jeden súbor hybridných dlhopisov („NSHN2“), ktorý bol umiestnený iba v Dánsku a v celkovej hodnote 1 miliarda SEK, s pohyblivou úrokovou sadzbou 6M STIBOR plus počiatočná marža 440 bázických bodov ročne. Plánovaná marža dlhopisov NSHN2 by sa potom zvýšila takto: počas 2. a 3. roka 540 bázických bodov ročne, počas 4. a 5. roka 690 bázických bodov ročne, počas 6. a 7. roka 890 bázických bodov ročne, a počas 8. roka a následne 1 140 bázických bodov ročne. NSHN2 boli podriadené majetkové cenné papiere a mali rovnocenné postavenie ako NSHN1,

(107) Nové štátne hybridné dlhopisy boli voľne prevoditeľné, ale nekótované, neobsahovali možnosť konverzie na akcie, spoločnosť SAS ich mohla kedykoľvek splatiť v menovitej hodnote a v účtovníctve spoločnosti SAS sa podľa medzinárodných štandardov finančného výkazníctva (ďalej len „IFRS“) považovali za vlastné imanie.

(108) S cieľom umožniť zaobchádzanie s vlastným imaním podľa IFRS nebolo vyplatenie kupónov nových štátnych hybridných dlhopisov povinné a bolo výlučne na rozhodnutí spoločnosti SAS. V prípade odkladu kupónov však budú narastať zložené úroky až do skutočného vyplatenia kupónu.

2.8.3. *Konverzia existujúcich hybridných dlhopisov a dlhopisov*

(109) V rámci plánu rekapitalizácie viedla spoločnosť SAS na žiadosť dánskej a švédskej vlády rokovania s niektorými významnými držiteľmi existujúcich hybridných dlhopisov a s niektorými významnými držiteľmi dlhopisov v hodnote 2,25 miliardy SEK, ktoré viedli k dohode o:

— podmienkach konverzie existujúcich hybridných dlhopisov, ktoré sa navrhovali vymeniť za kmeňové akcie spoločnosti SAS v hodnote 90 % menovitej hodnoty a za upisovaciu cenu 1,16 SEK za akciu,

— podmienkach konverzie dlhopisov, ktoré sa navrhovali vymeniť za netermínované nepodriadené, nezabezpečené a nezaručené majetkové cenné papiere splatné na požiadanie s pohyblivou úrokovou sadzbou (ďalej len „nové komerčné hybridné dlhopisy“) v spoločnosti SAS za 100 % menovitej hodnoty. Nové komerčné hybridné dlhopisy mali pohyblivú úrokovú sadzbu 6M STIBOR plus počiatočná marža 340 bázických bodov ročne. Plánovaná marža nových komerčných hybridných dlhopisov by sa potom zvýšila takto: počas 2. a 3. roka 440 bázických bodov ročne, počas 4. a 5. roka 590 bázických bodov ročne, počas 6. a 7. roka 1 090 bázických bodov ročne, počas 8. roka až do 10. roka vrátane 1 440 bázických bodov ročne a počas 11. roka a následne 1 590 bázických bodov ročne.

(110) Nové komerčné hybridné dlhopisy sa v účtovníctve spoločnosti SAS podľa IFRS považovali za vlastné imanie, boli nadradené novým štátnym hybridným dlhopisom a spoločnosť SAS ich mohla kedykoľvek voľne previesť a splatiť v menovitej hodnote.

2.8.4. *Podmienky riadenia a predchádzanie nenáležitým narušeniam hospodárskej súťaže*

(111) Dánsko a Švédsko podmienili opatrenie dodržaním prvkov týkajúcich sa správy a hospodárskej súťaže uvedených v oddiele 3.11.6 dočasného rámca.

(112) Na spoločnosť SAS a všetky spoločnosti kontrolované spoločnosťou SAS by sa vzťahoval zákaz reklamy a zákaz nadobúdania. Dánsko a Švédsko sa zaviazali plniť tieto záväzky:

— spoločnosť SAS a spoločnosti kontrolované spoločnosťou SAS by nemali využívať opatrenie na komerčné reklamné účely,

— spoločnosť SAS a spoločnosti kontrolované spoločnosťou SAS by nemali nadobudnúť viac ako 10 % podiel v konkurenčných alebo iných spoločnostiach v tom istom segmente podnikania vrátane dodávateľských a odberateľských obchodných činností, pokiaľ nebolo splatených aspoň 75 % celkovej sumy opatrenia. Za výnimočných okolností a bez toho, aby bola dotknutá kontrola koncentrácií, a po predchádzajúcom súhlase Komisie môže spoločnosť SAS a spoločnosti kontrolované spoločnosťou SAS nadobudnúť viac ako 10-percentný podiel v dodávateľských alebo odberateľských spoločnostiach v oblasti svojho podnikania, ak je nadobudnutie potrebné na zachovanie životaschopnosti nadobúdateľa.

(113) Pokiaľ nebude splatených aspoň 75 % opatrenia, Dánsko a Švédsko sa zaviazali k tomu, že: i) odmena vedenia spoločnosti SAS by nemala presiahnuť pevnú časť jeho odmeny k 31. decembru 2019; v prípade osôb, ktoré sa stanú členmi vedenia v čase rekapitalizácie alebo po nej, je uplatniteľným limitom pevná zložka odmeny členov vedenia s rovnakou úrovňou zodpovednosti k 31. decembru 2019, a ii) spoločnosť SAS by nemala vyplácať bonusy ani iné pohyblivé alebo porovnateľné zložky odmeny.

(114) Až do úplného splatenia opatrenia by sa na spoločnosť SAS vzťahovala povinnosť nevyplácať dividendy, nevykonávať nepovinné výplaty kupónov ani neodkupovať akcie, s výnimkou prípadov, keď je to vo vzťahu k Dánsku a Švédsku alebo prípadov, keď to vyplýva zo zákona. Zákaz vyplácania dividend by sa nevzťahoval na výplaty dividend v rámci skupiny, ktoré spoločnosti SAS vyplácajú spoločnosti, ktoré sú (priamo alebo nepriamo) v úplnom vlastníctve spoločnosti SAS.

(115) Zákaz nepovinných výplat kupónov by sa však nevzťahoval na výplaty kupónov z nových komerčných hybridných dlhopisov, ktoré sú výsledkom konverzie existujúcich dlhopisov. Dánske a švédske orgány vysvetlili, že vyplatenie takýchto kupónov bolo pre niektorých držiteľov dlhopisov rozhodujúce počas rokovaní o rozdelení bremena, a vo všeobecnosti sa očakávalo, že to bude kľúčové hľadisko pre všetkých držiteľov dlhopisov, aby súhlasili s konverziou. Podľa Dánska a Švédska bola táto konverzia nevyhnutná pre úspech celého plánu rekapitalizácie a jej cieľom bolo dosiahnuť tri pozitívne účinky.

(116) Po prvé, znížila by sa celková výška štátnej pomoci potrebnej pre spoločnosť SAS. V prípade, že by nedošlo ku konverzii, v súvahe spoločnosti SAS by vznikol nedostatok vlastného imania vo výške 2,25 miliardy SEK, ktorý by pravdepodobne muselo pokryť Dánsko a Švédsko vzhľadom na obmedzený prístup spoločnosti SAS na kapitálové trhy pred opatrením. Úspešná konverzia by naopak znížila potrebnú štátnu pomoc a výšku výplat kupónov splatných spoločnosťou SAS. V dôsledku konverzie dlhopisov by spoločnosť SAS mohla v prvých rokoch po poskytnutí opatrenia výrazne znížiť výdavky peňažných prostriedkov. Podľa Dánska a Švédska dostávali dlhopisy povinný kupón vo výške 5,375 % ročne, zatiaľ čo nové komerčné hybridné dlhopisy budú dostávať nižšie nepovinné kupóny až do piateho roku. Vďaka konverzii dlhopisov by ich spoločnosť SAS nemusela v novembri 2022 splatiť, čím by sa vyhla úbytku 2,25 miliardy SEK, ktorý by bolo ťažké refinancovať na kapitálových trhoch.

(117) Po druhé by sa tým zlepšila kapitálová štruktúra spoločnosti SAS, keďže dlhopisy (považované za dlh) by sa premenili na nové komerčné hybridné dlhopisy (považované za vlastné imanie) alebo na kmeňové akcie. Z toho vyplýva, že pre príslušné finančné ukazovatele spoločnosti SAS [pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu ([107]), finančná stabilita ([108]), ukazovateľ finančnej páky, atď.] a jej likviditu ([109]) by konverzia bola veľkým prínosom.

([107]) Za predpokladu EBITDA vo výške 3,4 miliardy SEK v účtovnom roku 2021 by konverzia viedla k zníženiu dlhu o 2,25 miliardy SEK a k 66,2 % zníženiu pomeru čistého dlhu k EBITDA.

([108]) Stabilita spoločnosti sa vymedzuje ako pomer medzi vlastným imaním získaným od akcionárov a externým kapitálom získaným od držiteľov dlhu. Za predpokladu použitia celkových aktív vo výške 54 miliárd SEK v účtovnom roku 2021 by zlepšenie vlastného imania o 2,25 miliardy SEK zvýšilo túto stabilitu o 4,2 %.

([109]) V dôsledku konverzie by spoločnosť SAS nemusela splatiť existujúce dlhopisy v hodnote 2,25 miliardy SEK splatné v novembri 2022. Okrem toho by spoločnosť SAS mohla prostredníctvom konverzie ušetriť až približne 0,8 miliardy SEK na výplatách kupónov z nových komerčných hybridných dlhopisov počas prvých piatich rokov v porovnaní s výškou plánovaných výplat kupónov z existujúcich dlhopisov a hybridov.

(118) Po tretie by to uľahčilo a lepšie zabezpečilo odmeňovanie za dánske a švédske nástroje vlastného imania a hybridného kapitálu z dôvodov uvedených v odôvodnení 116.

(119) Dánsko a Švédsko takisto uviedli, že konverzia existujúcich dlhopisov na nové komerčné hybridné dlhopisy sa uskutočnila na úkor držiteľov dlhopisov. Čistá súčasná hodnota nových komerčných hybridných dlhopisov bola vypočítaná na úrovni 80 % menovitej hodnoty za predpokladu stabilizovanej bežnej situácie spoločnosti SAS (ktorá by sa mala dosiahnuť po vykonaní plánu rekapitalizácie), zatiaľ čo dlhopisy by boli v rovnakej situácii ocenené na úrovni 100 % ich menovitej hodnoty (pričom menovitá hodnota dlhopisov by bola splatená v novembri 2022).

(120) Pokiaľ ide o nové štátne hybridné dlhopisy, dánske a švédske orgány akceptovali, že obmedzenia týkajúce sa správy uvedené v oddiele 3.11.6 dočasného rámca, s výnimkou zákazu vykonávania nepovinných kupónových platieb, budú naďalej platiť až do úplného splatenia (vyplatenia celej menovitej hodnoty a naakumulovaných kupónových platieb) alebo do predaja všetkých nových štátnych hybridných dlhopisov za menovitú alebo vyššiu hodnotu vrátane naakumulovaných kupónových platieb a zloženého úroku.

(121) Spoločnosť SAS by takisto mala zakázané krížové subvencovanie spoločností skupiny, ktoré boli k 31. decembru 2019 podnikmi v ťažkostiach, ako sú definované vo všeobecnom nariadení o skupinových výnimkách.

2.8.5. *Stratégia ukončenia angažovanosti Dánska a Švédska*

(122) Pokiaľ ide o emisiu s predkupným právom, podľa dánskych a švédskych orgánov by pre Dánsko a Švédsko existovali dve možné stratégie ukončenia angažovanosti: i) spoločnosť SAS by mohla odkúpiť akcie od Dánska a Švédska alebo ii) Dánsko a Švédsko by mohli predať svoje akcie na trhu.

(123) Švédske orgány vysvetlili, že podľa švédskeho zákona o obchodných spoločnostiach nie je možné, aby spoločnosť odkúpila kmeňové akcie len od jedného konkrétneho akcionára, ale len od všetkých akcionárov za rovnakých podmienok.

(124) Preto by podľa dánskych a švédskych orgánov bola druhá stratégia ukončenia angažovanosti (t. j. predaj kmeňových akcií tretím stranám za trhovú cenu) jedinou prakticky realizovateľnou možnosťou.

(125) Okrem toho Dánsko a Švédsko uviedli, že spoločnosť SAS plánuje splatiť opatrenie do roku 2025. Dánsko a Švédsko vysvetlili, že spoločnosť SAS má v úmysle použiť kladné voľné peňažné toky z podnikania, ako aj výnosy z emisií na kapitálovom trhu (vrátane dlhu a vlastného imania) na splatenie nástrojov štátnej pomoci ([110]). Okrem toho Dánsko a Švédsko vysvetlili, že čo najskôr a po finančnej stabilizácii spoločnosti SAS zvážia predaj súkromným tretím stranám ako pravdepodobnú stratégiu ukončenia angažovanosti, najmä pokiaľ ide o akcie COVID-19 upísané v rámci rekapitalizácie.

(126) V každom prípade sa Dánsko a Švédsko v rámci opatrenia zaviazali prijať a schváliť dôveryhodnú stratégiu ukončenia angažovanosti do 12 mesiacov od poskytnutia opatrenia, pokiaľ by sa intervencia štátov do tohto termínu neznížila pod úroveň 25 % vlastného imania.

([110]) Dlhové financovanie môže zahŕňať zabezpečené aj nezabezpečené nástroje: i) nezabezpečené dlhopisy vrátane hybridných dlhopisov, vlastných zmeniek, obchodovateľných cenných papierov, ako aj syndikovaných úverov; ii) zabezpečené nástroje, ako je japonský operatívny lízing, financovanie lietadiel a potenciálne nástroje predaja a spätného lízingu. Rozhodnutie o finančnom nástroji prijíma spoločnosť SAS okrem iného na základe týchto faktorov: atraktívnosti podmienok/nákladov financovania príslušného nástroja, veľkosti trhu a objemov dostupných pre spoločnosť SAS, aktuálneho úverového ratingu spoločnosti SAS a očakávaného ratingového výhľadu/pohybu ratingu.

2.9. **Kumulácia štátnej pomoci**

(127) Pomoc poskytnutá v rámci opatrenia sa mohla kumulovať s pomocou podľa nariadení Komisie (EÚ) č. 1407/2013 ([111]) a (EÚ) č. 360/2012 ([112]) alebo podľa všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách za predpokladu, že boli dodržané príslušné podmienky stanovené v uvedených nariadeniach.

(128) Pomoc poskytnutá v rámci opatrenia by sa mohla kumulovať aj s pomocou poskytnutou v rámci iných opatrení schválených Komisiou podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ alebo dočasného rámca za predpokladu, že boli dodržané príslušné podmienky stanovené v týchto právnych základoch.

2.10. **Monitorovanie a predkladanie správ**

(129) Dánske a švédske orgány potvrdili, že budú dodržiavať povinnosti monitorovania a predkladania správ stanovené v oddiele 4 dočasného rámca (vrátane povinnosti zverejniť príslušné informácie o rekapitalizácii poskytnutej spoločnosti SAS na komplexnom webovom sídle o štátnej pomoci alebo v IT nástroji Komisie do troch mesiacov od poskytnutia pomoci) ([113]).

(130) Dánske a švédske orgány takisto potvrdili, že zabezpečia, aby:

— spoločnosť SAS predložila Dánsku a Švédsku správy na základe harmonogramu stanoveného v bode 82 dočasného rámca, pokiaľ ide o pokrok vo vykonávaní splátkového kalendára a dodržiavanie podmienok stanovených v oddiele 3.11.6 dočasného rámca,

— spoločnosť SAS ako príjemca opatrenia zverejnila do 12 mesiacov od dátumu rekapitalizácie a potom pravidelne každých 12 mesiacov informácie o použití pomoci prijatej podľa bodu 83 dočasného rámca. Tie musia zahŕňať informácie o tom, ako využívanie prijatej pomoci spoločnosťou SAS podporuje jej činnosti v súlade s cieľmi Únie a vnútroštátnymi záväzkami súvisiacimi s digitálnou transformáciou a ako spoločnosť SAS prispieva k dosiahnutiu cieľa Únie v rámci celého hospodárstva, ktorým je klimatická neutralita do roku 2050, a to aj prostredníctvom tejto pomoci a svojich činností verejnej podpory,

— Dánsko a Švédsko predložili Komisii výročné správy o dodržiavaní splátkového kalendára a plnení podmienok uvedených v oddiele 3.11.6 a v bode 54 dočasného rámca,

— Dánsko a Švédsko uchovávajú podrobné záznamy o poskytnutí pomoci počas 10 rokov od dátumu poskytnutia opatrenia a zaviazali sa ich na požiadanie poskytnúť Komisii. Tieto záznamy musia obsahovať všetky informácie potrebné na zistenie toho, či sú splnené podmienky stanovené v dočasnom rámci, a

— Dánsko a Švédsko oznámili plán reštrukturalizácie, ak sa intervencia Dánska a Švédska nezníži pod 15 % vlastného imania spoločnosti SAS do šiestich rokov od poskytnutia opatrenia.

([111]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1407/2013 z 18. decembra 2013 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc *de minimis* (Ú. v. EÚ L 352, 24.12.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj).

([112]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 360/2012 z 25. apríla 2012 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc *de minimis* v prospech podnikov poskytujúcich služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 114, 26.4.2012, s. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/360/oj).

([113]) Odkaz na informácie požadované v prílohe III k nariadeniu (EÚ) č. 651/2014.

2.11. Dôvody na začatie formálneho vyšetrovacieho konania

(131) S cieľom dodržať rozsudok SAS II Komisia prijala rozhodnutie o začatí konania. V ňom Komisia po predbežnom preskúmaní usúdila, že opatrenie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ ([114]). Zároveň konštatovala, že toto opatrenie, hoci bolo oznámené v súlade s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ v rámci konania, ktoré viedlo k prijatiu pôvodného rozhodnutia, sa stalo neoprávnenou pomocou od okamihu jeho poskytnutia po zrušení tohto rozhodnutia Všeobecným súdom, keďže opatrenie už nebolo schválené rozhodnutím Komisie ([115]).

(132) Komisia sa predbežne domnievala, že keďže opatrenie sa stalo neoprávneným, jeho zlučiteľnosť je potrebné posúdiť v súlade s právnymi ustanoveniami platnými v čase poskytnutia pomoci, teda 26. októbra 2020. Dočasný rámec v tom čase obsahoval príslušné ustanovenia na posúdenie zlučiteľnosti opatrenia podľa článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ ([116]).

(133) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania predbežne usúdila, že opatrenie nie je v súlade s bodmi 61 a 62 dočasného rámca.

(134) V súlade s rozsudkom SAS II Komisia predbežne usúdila, že nástroj vlastného imania opatrenia zrejme nie je doplnený, ako sa vyžaduje v bode 61 dočasného rámca, mechanizmom postupného stupňovania odmeny štátu s cieľom motivovať príjemcu, aby odkúpil štátnu kapitálovú injekciu. Komisia takisto vyjadrila pochybnosti o tom, či v súlade s bodom 62 dočasného rámca bol nástroj vlastného imania opatrenia doplnený vhodným alternatívnym mechanizmom k mechanizmu predpokladanému v bode 61 dočasného rámca, ktorý by celkovo viedol k podobnému výsledku, pokiaľ ide o stimulačné účinky na ukončenie angažovanosti štátu a podobný celkový vplyv na odmeňovanie štátu.

3. PRIPOMIENKY DÁNSKA A ŠVÉDSKA

(135) Dánsko a Švédsko sa vo svojich spoločných pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania zamerali na pochybnosti Komisie týkajúce sa súladu opatrenia s bodmi 61 a 62 dočasného rámca. Stručne sa zaoberali aj niekoľkými ďalšími aspektmi predbežného posúdenia zlučiteľnosti opatrenia.

3.1. Opatrenie už poskytuje primeranú odmenu a stimuly na ukončenie angažovanosti pre Dánsko a Švédsko

(136) Hoci dánske a švédske orgány uznávajú rozsudok SAS II a jeho závery o nedodržaní bodov 61 a 62 dočasného rámca, domnievajú sa, že opatrenie možno napriek tomu vyhlásiť za zlučiteľné s vnútorným trhom. Podľa ich názoru opatrenie už obsahovalo vhodnú alternatívu k mechanizmu stupňovania v súlade s bodom 62 dočasného rámca, a to z týchto dôvodov.

(137) Po prvé výrazný diskont poskytnutý v rámci opatrenia na maximálnu cenu akcií, za ktorú Dánsko a Švédsko nadobudli akcie spoločnosti SAS, mal za následok zvýšenie odmeny v ich prospech.

(138) Po druhé povinnosť spoločnosti SAS predložiť plán reštrukturalizácie v rámci opatrenia už predstavovala silný stimul pre ukončenie angažovanosti Dánska a Švédska.

(139) Po tretie výška rozdelenia bremena, ktorú prevzali súkromní investori, mala za následok zníženie potreby stimulov na ukončenie angažovanosti Dánska a Švédska.

([114]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenia 71 až 75.
([115]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenia 77 a 78.
([116]) Rozhodnutie o začatí konania, odôvodnenia 79 až 85.

(140) Napokon orgány Dánska aj Švédska mali v súlade so svojimi politickými mandátmi v úmysle opustiť kapitálovú štruktúru spoločnosti SAS, pokiaľ ide o akcie COVID-19 získané prostredníctvom opatrenia. V politickej dohode z 15. júna 2020 o rekapitalizácii a vlastníctve spoločnosti SAS dánskym štátom ([117]) a v ministerskej vyhláške z 24. júna 2020 sa stanovuje, že vlastníctvo spoločnosti SAS sa v zásade musí znížiť prostredníctvom predaja akcií zodpovedným dlhodobým investorom, ak by boli trhové podmienky priaznivé. Vo Švédsku vláda výslovne vyhlásila, že má v úmysle kedykoľvek, keď to situácia na trhu opäť umožní, znížiť/odpredať svoje vlastníctvo v spoločnosti SAS v súlade s mandátmi, ktoré predtým získala od parlamentu ([118]).

(141) Alternatívne sa Dánsko a Švédsko domnievajú, že opatrenie možno vyhlásiť za zlučiteľné s vnútorným trhom priamo podľa článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ. Podľa ich názoru je to tak z dôvodu špecifických charakteristík rekapitalizácie spoločnosti SAS, a najmä z dôvodu snahy zabezpečiť rozdelenie bremena a prilákať do rekapitalizácie nový súkromný kapitál. Dánsko a Švédsko sa domnievajú, že tieto opatrenia i) sa v dočasnom rámci nevyžadovali, ako uznala Komisia v odôvodnení 95 pôvodného rozhodnutia a v odôvodnení 206 rozhodnutia o začatí konania, a ii) by sa v prípade spoločnosti SAS ukázali ako vhodnejší nástroj na zabezpečenie odmeny Dánska a Švédska a na zmiernenie narušenia hospodárskej súťaže.

3.2. Ďalšie pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania

(142) Dánsko a Švédsko zdôrazňujú, že Všeobecný súd v rozsudku SAS II potvrdil, že hybridný kapitálový nástroj spĺňa všetky príslušné podmienky týkajúce sa odmeňovania a stimulov na ukončenie angažovanosti stanovené v dočasnom rámci.

(143) Poukazujú takisto na to, že v rozsudku Všeobecného súdu Lufthansa ([119]) sa potvrdila metodika, ktorú Komisia použila na posúdenie existencie významnej trhovej sily na základe prístupu „podľa jednotlivých letísk“, ktorý Komisia použila aj v rozhodnutí o začatí konania.

4. PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

(144) V rámci formálneho vyšetrovacieho konania predložili pripomienky dve zainteresované strany, a to spoločnosti SAS a Ryanair.

4.1. Pripomienky spoločnosti SAS

(145) Spoločnosť SAS predložila pripomienky k dvom bodom predbežného posúdenia zlučiteľnosti opatrenia, ktoré vykonala Komisia v rozhodnutí o začatí konania a ktoré sa týkali na jednej strane uplatňovania bodov 61 a 62 dočasného rámca a na druhej strane uplatňovania bodu 49 písm. c) dočasného rámca.

4.1.1. *Opatrenie už poskytuje primeranú odmenu a stimuly na ukončenie angažovanosti pre Dánsko a Švédsko*

(146) Spoločnosť SAS pripomína, že podľa švédskeho práva obchodných spoločností (pozri odôvodnenie 123) nie je možné vykonávať mechanizmus stupňovania, ktorým by sa konkrétnemu držiteľovi akcií poskytli dodatočné akcie vyvolané budúcou udalosťou. Preto existovala právna prekážka brániaca uplatňovaniu mechanizmu stupňovania, ktorý je osobitne ustanovený v bode 61 dočasného rámca.

(147) Okrem toho podľa spoločnosti SAS, najmä vzhľadom na značný ex-ante diskont na akcie nadobudnuté Dánskom a Švédskom prostredníctvom opatrenia a na behaviorálne záväzky uložené spoločnosti SAS, opatrenie už obsahovalo dostatočnú výšku odmeny pre Dánsko a Švédsko a dostatočné stimuly na ukončenie angažovanosti, aby poskytlo alternatívu vedúcu k rovnakému celkovému výsledku, pokiaľ ide o stimulačné účinky na ukončenie angažovanosti štátu a podobný celkový vplyv na odmenu štátu.

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

([118]) Posledným takýmto mandátom je návrh Regeringens 2019/20:187 z 15. júna 2020: https://data.riksdagen.se/fil/93D66908-D6E7-4ED0-8D30-7AF1EDAD2AD0.

([119]) Rozsudok z 10. mája 2023, Ryanair/Komisia T-34/21 a T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248, bod 322.

(148) Napriek tomuto stanovisku spoločnosť SAS navrhla alternatívny mechanizmus, ktorý by sa mohol zaviesť, ak by Komisia dospela k záveru, že opatrenie oznámené Dánskom a Švédskom nie je v súlade s bodmi 61 a 62 dočasného rámca, aby sa zabezpečilo dodržiavanie týchto ustanovení dočasného rámca. Tento alternatívny mechanizmus by mal formu emisie dodatočných majetkových cenných papierov pre príslušný členský štát ([120]) s týmito charakteristikami:

— V čase, keď sa tento mechanizmus má spustiť, ak jeden alebo obidva členské štáty nepredali požadovaný počet akcií, spoločnosť SAS buď i) zmení podmienky príslušného(-ých) štátneho(-ych) hybridného(-ých) dlhopisu(-ov) s cieľom zvýšiť sumu splatnú na ich základe, napríklad prostredníctvom zvýšenia sumy istiny, alebo ii) vydá nový nástroj dotknutému(-ým) štátu(-om) za rovnakých podmienok (napr. úroveň podriadenosti, postup účtovania a odmeňovanie) ako má/majú existujúci(-e) príslušný(-é) hybridný(-é) dlhopis(-y).

— Tento mechanizmus by v peňažnom vyjadrení zodpovedal 10 % sumy vyplývajúcej z vynásobenia podielu príslušného štátu (t. j. počtu akcií) presahujúceho jeho podiel v spoločnosti SAS pred rekapitalizáciou, ktorý v tom čase ešte nebol predaný, vyššou z týchto hodnôt: i) 1,16 SEK (cena za upísanie akcií v roku 2020) alebo ii) objemovo vážená priemerná cena zaplatená za akcie spoločnosti SAS na burze Nasdaq v Štokholme počas obdobia 20 obchodných dní bezprostredne predchádzajúcich piatemu obchodnému dňu pred dátumom spustenia. Vzhľadom na to, že odmena za štátne hybridné dlhopisy nemusí byť v čase spustenia mechanizmu v súlade s trhovými podmienkami, dodatočná istina vyplývajúca z tohto výpočtu by sa upravila tak, aby sa zohľadnili očakávané budúce peňažné toky spojené s touto dodatočnou menovitou hodnotou majetkových cenných papierov, diskontované primeranou trhovou sadzbou, ktorá odráža ich podmienky a rizikovosť emitenta v čase stupňovania. Touto metodikou sa zabezpečuje, že vzhľadom na očakávané budúce peňažné toky a diskontnú sadzbu v čase stupňovania odmeny zodpovedá zvýšenie odmeny presne 10 % v peňažnom vyjadrení.

— V súlade s osobitným mechanizmom stanoveným v bode 61 dočasného rámca by sa tento alternatívny mechanizmus aktivoval v 4. roku po poskytnutí opatrenia, ak príslušný členský štát nepredal aspoň 40 % svojej účasti na rekapitalizácii v súvislosti s vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19, a v 6. roku po poskytnutí opatrenia, ak príslušný členský štát nepredal túto účasť na rekapitalizácii v plnej výške.

(149) Podľa spoločnosti SAS by navrhovaný mechanizmus poskytol spoločnosti SAS primeraný stimul na spätný výkup akcií, ktoré Dánsko a Švédsko získali prostredníctvom opatrenia. Táto alternatíva by podľa názoru spoločnosti SAS spĺňala podmienky bodov 61 a 62 dočasného rámca a bola by primeraná cieľu, ktorý sa týmito ustanoveniami sleduje.

4.1.2. *Spoločnosť SAS nebola schopná nájsť na trhoch financovanie za prijateľných podmienok*

(150) Ako predbežnú poznámku možno uviesť, že spoločnosť SAS súhlasí s vysvetleniami, ktoré Dánsko a Švédsko poskytli vo svojom oznámení o opatrení, a s predbežným posúdením Komisie v pôvodnom rozhodnutí, podľa ktorého spoločnosť SAS nebola schopná nájsť na trhoch financovanie za prijateľných podmienok na pokrytie svojich kapitálových potrieb. SAS napriek tomu poskytla ďalšie údaje a základné informácie o tomto aspekte.

(151) Podľa spoločnosti SAS pred pandémiou ochorenia COVID-19 využívala rôzne zdroje trhového financovania vrátane bankových úverov, dlhopisov, podriadených úverov, hybridných dlhopisov a lízingu. Pri financovaní svojich lietadiel spoločnosť SAS zvyčajne využívala kombináciu lízingu a zabezpečených bankových úverov a úverových nástrojov. Okrem toho spoločnosť SAS využila aj ďalšie zdroje financovania, ktoré ešte neboli splatné pred začatím rekapitalizácie (august 2020), vrátane i) nezabezpečeného dlhopisu vo výške 1,5 miliardy SEK (vydaného v novembri 2017); ii) súkromného umiestňovania kmeňových akcií vo výške 1,27 miliardy SEK (emitovaných v novembri 2017), iii) nezabezpečeného dlhopisu vo výške 0,75 miliardy SEK (vydaného v júni 2018) a iv) hybridného dlhopisu vo výške 1,5 miliardy SEK (vydaného v roku 2019) ([121]).

([120]) Spoločnosť SAS sa domnieva, že Komisia prijala podobné mechanizmy v predchádzajúcich rozhodnutiach, napr. v rozhodnutí Komisie z 31. júla 2020 vo veci SA.57659 – Španielsko – COVID 19: Rekapitalizačný fond (Ú. v. EÚ C 269, 14.8.2020, s. 8).

([121]) V rámci opatrenia boli oba nezabezpečené dlhopisy konvertované na nové hybridné dlhopisy alebo kmeňové akcie (podľa výberu držiteľov dlhopisov) a hybridný dlhopis bol konvertovaný na kmeňové akcie.

(152) Okrem toho spoločnosť SAS vysvetľuje, že pred pandémiou ochorenia COVID-19 mala program súkromného umiestňovania dlhopisov s […] v rámci európskeho programu dlhopisov so strednodobou splatnosťou (European Medium-Term Note programme, ďalej len „program EMTN“). Išlo o dlhopisy kryté zmluvami o swapoch na kreditné zlyhanie. Spoločnosť SAS vydala nové emisie dlhopisov v rokoch 2016, 2017 a 2018. Program EMTN s […] mal byť spustený v roku 2020. V dôsledku pandémie ochorenia COVID-19 však na trhu nebol k dispozícii žiadny swap na kreditné zlyhanie a žiadny investor nebol ochotný investovať do spoločnosti SAS. V dôsledku toho spoločnosť SAS nemohla pokračovať v programe EMTN.

(153) Spoločnosť SAS ďalej uvádza, že v čase poskytnutia opatrenia mala v dôsledku pandémie ochorenia COVID-19 sťažený prístup aj k iným zdrojom trhového financovania. Spoločnosť SAS v tejto súvislosti predložila tri hlavné vysvetlenia.

(154) Po prvé úverový rating spoločnosti SAS naznačuje, že bolo nepravdepodobné, že by spoločnosť SAS bola schopná emitovať nezabezpečené dlhové alebo hybridné nástroje za prijateľných podmienok. Dňa 16. januára 2020, pred pandémiou ochorenia COVID-19, vydala ratingová agentúra Standard & Poor's pre spoločnosť SAS rating B+ s tým, že spoločnosť by mohla udržať úverové opatrenia, zatiaľ čo 10. júna 2020 sa rating spoločnosti znížil na CCC a bol ponechaný v režime sledovania úverovej bonity s negatívnymi dôsledkami. Spoločnosť SAS poskytla oznámenie agentúry Standard & Poor's z 10. júna 2020, v ktorom sa vysvetľuje motivácia tejto ratingovej agentúry na zníženie ratingu.

(155) Podľa spoločnosti SAS o nedostatku trhového financovania vo forme nezabezpečených dlhopisov a hybridných nástrojov za prijateľných podmienok svedčí aj úroveň obchodovania s finančnými nástrojmi spoločnosti SAS na sekundárnom trhu. Z týchto dôkazov vyplýva, že tieto nástroje mali veľmi vysoké náklady na financovanie, čo vylučuje akékoľvek vydávanie nových nástrojov súkromným investorom ako uskutočniteľnú možnosť:

— Dlhopisy: 31. decembra 2019 sa nadradený nezabezpečený dlhopis spoločnosti SAS vydaný v roku 2017 so splatnosťou v roku 2022 podľa agentúry Bloomberg kótoval na úrovni 103,4 % menovitej hodnoty. To zodpovedá skutočnej marži (t. j. prémii za kreditné rozpätie oproti bezrizikovým sadzbám) vo výške 375 bázických bodov a implicitným nákladom na financovanie vo výške 3,99 %. Dňa 14. júna 2020 – deň pred oznámením podpory zo strany vlád Švédska a Dánska – sa naopak dlhopis kótoval na úrovni 67 % menovitej hodnoty, čo zodpovedá efektívnej marži 2485 bázických bodov a implicitným nákladom na financovanie vo výške 24,9 %. Výrazný nárast implicitných výnosov z existujúcich dlhopisov spoločnosti SAS počas prvých mesiacov pandémie ochorenia COVID-19 poukázal na nedostatok alternatívneho financovania na trhu s dlhopismi za prijateľných podmienok.

— Hybridné nástroje: Dňa 31. decembra 2019 bol hybridný dlhopis spoločnosti SAS vydaný v roku 2019 podľa agentúry Bloomberg kótovaný na úrovni 102,38 % menovitej hodnoty, čo zodpovedá efektívnej marži 802 bázických bodov a implicitným nákladom na financovanie vo výške 8,17 %. Dňa 14. júna 2020 sa naopak dlhopis kótoval na úrovni 52 % menovitej hodnoty, čo zodpovedá efektívnej marži 1571 bázických bodov a implicitným nákladom na financovanie vo výške 15,81 %. Výrazný nárast implicitných výnosov z existujúcich hybridných dlhopisov spoločnosti SAS počas prvých mesiacov pandémie ochorenia COVID-19 poukázal na nedostatok alternatívneho financovania na trhu s hybridnými dlhopismi za prijateľných podmienok.

(156) Potom podľa spoločnosti SAS skutočnosť, že v deň poskytnutia opatrenia sa v rámci rekapitalizácie spoločnosti SAS konvertovali nesplatené nezabezpečené a hybridné dlhopisy, naznačuje, že prístup spoločnosti SAS na trh s dlhopismi a hybridnými nástrojmi za prijateľných podmienok bol veľmi obmedzený. SAS už skutočne žiadala svoju existujúcu investorskú základňu, aby svoje existujúce nástroje konvertovala na nástroje vlastného imania alebo dlhové nástroje s menej prísnymi podmienkami. Požiadať tých istých investorov, aby investovali do nových dlhopisov alebo hybridných dlhopisov, by za takýchto okolností nemohlo byť úspešné. Na druhej strane by noví investori museli nevyhnutne posúdiť úverové riziko investícií do dlhopisov alebo hybridných dlhopisov spoločnosti SAS na základe úverového ratingu spoločnosti v ťažkostiach, ktorý bol znížený na CCC.

(157) Okrem toho podľa spoločnosti SAS iné možnosti získania trhového financovania za prijateľných podmienok vo forme zabezpečených úverov s použitím nezaťažených lietadiel alebo iných aktív, ako napríklad program Eurobonus, boli pravdepodobne takisto neúčinné z troch dôvodov.

(158) *Po prvé* k dátumu poskytnutia opatrenia vlastnila spoločnosť SAS 35 % svojej flotily lietadiel, z čoho 17 lietadiel bolo nezaťažených v celkovej účtovnej hodnote približne [0 – 2] miliardy SEK. Napriek tomu sa 10 z týchto 17 lietadiel postupne vyraďovalo, a preto neboli atraktívne ako zábezpeka pre potenciálnych veriteľov ([122]). Okrem toho spoločnosť SAS uviedla, že tri zo zvyšných siedmich nezaťažených lietadiel už boli použité ako súčasť zábezpeky na zabezpečenie revolvingového úveru vo výške 324 miliónov SEK, ktorý je krytý dánskou a švédskou zárukou vo výške 90 % úveru, pričom zvyšných 10 % bolo ponechaných na riziko bánk ([123]). Podľa spoločnosti SAS nezávislá tretia strana ocenila tieto tri lietadlá na [50 – 100] miliónov USD. Podľa spoločnosti SAS však tieto lietadlá nepostačovali na zabezpečenie nezaručenej časti revolvingového úveru, keďže banky požadovali okrem lietadiel aj záložné práva na úvery a účty v rámci skupiny SAS. Podľa spoločnosti SAS, ak tri lietadlá nestačili na zabezpečenie 10 % úveru vo výške 0,3 miliardy SEK, bolo zrejmé, že ďalšie štyri lietadlá, ktoré mala k dispozícii, by nestačili na pokrytie významnej časti jej kapitálových potrieb.

(159) *Po druhé* spoločnosť SAS vlastnila určité iné aktíva, ktoré sa teoreticky mohli použiť ako zábezpeka na zabezpečený dlh. Najmä použitie programu Eurobonus ako zábezpeky by si vyžadovalo značné úsilie o vnútornú reštrukturalizáciu vrátane potreby zriadiť nové spoločnosti, na ktoré by sa aktíva previedli. V čase poskytnutia opatrenia sa spoločnosť SAS domnievala, že žiadna z týchto možností nie je uskutočniteľná z dôvodu časových obmedzení.

(160) *Po tretie* podľa SAS bol v tom čase záujem o poskytovanie úverov, dokonca aj zabezpečených zábezpekou, spoločnostiam v sektore letectva veľmi nízky. Svedčí o tom skutočnosť, že pred rekapitalizáciou bola spoločnosť SAS schopná zabezpečiť si revolvingový úver len vďaka tomu, že bola z 90 % krytá štátnymi zárukami. Hoci zvyšných 10 % nebolo zaručených, banky, ktoré poskytli úver, požadovali úplné zabezpečenie týchto zvyšných 10 % (vrátane lietadiel).

(161) A napokon, vydanie nových dlhových nástrojov by v žiadnom prípade nepomohlo vyriešiť problémy s platobnou schopnosťou spoločnosti SAS, keďže na obnovenie svojej kapitálovej štruktúry potrebovala nové vlastné imanie. Skutočnosť, že spoločnosť SAS utrpela značné straty, znamenala, že jej základné imanie sa rýchlo znižovalo. V tejto súvislosti spoločnosť SAS predložila prílohu, ktorá obsahovala niekoľko výskumných správ z bánk (Den Norske Bank, Nordea, Sydbank) a novín (Dagens Industri) ([124]), ako aj graf z 2. júna 2020, na ktorom boli znázornené odporúčania maklérov týkajúce sa akcií spoločnosti SAS ([125]). V takomto kontexte by zvýšenie dlhu nemalo vplyv na obnovenie základného imania. Ak by sa niečo zmenilo, zvýšili by sa straty spoločnosti SAS v dôsledku zvýšených platieb úrokov. Podľa spoločnosti SAS bolo preto jediným spôsobom, ako mohla spoločnosť pokračovať v činnosti, získanie kapitálu vo forme vlastného imania.

([122]) Konkrétne týchto 10 lietadiel mimo prevádzky predstavovalo účtovnú hodnotu vo výške [350 – 400] miliónov SEK. Napriek tomu bolo podľa spoločnosti SAS počas pandémie financovanie lietadiel so staršou technológiou alebo lietadiel mimo prevádzky takmer nemožné.

([123]) Dohodlo sa, že časť prostriedkov z rekapitalizácie bude slúžiť na splatenie revolvingového úveru. Potom by sa tri lietadlá, ktoré boli použité na zabezpečenie tohto dlhového nástroja, opäť stali nezaťaženými.

([124]) Banka Den Norske Bank (DNB) vydala 28. mája 2020 toto stanovisko: *„Vzhľadom na to, že účtovné vlastne imanie je už v záporných číslach, súvaha má neudržateľnú úroveň zadlženia a výhľad na ďalšie výrazné straty zisku pri scenári nárastu, ktorý bude trvať roky, predpokladáme, že by mohli byť potrebné nové finančné prostriedky vo výške až 10 miliárd SEK.“* V ten istý deň vydala banka Sydbank toto stanovisko: *„Ak budú straty v nasledujúcich mesiacoch pokračovať podľa nášho modelu, budú potrebné kapitálové príspevky vo výške až 10 miliárd SEK.“* Dňa 29. mája 2020 vydala banka Nordea toto stanovisko: *„Z krátkodobého hľadiska udrží spoločnosť SAS vo vzduchu 4,2 miliardy SEK v peňažných prostriedkoch a 3,3 miliardy SEK v úverových nástrojoch so štátnou zárukou. Vzhľadom na nedostatok vlastného imania a v konečnom dôsledku nedostatočné množstvo peňažných prostriedkov však bude musieť spoločnosť SAS konvertovať existujúci dlh na vlastný imanie a emitovať ďalšie vlastné imanie“*. Noviny Dagens Industri 2. júna 2020 uviedli, že *„banka HSBC znížila odporúčanie pre akcie spoločnosti SAS“ [z „držať“ na „predať“]. […]. Banka okrem iného poukazuje na to, že spoločnosť SAS má záporný peňažný tok vo výške 500 – 700 miliónov SEK mesačne a domnieva sa, že to znázorňuje kapitálové požiadavky, ktoré spoločnosť má“*.

([125]) Tento graf zobrazuje vývoj odporúčaní burzových agentov od júna 2018 do júna 2020 spolu s vývojom ceny akcií spoločnosti SAS. Vyplýva z neho, že burzoví agenti v období od júna 2018 do decembra 2018 odporúčali na 100 % nákup akcií spoločnosti SAS. Od januára 2019 do februára 2020 bolo 60 % odporúčaní burzových agentov v prospech „nákupu“ a 40 % v prospech „držania“. V období od marca do apríla 2020 sa odporúčalo „držať“. Od mája 2020 začali burzoví agenti odporúčať „predať“ akcie spoločnosti SAS (50 % odporúčaní v máji 2020 a 67 % odporúčaní v júni 2020).

(162) V tejto súvislosti spoločnosť SAS zdôrazňuje, že opatrenie bolo účinne štruktúrované tak, aby prilákalo vysokú úroveň súkromnej účasti:

— Vlastné imanie: S cieľom motivovať účasť súkromných zainteresovaných strán na emisii s predkupným právom musela byť transakcia krytá záväzkami Dánska a Švédska na upísanie 81,5 % emisie s predkupným právom. V rámci emisie s predkupným právom v celkovej hodnote približne 3,99 miliardy SEK súkromní investori nakoniec upísali kmeňové akcie v značnej hodnote približne 2,45 miliardy SEK.

— Nezabezpečené dlhopisy: Súkromní investori konvertovali nezabezpečené dlhopisy v celkovej hodnote približne 1,615 miliardy SEK na nové komerčné hybridné dlhopisy v 100 % menovitej hodnoty a zvyšné nezabezpečené dlhopisy v celkovej hodnote približne 0,635 miliardy SEK boli konvertované na kmeňové akcie v 100 % menovitej hodnoty.

— Hybridné dlhopisy: Súkromní investori konvertovali hybridné dlhopisy v hodnote 1,5 miliardy SEK na kmeňové akcie za 90 % menovitej hodnoty.

4.2. **Pripomienky spoločnosti Ryanair**

(163) Spoločnosť Ryanair predložila pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania týkajúce sa zákonnosti opatrenia a siedmich aspektov predbežného posúdenia zlučiteľnosti opatrenia, ktoré Komisia vykonala v rozhodnutí o začatí konania.

4.2.1. *Zákonnosť opatrenia*

(164) Ryanair tvrdí, že keďže Komisia v rozhodnutí o začatí konania vyhlásila opatrenie za neoprávnené, mala by v dôsledku toho a na základe doložky o povinnosti zdržať sa konania nariadiť Dánsku a Švédsku, aby okamžite pozastavili pomoc a zaplatili úroky za obdobie, počas ktorého neoprávnená pomoc zostala k dispozícii spoločnosti SAS ([126]).

4.2.2. *Opatrenie nie je v súlade s článkami 18, 49 a 56 ZFEÚ a článkom 15 nariadenia (ES) č. 1008/2008*

(165) Ryanair najprv tvrdí, že hoci sa v článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ stanovuje výnimka zo zákazu štátnej pomoci podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ v prípade vážneho narušenia hospodárstva členského štátu, nestanovuje sa výnimka z ostatných pravidiel Únie a všeobecných zásad. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že podľa ustálenej judikatúry ([127]) je Komisia pri posudzovaní zlučiteľnosti štátnej pomoci s vnútorným trhom povinná zabezpečiť súlad opatrenia pomoci a všetkých prvkov, ktoré sú s ním neoddeliteľne spojené, so všetkými ostatnými pravidlami Únie a všeobecnými zásadami, ako je rovnaké zaobchádzanie. Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že Komisia takéto posúdenie sporného opatrenia v rozhodnutí o začatí konania nevykonala.

(166) Spoločnosť Ryanair ďalej tvrdí, že opatrenie nie je v súlade so zákazom diskriminácie na základe štátnej príslušnosti (článok 18 ZFEÚ), slobodou usadiť sa (článok 49 ZFEÚ) a slobodným poskytovaním služieb [článok 56 ZFEÚ a článok 15 nariadenia (ES) č. 1008/2008].

(167) Spoločnosť Ryanair pripomína, že zásada rovnosti zaobchádzania zakazuje, aby sa s podobnými situáciami zaobchádzalo rozdielne a s rozdielnymi situáciami rovnako, ak takéto zaobchádzanie nie je objektívne odôvodnené. Okrem toho podľa spoločnosti Ryanair Súdny dvor rozhodol, že článku 15 nariadenia (ES) č. 1008/2008, ktorým sa rozširuje sloboda poskytovania služieb podľa článku 56 ZFEÚ na služby leteckej dopravy, „*odporuje uplatňovanie akéhokoľvek [opatrenia], v dôsledku ktorého je sťažené poskytovanie služieb medzi členskými štátmi oproti poskytovaniu služieb len v rámci jedného členského štátu*“. Podobne sa v článku 49 ZFEÚ uvádza, že „*sa zakazujú obmedzenia slobody usadiť sa štátnych príslušníkov jedného členského štátu na území iného členského štátu*“.

([126]) Spoločnosť Ryanair odkazuje na rozsudok z 12. februára 2008, CELF I, C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, body 63 a 64.
([127]) Napr. rozsudok z 12. marca 1977, Iannelli/Meroni, C-74/76, ECLI:EU:C:1977:51, bod 14.

(168) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že keďže pandémia ochorenia COVID-19 vážne postihla všetky letecké spoločnosti pôsobiace vo Švédsku a Dánsku (vrátane nej) a keďže opatrenie prináša výhody len spoločnosti SAS, opatrenie zvýhodňuje spoločnosť SAS oproti leteckým spoločnostiam v porovnateľnej situácii. Podľa názoru spoločnosti Ryanair Komisia neposkytla žiadne objektívne odôvodnenie tohto rozdielneho zaobchádzania. Predovšetkým nevysvetľuje, prečo iní dopravcovia pôsobiaci vo Švédsku a Dánsku nemôžu splniť zamýšľaný verejný cieľ, a to napraviť vážne narušenie hospodárstva Švédska a Dánska.

(169) Spoločnosť Ryanair svoje argumenty podopiera konštatovaním, že spoločnosť SAS sa na vnútroeurópskych spojeniach vo Švédsku podieľala približne len 35 % a v Dánsku 34 %, zatiaľ čo ostatné letecké spoločnosti sa na nich podieľali zvyšnou väčšinou 65 % vo Švédsku a 64 % v Dánsku ([128]). Okrem toho v roku 2020 v dôsledku pandémie ochorenia COVID-19 a následných opatrení na zamedzenie šírenia došlo k výraznému prebytku kapacít leteckých dopravných služieb, keďže v celej Únii boli odstavené tisíce lietadiel ([129]). Podľa spoločnosti Ryanair mali ostatné letecké spoločnosti dostatočnú kapacitu na dosiahnutie zamýšľaného verejného cieľa.

(170) Spoločnosť Ryanair ďalej tvrdí, že Dánsko a Švédsko tým, že vyhradili opatrenie pre spoločnosť SAS bez objektívneho odôvodnenia, diskriminujú letecké spoločnosti v porovnateľnej situácii. Táto diskriminácia by mala za následok odrádzanie od voľného poskytovania služieb a slobody usadiť sa v rámci Únie. Zatiaľ čo spoločnosť Ryanair v posledných rokoch rozvíjala svoje postavenie vo Švédsku a Dánsku, opatrenie ohrozuje tento vývoj tým, že umelo umožňuje spoločnosti SAS upevniť a rozvíjať svoje konkurenčné postavenie v týchto krajinách.

4.2.3. *V prípade spoločnosti SAS neboli splnené kritériá oprávnenosti na získanie opatrenia (bod 49 dočasného rámca)*

4.2.3.1. Komisia riadne nezdôvodnila, že bez zásahu Dánska a Švédska by spoločnosť SAS zanikla alebo by mala vážne problémy s udržaním svojej činnosti.

(171) Spoločnosť Ryanair kritizuje posúdenie Komisie podľa bodu 49 písm. a) dočasného rámca za to, že za jedinú realistickú alternatívu pomoci považuje „*scenár platobnej neschopnosti*“ spoločnosti SAS a „*vážne ťažkosti s udržaním činnosti*“ (odôvodnenie 88 rozhodnutia o začatí konania) a odvoláva sa na finančné prognózy, z ktorých údajne vyplýva, že spoločnosť SAS by „*do decembra 2020 čelila technickej nelikvidite*“ (odôvodnenia 14 a 88 rozhodnutia o začatí konania).

(172) Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že Komisia prostredníctvom tohto prístupu neposúdila iný alternatívny scenár ako scenár platobnej neschopnosti alebo nelikvidity spoločnosti SAS. Podľa spoločnosti Ryanair mohla spoločnosť SAS znížiť objem svojich nesystémových činností alebo nájsť alternatívne financovanie na trhoch za prijateľných podmienok.

([128]) Spoločnosť Ryanair uviedla tieto údaje v prílohách A.2.a (Dánsko) a A.2.b (Švédsko) k svojim pripomienkam. V týchto prílohách sa odkazuje na štúdiu analytika leteckej spoločnosti z 27. apríla 2021, ktorú si objednala spoločnosť Ryanair s cieľom vypracovať analýzu veľkosti a pôvodu prevádzkových licencií najväčších leteckých spoločností na niekoľkých hlavných európskych trhoch v súvislosti s odvolaním spoločnosti Ryanair proti pôvodnému rozhodnutiu (ďalej len „štúdia trhu leteckých spoločností“). Táto štúdia sa týka trhu leteckých spoločností v desiatich členských štátoch vrátane Dánska a Švédska a uvádzajú sa v nej i) trhové podiely hlavných leteckých spoločností v každej krajine, ako aj ii) päťročné tempo ich rastu (2014 – 2019); iii) príspevok popredných leteckých spoločností k tomuto rastu a iv) celkový nárast trás prevádzkovaných týmito leteckými spoločnosťami v tom istom období. Údaje použité v tejto štúdii pochádzajú od OAG, nezávislej globálnej spravodajskej spoločnosti v oblasti leteckej dopravy. V štúdii trhu leteckých spoločností sa zhromažďujú údaje v troch tabuľkách v prílohe A.2.a (pre Dánsko) a v prílohe A.2.b (pre Švédsko): v tabuľke 1 sú pre Dánsko a Švédsko uvedené štyri najväčšie letecké spoločnosti z hľadiska kapacity sedadiel a trhových podielov v roku 2019, v tabuľke 2 sú uvedené údaje o vývoji počtu ponúkaných miest 16 európskych leteckých spoločností v Európe v rokoch 2014 až 2019, a v tabuľke 3 je uvedený vývoj počtu trás a kapacity sedadiel v rokoch 2014 až 2019 (na vnútroštátnej aj vnútroeurópskej úrovni) v Dánsku pre spoločnosti SAS, Danish Air Transport, nízkonákladových dopravcov a „iné“, a vo Švédsku pre spoločnosti SAS, Braathens regional, nízkonákladových dopravcov a „iné“.

([129]) Spoločnosť Ryanair poskytla v prílohe 3 k svojim pripomienkam výpis niekoľkých údajov týkajúcich sa počtu odstavených lietadiel v oblasti Eurocontrol, ktorý je k dispozícii na adrese: https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).

4.2.3.2. Komisia nepreukázala, že intervencia je v spoločnom záujme

(173) Na úvod spoločnosť Ryanair kritizuje posúdenie Komisie podľa bodu 49 písm. b) dočasného rámca, pretože sa opiera výlučne o tvrdenia švédskych a dánskych orgánov. Namiesto toho mala vykonať samostatné posúdenie systémového významu spoločnosti SAS pre tieto dva členské štáty.

(174) V každom prípade, podľa spoločnosti Ryanair, aj keby sa Komisia plne spoliehala na údaje, ktoré poskytli Švédsko a Dánsko, stále by nebola schopná preukázať, že spoločnosť SAS je systémovým podnikom, ktorý nemôže byť ľahko nahradený svojimi konkurentmi.

(175) Po prvé údaje uvedené v rozhodnutí o začatí konania o príspevku sektora letectva k dánskemu a švédskemu hospodárstvu sú irelevantné, pretože neodrážajú osobitný príspevok spoločnosti SAS.

(176) Po druhé na základe údajov uvedených v rozhodnutí o začatí konania predstavuje príspevok spoločnosti SAS k HDP len 30 % celkového príspevku sektora letectva vo Švédsku a 10 % v Dánsku. Podľa spoločnosti Ryanair to nie sú príliš vysoké čísla pre údajne systémovú leteckú spoločnosť, najmä keď dynamickí konkurenti (ako napríklad Ryanair) sú schopní dokonale nahradiť spoločnosť SAS na viacerých trasách. Pre spoločnosť Ryanair je dôležitejšie, že ide o údaje z obdobia pred pandémiou, ktoré nehovoria nič o možnom príspevku spoločnosti SAS k hospodárstvu a zamestnanosti po skončení pandémie. Tento príspevok bude pravdepodobne oveľa nižší vzhľadom na finančné problémy, na ktoré upozornila samotná Komisia v rozhodnutí o začatí konania.

(177) Po tretie spoločnosť Ryanair tvrdí, že Komisia musí preukázať, že všetky činnosti spoločnosti SAS sú nenahraditeľné, alebo presne posúdiť, akú časť jej súčasných činností nemožno nahradiť. Podľa spoločnosti Ryanair letecké spoločnosti v Európe v posledných desaťročiach pravidelne krachovali a ich zánik nikdy neohrozil hospodárstvo ich domácej krajiny a spojenie s ňou. Keď letecká spoločnosť vstúpi do konkurzného konania, jej prevádzku spravidla prevezmú efektívnejšie letecké spoločnosti, napríklad nízkonákladové letecké spoločnosti. Podľa spoločnosti Ryanair to znázorňuje niekoľko precedensov, ako napríklad bankrot spoločnosti Sabena, ako aj bankroty spoločností Malév a Spanair v roku 2012. V posledných dvoch prípadoch po týchto bankrotoch nasledoval okamžitý nárast dopravy na letiskách v Budapešti a Barcelone, kde tieto letecké spoločnosti pôsobili. Tento scenár by bol podľa názoru spoločnosti Ryanair v roku 2020 ešte pravdepodobnejší, pretože dostupná kapacita bola neporovnateľne vyššia ako v roku 2012 (v dôsledku krízy spôsobenej pandémiou ochorenia COVID-19 a dlhodobo nízkeho dopytu), a preto by boli ostatné letecké spoločnosti skôr pripravené vstúpiť do hry. Bolo by to takisto v súlade so záverom, ku ktorému dospela Komisia v roku 2014, podľa ktorého *„[z]o skúseností vyplýva, že aj keď letecká spoločnosť zbankrotuje a nie je možné ju reštrukturalizovať tak, aby sa stala opäť životaschopnou, jej zánik neznamená, že dotknutý členský štát stratí svoje spojenie“* a *„počet priamych destinácií z letísk, ktorých sa to týka, sa môže v krátkodobom až strednodobom horizonte výrazne zvýšiť a môže prekročiť počet destinácií, ktoré boli k dispozícii pred krachom národného dopravcu. Zdá sa, že tento nárast je spôsobený najmä nízkonákladovými dopravcami“* ([130]).

(178) Napokon spoločnosť Ryanair tvrdila, že údajná nenahraditeľnosť činností spoločnosti SAS je v rozpore s rozhodnutím o začatí konania, v ktorom Komisia tvrdila, že napriek vysokému podielu spoločnosti SAS na trhu táto spoločnosť nemá významnú trhovú silu a že konkurenti spoločnosti SAS môžu vstúpiť na trh a súperiť so spoločnosťou SAS.

(179) Okrem toho podľa spoločnosti Ryanair Komisia nevysvetlila, prečo by scenár týkajúci sa zníženia počtu zamestnancov spoločnosti SAS rovnako dobre neslúžil spoločnému záujmu. Aj keby niektoré činnosti spoločnosti SAS mali skutočne systémový charakter, Komisia podľa názoru spoločnosti Ryanair neurčila, či by sa takéto systémové činnosti nemohli zachovať prostredníctvom zmenšenia skupiny a obmedzenia alebo utlmenia nesystémových činností, ako sú činnosti pozemnej obsluhy ([131]).

([130]) Spoločnosť Ryanair odkazuje na prílohu A.4 k svojim pripomienkam, ktorá obsahuje článok z dokumentu Komisie o politike hospodárskej súťaže z 9. júla 2014 s názvom *State aid for airline reustructuring: Does it give you wings*?‘ (Štátna pomoc na reštrukturalizáciu leteckých spoločností: Dá vám krídla?, 2014 – číslo 10, 9. júla 2014, strany 1 a 4) (ďalej len „dokument o politike hospodárskej súťaže“).

([131]) Spoločnosť Ryanair odkazuje na prílohu A.5 k svojim pripomienkam, ktorá obsahuje výňatok z článku Emmanuela Combea a Didiera Bréchemiera z mája 2020 [*Before COVID-19, Air Transportation in Europe: an already fragile sector* (Pred pandémiou ochorenia COVID-19, Letecká doprava v Európe: už aj tak krehký sektor)] (ďalej len „článok think-tanku“). Tento článok bol napísaný pre nadáciu Fondation pour l'innovation politique, francúzsky think-tank pre európsku integráciu a slobodné hospodárstvo. Vo výňatku sa poskytuje prehľad finančnej situácie niektorých európskych leteckých spoločností pred pandémiou ochorenia COVID-19 a počas nej.

4.2.3.3. Spoločnosť SAS bola schopná nájsť na trhoch financovanie za prijateľných podmienok

(180) Na úvod spoločnosť Ryanair kritizuje posúdenie Komisie podľa bodu 49 písm. c) dočasného rámca za to, že sa pri vyvodzovaní záveru, že spoločnosť SAS nebola schopná pokryť svoje potreby kapitálu a likvidity z kapitálových trhov, spolieha výlučne na tvrdenia švédskej a dánskej vlády.

(181) Okrem toho je predbežný záver Komisie v rozhodnutí o začatí konania podľa bodu 49 písm. c) dočasného rámca údajne nesprávny z troch dôvodov.

(182) Po prvé spoločnosť Ryanair sa domnieva, že spoločnosť SAS by pravdepodobne mala na kapitálových trhoch k dispozícii značné sumy vlastného imania od nových investorov. Spoločnosť Ryanair v prílohe 7 k svojim pripomienkam uvádza hospodársku správu, ktorú si objednala u spoločnosti Oxera Consulting LLP na podporu tohto zistenia (ďalej len „správa spoločnosti Oxera“). V správe spoločnosti Oxera sa uvádza, že len existujúci akcionári spoločnosti SAS sa mohli zúčastniť na navýšení kapitálu v rámci opatrenia, keďže len švédske a dánske orgány mohli prispieť na riadenú emisiu nových kmeňových akcií, zatiaľ čo emisia kmeňových akcií s predkupným právom bola otvorená len pre existujúcich akcionárov spoločnosti SAS. Podľa správy spoločnosti Oxera však počas nástupu pandémie ochorenia COVID-19 mnohé verejne obchodované spoločnosti získali finančné prostriedky z akciových trhov. Pokiaľ ide o letecký sektor, v správe spoločnosti Oxera sa uvádza, že deväť leteckých spoločností získalo v období od apríla do decembra 2020 spolu 6,2 miliardy EUR ([132]). Podľa spoločnosti Ryanair to znamená, že spoločnosť SAS mohla získať financovanie vlastného imania od iných investorov ako od svojich existujúcich akcionárov prostredníctvom verejnej ponuky bez účasti Švédska a Dánska.

(183) Po druhé spoločnosť Ryanair tvrdí, že z trhových dôkazov vyplýva, že viaceré letecké spoločnosti s úverovým ratingom porovnateľným s ratingom spoločnosti SAS na začiatku pandémie ochorenia COVID-19 boli schopné získať na trhoch značné sumy dlhového financovania. Tieto dôkazy jasne naznačujú, že spoločnosť SAS by to bola schopná urobiť aj tak, že by ponúkla nezaťaženú hodnotu 55 lietadiel, ktoré vlastnila, ako zábezpeku na získanie dlhu za prijateľnejších podmienok. V tejto súvislosti sa v správe spoločnosti Oxera uvádza tabuľka, v ktorej sa porovnávajú letecké spoločnosti s rovnakou úverovou bonitou ako mala spoločnosť SAS pred pandémiou ochorenia COVID-19, ktorým sa podarilo získať dlhové financovanie v roku 2020 ([133]).

(184) Spoločnosť Ryanair napokon kritizuje Komisiu za to, že nezvážila, či spoločnosť SAS mohla uskutočniť iné transakcie so súkromnými účastníkmi trhu, ktoré by prispeli k likvidite spoločnosti SAS bez zvýšenia jej dlhu, ako napríklad vydanie hybridných nástrojov alebo predaj založených lietadiel.

4.2.3.4. Komisia pri posudzovaní súladu s bodom 49 písm. d) dočasného rámca vychádzala z chybných údajov

(185) Spoločnosť Ryanair spochybňuje finančné údaje, ktoré Komisia použila na posúdenie toho, či spoločnosť SAS mohla byť k 31. decembru 2019 klasifikovaná ako podnik v ťažkostiach v zmysle všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že posúdenie vychádzalo z nekonsolidovanej účtovnej závierky spoločnosti SAS, pričom sa mala použiť konsolidovaná účtovná závierka.

(186) Okrem toho spoločnosť Ryanair uvádza, že Komisia mala objasniť, či v iných častiach svojho posúdenia vychádzala z príslušného konsolidovaného súboru účtovných závierok spoločnosti SAS.

4.2.4. *Opatrenie nie je vhodnou ani najmenej rušivou alternatívou pre hospodársku súťaž (bod 53 dočasného rámca)*

(187) Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že v rozhodnutí o začatí konania sa len opisuje opatrenie bez vysvetlenia jeho vhodnosti na riešenie potrieb rekapitalizácie spoločnosti SAS. Tvrdí takisto, že rozhodnutie o začatí konania neobsahuje žiadne zistenie, že opatrenie najmenej narúša hospodársku súťaž. Rozhodnutie o začatí konania údajne neobsahuje žiadnu analýzu narušení spôsobených opatrením v porovnaní s inými možnými nástrojmi pomoci.

([132]) Boli to letecké spoločnosti Ryanair, EasyJet, IAG, Air Canada, United Airlines, American Airlines, Spirit Airlines, Norwegian Airlines a Hawaiian Airlines.

([133]) Boli to spoločnosti American Airlines, Allegiant Air, Azul, Hawaiian Airlines, Spirit Airlines a GOL Airlines.

4.2.5. *Opatrenie nie je primerané a výška rekapitalizácie presahuje minimum potrebné na zabezpečenie životaschopnosti (bod 54 dočasného rámca)*

4.2.5.1. Údajné nesprávne uplatňovanie dočasného rámca

(188) S odkazom na Usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach ([134]) sa spoločnosť Ryanair domnieva, že životaschopnosť v zmysle bodu 54 dočasného rámca sa dosiahne, „*keď podnik dokáže poskytovať primeranú návratnosť kapitálu a pritom pokryť všetky svoje náklady vrátane odpisov a finančných poplatkov*“. Podľa spoločnosti Ryanair sa v rozhodnutí o začatí konania neposudzuje schopnosť spoločnosti SAS vrátiť sa na úroveň ziskovosti, ktorá by bola prijateľná pre súkromných investorov. Spoločnosť Ryanair kritizuje Komisiu za to, že stotožňuje životaschopnosť s „*prístupom spoločnosti na súkromné kapitálové trhy*“ a že pri posudzovaní životaschopnosti berie do úvahy len ukazovatele dlhu a vlastného imania. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že Komisia mala posúdiť celý rad ukazovateľov, najmä ukazovatele ziskovosti, ako sú budúce ziskové marže, návratnosť aktív alebo návratnosť vlastného imania.

(189) Spoločnosť Ryanair sa takisto domnieva, že Komisia mala posúdiť vplyv nepriaznivých scenárov na potenciál spoločnosti SAS obnoviť svoju životaschopnosť, podobne ako v predchádzajúcich rozhodnutiach týkajúcich sa bankového sektora. Testy citlivosti, ktoré Komisia vykonala v súvislosti s obchodným plánom spoločnosti SAS, sú nedostatočné a Komisia mala vykonať „*široký rad záťažových testov*“, pričom mala zvážiť „*viacero nepriaznivých scenárov pri zohľadnení existujúcej neistoty na trhu*“.

4.2.5.2. Údajne zjavne nesprávne posúdenie týkajúce sa výpočtu výšky pomoci

(190) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že Komisia sa dopustila viacerých chýb v posúdení, pokiaľ ide o výpočet výšky pomoci potrebnej pre spoločnosť SAS.

(191) Po prvé podľa spoločnosti Ryanair sú prahové hodnoty, ktoré Komisia použila v rozhodnutí o začatí konania na určenie životaschopnosti, nevhodné, pretože sú príliš vysoké a zamerané na príliš priaznivú finančnú situáciu. Spoločnosť Ryanair poznamenáva, že pred pandémiou ochorenia COVID-19 boli pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu, pomer čistého dlhu k EBITDA a pomer vlastného imania k aktívam (tri zo štyroch posudzovaných kritérií životaschopnosti) horšie ako cieľové hodnoty stanovené Komisiou na preukázanie životaschopnosti a že spoločnosť SAS bola v tom čase napriek tomu schopná získať financovanie na kapitálových trhoch. Napríklad podľa spoločnosti Ryanair bol pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu spoločnosti SAS v januári 2020 na úrovni 4,75, pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu neustále presahoval 3,0 – 3,5, pričom v januári 2020 dosiahol až 4, a pomer vlastného imania k aktívam bol neustále nižší ako 18,1 %, pričom sa pohyboval od približne 16 % v októbri 2019 do približne 8 % v januári 2020.

(192) Po druhé spoločnosť Ryanair tvrdí, že Komisia sa zamerala na nevhodnú referenčnú hodnotu, keď usúdila, že úverový rating investičného stupňa predstavuje minimálny rating potrebný na to, aby spoločnosť mala prístup k trhovému financovaniu. V skutočnosti existujú letecké spoločnosti, ktoré majú prístup na kapitálové trhy s nižším ratingom, a to aj počas pandémie ochorenia COVID-19. Keďže proporcionalita pomoci bola stanovená v súvislosti s prahom úverového ratingu, ktorý je vyšší, ako investori zvyčajne požadujú od leteckých spoločností na získanie financovania na kapitálových trhoch, pomoc nie je obmedzená na minimum potrebné na zabezpečenie finančnej životaschopnosti spoločnosti SAS.

(193) Po tretie spoločnosť Ryanair uvádza, že rozhodnutie o začatí konania neobsahuje dostatočnú analýzu finančných prognóz spoločnosti SAS. Okrem toho mala Komisia posúdiť najmä rozsah, v akom mohla spoločnosť SAS štrukturálne znížiť svoju nákladovú základňu s cieľom zlepšiť ziskovosť, alebo rozsah, v akom bola schopná znížiť náklady v krátkodobom horizonte. Komisia podobne neposúdila vplyv alternatívnych prognóz dopravy a predpokladov týkajúcich sa obnovy dopravy po pandémii.

(194) Spoločnosť Ryanair sa preto domnieva, že pomoc nie je obmedzená na minimum potrebné na zabezpečenie finančnej životaschopnosti spoločnosti SAS.

([134]) Oznámenie Komisie – Usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach (Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, s. 1).

4.2.6. *Opatrenie nezabezpečuje primerané odmeňovanie a ukončenie angažovanosti Dánska a Švédska (oddiel 3.11.5 dočasného rámca)*

4.2.6.1. Nástroj vlastného imania neposkytuje ani mechanizmus stupňovania, ani porovnateľnú alternatívu (body 61 a 62 dočasného rámca)

(195) Spoločnosť Ryanair sa odvoláva na rozsudok SAS II, v ktorom sa konštatovalo, že nástroj vlastného imania nebol doplnený žiadnym mechanizmom stupňovania, ako sa uvádza aj v odôvodnení 134 rozhodnutia o začatí konania. Spoločnosť Ryanair sa stotožňuje s predbežným zistením Komisie, podľa ktorého sa zdá, že nástroj vlastného imania opatrenia nie je doplnený vhodným alternatívnym mechanizmom, ktorý by celkovo viedol k podobnému výsledku, pokiaľ ide o stimulačné účinky na ukončenie angažovanosti štátu a podobný celkový vplyv na odmeňovanie štátu ako mechanizmus stupňovania, ktorý sa predpokladá v bode 61 dočasného rámca.

4.2.6.2. Hybridný kapitálový nástroj nedostatočne odmeňuje Švédsko a Dánsko (body 65 a 66 dočasného rámca)

(196) Ryanair spochybňuje predbežný záver Komisie, podľa ktorého hybridné nástroje dostatočne odmeňovali Švédsko a Dánsko.

(197) Tvrdí, že marže NSHN1 a NSHN2, ktoré sú o 90, resp. 190 bázických bodov vyššie ako minimálne požiadavky stanovené v bode 66 dočasného rámca, plne nekompenzujú Švédsku a Dánsku rizikové vlastnosti týchto nástrojov. V správe spoločnosti Oxera, ktorú poskytla spoločnosť Ryanair, sa analyzuje rozpätie medzi finančnými nástrojmi, ktoré sa vyznačujú jedným zo štyroch kľúčových rizikových znakov určených Komisiou (pozri odôvodnenie 430), a relevantnou trhovou referenčnou hodnotou pozostávajúcou z finančných nástrojov, ktoré nemajú tento rizikový znak, ale sú si inak podobné, napr. z hľadiska dátumu emisie, splatnosti a úverového ratingu ([135]). Z tejto analýzy vyplýva, že na primeranú kompenzáciu Švédska a Dánska by bola potrebná dodatočná marža vo výške 400 bázických bodov namiesto skutočných marží vo výške 90 bázických bodov a 190 bázických bodov.

(198) Okrem toho podľa spoločnosti Ryanair, keďže NSHN1 a NSHN2 sú identické z hľadiska ich rizikového profilu, faktor delta 100 bázických bodov rozdielnej marže medzi týmito dvoma nástrojmi nie je založený na žiadnych konkrétnych a dôveryhodných úvahách.

4.2.7. *Opatrenie nezabraňuje neprimeranému narušeniu hospodárskej súťaže (bod 72 dočasného rámca)*

(199) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že opatrenie nezabraňuje neprimeranému narušeniu hospodárskej súťaže a konkrétne porušuje bod 72 dočasného rámca.

(200) Na podporu svojho tvrdenia spoločnosť Ryanair uvádza dva súbory argumentov v súvislosti s i) vymedzením relevantných trhov a ii) posúdením trhovej sily spoločnosti SAS na letiskách.

(201) Po prvé spoločnosť Ryanair tvrdí, že Komisia sa v rozhodnutí o začatí konania odchýlila od svojej rozhodovacej praxe týkajúcej sa fúzií leteckých spoločností, ktorá zahŕňa vymedzenie trhov ako dvojíc miest medzi miestom pôvodu a miestom určenia (ďalej len „prístup O&D“), a namiesto toho navrhla vymedziť relevantné trhy výlučne na základe prístupu podľa jednotlivých letísk. Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že Komisia nesprávne vymedzila relevantné trhy a neposúdila, či spoločnosť SAS má významnú trhovú silu aspoň na jednom z relevantných trhov, ako sa vyžaduje v bode 72 dočasného rámca. Podľa spoločnosti Ryanair skutočnosť, že sa opatrenie zameriava na spoločnosť SAS ako skupinu, a nie na konkrétne trasy, nevylučuje, že v dôsledku poskytnutej pomoci je ovplyvnené osobitné konkurenčné postavenie spoločnosti SAS v každej z dvojíc miest O&D. Podľa spoločnosti Ryanair preto neexistuje žiadny objektívny dôvod na to, aby sa rozsah posúdenia hospodárskej súťaže v rámci štátnej pomoci zameral na hľadisko ponuky. Účinky na strane dopytu sú rovnako relevantné pri posudzovaní štátnej pomoci

([135]) Spoločnosť Ryanair porovnáva najmä: nadradené nekonvertibilné dlhopisy s podriadenými nekonvertibilnými dlhopismi (s cieľom posúdiť požadovanú maržu pre úroveň podriadenosti), konvertibilné úvery a dlhopisy s nekonvertibilnými dlhopismi (s cieľom posúdiť požadovanú maržu pre nekonvertibilitu), nekonvertibilné dlhopisy s nekonvertibilnými dlhopismi s platbou v naturáliách (s cieľom posúdiť požadovanú maržu pre voľnú úvahu emitenta vyplácať kupóny) a nekonvertibilné 10 – 20-ročné dlhopisy s nekonvertibilnými večnými dlhopismi (s cieľom posúdiť požadovanú maržu pre večnú splatnosť).

v sektore letectva, pretože príjemca získava výhodu oproti iným podnikom, ktoré sú jeho konkurentmi na trasách O&D. Okrem toho v bode 72 dočasného rámca sa Komisia poveruje, aby i) posúdila, či má príjemca významnú trhovú silu na každom z príslušných trhov, na ktorých pôsobí, a ii) požadovala na týchto trhoch nápravné opatrenia. V dôsledku toho sa v dočasnom rámci vyžaduje posúdenie hospodárskej súťaže, ktoré je v súlade s posúdením, ktoré sa zvyčajne vyžaduje v prípadoch antitrustových konaní a fúzií. Spoločnosť Ryanair sa vo svojich pripomienkach odvolávala na správu spoločnosti Oxera, v ktorej sa analyzovali trhové podiely spoločnosti SAS na 567 trasách, ktoré spoločnosť SAS prevádzkovala do a zo škandinávskych krajín počas letnej sezóny IATA 2019.

(202) Po druhé spoločnosť Ryanair tvrdí, že v rozhodnutí o začatí konania je v posúdení trhovej sily spoločnosti SAS, ktoré vykonala Komisia, niekoľko chýb: i) Komisia neuplatnila výhľadový prístup a vychádzala len z historických údajov pre letnú sezónu IATA 2019 a zimnú sezónu IATA 2019/2020; ii) Komisia nezohľadnila letiská, na ktorých spoločnosť SAS nemala základňu, pričom na úspešné fungovanie na určitom letisku nie je potrebné, aby tam letecká spoločnosť mala základňu; iii) Komisia nezohľadnila iné prekážky vstupu, ako sú napríklad obmedzenia prevádzkových intervalov, úspory zo sortimentu, budovanie značky, propagácia a lojalita zákazníkov, sieťové úspory alebo riziko agresívnych odvetných opatrení zo strany etablovaných prevádzkovateľov; a iv) Komisia nesprávne ignorovala stupeň fragmentácie konkurentov na letiskách, nevhodne sa zamerala na prevádzkové intervaly namiesto trhových podielov a neposúdila letiská dostatočne podrobne.

4.2.8. *Komisia nemôže upustiť od zákazu nepovinných výplat kupónov (bod 77 dočasného rámca)*

(203) Spoločnosť Ryanair uvádza, že neexistovali žiadne výnimočné okolnosti, ktoré by odôvodňovali odchýlku od bodu 77 dočasného rámca. Samotná pandémia ochorenia COVID-19 nemusí predstavovať takúto výnimočnú okolnosť, pretože v dočasnom rámci sa už zohľadňuje výnimočný charakter tejto pandémie a na tomto základe sa stanovujú požiadavky.

(204) Pokiaľ ide o konkrétne prvky opatrenia, spoločnosť Ryanair kritizuje niekoľko nezrovnalostí.

(205) Po prvé sa domnieva, že v opise rokovaní o rozdelení bremena s držiteľmi dlhopisov je rozpor. Podľa jej názoru Komisia tvrdila, že „*výplata kupónov bola zahrnutá do rokovaní s niektorými držiteľmi dlhopisov*“, pričom „*sa očakávalo, že bude kľúčovým faktorom pre všetkých držiteľov dlhopisov, aby súhlasili s konverziou*“. Po druhé spoločnosť Ryanair poznamenáva, že Komisia vysvetľuje, že cieľom zákazu nepovinných výplat kupónov je minimalizovať výšku potrebnej pomoci. Komisia však podľa jej názoru zistila, že zrušenie zákazu by malo znížiť výšku poskytnutej štátnej pomoci. Podľa spoločnosti Ryanair je cieľom zákazu stanoveného v bode 77 dočasného rámca uložiť príjemcom pomoci na rekapitalizáciu záväzný prísľub vyhnúť sa rokovaniam s investormi o tomto bode a v konečnom dôsledku znížiť výšku potrebnej pomoci. Podľa názoru spoločnosti Ryanair držitelia dlhopisov už mali dostatočné stimuly na investovanie vzhľadom na významnú podporu pomoci zo strany Dánska a Švédska.

(206) Po tretie spoločnosť Ryanair tvrdí, že posúdenie Komisie vychádzalo z nesprávneho kontrafaktuálneho scenára, a to, že spoločnosť SAS by jednoducho dostala viac pomoci na pokrytie svojich finančných potrieb v prípade, že by držitelia dlhopisov nesúhlasili so zákazom nepovinných výplat kupónov. V tejto súvislosti sa spoločnosť Ryanair domnieva, že v prípade absencie súhlasu držiteľov dlhopisov by primeraným kontrafaktuálnym scenárom bolo, že spoločnosť SAS by získala menšiu pomoc alebo by nezískala žiadnu pomoc.

(207) Po štvrté sa spoločnosť Ryanair domnieva, že skutočnosť, že zrušenie zákazu nepovinných výplat kupónov mohlo byť kľúčovým prvkom účasti držiteľov dlhopisov na rekapitalizácii, nemohla odôvodniť odchýlku Komisie od dočasného rámca. Skutočnosť, že „*v dočasnom rámci sa neukladá žiadna požiadavka na rozdelenie bremena*“ (odôvodnenie 206 rozhodnutia o začatí konania), je podľa spoločnosti Ryanair irelevantná, pretože v bode 77 dočasného rámca sa údajne ukladá určité rozdelenie bremena, ako uznala Komisia v odôvodnení 198 rozhodnutia o začatí konania: „*v bode 77 dočasného rámca sa stanovuje požiadavka zlučiteľnosti, ktorá bráni tomu, aby existujúci súkromní poskytovatelia kapitálu využívali štátnu pomoc prostredníctvom diskrečných úkonov príjemcu (ako je deklarovanie dividend, spätné odkúpenie akcií alebo vyplatenie nepovinného kupónu)*“.

4.2.9. *Komisia nevyžaduje včasné oznámenie plánu reštrukturalizácie (bod 85 dočasného rámca)*

(208) Spoločnosť Ryanair uvádza, že šesťročné obdobie, po ktorom môžu byť členské štáty povinné predložiť plán reštrukturalizácie príjemcu rekapitalizačného opatrenia, ako sa uvádza v bode 85 dočasného rámca, nemotivuje k ukončeniu angažovanosti štátu. Je to takisto v príkrom rozpore s oznámením o bankovníctve z roku 2008 ([136]), v ktorom sa údajne vyžadovalo, aby banky predložili plán reštrukturalizácie ešte pred povolením rekapitalizácie. Podľa spoločnosti Ryanair je takýto laxný prístup spolu s absenciou akýchkoľvek štrukturálnych opatrení zameraných na nápravu narušenia hospodárskej súťaže nezlučiteľný so zásadou proporcionality. Je takisto v rozpore s bodom 45 dočasného rámca, v ktorom sa stanovuje, že „*vydávanie [rekapitalizačných] nástrojov by malo podliehať prísnym podmienkam, pretože výrazne narúšajú hospodársku súťaž medzi podnikmi*“. Komisia by preto mala požadovať, aby bol plán reštrukturalizácie oznámený oveľa skôr.

5. PRIPOMIENKY DÁNSKA A ŠVÉDSKA K PRIPOMIENKAM ZAINTERESOVANÝCH STRÁN

(209) Dánske a švédske orgány reagovali na štyri body, ktoré spoločnosť Ryanair uviedla vo svojich pripomienkach, a to na neoprávnenosť pomoci, spoločný záujem intervencie, pravidlá voľného pohybu a súlad s bodmi 61 a 62 dočasného rámca.

5.1. Dočasné vrátenie pomoci nie je opodstatnené

(210) Dánske a švédske orgány z pripomienok spoločnosti Ryanair vyrozumeli, že spoločnosť Ryanair požiadala Komisiu, aby nariadila pozastavenie neoprávnenej pomoci, ako aj jej dočasné vymoženie. Uznávajú, že v rámci formálneho vyšetrovania môže Komisia vydať príkaz členskému štátu na dočasné vymoženie pomoci, kým Komisia nezaujme stanovisko k zlučiteľnosti s vnútorným trhom. Dočasné vymoženie pomoci je však na zvážení Komisie. Okrem toho podľa článku 13 ods. 2 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 (ďalej len „procesné nariadenie“) ([137]) musia byť na uloženie dočasného vymoženia splnené tieto podmienky:

— podľa zavedeného postupu neexistujú pochybnosti o povahe dotknutého opatrenia ako pomoci,

— je nutné naliehavo konať,

— existuje vážne riziko podstatných a nenapraviteľných škôd konkurenta.

(211) V tomto prípade dánske a švédske orgány zdôrazňujú, že nie je naliehavé konať a že opatrenie nespôsobuje spoločnosti Ryanair ani žiadnemu inému konkurentovi riziko značných a nenapraviteľných škôd.

(212) Dánsko a Švédsko okrem toho tvrdia, že spoločnosť Ryanair nezdôvodnila, prečo boli v tomto prípade splnené podmienky na to, aby Komisia vydala príkaz na dočasné vymáhanie pomoci.

5.2. Intervencia v prospech SAS bola v spoločnom záujme

(213) Dánske a švédske orgány spochybňujú tvrdenie spoločnosti Ryanair, že spoločnosť SAS v čase poskytnutia opatrenia nemala „*jedinečné postavenie medzi všetkými ostatnými leteckými spoločnosťami*“ pôsobiacimi v Dánsku a vo Švédsku. Dánsko a Švédsko tvrdia, že spoločnosť SAS so svojou rozsiahlou vnútroštátnou a medzinárodnou sieťou zohrávala (a stále zohráva) zásadnú úlohu pri udržiavaní leteckých spojení do Švédska a Dánska a z nich. Z tohto dôvodu považovali za potrebné posilniť vlastné imanie spoločnosti SAS a jej prístup k likvidite v čase, keď bola životaschopnosť spoločnosti SAS vážne ohrozená účinkami šírenia ochorenia COVID-19.

([136]) Oznámenie Komisie – Uplatnenie pravidiel štátnej pomoci na opatrenia prijaté v prospech finančných inštitúcií v súvislosti so súčasnou globálnou finančnou krízou („oznámenie o bankovníctve“) (Ú. v. EÚ C 270, 25.10.2008, s. 8).

([137]) Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(214) Okrem toho podľa Dánska a Švédska skutočnosť, že Komisia založila svoje posúdenie okrem iného na informáciách poskytnutých členskými štátmi, nebráni Komisii v nezávislom a dôkladnom posúdení týchto informácií. Posúdenie Komisie sa zakladá na konkrétnych skutočnostiach a údajoch, ktoré spoločnosť Ryanair sama osebe nespochybňuje a ktoré poukazujú na významný prínos spoločnosti SAS k zamestnanosti, prepojenosti a hospodárstvu Dánska a Švédska. Dánske a švédske orgány okrem toho poukazujú na to, že Komisia si niekoľkokrát vyžiadala dodatočné informácie, aby posúdila, či bol splnený bod 49 písm. b) dočasného rámca, čo dokazuje, že Komisia vykonala nezávislé posúdenie.

(215) V odpovedi na pripomienku spoločnosti Ryanair (odôvodnenie 177) Dánsko a Švédsko pripomínajú, že rozhodujúcim bodom analýzy bolo to, že Dánsko a Švédsko si nemohli byť isté, či úroveň prepojenia poskytovaného spoločnosťou SAS bude v čase poskytnutia pomoci zachovaná inými konkurentmi.

(216) Okrem toho sa Dánsko a Švédsko domnievajú, že tvrdenia spoločnosti Ryanair, že nízkonákladové letecké spoločnosti by nahradili spoločnosť SAS na všetkých trasách, čím by prispeli k hospodárstvu a prepojeniu v Dánsku a vo Švédsku rovnakým spôsobom ako spoločnosť SAS, sú nesprávne. Švédske orgány uvádzajú, že fungujúce letecké dopravné spojenia sú pre hospodárstvo krajiny nevyhnutné, najmä vzhľadom na osobitnú zemepisnú polohu a vlastnosti Švédska ([138]). Podľa ich názoru bolo preto potrebné zachovať prevádzku spoločnosti SAS, aby sa zabezpečila dostatočná úroveň prepojenia, pretože spoločnosť SAS zohráva rozhodujúcu úlohu pri udržiavaní leteckých spojení do Švédska, zo Švédska a v rámci Švédska. SAS lieta do trinástich švédskych miest a pokrýva celú krajinu od Malmö na juhu po Kirunu na severe. Tieto vnútroštátne destinácie sú prepojené so Štokholmom a Kodaňou ako leteckými uzlami, z ktorých sa ponúka sieť nadväzujúcich letov na vnútroštátne aj medzinárodné cesty. To údajne robí spoločnosť SAS jedinečnou. Spoločnosť Ryanair na rozdiel od spoločnosti SAS nevykonáva činnosť založenú na hviezdicovitej sieti (hub-and-spoke) ([139]) a neumožňuje rovnakú dostupnosť zahraničných a vnútroštátnych prestupov.

(217) Všeobecnejšie povedané, podľa názoru dánskych a švédskych orgánov majú členské štáty pri určovaní spoločného záujmu pri intervencii v prospech príjemcu vysokú mieru voľnej úvahy, pričom kontrola Komisie je obmedzená na zjavne nesprávne posúdenie. V prípade opatrenia a rozhodnutia o intervencii v prospech spoločnosti SAS nedošlo k takémuto zjavne nesprávnemu posúdeniu.

5.3. **Opatrenie je v súlade s článkami 18, 49 a 56 ZFEÚ**

(218) Dánske a švédske orgány tvrdia, že článok 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ umožňuje poskytovanie individuálnej pomoci, a preto ak členské štáty splnia podmienky stanovené v článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ, implicitné vylúčenie určitých podnikov nemožno považovať za neoddeliteľne spojené s cieľom opatrenia pomoci. Na základe toho Dánsko a Švédsko tvrdia, že Komisia nie je oprávnená v rámci postupov štátnej pomoci overovať, či vylúčenie všetkých podnikov iných ako spoločnosť SAS nie je v rozpore s ustanoveniami zmluvy o voľnom pohybe ([140]).

([138]) Švédske orgány uviedli, že cesta medzi najsevernejším a najjužnejším bodom Švédska je dlhšia ako cesta z Luxemburska do Tunisu, Istanbulu alebo Minska. Najbežnejším spôsobom dopravy do Švédska a zo Švédska je letecká doprava, ktorá zodpovedá približne 70 % všetkej medzinárodnej osobnej dopravy. Najsevernejšie časti Švédska majú takisto drsné zimné podnebie a opakujúce sa problémy s dostupnosťou na cestách počas zimy z dôvodu snehu a ľadu. Letecká doprava má preto veľký význam pre udržanie funkčných spojení v celej krajine a ťažko sa nahrádza pri väčšine dlhších ciest a pri cestách, pri ktorých neexistuje cestné spojenie.

([139]) Hviezdicovitá sieť (hub-and-spoke) je obchodná organizácia, v ktorej letecká spoločnosť nielen prepravuje cestujúcich medzi dvoma bodmi, ale cez svoj uzol poskytuje aj spojenie pre cestujúcich zo/do vzdialených bodov. Trasy sa využívajú ako ramená, ktoré spájajú rôzne mestá prostredníctvom uzla. Tento systém je v kontraste s modelom „z bodu do bodu“ (point-to-point), ktorý používa spoločnosť Ryanair, v ktorom neexistujú žiadne uzly a namiesto toho sa ponúkajú priame lety medzi spájanými mestami.

([140]) Dánsko a Švédsko v tejto súvislosti odkazujú okrem iného na rozsudok z 22. marca 1977, Iannelli/Meroni, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, bod 14.

(219) Dánsko a Švédsko sa subsidiárne domnievajú, že ak by Komisia v tejto súvislosti vecne posúdila tvrdenia spoločnosti Ryanair, neexistoval by žiadny základ pre záver, že opatrenie predstavuje obmedzenie voľného pohybu. Podľa Dánska a Švédska Všeobecný súd rozhodol, že na preukázanie toho, že opatrením pomoci sa obmedzuje voľný pohyb, je potrebné určiť vecné alebo právne skutočnosti, ktoré spôsobujú, že opatrenie pomoci má obmedzujúce účinky, ktoré presahujú účinky, ktoré sú dôvodom zákazu podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ ([141]).

5.4. **Súlad s bodmi 61 a 62 dočasného rámca**

(220) V reakcii na pripomienky spoločnosti Ryanair (odôvodnenie 195) dánske a švédske orgány odkazujú na svoje spoločné pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania. Opätovne zdôrazňujú, že opatrenie by sa malo vyhlásiť za zlučiteľné s vnútorným trhom, keďže už poskytuje požadované stimuly v súlade s bodom 62 dočasného rámca. Alternatívne by sa opatrenie malo vyhlásiť za zlučiteľné s vnútorným trhom priamo na základe článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ.

(221) Komisia vo svojej žiadosti o informácie z 9. novembra 2023, ktorú predložila Dánsku a Švédsku, požiadala Dánsko a Švédsko, aby sa vyjadrili k mechanizmu, ktorý vo svojich pripomienkach predložila spoločnosť SAS.

(222) Dánsko a Švédsko potvrdili, že rovnako ako spoločnosť SAS sa domnievajú, že opatrenie poskytnuté spoločnosti SAS 26. októbra 2023 je v súlade s bodom 62 dočasného rámca bez toho, aby bolo potrebné zaviesť mechanizmus predpokladaný spoločnosťou SAS (oddiel 3.1). Dánske a švédske orgány však v reakcii na otázky Komisie uznali, že mechanizmus predložený spoločnosťou SAS by spĺňal podmienky bodov 61 a 62 dočasného rámca. Takisto uznali, že neexistuje žiadna významná prekážka, či už právna alebo ekonomická, ktorá by bránila zavedeniu takéhoto mechanizmu. Nakoniec uznali, že neurčili alternatívne možnosti k mechanizmu, ktorý plánuje spoločnosť SAS, ktoré by boli zjavne menej náročné pre spoločnosť SAS alebo Dánsko a Švédsko, pričom by stále spĺňali podmienky bodov 61 a 62 dočasného rámca.

6. **POSÚDENIE OPATRENIA**

6.1. **Existencia štátnej pomoci**

(223) Na klasifikovanie opatrenia ako pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ musia byť splnené všetky podmienky uvedené v danom ustanovení. Po prvé opatrenie musí byť pripísateľné štátu a financované zo štátnych prostriedkov. Po druhé príjemcovi musí poskytnúť výhodu. Po tretie táto výhoda musí mať selektívnu povahu. Po štvrté opatrenie musí narúšať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

(224) Opatrenie je pripísateľné štátu, keďže bolo poskytnuté a spravované dánskymi a švédskymi orgánmi (odôvodnenie 90). Opatrenie bolo financované zo štátnych zdrojov, keďže bolo financované z verejných prostriedkov poskytnutých Švédskom a Dánskom prostredníctvom nástrojov vlastného imania a hybridných kapitálových nástrojov (odôvodnenie 91).

(225) Opatrenie poskytlo spoločnosti SAS výhodu v podobe rekapitalizácie za výhodnejších podmienok, ako boli existujúce trhové podmienky. Opatrenie tak poskytlo spoločnosti SAS výhodu v porovnaní s bežnými trhovými podmienkami.

(226) Výhoda poskytnutá prostredníctvom opatrenia bola selektívna, pretože Dánsko a Švédsko ju poskytli len jednému podniku, a to spoločnosti SAS.

(227) Opatrenie mohlo narušiť hospodársku súťaž, pretože sa ním posilnilo konkurenčné postavenie spoločnosti SAS. Ovplyvnil sa ním aj obchod medzi členskými štátmi, keďže spoločnosť SAS pôsobila v odvetviach, v ktorých prebieha obchod v rámci Únie.

(228) Vzhľadom na uvedené odôvodnenia Komisia usudzuje, že opatrenie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Dánske a švédske orgány tento záver nespochybňujú.

([141]) Dánsko a Švédsko v tejto súvislosti odkazujú okrem iného na rozsudok zo 14. apríla 2021, Ryanair/Komisia, T-378/20, ECLI:EU:T:2021:194, bod 81.

6.2. **Oprávnenosť štátnej pomoci**

(229) Tým, že dánske a švédske orgány oznámili opatrenie pred jeho vykonaním, pôvodne dodržali svoje povinnosti podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ.

(230) Po zrušení pôvodného rozhodnutia Všeobecným súdom sa však opatrenie stalo neoprávnenou pomocou od momentu jej poskytnutia, keďže už nie je schválené rozhodnutím Komisie.

(231) Ako sa uvádza v odôvodnení 164, spoločnosť Ryanair požiadala Komisiu, aby Dánsku a Švédsku nariadila okamžité pozastavenie pomoci a požiadala spoločnosť SAS o zaplatenie úrokov za obdobie, počas ktorého spoločnosť SAS disponovala neoprávnenou pomocou.

(232) Podľa článku 13 ods. 1 procesného nariadenia „*Komisia môže, potom ako poskytla dotknutému členskému štátu príležitosť predložiť svoje pripomienky, prijať rozhodnutie, v ktorom sa od členského štátu vyžaduje pozastaviť akúkoľvek neoprávnenú pomoc, až kým Komisia neprijme rozhodnutie o zlučiteľnosti pomoci s vnútorným trhom*“.

(233) Z tohto ustanovenia vyplýva, že vydanie príkazu na pozastavenie pomoci je v diskrečnej právomoci Komisie ([142]) a podlieha dodržaniu určitých procesných pravidiel, t. j. Komisia musí v tejto súvislosti prijať osobitné rozhodnutie po tom, ako poskytne členskému štátu možnosť predložiť svoje pripomienky. Okrem toho podľa judikatúry Komisia pri výkone svojej diskrečnej právomoci nie je povinná uviesť dôvody svojho rozhodnutia neprijať v danom prípade príkaz na pozastavenie pomoci ([143]).

(234) Keďže cieľom tohto rozhodnutia je ukončiť formálne vyšetrovacie konanie v súvislosti s opatrením tým, že sa zaujme konečné stanovisko k zlučiteľnosti tejto pomoci s vnútorným trhom, nie je potrebné v tomto rozhodnutí posudzovať potrebu príkazu na pozastavenie pomoci.

(235) Ako sa uvádza v oddiele 5.1, Dánsko a Švédsko poznamenávajú, že spoločnosť Ryanair zrejme takisto žiada Komisiu, aby Dánsku a Švédsku nariadila dočasne vymáhať neoprávnenú pomoc od spoločnosti SAS ([144]). Podľa Dánska a Švédska však Komisia môže nariadiť dočasné vymáhanie pomoci, len ak sú splnené všetky podmienky stanovené v článku 13 ods. 2 procesného nariadenia.

(236) Komisia poznamenáva, že príkaz na dočasné vymáhanie stanovený v článku 13 ods. 2 procesného nariadenia je takisto v diskrečnej právomoci Komisie a skutočne podlieha podmienkam, ktoré Dánsko a Švédsko pripomínajú v odôvodnení 211. Spoločnosť Ryanair neuviedla, či bola v tomto prípade splnená niektorá z kumulatívnych podmienok podľa článku 13 ods. 2 procesného nariadenia. V každom prípade, keďže cieľom tohto rozhodnutia je ukončiť formálne vyšetrovacie konanie v súvislosti s opatrením tým, že sa zaujme konečné stanovisko k zlučiteľnosti tejto pomoci s vnútorným trhom, nie je potrebné v tomto rozhodnutí posudzovať ani potrebu príkazu na vymáhanie pomoci.

6.3. **Zlučiteľnosť štátnej pomoci s vnútorným trhom**

(237) Keďže opatrenie zahŕňa pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, je potrebné posúdiť, či je toto opatrenie zlučiteľné s vnútorným trhom. Keďže opatrenie je neoprávnenou pomocou, jeho zlučiteľnosť je potrebné posúdiť v súlade s právnymi predpismi platnými v čase poskytnutia pomoci, teda 26. októbra 2020.

(238) Komisia poznamenáva, že dánske a švédske orgány oznámili opatrenie podľa článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ, ako sa vykladá v dočasnom rámci.

(239) Podľa článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ môže Komisia vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom pomoc „*nápravu vážnej poruchy fungovania v hospodárstve členského štátu*“.

([142]) Rozsudok z 22. apríla 2016, Írsko a Aughinish Alumina Ltd/Komisia, T-50/06 RENV II a T-69/06 RENV II, EU:T:2016:227, body 79 a 259.

([143]) Rozsudok z 25. apríla 2018, Maďarsko/Komisia (T-554/15 a T-555/15, EU:T:2018:220, bod 112).

([144]) Komisia však poznamenáva, že z pripomienok spoločnosti Ryanair nie je úplne zrejmé, že táto spoločnosť požiadala o dočasné vymáhanie podľa článku 13 ods. 2 procesného nariadenia.

(240) Prostredníctvom prijatia dočasného rámca 19. marca 2020 Komisia uznala (v oddiele 2), že „*nákaza COVID-19 má vplyv na všetky členské štáty a že opatrenia na obmedzenie jej šírenia, ktoré členské štáty prijímajú, majú vplyv na podniky*“. Komisia dospela k záveru, že „*štátna pomoc je odôvodnená a môže byť vyhlásená za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ počas obmedzeného obdobia s cieľom vyriešiť problém nedostatočnej likvidity, ktorému podniky čelia, a zabezpečiť, aby narušenia spôsobené nákazou COVID-19 neohrozovali ich životaschopnosť*“.

(241) Oddiel 3.11 dočasného rámca sa týka rekapitalizačných opatrení. Stanovujú sa v ňom kritériá, na základe ktorých môžu členské štáty poskytnúť verejnú podporu vo forme nástrojov vlastného imania alebo hybridných kapitálových nástrojov podnikom, ktoré čelia finančným ťažkostiam v dôsledku pandémie ochorenia COVID-19, s cieľom zabezpečiť, aby narušenie hospodárstva nemalo za následok zbytočný odchod podnikov, ktoré boli pred pandémiou životaschopné, z trhu.

(242) Opatrenie patrí do rozsahu pôsobnosti oddielu 3.11 dočasného rámca, keďže ide o rekapitalizačné opatrenie vo forme nástrojov vlastného imania a hybridných kapitálových nástrojov, ktorého cieľom je posilniť vlastné imanie spoločnosti SAS a jej prístup k likvidite ohrozenej následkami pandémie ochorenia COVID-19 (odôvodnenie 17).

(243) V bode 48 dočasného rámca sa uvádza, že rekapitalizačné opatrenia v súvislosti s vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 sa smú poskytnúť najneskôr do 30. septembra 2021 ([145]). Komisia konštatuje, že Dánsko a Švédsko poskytli opatrenie 26. októbra 2020.

(244) V nasledujúcich oddieloch preto Komisia posúdi zlučiteľnosť opatrenia podľa oddielu 3.11 dočasného rámca, ktorý bol platným právnym základom v čase poskytnutia pomoci.

6.3.1. *Podmienky oprávnenosti a štátnej účasti*

(245) Podľa bodu 49 dočasného rámca musí rekapitalizačné opatrenie v súvislosti s vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 spĺňať štyri podmienky. Tieto podmienky sa postupne posudzujú v nasledujúcich oddieloch.

6.3.1.1. Súlad s bodom 49 písm. a) dočasného rámca

(246) Podľa bodu 49 písm. a) dočasného rámca musia členské štáty preukázať, že „*bez intervencie štátu by príjemca zanikol alebo by mal vážne ťažkosti s udržaním činnosti. Takéto ťažkosti možno preukázať najmä zhoršením pomeru dlhu príjemcu k vlastnému imaniu alebo podobnými ukazovateľmi*“.

(247) Zo skutočností, ktoré poskytli Dánsko a Švédsko (oddiel 2.1.3), je zrejmé, že bez opatrenia by spoločnosť SAS zanikla alebo by prinajmenšom čelila vážnym ťažkostiam pri udržaní svojej činnosti.

(248) Po prvé spoločnosť SAS zaznamenala záporné vlastné imanie už v apríli 2020, čím sa ohrozila jej platobná schopnosť (odôvodnenie 63). Záväzky spoločnosti SAS prevýšili jej aktíva, čo sa prejavilo zhoršením pomeru jej dlhu k vlastnému imaniu. Kumulované straty spoločnosti SAS sa v nasledujúcich mesiacoch naďalej zvyšovali, zatiaľ čo jej vlastné imanie sa naďalej zmenšovalo (odôvodnenie 64). V júli 2020 Dánsko a Švédsko odhadli, že vlastné imanie spoločnosti SAS dosiahne do decembra 2020 mínus 9,4 miliardy SEK, čím sa jej kapitálová štruktúra stane neudržateľnou (odôvodnenie 65).

(249) Po druhé, nielenže sa výrazne a rýchlo zhoršil stav vlastného imania spoločnosti SAS, ale aj jej likvidita sa zdala neudržateľná. Dánsko a Švédsko odhadli, že SAS bude mať nedostatok likvidity do konca decembra 2020 (odôvodnenie 65). Inými slovami, v krátkom čase očakávali situáciu platobnej neschopnosti. Trhová ratingová agentúra Moody's tento odhad jasne potvrdila (odôvodnenie 65).

([145]) Ako je stanovené vo verzii dočasného rámca platnej v čase poskytnutia opatrenia.

(250) Po tretie je pozoruhodné, že spoločnosť SAS sa ocitla v ťažkej finančnej situácii napriek tomu, že prijala významné iniciatívy na zníženie nákladov s cieľom zmierniť straty (pozri oddiel 2.1.3.1), a to prostredníctvom prevádzky s nízkou kapacitou s cieľom znížiť variabilné náklady (odôvodnenie 51), prostredníctvom prijatia opatrení na zachovanie peňažného toku, najmä prostredníctvom odloženia dodávok lietadiel a opätovného prerokovania dodávateľských zmlúv (odôvodnenie 52), a prostredníctvom reštrukturalizácie svojej činnosti, aby mohla pôsobiť v podmienkach obmedzeného dopytu prostredníctvom zníženia počtu zamestnancov (odôvodnenie 53).

(251) Komisia sa preto domnieva, že Švédsko a Dánsko preukázali, že bez intervencie štátu by spoločnosť SAS zanikla alebo by prinajmenšom čelila vážnym ťažkostiam pri udržaním svojej činnosti.

(252) Tento záver podporuje aj skutočnosť, že v čase poskytnutia opatrenia existovali jasné známky príchodu druhej vlny pandémie ochorenia COVID-19, ktorú obchodný plán spoločnosti SAS nepredpokladal, pričom v Dánsku a vo Švédsku boli opätovne zavedené a posilnené cestovné obmedzenia (odôvodnenia 22 až 24, 30 až 31 a 41). Tieto cestovné obmedzenia preto pravdepodobne ešte viac ovplyvnili a zhoršili už aj tak krehkú finančnú situáciu spoločnosti SAS.

(253) Na rozdiel od toho, čo tvrdí spoločnosť Ryanair v odôvodnení 172, Komisia nie je podľa bodu 49 písm. a) dočasného rámca povinná posúdiť alternatívny scenár, v ktorom by spoločnosť SAS znížila svoje „nesystémové" činnosti alebo našla alternatívne financovanie na trhu. V bode 49 písm. a) dočasného rámca sa od členských štátov vyžaduje, aby preukázali, že príjemca by *bez intervencie štátu* ukončil svoju činnosť alebo by čelil vážnym ťažkostiam s udržaním svojej činnosti. V bode 49 písm. a) dočasného rámca sa preto nepredpokladá žiadny iný alternatívny scenár, napríklad scenár, v ktorom by príjemca znížil alebo reštrukturalizoval svoje činnosti.

(254) Komisia v každom prípade poukazuje na to, že Dánsko a Švédsko poskytli požadované preukázanie splnenia požiadavky stanovenej v bode 49 písm. a) v situácii, v ktorej spoločnosť SAS významne znížila rozsah svojich činností.

(255) Ako sa uvádza v odôvodneniach 35 až 39, spoločnosť SAS rýchlo reagovala na vývoj pandémie ochorenia COVID-19 a na cestovné obmedzenia. Napríklad hneď, ako to umožnili švédske a dánske právne predpisy, spoločnosť SAS okamžite a vo veľkej miere začala využívať dočasné prepúšťanie (odôvodnenie 38). Spoločnosť SAS urýchlene vypracovala do 24. apríla 2020 nový obchodný plán zameraný najmä na iniciatívy na zníženie nákladov (odôvodnenia 49 a 50) a začala ho bezodkladne vykonávať (odôvodnenia 37, 51 a 53) ([146]). V čase poskytnutia opatrenia spoločnosť SAS dokončila svoj program prepúšťania (odôvodnenie 53), opätovne rokovala s viac ako 200 svojimi dodávateľmi vo všetkých sektoroch, odložila dodávku 10 lietadiel (odôvodnenia 52 a 54) a zaviedla nové týždenné posúdenie dopytu s cieľom primerane upraviť svoju kapacitu, aby znížila svoje variabilné náklady (odôvodnenie 51). V dôsledku toho spoločnosť SAS rýchlo a dôsledne reagovala na pandémiu ochorenia COVID-19 a cestovné obmedzenia.

(256) Okrem toho spoločnosť SAS uskutočnila značný počet iniciatív na úsporu nákladov. Spoločnosť SAS vo svojom pôvodnom obchodnom pláne navrhla dosiahnuť cieľ zníženia nákladov vo výške 5,4 miliardy SEK na rok 2020 a 4,5 miliardy SEK po roku 2021, t. j. zníženie nákladov takmer vo výške opatrenia (odôvodnenia 40 až 46). Je pozoruhodné, že predstavenstvo spoločnosti SAS napriek tomu požiadalo o ďalšie škrty (odôvodnenie 47), ktoré spoločnosť SAS identifikovala a zaviazala sa ich realizovať, a to aj prostredníctvom čiastočného odpredaja aktív, ako je pozemná obsluha (odôvodnenie 48). V dôsledku toho sa výrazne zvýšil cieľ zníženia nákladov na rok 2020 (odôvodnenie 49). Ciele zníženia nákladov boli nielen významné, ale týkali sa aj všetkých jednotlivých činností spoločnosti SAS vrátane nákladnej dopravy, služieb pozemnej obsluhy, réžie, služieb pre cestujúcich atď. (odôvodnenia 41, 43, 45 a 48).

(257) Pokiaľ ide o to, či spoločnosť SAS mohla nájsť alternatívne financovanie na trhu, toto posúdenie je predmetom bodu 49 písm. c) dočasného rámca, a nie jeho bodu 49 písm. a).

(258) Vzhľadom na všetky tieto skutočnosti Komisia dospela k záveru, že opatrenie je v súlade s bodom 49 písm. a) dočasného rámca.

([146]) Spoločnosť SAS už najmä začala rokovania s prenajímateľmi a dodávateľmi o dočasnom zrušení alebo odložení dodania lietadiel alebo platieb za iné aktíva k 12. marcu 2020. V apríli a máji 2020 takisto výrazne znížila svoju kapacitu a prevádzkovala menej ako 10 % svojej kapacity a 28. apríla 2020, štyri dni po prijatí obchodného plánu, oznámila rozsiahly plán prepúšťania.

6.3.1.2. Intervencia je v spoločnom záujme

(259) Podľa bodu 49 písm. b) dočasného rámca musia členské štáty preukázať, že „*intervencia je v spoločnom záujme. Môže sa to týkať zabránenia sociálnym ťažkostiam a zlyhaniu trhu v dôsledku výrazného poklesu zamestnanosti, zániku inovačného podniku, zániku systémovo významného podniku, rizika narušenia dôležitej služby alebo podobných situácií riadne odôvodnených dotknutým členským štátom*“.

(260) Z opisu skutkového stavu uvedeného v oddiele 2.1.4 vyplýva, že Dánsko a Švédsko sa odvolávali najmä na dve z odôvodnení uvedených v bode 49 písm. b) dočasného rámca s cieľom vysvetliť, že intervencia v prospech SAS bola v spoločnom záujme.

(261) Pred podrobnejším preskúmaním týchto odôvodnení je potrebné zaoberať sa všeobecnými pripomienkami, ktoré predložila najprv spoločnosť Ryanair a potom Dánsko a Švédsko.

(262) Po prvé, ako sa uvádza v odôvodnení 173, spoločnosť Ryanair tvrdí, že Komisia sa pri posudzovaní súladu opatrenia s bodom 49 písm. b) dočasného rámca spoliehala výlučne na údaje, ktoré poskytli Dánsko a Švédsko v rozhodnutí o začatí konania namiesto toho, aby vykonala vlastné nezávislé posúdenie. Komisia v tejto súvislosti pripomína, že Dánsko a Švédsko predložili 11. augusta 2020 spoločné oznámenie o tomto opatrení a že toto oznámenie obsahovalo dôvody, na základe ktorých Dánsko a Švédsko považovali toto opatrenie za súladné s bodom 49 písm. b) dočasného rámca. Komisia tieto údaje predložila a posúdila v rozhodnutí o začatí konania a predbežne zistila, že nevyvolávajú žiadne pochybnosti. Rozhodujúce nie je to, či sa Komisia spolieha na informácie predložené členskými štátmi, ale to, či sú tieto informácie presné, dostatočné a podložené dôkazmi a či ich Komisia primerane posúdila. V tomto prípade sa zdalo, že neexistujú pochybnosti o presnosti, dostatočnosti alebo platnosti žiadnej z informácií, ktoré poskytli tieto členské štáty. Okrem toho je účelom formálneho vyšetrovacieho konania poskytnúť zainteresovaným stranám možnosť predložiť svoje pripomienky, aby Komisia mohla vykonať úplné posúdenie skutočností a informácií, ktoré má k dispozícii. Ako však správne poznamenali dánske a švédske orgány (odôvodnenie 215), žiadna zo zainteresovaných strán vrátane spoločnosti Ryanair nespochybnila pravdivosť skutočností uvedených v rozhodnutí o začatí konania, ale len ich relevantnosť a výklad na účely posúdenia toho, či je intervencia v prospech spoločnosti SAS v spoločnom záujme.

(263) Po druhé, pokiaľ ide o relevantnosť údajov týkajúcich sa prínosu odvetvia leteckej dopravy pre dánske a švédske hospodárstvo (odôvodnenie 175), tieto údaje sú relevantné na preskúmanie toho, či je v spoločnom záujme intervenovať v prospech príjemcu podľa bodu 49 písm. b) dočasného rámca.

(264) A napokon, na rozdiel od toho, čo tvrdí spoločnosť Ryanair v odôvodnení 179, v bode 49 písm. b) dočasného rámca sa vyžaduje, aby členské štáty preukázali, že je v spoločnom záujme zasiahnuť na základe aspoň jedného z dôvodov stanovených v tomto ustanovení, a aby to Komisia posúdila. Preto keď Komisia zistí existenciu tohto spoločného záujmu, nie je povinná, ako tvrdí spoločnosť Ryanair, posúdiť, či by príjemca mohol ďalej znížiť alebo utlmiť nepodstatné činnosti bez toho, aby ohrozil plnenie stanoveného spoločného záujmu.

(265) Pokiaľ ide o pripomienku dánskych a švédskych orgánov v odôvodnení 218, podľa ktorej sa posúdenie Komisie týkajúce sa toho, čo členské štáty považujú za spoločný záujem na intervencii, obmedzuje na kontrolu zjavne nesprávneho posúdenia, túto pripomienku treba zamietnuť. Podľa ustálenej judikatúry má Komisia pri uplatňovaní článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ širokú diskrečnú právomoc, ktorej výkon zahŕňa posúdenia hospodárskej a sociálnej povahy, ktoré sa musia vykonať v kontexte Únie ([147]). Preto sa kontrola Komisie podľa bodu 49 písm. b) dočasného rámca neobmedzuje na kontrolu zjavne nesprávneho posúdenia odôvodnenia poskytnutého členským štátom.

([147]) Pozri v tejto súvislosti rozsudok z 12. decembra 2014, Banco Privado Português, SA/Komisia, T-487/11, EU:T:2014:1077, bod 83.

(266) Na základe týchto predbežných úvah Komisia posúdi, či je opatrenie v súlade s bodom 49 písm. b) dočasného rámca, pričom zohľadní pripomienky zainteresovaných strán a Dánska a Švédska v rámci formálneho vyšetrovacieho konania.

Riziko narušenia dôležitej služby

(267) *Po prvé*, ako sa uvádza v odôvodneniach 68 a 71, spoločnosť SAS prevádzkuje dôležitú vnútroštátnu a medzinárodnú sieť, ktorá zabezpečuje spojenie v rámci Dánska a Švédska a mimo nich. V oboch členských štátoch prevádzkovala spoločnosť SAS pred pandémiou ochorenia COVID-19 pravidelné ([148]) celoročné a početné vnútroštátne spojenia do rôznych regiónov týchto členských štátov ([149]). Spoločnosť SAS ako najväčší letecký dopravca v Dánsku a vo Švédsku sa v roku 2019 podieľala 40 % na vnútroštátnej preprave cestujúcich v Dánsku a 50 % vo Švédsku. Okrem toho spoločnosť SAS prostredníctvom svojich uzlov v Kodani a Štokholme spájala vnútroštátnych cestujúcich s medzinárodnými letmi a ponúkala letecké služby do a z hlavných centier Únie a medzinárodných obchodných centier. Na celkovom počte medzinárodných cestujúcich prepravených do Dánska a z Dánska sa spoločnosť SAS podieľala 30 % a do Švédska a zo Švédska 25 %. Tieto letecké služby sú oveľa potrebnejšie pre Švédsko vzhľadom na jeho relatívne vzdialenú zemepisnú polohu v Únii a rozlohu jeho územia (a pre ktoré nie sú alternatívne spôsoby dopravy také účinné alebo vhodné ako letecká doprava) a pre Dánsko najmä vzhľadom na jeho ostrovy (napríklad Faerské ostrovy a Bornholm). Celkovo spoločnosť SAS ponúkala viac ako 100 liniek do Dánska, z Dánska a v rámci Dánska a viac ako 150 liniek do Švédska, zo Švédska a v rámci Švédska.

(268) *Po druhé* spoločnosť SAS počas pandémie ochorenia COVID-19 (pred poskytnutím opatrenia) poskytovala základné služby pre nákladnú a osobnú dopravu tým, že prevádzkovala špeciálne repatriačné lety (odôvodnenie 51), prepravovala zdravotnícke vybavenie a farmaceutické výrobky do Dánska a Švédska a prispievala k zabezpečeniu kontinuity výrobného reťazca pre švédske a dánske podniky (odôvodnenie 73). Okrem toho SAS počas pandémie udržiavala vnútroštátne a medzinárodné spojenia, čo umožnilo uskutočniť nevyhnutné cesty (odôvodnenia 68 a 71). Žiadna iná letecká spoločnosť neposkytovala v týchto krajinách podobné služby, ktoré boli mimoriadne dôležité v situácii, keď sa Švédsko a Dánsko snažili obmedziť účinky šírenia pandémie. Odchod spoločnosti SAS z trhu preto mohol v tom čase a v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19 spôsobiť narušenie dôležitej služby. Bolo to tak najmä preto, že v čase poskytnutia opatrenia už vypukla druhá vlna pandémie ochorenia COVID-19 (odôvodnenia 22 a 23), čo si potenciálne vyžadovalo opätovnú mobilizáciu leteckých služieb spoločnosti SAS na prepravu dôležitých nákladov do Švédska a Dánska alebo na repatriáciu dánskych a švédskych obyvateľov.

(269) Na základe týchto skutočností Komisia konštatuje, že spoločnosť SAS poskytovala dôležité služby leteckej osobnej a nákladnej dopravy z Dánska a zo Švédska, do Dánska a Švédska a v rámci nich, a to aj počas pandémie ochorenia COVID-19. Zlyhanie spoločnosti SAS alebo jej vážne problémy s udržaním činnosti by jednoznačne viedli k riziku, že Dánsko a Švédsko by okamžite prišli o letecké služby dôležité pre ich hospodárstvo.

(270) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že podľa bodu 49 písm. b) dočasného rámca musí Komisia preukázať, že všetky činnosti príjemcu sú nenahraditeľné, prípadne musí určiť podiel jeho činností, ktoré nemožno nahradiť (odôvodnenie 177). Komisia sa domnieva, že takáto požiadavka nevyplýva zo znenia alebo cieľa bodu 49 písm. b) dočasného rámca. V bode 49 písm. b) sa stanovuje, že spoločný záujem na intervencii možno preukázať „*rizikom narušenia dôležitej služby*“. V tejto súvislosti, ako správne zdôraznili Dánsko a Švédsko v odôvodnení 216, stačí preukázať, že danú dôležitú službu nemôžu v rovnakom alebo podobnom rozsahu nahradiť iné podniky, keďže takéto zistenie by podľa definície charakterizovalo existenciu rizika narušenia dôležitých služieb.

([148]) 250 vnútroštátnych letov mesačne v Dánsku medzi Kodaňou a ďalšími tromi dánskymi mestami, v priemere 150 vnútroštátnych letov mesačne vo Švédsku medzi Štokholmom/Göteborgom a dvanástimi ďalšími švédskymi mestami.

([149]) V prípade Dánska aj Švédska sú mestá, v ktorých spojenie zabezpečuje spoločnosť SAS, geograficky rozptýlené po celom území Švédska a Dánska a nie sú sústredené v konkrétnych regiónoch.

(271) V každom prípade, pokiaľ ide o to, či by iné letecké spoločnosti mohli nahradiť dôležité služby spoločnosti SAS, aby v krátkom čase vyrovnali účinky narušenia týchto služieb v Dánsku a vo Švédsku, Komisia ďalej pre úplnosť analyzuje kapacitu a ponuku konkurentov na vnútroštátnej aj medzinárodnej úrovni. Komisia však poznamenáva, že vo vyjadreniach spoločnosti Ryanair sa spochybňuje len význam komerčných služieb leteckej osobnej dopravy, ktoré poskytovala spoločnosť SAS, čo je len jeden z faktorov, ktoré Komisia okrem iných zohľadňuje. Spoločnosť Ryanair vo svojich pripomienkach nepopiera význam nákladných a repatriačných služieb, ktoré spoločnosť SAS poskytovala počas pandémie ochorenia COVID-19 pre Dánsko a Švédsko (odôvodnenie 269).

Dánsko

(272) Komisia poznamenáva, že pokiaľ ide o vnútroštátne služby, na základe údajov, ktoré poskytlo Dánsko a ktoré sú opísané v odôvodnení 68, iba Norwegian Air Shuttle ([150]) (s jednou vnútroštátnou linkou) a Danish Air Transport ([151]) poskytovali v roku 2019 významný objem vnútroštátnych leteckých služieb ([152]). V období od januára do septembra 2020, počas pandémie ochorenia COVID-19, spoločnosť Norwegian Air Shuttle obmedzila svoje vnútroštátne letecké služby v Dánsku a jej podiel na trhu klesol z 29 % na 24 %, zatiaľ čo podiel spoločnosti Danish Air Transport sa zvýšil z 22,5 % na 28,5 %. Spoločnosť SAS zostala najväčšou leteckou spoločnosťou na vnútroštátnej úrovni s takmer 40 % podielom na celkovom počte prepravených cestujúcich na vnútroštátnej úrovni.

(273) Pokiaľ ide o medzinárodnú prepravu do a z Dánska, spoločnosti Norwegian Air Shuttle a Ryanair ([153]) boli po spoločnosti SAS hlavnými leteckými spoločnosťami, pokiaľ ide o počet prepravených cestujúcich do a z Dánska, s 15 %, resp. 9 % z celkového počtu prepravených medzinárodných cestujúcich v roku 2019. Komisia konštatuje, že spoločnosti Norwegian Air Shuttle aj Ryanair mali veľký podiel sezónnych liniek z a do Dánska (54 liniek z 85 v prípade spoločnosti Norwegian Air Shuttle a 25 liniek zo 48 v prípade spoločnosti Ryanair) v porovnaní so spoločnosťou SAS (36 liniek z viac ako 100 liniek). Od januára do septembra 2020 zaznamenala spoločnosť Norwegian Air Shuttle aj pokles podielu prepravených cestujúcich (z 15 % na 11 %), všetky ostatné letecké spoločnosti si udržali viac-menej svoje trhové podiely [spoločnosť Ryanair mierne zvýšila svoj podiel o 1 %, zatiaľ čo podiel spoločnosti EasyJet ([154]) mierne klesol]. Z vyjadrenia spoločnosti Ryanair takisto vyplýva, že spoločnosť Norwegian Air Shuttle sa na začiatku pandémie ochorenia COVID-19 dostala do vážnych finančných ťažkostí ([155]). Túto skutočnosť potvrdzujú aj interné dokumenty ([156]) a tlačové správy ([157]) spoločnosti SAS.

(274) Vzhľadom na už uvedené skutočnosti možno vyvodiť tieto závery. Po prvé sa zdá, že spoločnosť Norwegian Air Shuttle, hlavný konkurent spoločnosti SAS na vnútroštátnej aj medzinárodnej úrovni v Dánsku, mala vážne finančné ťažkosti, a preto by nebolo na mieste očakávať, že by táto spoločnosť bola schopná v krátkom čase prevziať všetky prepravné služby spoločnosti SAS do Dánska, z Dánska a v rámci Dánska alebo ich významnú časť. Po druhé, pokiaľ ide o spoločnosť Danish Air Transport, Komisia poukazuje na obmedzenú veľkosť tejto spoločnosti, ktorá prevádzkovala malý počet liniek ([158]) s menej ako 20 lietadlami (vrátane malých lietadiel) ([159]), takže bolo takisto nepravdepodobné, že by mohla v krátkom čase nahradiť aspoň časť služieb SAS s podobnou

([150]) Spoločnosť Norwegian Air Shuttle je nízkonákladový dopravca, ktorý mal pred pandémiou ochorenia COVID-19 relatívne porovnateľnú veľkosť ako spoločnosť SAS a prevádzkoval vnútroštátne, medzinárodné a medzikontinentálne lety.

([151]) Danish Air Transport bola regionálna letecká spoločnosť s menšou flotilou (10 – 20 lietadiel).

([152]) V Dánsku prepravila spoločnosť Norwegian Air Shuttle v roku 2019 29 % z celkového počtu vnútroštátnych cestujúcich a spoločnosť Danish Air Transport 22 %. Vo Švédsku prepravila spoločnosť Braathens Regional v roku 2019 30 % z celkového počtu vnútroštátnych cestujúcich a spoločnosť Norwegian Air Shuttle 18 %.

([153]) Ryanair je takisto nízkonákladová letecká spoločnosť a najväčšia letecká spoločnosť v Európe, ktorá poskytuje najmä lety v rámci Európy.

([154]) EasyJet je jedným z hlavných nízkonákladových dopravcov v Európe.

([155]) Na strane 29 článku think-tanku sa uvádza: „*Podľa odhadov spoločnosti Roland Berger mala spoločnosť Norwegian na začiatku roka stav peňažných prostriedkov, ktorý by jej umožnil vydržať menej ako mesiac bez akejkoľvek činnosti. […] Hoci sa materskej spoločnosti Norwegian 4. mája 2020 čiastočne uľavilo vďaka záchrannému balíku, ktorý jej poskytol príspevok vo výške 880 miliónov EUR, jej finančná situácia je naďalej veľmi neistá*“.

([156]) Príloha 40.1 k oznámeniu Dánska a Švédska. Na zasadnutí 7. mája 2020 predstavenstvo spoločnosti SAS rokovalo o prebiehajúcom procese reštrukturalizácie spoločnosti Norwegian Air Shuttle.

([157]) Pozri napríklad tlačovú správu agentúry Reuters z 1. mája 2020, ktorá je k dispozícii na adrese: https://www.reuters.com/article/uk-health-coronavirus-norwegianair-histo-idUKKBN22D4QZ (stránka navštívená 28. novembra 2023). Pozri aj tlačovú správu z 20. apríla 2020 z webového sídla CNBC, ktorá je k dispozícii na adrese: https://www.cnbc.com/2020/04/20/norwegian-says-4700-jobs-at-risk-after-unit-bankruptcies-contracts-axed.html (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([158]) Pozri štúdiu trhu leteckých spoločností, v ktorej sa v tabuľke 3 uvádza, že spoločnosť Danish Air Transport v roku 2019 prevádzkovala deväť vnútroštátnych liniek a štyri medzinárodné linky.

([159]) Pozri webové sídlo spoločnosti Danish Air Transport: https://dat-corporate.com/about-us/dat-fleet/ (stránka navštívená 28. novembra 2020). Časť flotily spoločnosti Danish Air Transport tvorili lietadlá ATR, ktoré sú určené na regionálnu dopravu s obmedzenou kapacitou (50 až 70 miest). Pozri takisto odhad historickej flotily spoločnosti Danish Air Transport (odhaduje sa na 14 lietadiel), ktorý poskytla stránka Planespotters.net a ktorý je k dispozícii na adrese: https://www.planespotters.net/airline/Danish-Air-Transport?refresh=1 (stránka navštívená 28. novembra 2020).

sieťou, kapacitou a frekvenciou. Napokon, pokiaľ ide o spoločnosť Ryanair, je takisto nepravdepodobné, že by táto spoločnosť v krátkom čase prevzala služby SAS. Spoločnosť Ryanair neprevádzkovala v Dánsku žiadnu vnútroštátnu dopravu a jej medzinárodná doprava sa pred pandémiou ochorenia COVID-19 obmedzovala na 23 ročných liniek, t. j. takmer trikrát menej ako spoločnosť SAS, pričom celkový počet liniek spoločnosti Ryanair do a z Dánska bol o polovicu nižší ako v prípade spoločnosti SAS. Je preto odôvodnené domnievať sa, že táto letecká spoločnosť by v krátkodobom horizonte nenahradila služby spoločnosti SAS, a to aj vzhľadom na kontext leteckého sektora po pandémii ochorenia COVID-19 a druhej vlny tejto pandémie, ktorá vypukla v čase poskytnutia opatrenia (odôvodnenia 22 až 24 a 31). Komisia v tejto súvislosti poznamenáva, že spoločnosť Ryanair v čase poskytnutia opatrenia nepredložila žiadne plány na rozšírenie svojej činnosti v Dánsku.

(275) Z údajov, ktoré spoločnosť Ryanair poskytla v štúdii trhu leteckých spoločností (odôvodnenie 169), nemožno vyvodiť iný záver. V tejto štúdii sa v podstate predstavuje vývoj leteckej dopravy na trasách do Dánska, z Dánska a v rámci Dánska v rokoch 2014 až 2019 z hľadiska ponúkaných miest a počtu trás, ktoré ponúkali letecké spoločnosti. V štúdii trhu leteckých spoločností sa dospelo k záveru, že nízkonákladoví dopravcovia expandovali v rokoch 2014 až 2019 oveľa rýchlejšie (nárast ponúkaných miest o 66 % a nárast o 62 trás) ako „letecké spoločnosti so sídlom v Dánsku“, ako napríklad spoločnosť SAS, ktoré údajne prispeli len k 3 % nárastu kapacity miest a pridali len 14 trás.

(276) Štúdia trhu leteckých spoločností je však z viacerých hľadísk neúplná.

(277) *Po prvé* sa v nej opisuje len vývoj leteckej dopravy do Dánska, z Dánska a v rámci Dánska v rokoch 2014 až 2019, ale neposkytujú sa žiadne údaje o dôsledkoch pandémie ochorenia COVID-19 na leteckú dopravu do Dánska, z Dánska a v rámci Dánska, čo je v tomto prípade kľúčovým prvkom pre posúdenie podľa bodu 49 písm. b) dočasného rámca. Skutočnosť, že nízkonákladoví dopravcovia zvýšili svoju prítomnosť počas päťročného obdobia, o ktorom sa uvažuje v analýze, nepredstavuje dôkaz, že takýto nárast by pokračoval aj po pandémii ochorenia COVID-19, ktorá postihla celý sektor leteckej dopravy. Z údajov, ktoré poskytlo Dánsko, naopak vyplýva, že od januára do septembra 2020 nízkonákladoví dopravcovia ako spoločnosti Norwegian Air Shuttle a EasyJet znížili svoj podiel cestujúcich prepravených do Dánska a z Dánska, zatiaľ čo spoločnosť Ryanair svoj podiel len mierne zvýšila.

(278) *Po druhé*, hoci nízkonákladoví dopravcovia v rokoch 2014 až 2019 zvýšili svoju ponuku medzinárodných leteckých služieb z Dánska a do Dánska, v prípade vnútroštátnej dopravy to tak nebolo: nízkonákladoví dopravcovia v rokoch 2014 až 2019 prevádzkovali len dve vnútroštátne trasy bez akéhokoľvek zvýšenia a kapacita z hľadiska ponúkaných miest na týchto vnútroštátnych trasách sa v tomto päťročnom období znížila.

(279) *Po tretie* sa v štúdii neposkytujú žiadne informácie o pravidelnosti a frekvencii ponuky jednotlivých analyzovaných leteckých spoločností, dokonca ani o sieti a destináciách, ktoré ponúkali. Uvádza sa v nej len počet ponúkaných miest a počet liniek, ktoré letecké spoločnosti prevádzkovali. Z údajov, ktoré poskytol dánsky úrad pre civilné letectvo a železnice, však vyplýva, že ak nízkonákladoví dopravcovia, ako napríklad spoločnosti Norwegian Air Shuttle a Ryanair, prevádzkovali v roku 2019 značný počet liniek do Dánska a z Dánska, viac ako polovica z nich boli sezónne linky (odôvodnenie 275), a teda neboli prevádzkované s pravidelnou frekvenciou počas celého roka.

(280) *Po štvrté* sa v štúdii rozlišuje medzi spoločnosťou SAS a „nízkonákladovými dopravcami“ pri analýze rastu v Dánsku v rokoch 2014 až 2019 z hľadiska ponúkaných trás a miest. Neposkytujú sa v nej však konkrétne informácie pre každého z analyzovaných „nízkonákladových dopravcov“. Ako vyplýva z odôvodnenia 68, medzi nízkonákladovými dopravcami sú veľké rozdiely: spoločnosť Norwegian Air Shuttle v roku 2019 prevádzkovala 85 liniek do Dánska, z Dánska a v rámci Dánska a spoločnosť EasyJet prevádzkovala len 16 liniek do Dánska a z Dánska. Z rovnakého dôvodu, ako sa uvádza v článku think-tanku, ktorý poskytla spoločnosť Ryanair, neboli všetci nízkonákladoví dopravcovia v čase poskytnutia opatrenia v rovnakej finančnej situácii: napríklad spoločnosť Norwegian Air Shuttle mala v porovnaní so spoločnosťou Ryanair vážne finančné problémy.

(281) A *napokon*, hoci sa v štúdii trhu leteckých spoločností zistilo, že „*spoločnosť SAS ako hlavný dopravca nie je motorom rastu*“ leteckej dopravy v rokoch 2014 až 2019, faktom zostáva, že v roku 2019, ako vyplýva z uvedenej štúdie, spoločnosť SAS prevádzkovala 95 liniek z Dánska, do Dánska a v rámci Dánska, pričom ponúkla 7,1 milióna miest ([160]). Pre porovnanie, skupina nízkonákladových dopravcov ([161]) prevádzkovala 171 liniek z Dánska, do Dánska a v rámci Dánska, pričom ponúkla 7,1 milióna miest. Inak povedané, spoločnosť SAS v roku 2019 ponúkla kapacitu sedadiel do Dánska, z Dánska a v rámci Dánska, ktorá sa rovnala kapacite všetkých nízkonákladových dopravcov dokopy, a ponúkla počet liniek, ktorý zodpovedal viac ako polovici celkového počtu liniek prevádzkovaných všetkými nízkonákladovými dopravcami dokopy. Toto zistenie posilňuje záver, že pre nízkonákladových dopravcov by bolo v rozpore s tvrdením spoločnosti Ryanair ťažké v krátkodobom horizonte nahradiť činnosť spoločnosti SAS v kontexte pandémie ochorenia COVID-19, ktorá vážne ovplyvnila odvetvie leteckej dopravy.

Švédsko

(282) Komisia poznamenáva, že na základe údajov, ktoré poskytlo Švédsko a ktoré boli opísané v odôvodneniach 70 až 71, boli spoločnosti Braathens Regional a Norwegian Shuttle Air na vnútroštátnej úrovni leteckými spoločnosťami, ktoré okrem spoločnosti SAS poskytovali významný objem služieb, s 30 %, resp. 18 % celkového počtu prepravených cestujúcich na vnútroštátnej úrovni. Spoločnosť Braathens Regional je regionálna letecká spoločnosť ([162]), ktorá prevádzkuje najmä vnútroštátnu dopravu vo Švédsku a má malú flotilu (10 až 15 lietadiel) ([163]) zloženú z malých lietadiel ([164]). Komisia konštatuje, že od januára do septembra 2020 sa na vnútroštátnej úrovni podiel spoločnosti Braathens Regional na počte prepravených cestujúcich znížil z 30 % na 20 %. V tejto súvislosti stojí za zmienku, že spoločnosť Braathens Regional vstúpila do konkurzného konania v apríli 2020, čím zastavila všetku svoju prevádzku až do konca leta 2020 ([165]). Ako sa uvádza v odôvodnení 274, podiel spoločnosti Norwegian Air Shuttle na prepravených cestujúcich sa takisto znížil z 18 % na 14 %.

(283) Pokiaľ ide o medzinárodnú dopravu do a zo Švédska, okrem spoločnosti SAS mala na všetkých medzinárodných cestujúcich (viac ako 5 miliónov cestujúcich) prepravených v roku 2019 podiel aj spoločnosť Norwegian Air Shuttle s 18 %, za ňou nasledovala spoločnosť Ryanair s 8 % (viac ako 2 milióny cestujúcich) a spoločnosti Wizz Air a Lufthansa približne s 5 % (viac ako 1 milión cestujúcich). Wizz Air je nízkonákladový dopravca, ktorý je veľkosťou viac-menej porovnateľný so spoločnosťou SAS, zatiaľ čo Lufthansa je jednou z najväčších leteckých spoločností v Európe. Stojí za zmienku, že v období od januára do septembra 2020, počas pandémie ochorenia COVID-19, hlavný konkurent spoločnosti SAS, spoločnosť Norwegian Air Shuttle, výrazne znížil svoj podiel na preprave medzinárodných cestujúcich z 18 % na 13 %, zatiaľ čo podiel spoločnosti Ryanair zostal stabilný.

(284) Vzhľadom na uvedené skutočnosti možno vyvodiť tieto závery. Po prvé sa zdá, že spoločnosť Norwegian Air Shuttle, hlavný konkurent spoločnosti SAS na vnútroštátnej aj medzinárodnej úrovni vo Švédsku, mala vážne finančné ťažkosti, a preto by bolo nepravdepodobné, že by táto spoločnosť bola schopná v krátkom čase prevziať všetky prepravné služby spoločnosti SAS do Švédska, zo Švédska a v rámci Švédska alebo ich časť. Po druhé, pokiaľ ide o spoločnosť Braathens Regional, Komisia poukazuje na obmedzenú veľkosť tejto spoločnosti, ktorá prevádzkovala oveľa menšiu flotilu ako spoločnosť SAS a ktorá podobne ako spoločnosť Norwegian Air Shuttle čelila vážnym ťažkostiam pri udržaní svojej činnosti. V tejto súvislosti bolo nepravdepodobné, že by táto spoločnosť mohla v krátkom čase nahradiť čo i len časť služieb SAS na vnútroštátnej úrovni. Napokon, pokiaľ ide o spoločnosť Ryanair, je takisto nepravdepodobné, že by táto spoločnosť v krátkom čase prevzala služby SAS. Spoločnosť Ryanair nevykonávala vo Švédsku žiadnu vnútroštátnu dopravu, pričom jej sieť liniek do Švédska a zo Švédska pozostávala v období od januára do septembra 2020 zo 44 liniek, zatiaľ čo v prípade spoločnosti SAS z 85 ([166]), t. j. približne z polovice. Je preto odôvodnené domnievať sa, že táto letecká spoločnosť by v krátkodobom horizonte nenahradila

([160]) Pozri tabuľku 3 štúdie trhu leteckých spoločností. Údaje použité v danej tabuľke zahŕňajú len lety v Dánsku a lety v rámci Európy z Dánska a do Dánska. Keďže spoločnosť SAS prevádzkuje aj niekoľko medzikontinentálnych destinácií, čísla pre spoločnosť SAS sú podhodnotené.

([161]) Komisia predpokladá, že túto skupinu tvoria *prinajmenšom* spoločnosti Norwegian Air Shuttle, Ryanair a EasyJet, ktoré boli v roku 2019 hlavnými nízkonákladovými leteckými spoločnosťami po spoločnosti SAS v Dánsku.

([162]) Pozri webové sídlo spoločnosti Braathens Regional, ktoré je k dispozícii na adrese: https://www.flygbra.se/en/about-braathens-regional-airlines/corporate-information (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([163]) Pozri odhad historickej flotily spoločnosti Braathens Regional, ktorý poskytol portál Planespotters.net a ktorý je k dispozícii na adrese: https://www.planespotters.net/airline/BRA-Braathens-Regional-Airlines (stránka navštívená 28. novembra 2023). Pozri aj údaje uvedené na webovom sídle spoločnosti Aviation24, ktoré je k dispozícii na adrese: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([164]) Spoločnosť Braathens Regional prevádzkovala len lietadlá ATR 72/600 s kapacitou 72 sedadiel pre cestujúcich.

([165]) Pozri napríklad webové sídlo Aviation24, ktoré je k dispozícii na adrese: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (stránka navštívená 28. novembra 2023). Pozri aj https://simpleflying.com/covid-airline-bankruptcies/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([166]) Údaje Švédskej dopravnej agentúry.

služby spoločnosti SAS, a to aj vzhľadom na kontext leteckého sektora po pandémii ochorenia COVID-19 a druhej vlny pandémie, ktorá vypukla v čase poskytnutia opatrenia. Komisia v tejto súvislosti poznamenáva, že spoločnosť Ryanair v čase poskytnutia opatrenia nepredložila žiadne plány na rozšírenie svojej činnosti vo Švédsku.

(285) Z tých istých dôvodov, ktoré sú uvedené v odôvodneniach 278 až 281, údaje, ktoré poskytla spoločnosť Ryanair v štúdii trhu leteckých spoločností, neumožňujú vyvodiť iný záver. Hoci sa v tejto štúdii zistilo, že „*spoločnosť SAS ako hlavný dopravca nie je motorom rastu*“ leteckej dopravy vo Švédsku v rokoch 2014 až 2019, faktom zostáva, že v roku 2019, ako vyplýva zo samotnej štúdie, spoločnosť SAS prevádzkovala 107 liniek zo Švédska, do Švédska a v rámci Švédska, pričom ponúkala 10 miliónov miest ([167]). Pre porovnanie, skupina nízkonákladových dopravcov ([168]) prevádzkovala 227 liniek zo Švédska, do Švédska a v rámci Švédska, pričom ponúkala 8,2 milióna miest. Inak povedané, spoločnosť SAS v roku 2019 ponúkla kapacitu sedadiel, ktorá bola vyššia ako kapacita všetkých nízkonákladových dopravcov dokopy, a počet liniek, ktorý zodpovedal takmer polovici celkového počtu liniek prevádzkovaných všetkými nízkonákladovými dopravcami dokopy. Toto zistenie posilňuje záver, že pre nízkonákladových dopravcov by bolo ťažké v krátkodobom horizonte nahradiť činnosť spoločnosti SAS v kontexte pandémie ochorenia COVID-19, ktorá vážne ovplyvnila odvetvie leteckej dopravy.

Záver

(286) Komisia preto dospela k záveru, že odchod spoločnosti SAS by spôsobil narušenie dôležitých leteckých služieb pre Dánsko a Švédsko, a to tak pre vnútroštátne, ako aj medzinárodné spojenia týchto dvoch členských štátov, keďže je nepravdepodobné, že by ktorákoľvek letecká spoločnosť, vrátane hlavných konkurentov spoločnosti SAS, bola schopná v krátkom čase (či neskôr) prevziať a udržiavať činnosti spoločnosti SAS v podobnej sieti, kapacite a frekvencii, alebo čo i len ich významnú časť, a to v situácii, keď bol celý sektor leteckej dopravy vážne postihnutý pandémiou ochorenia COVID-19. V tejto súvislosti Komisia dospela k záveru, že Dánsko a Švédsko (odôvodnenie 216) si v čase poskytnutia pomoci nemohli byť isté, že úroveň prepojenia poskytovaného spoločnosťou SAS bude zachovaná ostatnými konkurentmi.

(287) Okrem toho, ako uviedli švédske orgány v odôvodnení 217, pre Dánsko a Švédsko existovalo jasné riziko straty služby založenej na hviezdicovom modeli (hub-and-spoke), v rámci ktorého spoločnosť SAS umožňovala vnútroštátnym cestujúcim bezproblémové prestupy na medzinárodné lety, čím sa zabezpečilo vnútroštátne aj medzinárodné prepojenie Dánska a Švédska s hlavnými obchodnými centrami v Únii a mimo nej. Túto službu neposkytoval žiadny z hlavných konkurentov spoločnosti SAS pred pandémiou ochorenia COVID-19 ani po nej.

(288) Tieto závery nespochybňuje všeobecné tvrdenie spoločnosti Ryanair v odôvodnení 177, ktoré vychádza z dokumentu Komisie o politike hospodárskej súťaže z roku 2014, podľa ktorého letecké spoločnosti, ktoré v minulosti zbankrotovali, sú vo všeobecnosti nahradené efektívnejšími leteckými spoločnosťami, ako sú nízkonákladové letecké spoločnosti, čo ilustrujú údajné precedensy spoločností Sabena, Malév a Spanair. Komisia najprv poznamenáva, že v tomto článku sa výslovne stanovuje vyhlásenie o odmietnutí zodpovednosti, v ktorom sa jednoznačne uvádza, že nevyjadruje oficiálne vyhlásenie Komisie. Komisia v každom prípade poznamenáva, že tento článok napísaný v roku 2014 sa netýkal situácie prípadného bankrotu leteckej spoločnosti v kontexte pandémie, ktorá vážne zasiahla celé odvetvie, ako napr. pandémia ochorenia COVID-19. Podobne, pokiaľ ide o precedensy spoločností Malév a Spanair ([169]), na ktoré sa odvoláva spoločnosť Ryanair, Komisia sa domnieva, že všetky zodpovedajú situáciám, ktoré sa vyskytli v inom kontexte a v inom čase, v členských štátoch s odlišnou zemepisnou a trhovou situáciou a všetky sa týkali iných spoločností. Neinformujú Komisiu o tom, či v tomto prípade neexistovalo riziko narušenia dôležitých leteckých služieb poskytovaných spoločnosťou SAS pre Švédsko a Dánsko v kontexte vážnej zdravotnej krízy, ktorá ovplyvnila celé odvetvie leteckej dopravy.

([167]) Údaje použité v štúdii trhu leteckých spoločností zahŕňajú len lety vo Švédsku a lety v rámci Európy zo Švédska a do Švédska. Keďže spoločnosť SAS prevádzkuje aj niekoľko medzikontinentálnych destinácií, čísla pre spoločnosť SAS sú podhodnotené.

([168]) Komisia predpokladá, že túto skupinu tvoria *prinajmenšom* spoločnosti Norwegian Air Shuttle, Ryanair a Wizz Air, ktoré boli v roku 2019 hlavnými nízkonákladovými leteckými spoločnosťami po spoločnosti SAS vo Švédsku.

([169]) Ryanair nepredložil žiadne informácie o dôsledkoch bankrotu spoločnosti Sabena.

(289) Okrem toho tvrdenie spoločnosti Ryanair, že Komisia si protirečí, keď na jednej strane dospela k záveru, že činnosť spoločnosti SAS nemožno nahradiť, a na druhej strane, že spoločnosť SAS nemá trhovú silu, je takisto neopodstatnené. Spoločnosť Ryanair prirovnáva narušenie dôležitých služieb k významnej trhovej sile. Podnik však môže vykonávať dôležité služby z pohľadu členského štátu bez toho, aby nevyhnutne mal významnú trhovú silu.

Predchádzanie sociálnym ťažkostiam a zlyhaniu trhu v dôsledku výraznej straty zamestnania

(290) Komisia takisto poznamenáva, že spoločnosť SAS je významným priamym a nepriamym zamestnávateľom v Dánsku a vo Švédsku. Po prvé spoločnosť SAS stále priamo zamestnávala takmer 6 000 pracovníkov (odôvodnenie 74), zamerala svoje služby leteckej dopravy na služobné cesty (viac ako 50 % cestujúcich od roku 2015) a v roku 2019 vynaložila približne 4 miliardy SEK na náklady dodávateľov, čím nepriamo prispela aj k HDP Švédska a Dánska (odôvodnenie 75). V tejto súvislosti Dánsko a Švédsko prostredníctvom štúdií zistili, že spoločnosť SAS priamo a nepriamo prispieva k dánskemu a švédskemu HDP niekoľkými miliardami ročne (odôvodnenie 75).

(291) Komisia sa preto domnieva, že odchod spoločnosti SAS z trhu by mohol spôsobiť vážne sociálne ťažkosti prostredníctvom priamych a nepriamych účinkov vyplývajúcich zo straty pracovných miest, ktoré by hrozilo v prípade bankrotu alebo platobnej neschopnosti spoločnosti SAS. Dánska a švédska intervencia bola preto opodstatnená s cieľom zabrániť sociálnym ťažkostiam a zlyhaniu trhu v dôsledku tejto výraznej straty zamestnanosti.

(292) V rozpore s argumentom spoločnosti Ryanair uvedeným v odôvodnení 176 je príspevok spoločnosti SAS k zamestnanosti v dánskom a švédskom hospodárstve významný sám osebe vzhľadom na počet zamestnancov spoločnosti SAS, ale aj na nepriame pracovné miesta, ktoré vytvorila, bez toho, aby bolo potrebné porovnávať tento príspevok s ostatnými odvetviami leteckej dopravy. Z rovnakého dôvodu je skutočnosť, že príspevok spoločnosti SAS k zamestnanosti v Dánsku a vo Švédsku môže byť po skončení pandémie nižší v dôsledku finančných problémov spoločnosti SAS, irelevantná. Cieľom Dánska a Švédska je v čase poskytnutia pomoci zabrániť ďalším sociálnym ťažkostiam a zlyhaniu trhu v dôsledku značnej straty priamej a nepriamej zamestnanosti spôsobenej potenciálnym odchodom spoločnosti SAS z trhu. Cieľom pomoci je preto takisto zabrániť zhoršeniu vážnych porúch spôsobených pandémiou ochorenia COVID-19, ktorá už ovplyvnila dánske a švédske hospodárstvo.

Záver

(293) S ohľadom na všetky tieto skutočnosti Komisia dospela k záveru, že vzhľadom na riziko narušenia viacerých dôležitých služieb poskytovaných spoločnosťou SAS (služby osobnej dopravy, služby repatriácie, služby nákladnej dopravy zdravotníckeho materiálu atď.), ktoré by v prípade ich absencie pravdepodobne nemohli v podobnom rozsahu (ak vôbec) poskytovať iné letecké spoločnosti, a s cieľom zabrániť ďalším sociálnym ťažkostiam a zlyhaniu trhu v dôsledku výraznej straty pracovných miest Dánsko a Švédsko preukázali spoločný záujem vykonať intervenciu v prospech spoločnosti SAS.

(294) Bod 49 písm. b) dočasného rámca sa preto dodržiava.

6.3.1.3. Súlad s bodom 49 písm. c) dočasného rámca

(295) Podľa bodu 49 písm. c) dočasného rámca musia členské štáty preukázať, že „*príjemca nedokáže nájsť financovanie na trhoch za prijateľné podmienky a horizontálne opatrenia existujúce v príslušnom členskom štáte na pokrytie potrieb likvidity sú nedostatočné na zabezpečenie jeho životaschopnosti*“.

(296) Ako predbežnú poznámku Komisia uvádza, že ako sa vysvetľuje v oddiele 2.1.3, prijaté zmierňujúce opatrenia a štátna pomoc, ktorú spoločnosť SAS dostala, nepostačovali na nápravu jej finančných potrieb v oblasti vlastného imania a likvidity v dôsledku pandémie ochorenia COVID-19 a súvisiacich opatrení na zamedzenie šírenia. Spoločnosť SAS stále očakávala, že do decembra 2020 dosiahne záporný stav vlastného imania vo výške 9,4 miliardy SEK a vyčerpá svoju likviditu. Tento záporný stav vlastného imania nielenže ovplyvnil likviditu spoločnosti SAS, ale v krátkodobom horizonte ohrozil aj jej platobnú schopnosť a životaschopnosť. Aby spoločnosť SAS vyriešila svoj problém s platobnou schopnosťou, musela urýchlene obnoviť svoju súvahu pomocou nového vlastného imania, aby sa vyhla odchodu z trhu (oddiel 6.3.1.1). Takúto obnovu preto nebolo možné dosiahnuť prostredníctvom ďalšieho zadlženia, pretože by to bolo neúčinné pri dosahovaní požadovaného výsledku.

(297) Pred pandémiou ochorenia COVID-19 a ako sa vysvetľuje v odôvodnení 151, zdroje financovania spoločnosti SAS pozostávali najmä z:

— nezabezpečených dlhových alebo hybridných nástrojov (napr. revolvingových úverových nástrojov, nezabezpečených dlhopisov, hybridných dlhopisov) ([170]),

— zabezpečeného dlhu a operatívneho lízingu zabezpečeného zábezpekou vo forme vlastných aktív (napr. lietadiel) a

— vlastného imania.

(298) Zo skutočností poskytnutých Dánskom a Švédskom, ktoré sú opísané v oddiele 2.1.5, a z vyjadrenia spoločnosti SAS zhrnutého v oddiele 4.1.2 však jasne vyplýva, že napriek zmierňujúcim opatreniam, ktoré spoločnosť SAS prijala, a štátnej pomoci, ktorú predtým dostala, zhoršená finančná situácia spoločnosti SAS v marci 2020 zvýšila jej potreby kapitálu a likvidity do takej miery, že ich nebolo možné pokryť financovaním na trhu za prijateľných podmienok ani v rámci horizontálnych opatrení existujúcich v Dánsku a vo Švédsku.

(299) Po prvé spoločnosť SAS nemala prístup k financovaniu vo forme nezabezpečených dlhových a hybridných nástrojov za prijateľných podmienok.

(300) Dôkazy naznačujú najmä to, že súkromní investori sa v čase poskytnutia opatrenia snažili znížiť svoju finančnú angažovanosť voči spoločnosti SAS. Komisia v tejto súvislosti poznamenáva, že spoľahlivým východiskom pre toto posúdenie je zhoršenie úverového ratingu spoločnosti SAS, na ktorý sa investori zvyčajne spoliehajú pri posudzovaní rizika spojeného s investovaním. Je pozoruhodné, že ratingová agentúra Standard & Poor's vydala spoločnosť SAS rating B+ 16. januára 2020, t. j. pred pandémiou ochorenia COVID-19, ale 10. júna 2020 ho znížila na CCC (odôvodnenie 154) s negatívnymi dôsledkami na schopnosť spoločnosti SAS financovať sa za prijateľných podmienok na trhu nezabezpečených dlhových a hybridných nástrojov. Ratingová agentúra Moody's podobne znížila rating vzhľadom na zlé finančné vyhliadky spoločnosti SAS bez rekapitalizácie (odôvodnenie 79). Zhoršenie úverového ratingu spoločnosti SAS dokazuje aj skutočnosť, že nesplatené dlhopisy a hybridné nástroje spoločnosti SAS sa v júni 2020 na sekundárnych trhoch obchodovali na problémových úrovniach (odôvodnenie 155). Vývoj cien týchto nástrojov v období od decembra 2019 do júna 2020 jasne naznačuje snahu súkromných investorov znížiť svoju finančnú angažovanosť voči spoločnosti SAS. SAS takisto nemohla pokračovať vo svojom programe ETMN, ktorý bol zavedený pred pandémiou ([171]) (odôvodnenie 152). Okrem toho ochota základne investorov do nesplatených dlhových a hybridných nástrojov investovať do nových nástrojov za prijateľných podmienok bola pravdepodobne zanedbateľná, keďže títo investori boli v rámci rekapitalizácie požiadaní o konverziu svojich existujúcich nástrojov za menej výhodných podmienok (odôvodnenie 156).

(301) Po druhé spoločnosť SAS nebola schopná získať prístup k trhovému financovaniu za prijateľných podmienok vo forme zabezpečeného dlhu prostredníctvom nezaťažených lietadiel alebo iných druhov aktív.

(302) Po vypuknutí pandémie ochorenia COVID-19 v marci 2020 sa totiž spoločnosť SAS pokúsila uzavrieť zmluvu o revolvingovom úvere so skupinou bánk, ktorá sa ukázala ako neúspešná bez podpory štátu, keďže banky neboli ochotné prevziať žiadne nezabezpečené riziko (odôvodnenie 78). To určite naznačuje, že v tom čase bola ochota poskytovať úvery, dokonca zabezpečené zábezpekou, spoločnostiam v leteckom sektore veľmi nízka. Spoločnosť SAS nakoniec uzavrela zmluvu o revolvingovom úvere, ktorý bol na 90 % krytý štátnymi zárukami, ale banky požadovali zabezpečenie zvyšnej nezabezpečenej časti úveru v nezaťažených aktívach vo vlastníctve spoločnosti SAS. V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že skupina bánk požadovala v porovnaní so svojou vlastnou expozíciou voči riziku značné zabezpečenie (odôvodnenie 78) ([172]). Okrem toho, ako preukázala spoločnosť SAS (odôvodnenie 158), spoločnosť sa nemohla spoliehať na dostatočný počet nezaťažených lietadiel, aby pokryla akúkoľvek významnú časť svojich potrieb likvidity alebo kapitálu, pretože to mohlo opodstatnene zahŕňať len štyri

([170]) Ako vyplýva zo strany 110 výročnej správy za rok 2019, spoločnosť SAS uzavrela rôzne krátkodobé úverové nástroje s cieľom zabezpečiť si v prípade potreby dodatočné financovanie. Správa je verejne dostupná na adrese: https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([171]) V súlade s požiadavkou Komisia dostala dôkaz potvrdzujúci nedostupnosť programu ETMN v čase rekapitalizácie vo forme listu o zamietnutí zo dňa […].

([172]) Na uzavretie zmluvy o revolvingovom úvere musela spoločnosť SAS poskytnúť bankám ako zábezpeku balík aktív lietadiel v celkovej hodnote, ktorá predstavovala dvojnásobok nezabezpečenej sumy revolvingového úveru ponechanej na riziko bánk (10 % nominálnej výšky úveru), a negatívne záložné právo na vnútroskupinové úvery a účty spoločnosti SAS. Je zrejmé, že táto dohoda už obmedzovala zostávajúcu zábezpeku, ktorou spoločnosť SAS disponovala v čase rekapitalizácie.

lietadlá s novšou technológiou. Okrem toho podmienky týkajúce sa revolvingového úveru ďalej naznačujú, že zabezpečený dlh za prijateľných podmienok nebol v čase poskytnutia opatrenia spoločnosti SAS pravdepodobne k dispozícii (odôvodnenie 158) ([173]). Komisia sa napokon domnieva, že akékoľvek zostávajúce aktíva, ktoré by sa teoreticky mohli použiť ako zábezpeka (napríklad program Eurobonus), by neboli účinným riešením problémov s likviditou a platobnou schopnosťou spoločnosti SAS, najmä vzhľadom na naliehavosť konať v čase poskytnutia opatrenia a časové obmedzenia spojené s možnosťou odpredať tieto aktíva (odôvodnenia 48 a 159).

(303) Po tretie, aby spoločnosť SAS vyriešila svoj problém s platobnou schopnosťou vyplývajúci zo značne záporného stavu vlastného imania v čase poskytnutia opatrenia, musela urýchlene obnoviť svoju súvahu prostredníctvom nového vlastného imania, aby zabránila svojmu odchodu z trhu. Súvahu spoločnosti nemožno obnoviť prostredníctvom ďalšieho zadlženia, pretože by to bolo neúčinné pri dosahovaní požadovaného výsledku (odôvodnenie 297) ([174]). V tejto súvislosti spoločnosť SAS potrebovala injekciu do vlastného imania buď od existujúcich akcionárov a/alebo nových investorov, aby vyriešila svoje problémy s platobnou schopnosťou a postupne obnovila svoj prístup na finančné trhy za prijateľných podmienok.

(304) V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že opatrenie bolo účinne navrhnuté s cieľom uľahčiť účasť súkromných investorov na čo najväčšom pokrytí potrieb kapitálu a likvidity spoločnosti SAS. Spoločnosť SAS tak urobila najmä tým, že ponúkla súkromným investorom atraktívne podmienky účasti na emisii s predkupným právom a rokovala o rozdelení bremena s inými akcionármi ako Dánsko a Švédsko (odôvodnenia 84, 85, 117 a 162).

(305) Komisia napokon poznamenáva, že žiadne iné horizontálne nástroje, ktoré mala spoločnosť SAS k dispozícii v čase poskytnutia opatrenia, by nepostačovali na pokrytie potrieb likvidity spoločnosti SAS a zabezpečenie jej životaschopnosti (odôvodnenie 82).

(306) Vyjadrenie spoločnosti Ryanair k tomuto bodu (odôvodnenia 180 až 184) nemení tieto zistenia.

(307) Po prvé, pokiaľ ide o tvrdenie spoločnosti Ryanair, že posúdenie Komisie sa opieralo výlučne o tvrdenia švédskych a dánskych orgánov (odôvodnenie 180), Komisia odkazuje na predchádzajúcu časť tohto rozhodnutia (odôvodnenie 263).

(308) Po druhé spoločnosť Ryanair tvrdí, že spoločnosť SAS mohla získať financovanie vlastného imania od iných investorov ako od svojich existujúcich akcionárov prostredníctvom verejnej ponuky bez účasti Švédska a Dánska. Na základe dôkazov uvedených v správe spoločnosti Oxera sa uvádza, že deväť leteckých spoločností získalo v období od apríla do decembra 2020 spolu 6,2 miliardy EUR (odôvodnenie 182) ([175]). Vo vyjadrení spoločnosti Ryanair sa však neuvádzajú žiadne konkrétne dôkazy o súkromnom financovaní, ktoré mala spoločnosť SAS k dispozícii v čase poskytnutia opatrenia. Skutočnosť, že viaceré letecké spoločnosti mohli získať financovanie vlastného imania z trhu, nemusí nevyhnutne znamenať, že tieto spoločnosti boli v porovnateľnej situácii ako spoločnosť SAS alebo že podobné možnosti boli pre spoločnosť SAS (dostatočne) dostupné alebo mohli (čiastočne) nahradiť opatrenie ([176]).

([173]) Podľa podmienok zmluvy o revolvingovom úvere uzavretej s bankami musela spoločnosť SAS poskytnúť ako zábezpeku balík nezaťažených aktív v podobe lietadiel v celkovej hodnote, ktorá predstavovala dvojnásobok nezabezpečenej sumy revolvingového úveru ponechanej na riziko bánk (10 % nominálnej výšky úveru), spolu s negatívnym záložným právom na vnútroskupinové úvery a účty spoločnosti SAS.

([174]) Na znázornenie relatívneho rozsahu problémov s platobnou schopnosťou spoločnosti SAS v porovnaní so samotnými potrebami likvidity je vhodné porovnať jej očakávaný stav vlastného imania na konci roka 2020 (mínus 9,4 miliardy SEK) so schválenou sumou pomoci v rámci opatrenia (11 miliárd SEK). Ako sa uvádza v poznámke pod čiarou č. 123, tento názor potvrdzuje niekoľko výskumných správ bánk vrátane správy banky Den Norske Bank (DNB), v ktorej sa 28. mája 2020 uviedol nasledujúci komentár: *„Vzhľadom na to, že účtovné vlastne imanie je už v záporných číslach, súvaha má neudržateľnú úroveň zadlženia a výhľad na ďalšie výrazné straty zisku pri scenári nárastu, ktorý bude trvať roky, predpokladáme, že by mohli byť potrebné nové finančné prostriedky vo výške až 10 miliárd SEK.“*

([175]) Podľa spoločnosti Ryanair to boli letecké spoločnosti Ryanair, easyJet, IAG, Air Canada, United Airlines, American Airlines, Spirit Airlines, Norwegian Airlines a Hawaiian Airlines.

([176]) Treba takisto spomenúť, že kapitálová štruktúra leteckých spoločností, ich obchodný model, právne postavenie a prístup k externému kapitálu sa môžu značne líšiť. Spoločnosť Ryanair nepredkladá žiadne dôkazy o porovnateľnosti medzi všetkými uvedenými spoločnosťami a spoločnosťou SAS.

(309) V každom prípade stačí poznamenať, že opatrenie umožnilo účasť na emisii s predkupným právom okrem oprávnených a existujúcich akcionárov spoločnosti SAS aj iným investorom(odôvodnenie 104). V tejto súvislosti Komisia na základe výsledkov emisie s predkupným právom konštatuje, že hoci záujem súkromných investorov bol vyšší, ako sa očakávalo, trhoví investori neposkytli dostatočný kapitál na pokrytie celej transakcie, keďže úpis zo strany existujúcich a nových akcionárov predstavoval približne 90 % celkového objemu ponúkaných akcií pri emisii s predkupným právom. Na základe toho bolo potrebné uplatniť upisovacie záväzky dánskych a švédskych orgánov, aby sa dosiahlo požadované zvýšenie kapitálu. Toto zistenie potvrdzuje, že spoločnosť SAS nemala v čase poskytnutia opatrenia k dispozícii dostatočné financovanie vlastného imania od súkromných investorov, a to ani pri zabezpečení, ktoré ponúkli Dánsko a Švédsko spolu so záväzkami na upísanie (odôvodnenia 104 a 105).

(310) Komisia okrem toho poznamenáva, že letecké spoločnosti, ktoré uviedla spoločnosť Ryanair, získali predchádzajúce úvery za výhodných podmienok na pokrytie svojich potrieb likvidity. Tieto úvery ako také mohli mať za následok, že emisia s predkupným právom alebo injekcia do vlastného imania sa stala pre súkromných investorov atraktívnejšou. V dôsledku toho tieto úvery neposkytujú spoľahlivú referenčnú hodnotu na podporu argumentu spoločnosti Ryanair, že iné letecké spoločnosti boli schopné získať financovanie vlastného imania od investorov počas pandémie ochorenia COVID-19 bez akejkoľvek verejnej podpory.

(311) Na ilustráciu tohto bodu sa v správe spoločnosti Oxera uvádza, že spoločnosť IAG získala viac ako 2 miliardy EUR v emisiách s predkupným právom upísaných na pomernom základe existujúcimi akcionármi. Treba však spomenúť, že v máji 2020 (pred emisiou s predkupným právom) získali spoločnosti Iberia a Vueling, dve dcérske spoločnosti IAG, úvery v celkovej výške 1 miliardy EUR od komerčných bánk, za ktoré ručil inštitút Instituto de Crédito Official ([177]). To isté platí aj pre spoločnosti Ryanair ([178]) a easyJet ([179]), ktoré dostali úver vo výške 600 miliónov GBP od britskej vlády a Bank of England v rámci vládneho nástroja na financovanie podnikov postihnutých pandémiou COVID-19 (ktorý umožnil podnikom v Spojenom kráľovstve požiadať o pôžičky za komerčné sadzby platné pred pandémiou COVID-19). Napokon aj spoločnosti Allegiant Air, American Airlines, Hawaiian Airlines a Spirit Airlines získali v apríli 2020 vládnu podporu vo forme grantov a úverov od ministerstva financií USA ([180]). Naopak, ak spoločnosť SAS pred opatrením získala podporu (oddiel 2.1.3.2), táto podpora bola väčšinou poskytnutá prostredníctvom štátnej záruky v nižšej výške ako podpora, ktorú získali tieto letecké spoločnosti. Tento úver musel byť okamžite zrušený a splatený v plnej výške v prípade, že by spoločnosť SAS uskutočnila rekapitalizáciu (odôvodnenie 81).

(312) Po tretie spoločnosť Ryanair tvrdí, že spoločnosť SAS mohla získať dlhové financovanie od trhových investorov na základe dôkazov uvedených v správe spoločnosti Oxera, v ktorej sa uvádza, že viaceré letecké spoločnosti s úverovým ratingom porovnateľným s ratingom spoločnosti SAS boli schopné získať na začiatku pandémie ochorenia COVID-19 na trhoch značné sumy dlhového financovania ([181]). Spoločnosť Ryanair najmä tvrdí, že spoločnosť SAS sa mohla spoľahnúť na svojich 55 nezaťažených lietadiel ako zábezpeku na získanie zabezpečeného dlhu za prijateľnejších podmienok.

(313) Ako sa uvádza v odôvodnení 309, spoločnosť Ryanair nepredkladá žiadne konkrétne dôkazy o súkromnom financovaní, ktoré mala spoločnosť SAS k dispozícii v čase poskytnutia opatrenia. Skutočnosť, že viaceré letecké spoločnosti mohli získať nezabezpečené alebo zabezpečené dlhové financovanie z trhov, nemusí nevyhnutne znamenať, že tieto spoločnosti boli v porovnateľnej situácii ako spoločnosť SAS alebo že podobné možnosti boli pre spoločnosť SAS (dostatočne) dostupné alebo mohli nahradiť štátnu rekapitalizáciu ([182]).

([177]) Pozri napr. https://www.iairgroup.com/en/newsroom/press-releases/newsroom-listing/2020/ib-vy-loan-agreements (stránka navštívená 28. novembra 2023). Pozri aj tlačové správy o skupine IAG, ktorá získala rovnaký typ úveru od britskej vlády: https://www.aljazeera.com/economy/2020/5/7/british-airways-parent-iag-taps-uk-government-funds-for-help (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([178]) Pozri napr. https://news.sky.com/story/coronavirus-airlines-among-businesses-given-bank-of-england-bailouts-12000568 (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([179]) Pozri napr. https://www.theguardian.com/business/2020/apr/06/easyjet-secures-600m-coronavirus-loan-from-uk-treasury-and-bank (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([180]) Pozri napr. https://home.treasury.gov/policy-issues/coronavirus/assisting-american-industry/payroll-support-program-payment (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([181]) Podľa spoločnosti Ryanair to boli tieto letecké spoločnosti: American Airlines, Allegiant Air, Azul, Hawaiian Airlines, Spirit Airlines, GOL Airlines.

([182]) Treba takisto spomenúť, že kapitálová štruktúra leteckých spoločností, ich obchodný model, právne postavenie a prístup k externému kapitálu sa môžu značne líšiť. Spoločnosť Ryanair nepredkladá žiadne dôkazy o porovnateľnosti medzi všetkými uvedenými spoločnosťami a spoločnosťou SAS.

(314) Ako sa vysvetľuje aj v odôvodnení 304, Komisia opätovne zdôrazňuje, že spoločnosť SAS musela urýchlene obnoviť svoju súvahu prostredníctvom nového vlastného imania s cieľom vyriešiť svoj problém s platobnou schopnosťou a zabrániť svojmu odchodu z trhu. Iba prostredníctvom získania nového vlastného imania od existujúcich a/alebo nových investorov by spoločnosť SAS mohla začať obnovovať svoju súvahu, s potrebnou naliehavosťou riešiť svoje problémy s platobnou schopnosťou a postupne obnoviť svoj prístup k trhovému financovaniu za prijateľných podmienok.

(315) Okrem toho príklady leteckých spoločností s úverovým ratingom od Ba3 do B1, ktoré uviedla spoločnosť Ryanair, neposkytujú žiadny základ pre porovnanie porovnateľného s porovnateľným, keďže úverový rating spoločnosti SAS bol 10. júna 2020 znížený z B+ na CCC (pozri odôvodnenie 300). Preto uvedené transakcie uskutočnené niektorými leteckými spoločnosťami neposkytujú spoľahlivú referenčnú hodnotu pre tvrdenie spoločnosti Ryanair, v ktorom sa uvádza, že porovnateľné letecké spoločnosti boli schopné získať dlhové financovanie od investorov počas pandémie ochorenia COVID-19.

(316) Okrem toho spoločnosť SAS nemala 55 nezaťažených lietadiel ([183]) ako zábezpeku na získanie zabezpečeného dlhu za výhodnejších podmienok, čo je v rozpore s tvrdením spoločnosti Ryanair. Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 303, spoločnosť SAS sa nemohla spoľahnúť na dostatočný počet nezaťažených lietadiel, aby pokryla akúkoľvek významnú časť svojich potrieb likvidity alebo kapitálu, keďže spoločnosť SAS mohla primerane využiť len štyri lietadlá s novšou technológiou. Okrem toho podmienky týkajúce sa revolvingového úveru, ktorého štátna záruka bola schválená v apríli 2020, ďalej naznačujú, že zabezpečený dlh za prijateľných podmienok nebol spoločnosti SAS v čase rekapitalizácie pravdepodobne k dispozícii (odôvodnenie 303).

(317) Po štvrté spoločnosť Ryanair kritizuje Komisiu za to, že nezvážila, či spoločnosť SAS mohla uskutočniť iné transakcie so súkromnými účastníkmi trhu, ktoré by údajne prispeli k likvidite spoločnosti SAS bez zvýšenia jej dlhu, ako napríklad vydanie hybridných nástrojov alebo predaj založených lietadiel.

(318) Na základe dôkazov, ktoré jej boli predložené, sa Komisia domnieva, že bolo veľmi nepravdepodobné, že by spoločnosť SAS mala prístup k financovaniu vo forme hybridných nástrojov za prijateľných podmienok (pozri odôvodnenie 300). Je takisto dôležité vziať do úvahy, že úverové ratingy spoločnosti SAS boli v júni 2020 znížené, čo malo negatívny vplyv na schopnosť spoločnosti financovať sa za prijateľných podmienok na trhu hybridných nástrojov. Svedčí o tom aj skutočnosť, že nesplatené hybridné nástroje spoločnosti SAS sa v čase rekapitalizácie obchodovali na sekundárnych trhoch na problémových úrovniach, ako to vyplýva z vývoja cien týchto nástrojov v období od decembra 2019 do júna 2020.

(319) Okrem toho sa podľa bodu 49 písm. c) dočasného rámca vyžaduje, aby Komisia posúdila, či by príjemca pomoci mal prístup k alternatívnemu trhovému financovaniu za prijateľných podmienok. Toto posúdenie teda nezahŕňa kontrolu toho, či by príjemca mohol ešte viac obmedziť svoje činnosti, ako to navrhuje spoločnosť Ryanair. Tvrdenie spoločnosti Ryanair, že od spoločnosti SAS by sa malo požadovať, aby zvážila predaj založených lietadiel ako formu alternatívneho trhového financovania za prijateľných podmienok, čo by v skutočnosti viedlo k obmedzeniu činností spoločnosti SAS, preto nie je opodstatnené.

(320) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že spoločnosť SAS nebola schopná nájsť financovanie na trhoch za prijateľných podmienok a horizontálne opatrenia existujúce v príslušnom členskom štáte na pokrytie potrieb likvidity neboli dostatočné na zabezpečenie jej životaschopnosti. Opatrenie je preto v súlade s bodom 49 písm. c) dočasného rámca.

6.3.1.4. Súlad s bodom 49 písm. d) dočasného rámca

(321) Podľa bodu 49 písm. d) dočasného rámca musia členské štáty preukázať, že „*príjemca nie je podnikom, ktorý už bol v ťažkostiach k 31. decembru 2019 (v zmysle všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách)*“.

(322) Na úvod spoločnosť Ryanair správne poukázala na to, že Komisia vo svojom pôvodnom rozhodnutí pri posudzovaní podľa bodu 49 písm. d) dočasného rámca vychádzala z nekonsolidovanej účtovnej závierky spoločnosti SAS (pozri odôvodnenie 185). Komisia teraz ďalej posúdila podmienky podľa článku 2 ods. 18 písm. a) a c) všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách na základe konsolidovanej účtovnej závierky spoločnosti SAS, ktorá bola zostavená v súlade s platnými finančnými a účtovnými pravidlami.

([183]) Na odhad tohto počtu spoločnosť Ryanair jednoducho predpokladá, že všetky lietadlá vo vlastníctve ku koncu októbra 2019 boli v čase rekapitalizácie stále nezaťažené.

(323) Komisia preto na základe dôkazov, ktoré poskytli dánske a švédske orgány (odôvodnenie 98) preskúmala konsolidovanú účtovnú závierku spoločnosti SAS ako spoločnosti s ručením obmedzeným a materskej spoločnosti skupiny SAS. Komisia zistila, že spoločnosť SAS nestratila viac ako polovicu svojho upísaného základného imania v dôsledku kumulovaných strát [pozri článok 2 ods. 18 písm. a) všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách]. Podľa konsolidovanej účtovnej závierky spoločnosti SAS zostalo jej vlastné imanie k 31. decembru 2019 (5,7 miliardy SEK) nad polovicou upísaného základného imania (7,7 miliardy SEK). Po druhé Komisia zistila, že spoločnosť SAS nebola predmetom kolektívneho konkurzného konania, ani nespĺňala kritériá vnútroštátneho práva na to, aby bola do takéhoto konania zaradená na žiadosť veriteľov [pozri článok 2 ods. 18 písm. c) všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách]. A napokon, na základe konsolidovanej účtovnej závierky spoločnosti SAS Komisia vypočítala pomer jej účtovného dlhu k vlastnému imaniu k 31. decembru 2019 (4,96). Komisia poznamenáva, že táto hodnota zostala pod prahovou hodnotou 7,5 stanovenou v článku 2 ods. 18 písm. e) všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách.

(324) Z toho vyplýva, že spoločnosť SAS nebola podnikom, ktorý sa už 31. decembra 2019 nachádzal v ťažkostiach v zmysle všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách. Opatrenie ako také je v súlade s bodom 49 písm. d) dočasného rámca.

6.3.2. *Druhy rekapitalizačných opatrení*

(325) Podľa bodu 52 dočasného rámca „*Členské štáty môžu poskytnúť rekapitalizačné opatrenia COVID-19 pomocou dvoch rozdielnych súborov rekapitalizačných nástrojov: a) nástroje vlastného imania, najmä emisia nových spoločných alebo prioritných akcií, a/alebo b) nástroje so zložkou vlastného imania (ďalej len „hybridné kapitálové nástroje“)* ([184]), *najmä práva na podiel na zisku, vklady tichého spoločníka a konvertibilné zabezpečené alebo nezabezpečené dlhopisy*. V bode 53 dočasného rámca sa uvádza, že „*[š]tátna intervencia môže mať formu akéhokoľvek variantu spomínaných nástrojov alebo kombinácie vlastného imania a hybridných kapitálových nástrojov*“. V každom prípade „*[č]lenský štát musí zabezpečiť, aby boli vybrané rekapitalizačné nástroje a s nimi spojené podmienky vhodné na riešenie potrieb rekapitalizácie príjemcu a zároveň čo najmenej narúšali hospodársku súťaž*“.

(326) Ako sa uvádza v odôvodnení 99, opatrenie je kombináciou nástroja vlastného imania a hybridných kapitálových nástrojov.

(327) Nástroj vlastného imania nakoniec pozostával z celkového vlastného imania vo výške 3,54 miliardy SEK, ktoré Dánsko a Švédsko zaplatili spoločnosti SAS za vydanie nových kmeňových akcií spoločnosťou SAS (odôvodnenia 103 až 105).

(328) Hybridné kapitálové nástroje mali podobu 6 miliárd SEK vo forme večných nových hybridných dlhopisov, ktoré držali a v plnej miere vyplácali Dánsko a Švédsko (odôvodnenie 106). Tieto nástroje sa podľa IFRS považujú za vlastné imanie.

(329) Pokiaľ ide konkrétne o bod 53 dočasného rámca, spoločnosť Ryanair vo svojich pripomienkach uviedla, že Komisia nevysvetlila, prečo je opatrenie vhodné na riešenie potrieb rekapitalizácie spoločnosti SAS, a že neposúdila, či opatrenie čo najmenej narúša hospodársku súťaž, najmä v porovnaní s inými možnými nástrojmi pomoci (odôvodnenie 187).

(330) V reakcii na túto pripomienku je potrebné pripomenúť, že nástroj rekapitalizácie a podmienky s ním spojené sa môžu považovať za vhodné na splnenie potrieb rekapitalizácie príjemcu, pričom čo najmenej narúšajú hospodársku súťaž, ako sa uvádza v bode 53 dočasného rámca, za predpokladu, že spĺňajú rôzne požiadavky stanovené na tento účel v uvedenom rámci a týkajúce sa výšky rekapitalizácie (oddiel 3.11.4), odmeňovania a ukončenia angažovanosti štátu (oddiel 3.11.5), riadenia a predchádzania neprimeranému narušeniu hospodárskej súťaže (oddiel 3.11.6) a stratégie ukončenia angažovanosti štátu v účasti vyplývajúcej z rekapitalizácie (oddiel 3.11.7). Cieľom všetkých týchto požiadaviek je práve zabezpečiť, aby opatrenie a podmienky s ním spojené neprekračovali rámec toho, čo je vhodné na riešenie potrieb rekapitalizácie príjemcu, a zároveň čo najmenej narúšali hospodársku súťaž. Ak sú teda tieto požiadavky splnené, vybraný nástroj rekapitalizácie sa musí považovať za súladný s bodom 53 dočasného rámca. Všetky tieto požiadavky sú posúdené v nasledujúcich častiach.

([184]) Hybridné kapitálové nástroje sú nástroje, ktoré majú tak charakter dlhu, ako aj vlastného imania. Napríklad odmena v prípade konvertibilných dlhopisov sa úročí ako v prípade dlhopisov, až kým sa nekonvertujú na vlastné imanie. Posúdenie celkovej odmeny v prípade hybridných kapitálových nástrojov teda závisí na jednej strane od odmeny počas obdobia, kým ide o nástroje podobné dlhu, a na druhej strane od podmienok konverzie na nástroje podobné vlastnému imaniu.

(331) Pokiaľ ide o existenciu alternatívnych nástrojov pomoci, Komisia už v oddiele 6.3.1.3 dospela k záveru, že v tomto prípade neexistujú žiadne iné alternatívy k opatreniu. Okrem toho podľa ustálenej judikatúry sa od Komisie nevyžaduje, aby pozitívne preukázala, že žiadne iné mysliteľné opatrenie pomoci, ktoré je podľa definície hypotetické, by nebolo vhodnejšie a menej pravdepodobné, že by viedlo k narušeniu hospodárskej súťaže ([185]).

6.3.3. *Výška rekapitalizácie (bod 54 dočasného rámca)*

(332) Podľa bodu 54 dočasného rámca *„[v] záujme primeranosti pomoci objem rekapitalizácie poskytnutej v súvislosti s vypuknutím nákazy COVID-19 nesmie prekročiť minimum potrebné na zaručenie životaschopnosti príjemcu a nemal by ísť nad rámec obnovenia kapitálovej štruktúry príjemcu pomoci do takej podoby, akú mala pred vypuknutím nákazy COVID-19, teda k 31. decembru 2019. Pri posudzovaní primeranosti pomoci sa zohľadní štátna pomoc prijatá alebo plánovaná v kontexte vypuknutia nákazy COVID-19“*.

(333) Test primeranosti stanovený v bode 54 má dve kumulatívne podmienky. Na jednej strane rekapitalizácia v súvislosti s vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 nesmie prekročiť minimum potrebné na zabezpečenie životaschopnosti príjemcu, t. j. nesmie prekročiť minimálnu výšku rekapitalizačnej pomoci potrebnú na obnovenie prístupu spoločnosti na súkromné kapitálové trhy (a teda na získanie dlhového a/alebo kapitálového financovania za prijateľné sadzby z trhov). Na druhej strane rekapitalizácia v súvislosti s vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 nemôže ísť nad rámec obnovenia kapitálovej štruktúry príjemcu na úroveň pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19.

(334) Ako sa uvádza v odôvodnení 16, posúdenie opatrenia po zrušení pôvodného rozhodnutia Všeobecným súdom sa má zakladať na skutočnostiach a údajoch, ktoré prevládali v čase poskytnutia pomoci. Z tohto dôvodu Komisia vo svojom hodnotení používa prognózy a projekcie stanovené v danom čase pre určité údaje. Komisia pri posudzovaní primeranosti podľa bodu 54 dočasného rámca vychádzala z konsolidovanej účtovnej závierky celej skupiny SAS vrátane účtovnej závierky spoločnosti SAS a jej dcérskych spoločností.

(335) Po prvé s cieľom posúdiť, či pomoc zodpovedá minimu potrebnému na obnovenie kapitálovej štruktúry príjemcu na úroveň pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19, Komisia zvážila finančné prognózy týkajúce sa i) stavu vlastného imania príjemcu a ii) pomeru dlhu k vlastnému imaniu príjemcu. Tieto prognózy sa týkali situácie po rekapitalizácii v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19 na konci účtovného roka 2021. Komisia porovnala hodnoty týchto ukazovateľov s hodnotami pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 ([186]).

(336) Po druhé s cieľom posúdiť, či pomoc zodpovedá minimu potrebnému na zabezpečenie životaschopnosti spoločnosti SAS, Komisia určila minimálnu výšku štátnej pomoci na rekapitalizáciu, ktorá je potrebná na obnovenie prístupu spoločnosti na kapitálové trhy (dlhové a/alebo s vlastným imaním). Na tento účel Komisia analyzovala tieto ukazovatele (podľa prognózy):

— Pomer dlhu k vlastnému imaniu, ktorý zvyčajne zohľadňujú ratingové agentúry pri posudzovaní úverovej bonity spoločností. Komisia porovná najmä pomer dlhu k vlastnému imaniu príjemcu po prijatí opatrenia s referenčnou hodnotou pomeru čistého dlhu k vlastnému imaniu iných európskych leteckých spoločností pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19, t. j. so situáciou k 31. decembru 2019. Komisia považuje pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu tretieho kvartilu porovnateľných spoločností za užitočnú a vhodnú referenčnú hodnotu.

— Pomer čistého dlhu k EBITDA, ďalší ukazovateľ, ktorý ratingové agentúry používajú na určenie úverovej bonity spoločnosti. Komisia posúdi najmä to, či pomer čistého dlhu k EBITDA po rekapitalizácii v súvislosti s vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 nie je pod prahovou hodnotou 3,0 – 3,5. Ide o konzervatívny test, pretože bežnou praxou je považovať pomer čistého dlhu k EBITDA vyšší ako 3,5 za signál slabej úverovej bonity. Hoci skutočné úverové ratingy závisia od viacerých faktorov, spoločnosti s takýmito hodnotami pomeru čistého dlhu k EBITDA zvyčajne nemajú rating investičného stupňa, čo znamená, že je pre ne ťažšie a drahšie získať prístup na súkromné kapitálové trhy.

([185]) V tejto súvislosti pozri rozsudok zo 6. mája 2019, Scor/Komisia (T-135/17, EU:T:2019:287, bod 94).

([186]) Keďže účtovný rok spoločnosti SAS trvá od 1. novembra do 31. októbra, súvaha za prvý štvrťrok 2020, ktorý sa končí 31. januára, je posledná pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19. Komisia preto považuje za vhodné použiť údaje z prvého štvrťroka účtovného roka 2020 (ktorý sa skončil v januári 2020) na posúdenie situácie pred pandémiou ochorenia COVID-19 namiesto údajov k 31. decembru 2019.

— Pomer vlastného imania k aktívam, ďalší ukazovateľ, ktorý je súčasťou posúdenia úverovej bonity spoločnosti. Komisia použila tento pomer na vykonanie rovnakého referenčného testu ako v prípade pomeru čistého dlhu k vlastnému imaniu.

— Pomer finančnej pripravenosti, ktorý predstavuje pomer likvidných prostriedkov spoločnosti vrátane nevyužitých úverových liniek k jej fixným nákladom. Komisia porovnávala tento pomer s prahovou hodnotou 25 %. Index finančnej pripravenosti nižší ako 25 % by viedol k prísnejšiemu monitorovaniu zo strany leteckého úradu. Aby spoločnosť SAS mohla v takejto situácii naďalej byť držiteľom leteckej licencie, tento úrad by od nej vyžadoval štvrťročné finančné správy namiesto ročných a plán obnovy, v ktorom by boli uvedené opatrenia na obnovenie indexu na hodnotu vyššiu ako 25 %.

(337) Spoločnosť Ryanair prirovnáva koncepciu životaschopnosti k úrovni ziskovosti prijateľnej pre súkromných investorov a tvrdí, že Komisia mala posúdiť ukazovatele ziskovosti, ako je návratnosť vlastného imania (odôvodnenie 188). V bode 54 dočasného rámca sa však ziskovosť nespomína. Z dočasného rámca naopak jasne vyplýva, že jeho hlavným cieľom je pokryť potreby likvidity s cieľom umožniť prevádzkovú kontinuitu podnikov počas vypuknutia pandémie ochorenia COVID-19 a po nej. Na tento účel sa v bode 9 dočasného rámca uvádza, že *„na zabezpečenie toho, aby na trhoch zostala dostatočná likvidita“* a *„aby sa zachovala kontinuita ekonomickej činnosti počas šírenia nákazy COVID-19 aj po nej“*, je potrebná verejná podpora. Ďalej sa v bode 11 objasňuje, že v dočasnom rámci sa stanovujú možnosti, ktoré majú členské štáty *„na zabezpečenie likvidity a prístupu k financovaniu pre podniky“*. Napokon sa v bode 18 uvádza, že *„štátna pomoc je odôvodnená […] počas obmedzeného obdobia s cieľom vyriešiť problém nedostatočnej likvidity, ktorému podniky čelia, a zabezpečiť, aby narušenia spôsobené nákazou COVID-19 neohrozovali ich životaschopnosť“*.

(338) Komisia preto nie je povinná používať ukazovatele ziskovosti, ako je návratnosť vlastného imania a návratnosť aktív (odôvodnenie 188), pretože na posúdenie životaschopnosti spoločnosti SAS nemusí posudzovať jej ziskovosť. Ako už bolo vysvetlené, ukazovatele, ktoré Komisia posudzuje (najmä pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu, pomer čistého dlhu k EBITDA a pomer vlastného imania k aktívam), sú kľúčovými ukazovateľmi na posúdenie úverovej bonity spoločnosti a jej prístupu k trhovému financovaniu.

(339) Komisia vykonala analýzy uvedené v odôvodneniach 336 a 337 na základe finančných prognóz spoločnosti SAS, ktoré predložili Dánsko a Švédsko vo svojom spoločnom oznámení. Komisia si vyžiadala a analyzovala interné dokumenty s cieľom posúdiť, či tieto prognózy skutočne zodpovedajú prognózam, ktoré spoločnosť SAS pripravila pre svoje vlastné interné plánovanie. Komisia preskúmala najmä výšku predpokladaných strát, pretože tie majú priamy vplyv na potreby rekapitalizácie prostredníctvom zníženia vlastného imania spoločnosti. Analýza interných dokumentov spoločnosti SAS celkovo potvrdila, že spoločnosť SAS očakávala stratu vo výške, ktorá zodpovedá výške straty uvedenej v obchodnom pláne predloženom Komisii Dánskom a Švédskom.

(340) Spoločnosť Ryanair ďalej tvrdí, že Komisia mala posúdiť, do akej miery by spoločnosť SAS mohla štrukturálne znížiť svoju nákladovú základňu a zvýšiť svoju ziskovosť alebo do akej miery by mohla znížiť náklady v krátkodobom horizonte, a že Komisia mala preto spochybniť finančné prognózy spoločnosti SAS (odôvodnenie 193). Komisia poznamenáva, že v bode 54 dočasného rámca sa takáto požiadavka nenachádza. Zdá sa, že argument spoločnosti Ryanair vychádza z analógie s usmerneniami na záchranu a reštrukturalizáciu (odôvodnenie 188). V dočasnom rámci sa však nevyžaduje reštrukturalizácia, najmä preto, že príjemca pomoci na rekapitalizáciu v súvislosti s pandémiou ochorenia COVID-19 nie je zodpovedný za udalosti, ktoré ohrozujú jeho životaschopnosť.

(341) Komisia vykonala posúdenie proporcionality na základe finančných údajov uvedených v oznámení, t. j. skutočných finančných údajov do júna 2020 a prognóz obchodného plánu od júla 2020 do konca účtovného roka 2025. Okrem toho Komisia vykonala svoje posúdenie tak, že do sumy rekapitalizácie zahrnula príspevky Dánska a Švédska, ako aj príspevky súkromných investorov. Rekapitalizácia, o ktorej sa uvažuje v tomto rozhodnutí, predstavuje 14,25 miliardy SEK, hoci i) sa očakávalo, že túto potrebu rekapitalizácie čiastočne naplnia aj súkromní akcionári ([187]), a ii) opatrenie nakoniec predstavovalo len 9,54 miliardy SEK (pozri odôvodnenie 7). Predpoklad Komisie je teda veľmi konzervatívny.

([187]) Komisia preskúma primeranosť opatrenia tak, že do svojho posúdenia zahrnie konverziu nesplatených akcií v hodnote 2,25 miliardy SEK v držbe súkromných investorov na kmeňové akcie, keďže sa tiež očakávalo, že sa tým čiastočne naplní potreba rekapitalizácie spoločnosti SAS. Príspevok Dánska a Švédska nakoniec predstavoval najviac približne 9,54 miliardy SEK (pozri odôvodnenie 7).

(342) Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že Komisia mala posúdiť vplyv alternatívnych prognóz dopravy (odôvodnenie 193).

(343) V čase, keď spoločnosť SAS vypracovala obchodný plán, ktorý predložila na zasadnutí správnej rady 15. apríla 2020 (pozri odôvodnenie 40), boli prognózy odvetvia ([188]) optimistickejšie ako tie, ktoré použila spoločnosť SAS (odôvodnenie 41). V priebehu júla 2020 však boli prognózy odvetvia revidované smerom nadol ([189]) vzhľadom na zaznamenané pomalšie obnovenie dopravy a zhoršenie výhľadu, pokiaľ ide o pandémiu ochorenia COVID-19. Spoločnosť SAS sa rozhodla nerevidovať svoje obchodné prognózy, v dôsledku čoho boli jej prognózy dopravy v súlade s aktualizovanými prognózami odvetvia, pričom úplné obnovenie sa očakávalo v rokoch 2023 až 2024. Komisia sa domnieva, že nie je dôvod dospieť k záveru, že spoločnosť SAS mala zvoliť optimistickejší prístup alebo že jej prognózy dopravy v súlade s prognózami odvetvia neboli primerané.

(344) Napokon s cieľom posúdiť primeranosť opatrenia Komisia zohľadnila i) pomoc, ktorá už bola spoločnosti SAS poskytnutá v rámci iných opatrení štátnej pomoci (pozri odôvodnenia 57 až 60) v čase poskytnutia opatrenia, a ii) pomoc, ktorá sa mala spoločnosti SAS poskytnúť v rámci tohto opatrenia na základe oznámenia z 11. augusta 2020 (pozri odôvodnenie 342). Po prvé prognózy podnikateľského plánu, na základe ktorých sa vykonalo posúdenie primeranosti, v skutočnosti zahŕňali všetku pomoc poskytnutú v čase poskytnutia opatrenia. Po druhé v prípade pomoci, ktorá sa mala v čase oznámenia opatrenia spoločnosti SAS poskytnúť v budúcnosti, sa prostredníctvom analýzy citlivosti (pozri oddiel 6.3.3.3) overilo, že v posúdení primeranosti bola dostatočná rezerva na zohľadnenie potenciálnej dodatočnej pomoci. Prístup Komisie je opäť konzervatívny, keďže zohľadňuje pomoc, ktorú by spoločnosť SAS mohla potenciálne získať v rámci dánskej schémy pomoci (SA.58088), ktorú dánske orgány nakoniec neprijali (pozri odôvodnenie 59).

6.3.3.1. Verejná podpora obmedzená na minimum potrebné na obnovenie kapitálovej štruktúry spoločnosti SAS

(345) V **tabuľke 4** sa znázorňuje vplyv rekapitalizácie na kapitálovú štruktúru spoločnosti SAS pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19, t. j. stav k 31. januáru 2020.

Tabuľka 4

Ukazovatele primeranosti (v mil. SEK) ([190])

Rekapitalizácia v súvislosti s vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 celkom	14 250
Stav vlastného imania bez rekapitalizácie (31. 10. 2021)	–10 024
A. Stav vlastného imania (31. 1. 2020) ([191])	4 433
B. Očakávaný stav vlastného imania po rekapitalizácii (31. 10. 2021)	4 226
Ukazovateľ primeranosti I: B – A ≤ 0	**–207**
C. Pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu (31. 1. 2020) ([192])	4,75
D. Pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu po rekapitalizácii (31. 10. 2021)	6,81
Ukazovateľ primeranosti II: C – D ≤ 0	**– 2,06**

([188]) Medzinárodná rada letísk v Európe 27. apríla 2020 vo svojom miernom scenári predpokladala, že osobná doprava sa vráti na úroveň spred pandémie ochorenia COVID-19 najskôr v roku 2022 a na 90 % tejto úrovne do decembra 2021. Pozri: https://www.aci-europe.org/downloads/resources/200427%20ACI%20EUROPE%20updated%20estimates%20of%20COVID19%20related%20traffic%20and%20financial%20losses%20FY%20European%20Airports.pdf (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([189]) Medzinárodná rada letísk v Európe vtedy predpokladala, že k úplnému obnoveniu nedôjde skôr ako v roku 2024, zatiaľ čo združenie IATA predpokladalo, že sa tak stane v roku 2023. Pozri: https://www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE_updated%20estimates%20of%20COVID19%20traffic%20revenue%20impacts_06.07.2020.pdf a https://www.iata.org/en/pressroom/pressroom-archive/2020-press-releases/2020-07-28-02/ (stránka navštívená 28. novembra 2023).

([190]) Zdroj: „1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls“, predložené 3. augusta 2020. Stav vlastného imania v roku 2021 bez podpory sa vypočíta ako rozdiel medzi stavom vlastného imania s podporou a výškou rekapitalizačného balíka.

([191]) K 31. októbru 2019, t. j. na začiatku štvrtého štvrťroka účtovného roka spoločnosti SAS, bol stav vlastného imania spoločnosti SAS 5 372 miliónov SEK. Preto je konzervatívne porovnávať očakávaný stav vlastného imania spoločnosti SAS po rekapitalizácii so stavom k 31. januáru 2020, ktorý je nižší.

([192]) K 31. októbru 2019, t. j. na začiatku štvrtého štvrťroka účtovného roka spoločnosti SAS, bol pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu spoločnosti SAS 4,70. Preto je konzervatívne porovnávať pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu spoločnosti SAS po rekapitalizácii s pomerom k 31. januáru 2020, ktorý je vyšší.

(346) Z **tabuľky 4** vyplýva, že očakávaný stav vlastného imania spoločnosti SAS po rekapitalizácii (31. októbra 2021) bol 4,226 miliardy SEK. Táto suma vlastného imania zahŕňa tieto rekapitalizačné opatrenia ([193]): i) 2 miliardy SEK riadenej emisie kmeňových akcií rozdelených približne rovnakým dielom medzi Dánsko a Švédsko; ii) 4 miliardy SEK v rámci emisie nových kmeňových akcií s predkupným právom; iii) 5 miliárd SEK riadených hybridných dlhopisov rozdelených rovnomerne medzi Dánsko a Švédsko; iv) 1 miliarda SEK riadených hybridných dlhopisov umiestnených v Dánsku; v) 2,25 miliardy SEK nesplatených dlhopisov konvertovaných na kmeňové akcie (pozri odôvodnenie 342).

(347) Po vypuknutí pandémie ochorenia COVID-19 spoločnosť SAS predpovedala straty vo výške 9,354 miliardy SEK v účtovnom roku 2020 a 3,939 miliardy SEK v účtovnom roku 2021. V dôsledku rekapitalizačných opatrení by tak stav vlastného imania spoločnosti SAS v účtovnom roku 2021, t. j. k 31. januáru 2020, nebol vyšší ako pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19.

(348) Komisia dospela k záveru, že rekapitalizácia spoločnosti SAS nepresiahla rámec obnovenia kapitálovej štruktúry príjemcu na úroveň pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19, pretože pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu spoločnosti SAS mal byť 31. októbra 2021 na úrovni 6,81, zatiaľ čo 31. januára 2020 bol na úrovni 4,75. Na základe prognóz predložených Dánskom a Švédskom sa očakávalo, že pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu spoločnosti SAS v roku 2019 sa obnoví až v účtovnom roku 2024.

6.3.3.2. Verejná podpora obmedzená na minimum potrebné na zabezpečenie životaschopnosti spoločnosti SAS

(349) Podľa svojich finančných prognóz ([194]) by spoločnosť SAS bez štátneho rekapitalizačného opatrenia spotrebovala svoju dostupnú likviditu k 31. januáru 2020 (6,598 miliardy SEK) do decembra 2020 a k 31. októbru 2021 by mala záporný stav peňažných prostriedkov vo výške 4,935 miliardy SEK. Opatrenie zabránilo vyčerpaniu likvidity spoločnosti SAS a viedlo k prognóze stavu finančných prostriedkov vo výške 3,666 miliardy SEK k 31. októbru 2021.

(350) S cieľom posúdiť podmienku životaschopnosti uvedenú v bode 54 dočasného rámca, podľa ktorej suma rekapitalizácie v súvislosti s vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 nesmie prekročiť minimum potrebné na zabezpečenie životaschopnosti príjemcu, Komisia použila štyri testy uvedené v odôvodnení 337.

(351) Prvý test spočíva v porovnaní predpokladaného pomeru čistého dlhu k vlastnému imaniu spoločnosti SAS po zohľadnení rekapitalizácie s rovnakým pomerom vzorky porovnateľných leteckých spoločností k 31. decembru 2019 ([195]). Túto vzorku tvorí 10 európskych leteckých spoločností ([196]). Z nich tri mali k 31. decembru 2019 úverový rating v rozpätí od BBB do BBB+ ([197]).

(352) Komisia používa ako referenčnú hodnotu tretí kvartil rozdelenia pomeru čistého dlhu k vlastnému imaniu spoločností porovnateľných so spoločnosťou SAS (t. j. spoločností s najhoršími výsledkami) namiesto toho, aby sa spoliehala na mieru centrálnej tendencie, ako je priemer alebo medián. Ide o konzervatívny prístup, keďže prijatím vyššej referenčnej hodnoty pre pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu sa znižuje minimálna výška pomoci potrebnej na zabezpečenie životaschopnosti spoločnosti SAS a obnovenie prístupu spoločnosti na kapitálové trhy (keďže bude možné splniť referenčnú hodnotu pomeru čistého dlhu k vlastnému imaniu s nižšou výškou pomoci).

([193]) Pre porovnanie, konverzia existujúcich hybridných dlhopisov na kmeňové akcie súkromnými akcionármi (1,5 miliardy SEK) nemá žiadny vplyv na stav vlastného imania spoločnosti SAS.

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

([195]) V prípade dvoch z 10 spoločností, ktorých účtovný rok sa končí 31. marca, Komisia použila údaje zo súvahy za 3. štvrťrok s cieľom zabezpečiť porovnateľnosť.

([196]) Vzorku tvoria spoločnosti Ryanair, Deutsche Lufthansa, International Consolidate Airline Group, Air France-KLM, Wizz Air, Norwegian Air Shuttle, Aegean Airlines, Finnair, Croatia Airlines a Icelandair Group. Spomedzi týchto leteckých spoločností bol medián pomeru čistého dlhu k vlastnému imaniu k 31. decembru 2019 na úrovni 0,65 a tretí kvartil na úrovni 1,92.

([197]) Hodnotené porovnateľné spoločnosti sú Ryanair, International Consolidate Airline Group a Deutsche Lufthansa (zdroj: Capital IQ). Ich pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu sa k 31. decembru 2019 pohyboval od 0,12 do 1,11.

(353) Komisia konštatuje, že po zohľadnení rekapitalizačných opatrení bol očakávaný pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu spoločnosti SAS k 31. októbru 2021 (6,81) výrazne nad tretím kvartilom rozdelenia rovnakého pomeru u porovnateľných spoločností pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 (1,92). Očakávalo sa, že kapitálová štruktúra spoločnosti SAS bude lepšia ako u porovnateľných spoločností až v účtovnom roku 2025, v ktorom bol predpokladaný pomer čistého dlhu k vlastnému kapitálu 1,64. Komisia ďalej poznamenáva, že očakávaný pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu spoločnosti SAS k 31. októbru 2021 bol takisto vyšší ako najvyšší pomer medzi hodnotenými porovnateľnými spoločnosťami.

(354) Pokiaľ ide o druhý test, Komisia posúdila, či a v ktorom účtovnom roku spoločnosť SAS očakávala, že pomer čistého dlhu k EBITDA klesne pod prahové hodnoty 3 – 3,5. Bežnou trhovou praxou je považovať spoločnosti s pomerom čistého dlhu k EBITDA nad týmito prahovými hodnotami za vysoko rizikové. Spoločnosti s takýmto pomerom čistého dlhu k EBITDA majú preto sťažený prístup na súkromné kapitálové trhy. Vo finančných prognózach spoločnosti SAS sa uvádza pomer čistého dlhu k EBITDA na konci účtovného roka 2021 na úrovni 7,3, čo je výrazne nad prahovou hodnotou 3,0 – 3,5.

(355) Očakávalo sa, že pomer čistého dlhu k EBITDA spoločnosti SAS sa bude postupne znižovať a na konci účtovného roka 2023 dosiahne hodnotu 3,4 a na konci účtovného roka 2024 hodnotu 2,6. Táto dynamika naznačuje, že rekapitalizačné opatrenia by umožnili spoločnosti SAS čeliť negatívnym účinkom krízy COVID-19 a umožnili by jej obnoviť prístup na súkromné kapitálové trhy od roku 2023 (keď sa očakávalo, že pomer jej čistého dlhu k EBITDA klesne pod prahovú hodnotu 3 – 3,5).

(356) Tretí test spočíva v porovnaní predpokladaného pomeru vlastného imania k aktívam spoločnosti SAS po zohľadnení rekapitalizácie s rovnakým pomerom, ktorý mali porovnateľné letecké spoločnosti uvedené v odôvodnení 352 k 31. decembru 2019 ([198]). Komisia použila ako referenčnú hodnotu pre SAS prvý kvartil rozdelenia porovnateľných spoločností (ktorý sa tu týka spoločností s najhoršími výsledkami) namiesto toho, aby sa spoliehala na mieru centrálnej tendencie, ako je priemer alebo medián. Ide takisto o konzervatívny prístup, keďže predpoklad nižšej referenčnej hodnoty pre pomer vlastného imania k aktívam znižuje minimálnu výšku pomoci potrebnej na zabezpečenie životaschopnosti spoločnosti SAS a obnovenie prístupu spoločnosti na kapitálové trhy (keďže bude možné splniť referenčnú hodnotu pomeru čistého dlhu k vlastnému imaniu s nižšou výškou pomoci).

(357) Komisia konštatuje, že po zohľadnení rekapitalizácie bol očakávaný pomer vlastného imania k aktívam spoločnosti SAS k 31. októbru 2021 (7,87 %) výrazne pod prvým kvartilom rozdelenia rovnakého pomeru u porovnateľných spoločností pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 (18,12 %). Komisia takisto poznamenáva, že spoločnosť SAS neočakávala, že v priebehu plánovacieho obdobia, t. j. pred účtovným rokom 2025, dosiahne pomer vlastného imania k aktívam vyššiu úroveň ako prvý kvartil porovnateľných spoločností. Komisia napokon poznamenáva, že očakávaný pomer vlastného imania k aktívam spoločnosti SAS k 31. októbru 2021 bol nižší ako najnižší pomer medzi hodnotenými porovnateľnými leteckými spoločnosťami.

(358) Štvrtý test spočíva v referenčnom porovnávaní pomeru finančnej pripravenosti spoločnosti SAS s prahovou hodnotou 25 % (odôvodnenie 337). Táto prahová hodnota predstavuje minimum na to, aby bolo možné naďalej prevádzkovať leteckú licenciu bez toho, aby vznikli ďalšie povinnosti, ako napríklad častejšie podávanie správ leteckému úradu a podávanie plánu obnovy. Spoločnosť SAS nepredpokladala, že tento pomer bude vyšší ako 25 % pred účtovným rokom 2023.

(359) Podľa spoločnosti Ryanair sú prahové hodnoty, ktoré použila Komisia (odôvodnenie 337) nevhodnou referenčnou hodnotou, pretože sa zameriavajú na úverový rating investičného stupňa, zatiaľ čo letecké spoločnosti majú zvyčajne prístup na kapitálové trhy s ratingom nižším ako investičný stupeň (odôvodnenie 190).

([198]) Zo vzorky je vylúčený jedna z porovnateľných spoločností použitá v teste pomeru čistého dlhu k vlastnému imaniu, pretože táto porovnateľná spoločnosť, ktorej účtový rok sa končí 31. marca, nevykázala hodnotu celkových aktív k 31. decembru 2019. Ako dodatočnú kontrolu s cieľom posúdiť dôsledky zahrnutia tejto spoločnosti do svojej analýzy Komisia odhadla aj pomer vlastného imania k aktívam tejto spoločnosti na základe jej súvahy ku koncu účtovného roka 31. marca 2020. Referenčná hodnota tohto pomeru, pri zahrnutí tejto spoločnosti do vzorky porovnateľných spoločností, sa výrazne nelíši (t. j. 18,39 % namiesto 18,12 %).

(360) Komisia v skutočnosti berie do úvahy pojem úverového ratingu investičného stupňa len v prípade jedného zo štyroch posudzovaných ukazovateľov (pomer čistého dlhu k EBITDA). Pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu a pomer vlastného imania k aktívam sa referenčne porovnáva s desiatimi porovnateľnými európskymi leteckými spoločnosťami. Hoci tri z týchto leteckých spoločností skutočne mali úverový rating investičného stupňa (odôvodnenie 352), Komisia konzervatívne referenčne porovnáva ukazovatele so slabším kvartilom porovnateľnej skupiny (pozostávajúcej zo spoločností, ktoré nemali úverový rating investičného stupňa) a aj v tomto prípade zistila, že sa očakáva, že spoločnosť SAS bude mať po rekapitalizácii (k 31. októbru 2021) výrazne horšie výsledky ako referenčný pomer (odôvodnenia 354 a 358).

(361) Spoločnosť Ryanair takisto tvrdí, že prahové hodnoty stanovené Komisiou sú zamerané na príliš priaznivú finančnú situáciu, keďže finančná situácia spoločnosti SAS pred pandémiou ochorenia COVID-19 bola horšia ako stanovené cieľové hodnoty na základe troch zo štyroch ukazovateľov (odôvodnenie 191), ale v tom čase bola stále schopná získať prístup k financovaniu na trhoch.

(362) Ako bolo vysvetlené, test primeranosti stanovený v bode 54 dočasného rámca má dve kumulatívne podmienky: na jednej strane rekapitalizácia v súvislosti s vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 nemôže ísť nad rámec obnovenia kapitálovej štruktúry príjemcu na úroveň pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19. Na druhej strane rekapitalizácia v súvislosti s vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 nemôže presiahnuť minimálnu výšku rekapitalizačnej pomoci potrebnej na obnovenie prístupu spoločnosti na súkromné kapitálové trhy (odôvodnenie 334). Prvá časť testu sa vykonáva v oddiele 6.3.3.1 a dospelo sa v nej k záveru, že kapitálová štruktúra spoločnosti SAS nepresahuje štruktúru spred vypuknutia pandémie ochorenia COVID-19.

(363) Komisia sa domnieva, že pre druhú časť testu, ktorá sa týka obnovenia prístupu spoločnosti na súkromné kapitálové trhy, je opodstatnené použiť ukazovatele, ktoré jasne súvisia s úverovou bonitou, a potom tieto ukazovatele – konzervatívne – referenčne porovnať so skupinou porovnateľných leteckých spoločností (ako v prípade pomeru čistého dlhu k vlastnému imaniu a pomeru vlastného imania k aktívam) alebo so všeobecne používanou prahovou hodnotou (ako v prípade pomeru čistého dlhu k EBITDA), ako sa vysvetľuje v odôvodnení 337. Po druhé Komisia poznamenáva, že v opatrení sa v skutočnosti nepredpokladalo obnovenie finančnej pozície spoločnosti SAS po rekapitalizácii (31. októbra 2021) na stanovené prahové hodnoty alebo na finančnú situáciu, ktorú mala pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19. Pokiaľ ide o pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu, predpokladaná úroveň SAS po rekapitalizácii (31. októbra 2021) vo výške 6,81 (odôvodnenie 354) je horšia ako pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 (4,75, ako sa uvádza v odôvodnení 191). To isté platí pre pomer čistého dlhu k EBITDA (7,3 oproti maximálnej hodnote 4,0, ako sa uvádza v odôvodneniach 355 a 191) a pomer vlastného imania k aktívam (7,87 % oproti rozpätiu 8 – 16 %, ako sa uvádza v odôvodneniach 358 a 191). Nakoniec možno takisto poznamenať, že brať obdobie pred pandémiou ochorenia COVID-19 ako referenčné obdobie je v skutočnosti konzervatívne vzhľadom na neistotu na finančných trhoch spôsobenú dôsledkami pandémie ochorenia COVID-19 pre sektor leteckej dopravy (odôvodnenia 24 a 31).

(364) Na základe dôkazov z pomeru čistého dlhu k vlastnému imaniu, čistého dlhu k EBITDA, pomeru vlastného imania k aktívam a finančnej pripravenosti sa Komisia celkovo domnieva, že na základe informácií dostupných v čase poskytnutia rekapitalizačných opatrení tieto neprekročili minimum potrebné na zabezpečenie životaschopnosti spoločnosti SAS a jej prístupu na súkromné kapitálové trhy na konci účtovného roka 2023.

6.3.3.3. Analýza citlivosti

(365) Komisia takisto posúdila primeranosť rekapitalizačných opatrení v prospech spoločnosti SAS na základe analýzy citlivosti. Táto analýza je odôvodnená tým, že posúdenie primeranosti sa významne a nevyhnutne opiera o finančné prognózy spoločnosti SAS, ktoré poskytli Dánsko a Švédsko, a najmä o prognózu strát. Komisia teda na základe kapitálovej štruktúry spoločnosti SAS k 31. januáru 2020 a ukazovateľov uvedených v odôvodnení 337 určila výšku strát, v prípade ktorých by za rovnakých podmienok rekapitalizačné opatrenia už neboli primerané. V tomto výpočte Komisie sa predpokladá, že ak by spoločnosť SAS utrpela nižšie straty, jej disponibilné finančné prostriedky by sa zvýšili jedna ku jednej, čo je konzervatívny predpoklad ([199]).

([199]) Ide o konzervatívny predpoklad, pretože napríklad nie všetky straty majú vplyv na stav peňažných prostriedkov v tom istom období (namiesto vyplatenia možno vykázať záväzok, ktorý sa uhradí neskôr). Okrem toho môžu straty pochádzať z nákladových položiek, ktoré nie sú zahrnuté do EBITDA, ako sú napríklad finančné náklady. Ak by straty nemali rovnaký vplyv na peňažné prostriedky (a teda na čistý dlh) a EBITDA, pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu a čistého dlhu k EBITDA by bol vyšší ako podľa predpokladov Komisie.

(366) Z výsledkov tejto analýzy citlivosti vyplýva, že rekapitalizačné opatrenia by boli primerané aj v prípade, že by spoločnosť SAS nakoniec utrpela o približne 1 miliardu SEK nižšie straty, ako sa pôvodne predpokladalo. Na druhej strane by bez zohľadnenia ukazovateľa finančnej pripravenosti (odôvodnenie 359) muselo dôjsť k zníženiu predpokladaných strát o viac ako 1,5 miliardy SEK, aby rekapitalizačné opatrenia neboli primerané ([200]).

(367) Vzhľadom na to, že kumulované predpokladané straty spoločnosti SAS dosiahli 13,2 miliardy SEK a že finančné prognózy spoločnosti SAS sa zdajú pravdivé a autentické, keďže sú v súlade s prognózami uvedenými v interných dokumentoch spoločnosti SAS (odôvodnenie 342), Komisia považuje rezervu vo výške 1 – 1,5 miliardy SEK za dostatočnú na to, aby posúdenie primeranosti bolo odolné voči alternatívnym predpokladom finančných prognóz.

(368) Je takisto dôležité poznamenať, že rezerva vo výške 1 – 1,5 miliardy SEK slúžila aj ako dodatočná záruka primeranosti opatrenia vzhľadom na maximálnu výšku potenciálnej kompenzácie, na ktorú by spoločnosť SAS mala nárok v rámci dvoch dánskych schém na podporu leteckých spoločností, ktoré boli vopred oznámené Komisii v čase poskytnutia opatrenia, pričom predpokladané sumy predstavovali približne 6 miliónov DKK v rámci prvej schémy a 35 miliónov DKK v rámci druhej schémy, teda spolu 5,5 milióna EUR (odôvodnenie 59).

(369) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že Komisia mala zvážiť široký rad záťažových testov s viacerými možnými nepriaznivými scenármi (odôvodnenie 189).

(370) V bode 54 dočasného rámca sa vyžaduje, aby Komisia posúdila, že výška pomoci „*nesmie prekročiť minimum potrebné na zaručenie životaschopnosti príjemcu*“. Prognózy, v ktorých sa zohľadňujú pesimistickejšie nepriaznivé scenáre, by mohli viesť len k záveru, že je potrebná väčšia pomoc. Na základe toho nemá zmysel rozširovať analýzu citlivosti na ďalšie nepriaznivé scenáre. Okrem toho boli obchodné prognózy spoločnosti SAS v súlade s odvetvovými normami (odôvodnenie 343) a predpokladali sa v nich kumulatívne straty spoločnosti SAS vo výške 13,2 miliardy SEK. Komisia napokon pripomína, že odhadla dostatočnú rezervu vo výške 1 – 1,5 miliardy SEK, aby bolo posúdenie primeranosti odolné voči alternatívnym predpokladom finančných prognóz – vrátane pozitívnych scenárov (odôvodnenie 367).

6.3.3.4. Záver

(371) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že v čase poskytnutia opatrenia, po zohľadnení pomoci, ktorá už bola spoločnosti SAS poskytnutá, ako aj pomoci pre spoločnosť SAS, ktorá sa mohla očakávať ako doplnok k opatreniu, opatrenie neprekročilo minimum potrebné na zabezpečenie životaschopnosti spoločnosti SAS a nepresiahlo rámec obnovenia jej kapitálovej štruktúry k 31. decembru 2019. V uvedenej analýze sa poskytujú dostatočné dôkazy o tom, že opatrenie je primerané.

6.3.4. *Odmena štátu a ukončenie jeho angažovanosti*

(372) Podľa všeobecných zásad odmeňovania a ukončenia angažovanosti štátu stanovených v bodoch 55 až 59 dočasného rámca musia členské štáty za svoje investície dostať primeranú odmenu a musia zaviesť mechanizmy, ktoré postupne motivujú k splateniu.

(373) Podľa bodu 57 dočasného rámca „*[o]dmena za rekapitalizačné opatrenie COVID-19 by sa mala zvyšovať, aby konvergovala s trhovými cenami s cieľom stimulovať príjemcu a ostatných akcionárov k splateniu štátneho rekapitalizačného opatrenia a minimalizovať riziko narušenia hospodárskej súťaže*“. V bode 58 dočasného rámca sa objasňuje, že účelom bodu 57 je, aby rekapitalizačné opatrenia obsahovali „*primerané stimuly pre podniky na splatenie rekapitalizácie a hľadanie alternatívneho kapitálu v rámci možností na trhu, ktoré budú spočívať v tom, že za rekapitalizáciu sa bude vyžadovať dostatočne vysoká odmena*“.

(374) Pokiaľ ide najmä o odmenu, v bode 59 dočasného rámca sa členským štátom umožnilo „*notifikovať schémy alebo individuálne opatrenia, v prípade ktorých je metodika stanovovania odmien prispôsobená prvkom a nadriadenosti kapitálového nástroja, ak celkovo vedú k podobnému výsledku, pokiaľ ide o stimulačné účinky na ukončenie angažovanosti štátu, a podobnému celkovému vplyvu na odmenu štátu*“.

([200]) Ak sa z analýzy vylúči pomer finančnej pripravenosti, „najprísnejšou“ referenčnou hodnotou pre posúdenie primeranosti sa stane porovnanie pomeru čistého dlhu k vlastnému imaniu pred krízou spôsobenou pandémiou ochorenia COVID-19 a tohto pomeru na konci účtovného roka 2021.

(375) V odôvodneniach 377 až 437 Komisia posudzuje súlad opatrenia s týmito všeobecnými zásadami, ako aj s osobitnými pravidlami stanovenými v dočasnom rámci v závislosti od typu rekapitalizačného nástroja (najmä body 60 až 64, pokiaľ ide o nástroje vlastného imania, a body 65 až 70, pokiaľ ide o hybridné kapitálové nástroje).

6.3.4.1. Odmena za nástroje vlastného imania a ukončenie angažovanosti štátov

6.3.4.1.1. Vstupná cena

(376) Pokiaľ ide o nástroje vlastného imania, Komisia poznamenáva, že podľa bodu 60 dočasného rámca sa kapitálová injekcia zo strany štátu musí uskutočniť za cenu, ktorá nepresahuje priemernú cenu akcií príjemcu za posledných 15 dní pred žiadosťou o kapitálovú injekciu (ďalej len „maximálna cena akcií“). Keďže oficiálna písomná žiadosť spoločnosti SAS o kapitálovú injekciu je z 8. mája 2020 (odôvodnenie 97), maximálna cena akcie sa preto vypočítala na 8,71 SEK za akciu.

(377) Komisia konštatuje, že cena za nové akcie v rámci zvýšenia kapitálu, a to tak pri emisii s predkupným právom, ako aj pri priamej emisii, je 1,16 SEK za akciu (odôvodnenia 103 a 104), čo predstavuje 86,7 % diskont v porovnaní s maximálnou cenou akcií. Z toho vyplýva, že podmienky stanovené v bode 60 dočasného rámca sú splnené.

6.3.4.1.2. Mechanizmus stupňovania odmeny

(378) S cieľom zvýšiť odmenu pre štát a motivovať príjemcu, aby odkúpil štátnu kapitálovú injekciu, sa v bode 61 dočasného rámca vyžaduje mechanizmus stupňovania odmeny v dvoch fázach štyri a šesť rokov po kapitálovej injekcii v súvislosti s vypuknutím nákazy COVID-19. V bode 62 dočasného rámca sa stanovuje, že Komisia môže akceptovať alternatívne mechanizmy za predpokladu, že celkovo povedú k podobnému výsledku, pokiaľ ide o stimulačné účinky na ukončenie angažovanosti štátu, a k podobnému celkovému vplyvu na odmenu pre štát.

Neexistencia mechanizmu stupňovania odmeny alebo jeho primeranej alternatívy

(379) Komisia poznamenáva, že nástroj vlastného imania opatrenia nie je doplnený mechanizmom stupňovania odmeny v zmysle požiadaviek bodu 61 dočasného rámca a v súlade s nimi.

(380) Komisia preto musí podľa bodu 62 dočasného rámca posúdiť, či je nástroj vlastného imania doplnený alternatívnym mechanizmom k mechanizmu požadovanému v bode 61 dočasného rámca.

(381) V pôvodnom rozhodnutí Komisia zistila, že celková štruktúra opatrenia, ako ju Dánsko a Švédsko oznámili 11. augusta 2020, predstavuje takýto alternatívny mechanizmus. Komisia sa najmä domnievala, že vzájomne prepojená povaha dvoch prvkov opatrenia (konkrétne nástroja vlastného imania a hybridného kapitálového nástroja) odôvodňuje zohľadnenie ich kombinovaných účinkov na stimulovanie ukončenia angažovanosti štátu. Komisia vychádzala z viacerých faktorov, na základe ktorých dospela k záveru, že celková štruktúra opatrenia obsahuje dostatočne silné motivačné účinky na ukončenie angažovanosti štátu v kapitále spoločnosti SAS, a to najmä z: i) výrazného diskontu, z ktorého profitovalo Dánsko a Švédsko, keď získali podiely v spoločnosti SAS, ii) zo skutočnosti, že odmenu za nové štátne hybridné dlhopisy by poskytol stúpajúci kupón, ktorý výrazne zvýšil náklady na udržanie štátnej pomoci v rámci spoločnosti SAS, a iii) z behaviorálnych záväzkov, ktorým SAS podliehala, najmä zákaz vyplácania dividend, ktoré by zostali v platnosti, kým by sa pomoc nesplatila v plnej výške.

(382) Ako sa však uvádza v odôvodnení 8, Všeobecný súd vo svojom rozsudku SAS II dospel k záveru, že Komisia v pôvodnom rozhodnutí porušila body 61 a 62 dočasného rámca tým, že nevyžadovala zahrnutie stupňovania odmeny alebo alternatívneho mechanizmu týkajúceho sa nástroja vlastného imania.

(383) Po prvé sa Všeobecný súd domnieval, že cena akcií, ktoré nadobudli Dánsko a Švédsko pri svojom vstupe do vlastného imania spoločnosti SAS, nemá dostatočne úzku súvislosť s predmetom a účelom mechanizmu stupňovania odmeny alebo alternatívneho mechanizmu. Všeobecný súd sa domnieval, že požiadavka na počiatočnú kúpnu cenu akcií má na situáciu spoločnosti SAS vplyv len ex ante, t. j. v čase vstupu Dánska a Švédska do imania spoločnosti SAS, a jej cieľom nie je časom zvýšiť motiváciu spoločnosti SAS odkúpiť tento podiel, keďže cena akcií môže rásť, ako aj klesať.

(384) Po druhé sa Všeobecný súd domnieval, že skutočnosť, že odmena za dánske a švédske nové štátne hybridné dlhopisy bude zabezpečená stúpajúcim kupónom, predstavuje samostatnú požiadavku stanovenú v bode 66 dočasného rámca pre hybridné kapitálové nástroje až do ich konverzie na nástroje podobné vlastnému imaniu.

(385) Po tretie Všeobecný súd konštatoval, že skutočnosť, že na spoločnosť SAS sa budú vzťahovať behaviorálne záväzky uvedené v oddiele 3.11.6 dočasného rámca, ako je zákaz vyplácania dividend, je takisto predmetom samostatných požiadaviek, ktoré dopĺňajú, ale nenahrádzajú požiadavku stanovenú v bodoch 61 a 62 dočasného rámca.

(386) Vzhľadom na tieto zistenia Všeobecného súdu nemožno faktory uvedené v pôvodnom rozhodnutí, ako sú opísané v odôvodnení 382, považovať v tomto prípade za mechanizmus stupňovania odmeny alebo jeho alternatívu v zmysle bodov 61 a 62 dočasného rámca. Argumenty Dánska a Švédska v odôvodnení 137, ako aj argumenty spoločnosti SAS v odôvodnení 147 sa preto musia zamietnuť.

(387) Všeobecný súd takisto konštatoval, že povinnosť oznámiť plán reštrukturalizácie podľa bodu 85 dočasného rámca nemá sama osebe žiadny vplyv na výšku a spôsob odmeny štátu. Okrem toho sa táto povinnosť uplatňuje len vtedy, ak sa intervencia štátu neznížila pod 15 % celkového vlastného imania príjemcu a ak od rekapitalizácie uplynulo šesť rokov. Táto povinnosť preto podľa Všeobecného súdu nemôže viesť k podobnému účinku na odmenu alebo mať rovnaké motivačné účinky na ukončenie angažovanosti štátu ako mechanizmus stupňovania odmeny stanovený v bode 61 dočasného rámca. Z toho vyplýva, že argumenty Dánska a Švédska uvedené v odôvodnení 138 sa musia takisto zamietnuť.

(388) Všeobecný súd napokon konštatoval, že hoci je všeobecne známe, že podľa švédskeho zákona o obchodných spoločnostiach spoločnosť nemôže odkúpiť kmeňové akcie len od jedného konkrétneho akcionára, spoločnosť SAS nepredložila žiadne dôkazy na podporu svojho tvrdenia, že švédsky zákon o obchodných spoločnostiach bráni bezplatnému poskytnutiu ďalších akcií akcionárovi. Spoločnosť SAS vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania stále nezdôvodnila, že švédsky zákon o obchodných spoločnostiach bráni bezplatnému poskytnutiu ďalších akcií akcionárovi. Na základe toho sa musia zamietnuť aj tvrdenia spoločnosti SAS uvedené v odôvodnení 146. V každom prípade, aj keby švédske vnútroštátne právo bránilo zavedeniu mechanizmu stupňovania odmeny, ako sa uvádza v bode 61 dočasného rámca, Komisia poznamenáva, že ťažkosti, s ktorými sa stretla spoločnosť SAS v súvislosti so švédskym zákonom o obchodných spoločnostiach, nie sú ojedinelé a že za porovnateľných okolností týkajúcich sa iných rekapitalizačných opatrení schválených Komisiou boli zavedené alternatívy k mechanizmu stupňovania odmeny ([201]).

(389) Dánsko a Švédsko vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania predložili nové argumenty, ktoré neboli uvedené v pôvodnom rozhodnutí ani v rozsudku SAS II a ktoré sa týkali výšky rozdelenia bremena (odôvodnenie 139) a politických mandátov Dánska a Švédska na zníženie potreby stimulov na ukončenie angažovanosti (odôvodnenie 140).

(390) Pokiaľ ide o pripomienky uvedené v odôvodnení 139, Komisia poznamenáva, že body 61 a 62 dočasného rámca sú uplatniteľné bez ohľadu na úroveň pôvodného vlastníctva Dánska a Švédska v spoločnosti SAS alebo na existenciu rozdelenia bremena. Cieľom mechanizmu stupňovania odmeny stanoveného v bodoch 61 a 62 dočasného rámca je obnoviť *status quo ante*. Keďže opatrenie malo za následok zvýšenie podielu Dánska a Švédska v spoločnosti SAS, ako sa uvádza v odôvodnení 96 rozhodnutia o začatí konania, mali by ho sprevádzať stimuly na podporu ukončenia angažovanosti Dánska a Švédska a návratu na úroveň ich podielu v spoločnosti SAS pred pandémiou ochorenia COVID-19, ako napríklad mechanizmus stupňovania odmeny stanovený v bode 61 dočasného rámca alebo jeho primeraná alternatíva stanovená v bode 62 uvedeného rámca.

(391) Pokiaľ ide o argument predložený v odôvodnení 140, v politických mandátoch Dánska a Švédska sa nestanovujú konkrétne ciele pre ukončenie ich angažovanosti a nepredpokladá sa dodatočná odmena. Sú celkovo vágne a nie sú záväzné pre Dánsko a Švédsko a ešte menej pre spoločnosť SAS. Tieto politické mandáty preto nie sú v súlade s požiadavkami stanovenými v bode 61 dočasného rámca a celkovo nevedú k podobnému výsledku, pokiaľ ide o stimulačné účinky na ukončenie angažovanosti štátu a podobný celkový vplyv na odmenu štátu, ako sa stanovuje v bode 62 dočasného rámca.

(392) V dôsledku toho opatrenie v rozpore s tvrdením Dánska a Švédska nemožno považovať za opatrenie, ktoré je v súlade s bodom 62 dočasného rámca.

(393) Dánsko a Švédsko sa subsidiárne odvolávali na výnimočné okolnosti odôvodňujúce priame uplatňovanie článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ odchylne od bodov 61 a 62 dočasného rámca. Komisia teraz posúdi, či by sa takéto výnimočné okolnosti mohli považovať za existujúce pre tento konkrétny bod.

([201]) Napr. vo veci SA.57659 Komisia akceptovala mechanizmus, v ktorom odmena mala formu dlhu alebo rovnocenného nástroja (pozri odôvodnenia 30 a 73 daného rozhodnutia).

Existencia výnimočných okolností odôvodňujúcich priame uplatňovanie článku 107 ods. 3 ZFEÚ

(394) Ako sa uvádza v odôvodnení 141, Dánsko a Švédsko tvrdili, že priame uplatňovanie článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ je v podstate opodstatnené z dôvodu rozdelenia bremena, ktoré plán rekapitalizácie zahŕňa, a snahy prilákať súkromný kapitál na rekapitalizáciu.

(395) Podľa ustálenej judikatúry ([202]) má Komisia pri posudzovaní zlučiteľnosti opatrení pomoci s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 ZFEÚ diskrečnú právomoc. V rámci výkonu tejto právomoci Komisia môže prijímať usmernenia a stanoviť tak kritériá, na základe ktorých bude posudzovať zlučiteľnosť štátnej pomoci, ktorú členské štáty plánujú poskytnúť, s vnútorným trhom. Komisia sa prijatím takýchto usmernení a oznámením, že sa odteraz budú uplatňovať na príslušné prípady, sama obmedzuje pri výkone svojej diskrečnej právomoci a v zásade sa nemôže od týchto usmernení odchýliť bez toho, aby nebola prípadne sankcionovaná z dôvodu porušenia všeobecných právnych zásad, akými sú zásada rovnakého zaobchádzania alebo zásada oprávneného očakávania ([203]).

(396) Preto je v špecifickej oblasti štátnej pomoci Komisia viazaná usmerneniami a oznámeniami, ktoré vydáva, v rozsahu, v akom sa neodchyľujú od pravidiel zmluvy ([204]). Prijatie pravidiel správania, ktorými Komisia obmedzuje svoju diskrečnú právomoc, ju však nezbavuje povinnosti preskúmať konkrétne výnimočné okolnosti, na ktoré v osobitnom prípade poukazuje členský štát s cieľom žiadať o priame uplatnenie článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ ([205]).

(397) Keďže Dánsko a Švédsko nezaviedli mechanizmus stupňovania odmeny (alebo jeho primeranú alternatívu) v súlade s bodmi 61 a 62 dočasného rámca, je preto potrebné posúdiť, či v tomto prípade existujú výnimočné okolnosti, ktoré by mohli odôvodniť priame uplatnenie článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ, a teda neexistenciu mechanizmu stupňovania odmeny alebo jeho primeranej alternatívy, ako sa vyžaduje v bodoch 61 a 62 dočasného rámca.

(398) Komisia zastáva názor, že osobitné charakteristiky rekapitalizácie spoločnosti SAS, najmä cieľ zaručiť atraktívnosť rekapitalizácie pre súkromných investorov a významné rozdelenie bremena, ktoré títo investori prijali, síce predstavujú významný prvok rekapitalizácie spoločnosti SAS a významne prispeli k zníženiu výšky potrebnej pomoci, ale neodôvodňujú také priame uplatňovanie článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ, ktoré by umožnilo výnimku z požiadaviek stanovených v bodoch 61 a 62 dočasného rámca.

(399) Komisia sa po prvé domnieva, že Dánsko a Švédsko nepreukázali, že neexistencia mechanizmu stupňovania odmeny bola pre súkromných investorov dôležitým faktorom, a najmä, že zahrnutie takéhoto mechanizmu by ohrozilo ich účasť na rekapitalizácii. Preto nemožno tvrdiť, že by zahrnutie takéhoto mechanizmu výrazne odradilo súkromných investorov od účasti na rekapitalizácii spoločnosti SAS.

([202]) Pozri napríklad rozsudok z 19. júla 2016, Kotnik a i., C 526/14, ECLI:EU:C:2016:570, bod 38 a citovanú judikatúru.

([203]) Pozri rozsudky z 8. marca 2016, Grécko/Komisia, C-431/14 P, ECLI:EU:C:2016:145, bod 69 a citovanú judikatúru, a z 19. júla 2016, Kotnik a i., C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, body 39 a 40.

([204]) Pozri rozsudok z 2. decembra 2010, Holland Malt/Komisia, C-464/09 P, EU:C:2010:733, bod 47 a citovanú judikatúru.

([205]) Pozri rozsudky z 8. marca 2016, Grécko/Komisia, C-431/14 P, EU:C:2016:145, body 70 až 72, a z 19. júla 2016, Kotnik a i., C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, bod 41.

(400) Po druhé sa v dôsledku opatrenia výrazne zvýšila úroveň dánskeho a švédskeho podielu v spoločnosti SAS bez ohľadu na účasť súkromných investorov na rekapitalizácii spoločnosti SAS. Preto malo byť opatrenie, konkrétne nástroj vlastného imania opatrenia, sprevádzané stimulmi na podporu predaja akcií COVID-19 nadobudnutých Dánskom a Švédskom, ako sa vyžaduje v bodoch 61 a 62 dočasného rámca.

(401) Po tretie, hoci spustenie stupňovania odmeny, najmä vo forme poskytnutia ďalších akcií, by malo za následok ďalšie zriedenie akcií súkromných akcionárov vrátane tých, ktoré súkromní investori novo nadobudli v rámci rekapitalizácie spoločnosti SAS, faktom zostáva, že cieľom mechanizmu stupňovania odmeny je obnoviť *status quo ante*, t. j. podiel Dánska a Švédska pred pandémiou ochorenia COVID-19. Jeho cieľom je motivovať príjemcu alebo iných investorov, aby odkúpili akcie členského štátu nadobudnuté prostredníctvom rekapitalizácie COVID-19, a to najmä tým, že vlastníctvo týchto akcií štátom bude pre spoločnosť SAS nákladnejšie. Prostredníctvom tohto stimulu sú títo alebo iní investori povzbudzovaní k odkúpeniu týchto akcií COVID-19 od členského štátu, aby sa podiel tohto členského štátu znížil na úroveň pred pandémiou ochorenia COVID-19. V bode 61 dočasného rámca sa ponecháva príjemcovi alebo iným investorom lehota štyroch a šiestich rokov (v dvoch po sebe nasledujúcich etapách) od poskytnutia rekapitalizácie COVID-19 na odkúpenie týchto akcií COVID-19. Počas tohto obdobia majú možnosť odkúpiť akcie COVID-19 od členského štátu, aby nedošlo k spusteniu mechanizmu stupňovania odmeny a aby sa v konečnom dôsledku zabránilo rozriedeniu súkromných akcionárov. Existencia mechanizmu stupňovania odmeny alebo jeho primeranej alternatívy preto nie je nezlučiteľná s účasťou súkromných investorov na rekapitalizácii COVID-19.

(402) Za týchto okolností sa Komisia domnieva, že Dánsko a Švédsko nepreukázali, že zavedenie mechanizmu stupňovania odmeny alebo jeho primeranej alternatívy by podstatne ovplyvnilo schopnosť spoločnosti SAS prilákať súkromných investorov, aby sa podieľali na bremene rekapitalizácie.

(403) Komisia sa preto domnieva, že výnimka z požiadavky uvedenej v bodoch 61 a 62 dočasného rámca nie je v tomto prípade opodstatnená.

(404) Z toho vyplýva, že opatrenie, ktoré bolo spoločnosti SAS poskytnuté 26. októbra 2020, nie je v súlade s bodmi 61 a 62 dočasného rámca, keďže ho nesprevádza mechanizmus stupňovania odmeny alebo jeho primeraná alternatíva.

(405) V dôsledku toho Komisia preskúma alternatívny mechanizmus predložený spoločnosťou SAS v prípade, že by Komisia dospela k záveru, že opatrenie nie je v súlade s bodmi 61 a 62 dočasného rámca.

Alternatíva k mechanizmu stupňovania odmeny predložená spoločnosťou SAS

(406) Ako sa uvádza v odôvodneniach 148 a 149, spoločnosť SAS vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania predložila mechanizmus, ktorý by podľa jej názoru spĺňal požiadavky bodov 61 a 62 dočasného rámca.

(407) Tento mechanizmus by sa v podstate: i) aktivoval štyri roky po poskytnutí opatrenia, ak príslušný štát nepredal aspoň 40 % svojej majetkovej účasti, a šesť rokov po kapitálovej injekcii v súvislosti s vypuknutím nákazy COVID-19, ak príslušný štát nepredal svoju majetkovú účasť v plnej výške, a ii) po aktivácii by sa zvýšila odmena Dánska a/alebo Švédska vo výške 10 % ich dodatočnej účasti vyplývajúcej z rekapitalizácie po pandémii COVID-19, ktorá ešte nebola splatená. Toto zvýšenie odmeny by nemalo formu ďalších akcií, ako sa výslovne predpokladá v bode 61 dočasného rámca. Namiesto toho by spoločnosť SAS buď i) zmenila podmienky dánskych a/alebo švédskych hybridných kapitálových nástrojov s cieľom zvýšiť sumu splatnú na ich základe; alebo ii) vydala nový nástroj pre Dánsko a/alebo Švédsko za rovnakých podmienok ako hybridné kapitálové nástroje.

(408) Komisia po prvé poznamenáva, že mechanizmus, ktorý poskytla spoločnosť SAS, by sa spustil v rovnakom časovom rámci a za rovnakých podmienok, ako sú podmienky stanovené v bode 61 dočasného rámca, t. j. štyri roky po poskytnutí opatrenia, ak príslušný členský štát nepredal aspoň 40 % svojej majetkovej účasti, a šesť rokov po kapitálovej injekcii v súvislosti s vypuknutím nákazy COVID-19, ak príslušný členský štát nepredal svoju majetkovú účasť v plnej výške.

(409) Po druhé by sa týmto mechanizmom po štvrtom a šiestom roku od poskytnutia opatrenia stanovilo zvýšenie odmeny splatnej Dánsku a/alebo Švédsku o 10 % ich dodatočnej účasti vyplývajúcej z rekapitalizácie COVID-19, ktorá ešte nebola splatená. Toto zvýšenie odmeny zodpovedá minimálnemu zvýšeniu požadovanému podľa bodu 61 dočasného rámca.

(410) Po tretie Komisia poznamenáva, že mechanizmus, ktorý predložila spoločnosť SAS, neposkytuje zvýšenú odmenu vo forme ďalších akcií. Komisia však takisto poznamenáva, že hoci poskytovanie ďalších akcií je mechanizmus, ktorý sa konkrétne predpokladá v bode 61 dočasného rámca, v tomto ustanovení sa odkazuje aj na „iné mechanizmy“. Okrem toho v bode 62 dočasného rámca sa potvrdzuje flexibilita, ktorú má Komisia pri akceptovaní alternatívnych mechanizmov, pokiaľ ide o formu tejto odmeny. V mechanizme, ktorý predložila spoločnosť SAS, bude mať táto odmena formu buď zvýšenej sumy splatnej v rámci štátnych hybridných dlhopisov v držbe Dánska a Švédska, alebo prostredníctvom vydania nového nástroja spoločnosťou SAS Dánsku a Švédsku za rovnakých podmienok, ako majú tieto štátne hybridné dlhopisy v deň spustenia mechanizmu ([206]).

(411) Z uvedeného vyplýva, že mechanizmus, ktorý predložila spoločnosť SAS by i) mal rovnaký vplyv na odmenu Dánska a Švédska ako mechanizmus stupňovania odmeny stanovený v bode 61 dočasného rámca a ii) motivoval by k odkúpeniu akcií nadobudnutých Dánskom a Švédskom prostredníctvom opatrenia tým, že by sa tieto akcie (ktoré neboli predané pred spustením mechanizmu na úroveň pred pandémiou ochorenia COVID-19) stali pre spoločnosť SAS postupne nákladnejšími.

(412) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že mechanizmus, ktorý predložila spoločnosť SAS, by celkovo viedol k podobnému výsledku, pokiaľ ide o stimulačné účinky na ukončenie angažovanosti štátu, a mal by podobný vplyv na odmenu štátu ako mechanizmus stupňovania odmeny stanovený v bode 61 dočasného rámca. Komisia sa preto domnieva, že mechanizmus opísaný v odôvodnení 148 by bol v súlade s bodom 62 dočasného rámca. Za týchto okolností Komisia preskúma, či by bolo v tomto prípade vhodné a primerané požadovať od Dánska a Švédska, aby k opatreniu pripojili takýto mechanizmus ako podmienku vyhlásenia opatrenia za súladné s bodmi 61 a 62 dočasného rámca.

Vhodnosť a primeranosť požiadavky, aby Dánsko a Švédsko zaviedli opísaný mechanizmus ako podmienku vyhlásenia opatrenia za súladné s bodmi 61 a 62 dočasného rámca

(413) Ako sa uvádza v odôvodneniach 405 a 413, opatrenie nie je v súlade s bodmi 61 a 62 dočasného rámca. Mechanizmus, ktorý predložila spoločnosť SAS vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania, by však bol v súlade s týmito ustanoveniami dočasného rámca, ak by ho Dánsko a Švédsko zaviedli.

(414) V tejto súvislosti Komisia predložila Dánsku a Švédsku žiadosť o informácie s cieľom zistiť, či by zavedenie tohto mechanizmu bolo podľa týchto členských štátov vhodné a primerané (odôvodnenie 222).

(415) Dánsko a Švédsko uznali, že mechanizmus, ktorý predložila spoločnosť SAS, by podľa ich názoru spĺňal požiadavky bodov 61 a 62 dočasného rámca.

(416) Dánsko a Švédsko okrem toho potvrdili, že zavedeniu mechanizmu, ktorý predložila spoločnosť SAS, nebudú brániť žiadne závažné prekážky a že k tomuto mechanizmu nebudú existovať žiadne iné, menej obmedzujúce alternatívy, ktoré by spĺňali požiadavky bodov 61 a 62 dočasného rámca.

(417) Ako sa uvádza v odôvodneniach 408 až 412, Komisia sa domnieva, že alternatíva k mechanizmu stupňovania odmeny, ktorú predložila spoločnosť SAS, je v súlade s bodmi 61 a 62 dočasného rámca.

([206]) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 148, trhové podmienky v čase stupňovania odmeny, ako napríklad sadzba, ktorou by sa mali diskontovať budúce platby spoločnosti SAS, sa zohľadnia tak, aby zvýšenie sumy splatnej na základe štátnych hybridných dlhopisov (alebo sumy splatnej na základe nového nástroja) zodpovedalo z hľadiska čistej súčasnej hodnoty peňažnej hodnote presne 10 % dodatočnej účasti vyplývajúcej z rekapitalizácie COVID-19, ktorá ešte nebola splatená.

(418) Komisia sa okrem toho domnieva, že požiadavka, aby Dánsko a Švédsko zaviedli tento mechanizmus ako podmienku zlučiteľnosti opatrenia, nepresahuje rámec toho, čo je potrebné na zabezpečenie dodržania bodov 61 a 62 dočasného rámca. Ako sa uvádza v odôvodneniach 409 a 410, aktivácia mechanizmu, ktorý predložila spoločnosť SAS, sa uskutoční v rovnakých termínoch, ako sa predpokladá v bode 61 dočasného rámca, a zvýšenie odmeny bude zodpovedať minimálnemu zvýšeniu, ktoré sa požaduje podľa toho istého ustanovenia.

(419) Komisia najmä poznamenáva, že ak by sa mechanizmus zaviedol, jeho prvá aktivácia by sa uskutočnila štyri roky po poskytnutí opatrenia, t. j. 26. októbra 2024, ak Dánsko a Švédsko dovtedy nepredajú aspoň 40 % svojich majetkových účastí. Preto aj keby tento mechanizmus nebol stanovený v rámci opatrenia poskytnutého 26. októbra 2020, jeho zavedenie do dvoch mesiacov po oznámení tohto rozhodnutia Dánsku a Švédsku by stále presne spĺňalo časový rámec stanovený v bode 61 dočasného rámca.

(420) Komisia napokon poznamenáva, že predmetný mechanizmus predložil príjemca opatrenia v prospech týchto dvoch členských štátov.

(421) Za týchto okolností sa Komisia domnieva, že zahrnutie mechanizmu, ktorý predložila spoločnosť SAS, by zabezpečilo dodržiavanie bodov 61 a 62 dočasného rámca, a že v tomto prípade je vhodné a primerané požadovať od Dánska a Švédska, aby ako podmienku zlučiteľnosti opatrenia zaviedli tento mechanizmus do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia.

Záver k bodom 61 a 62 dočasného rámca

(422) Komisia preto dospela k záveru, že opatrenie je v súlade s bodmi 61 a 62 dočasného rámca pod podmienkou, že Dánsko a Švédsko zavedú mechanizmus opísaný v odôvodnení 148 do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia.

6.3.4.1.3. Ukončenie angažovanosti štátu

(423) Komisia napokon poznamenáva, že podľa švédskeho zákona o obchodných spoločnostiach spoločnosť SAS nemohla odkúpiť kmeňové akcie len od niektorých konkrétnych akcionárov, ale len od všetkých akcionárov za rovnakých podmienok (odôvodnenia 122 až 124). Poznamenáva však, že Dánsko a Švédsko môžu kedykoľvek predať svoj podiel na základnom imaní COVID-19 za trhové ceny iným kupujúcim ako spoločnosti SAS. Komisia sa preto domnieva, že podmienky stanovené v bodoch 63 a 64 dočasného rámca sú splnené.

6.3.4.2. Odplata za hybridné kapitálové nástroje a ukončenie angažovanosti štátu

(424) V súlade s bodom 65 dočasného rámca Komisia posudzuje celkovú odmenu riadených hybridných dlhopisov prostredníctvom zohľadnenia charakteristík nástroja (odôvodnenia 106 a 107), jeho zakomponovaných stimulov pre ukončenie angažovanosti a primeranej úrokovej sadzby.

(425) Podľa bodu 66 dočasného rámca musia mať hybridné kapitálové nástroje až do ich konverzie na nástroje podobné vlastnému imaniu minimálnu odmenu rovnajúcu sa aspoň základnej sadzbe (1-ročná sadzba IBOR alebo jej ekvivalent zverejnený Komisiou) ([207]) plus prémia podľa **tabuľky 5**.

Tabuľka 5

Odmena za hybridné kapitálové nástroje: 1-ročná sadzba IBOR alebo jej ekvivalent +

Druh príjemcu	1. rok	2. rok	3. rok	4. rok	5. rok	6. rok	7. rok	8. rok a neskôr
Veľké podniky	250 bázických bodov	350 bázických bodov	350 bázických bodov	500 bázických bodov	500 bázických bodov	700 bázických bodov	700 bázických bodov	950 bázických bodov

(426) Ako sa vysvetľuje v odôvodnení 106, pri úročení hybridných nástrojov sa ako základná sadzba používa STIBOR 6M (Stockholm Interbank Offered Rate 6 Months). Komisia poznamenáva, že na trhoch SEK neexistuje verejná jednoročná sadzba STIBOR, ktorá by sa používala ako základná sadzba ([208]). Komisia takisto uznáva, že v čase poskytnutia opatrenia bola najdlhšia zverejnená sadzba 6-mesačná sadzba STIBOR (nebola k dispozícii ani sadzba 9-mesačná sadzba STIBOR). Komisia prijala STIBOR 6M ako základnú sadzbu pre devízové trhy SEK, vypočítanú v súlade s oznámením Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb ([209]). Komisia sa preto domnieva, že STIBOR 6M je vhodnou základnou sadzbou na stanovenie odmeny za nové štátne hybridné dlhopisy vydané spoločnosťou SAS v SEK, a preto by sa úrok vyplácal polročne.

(427) V súlade s odôvodnením 106 sa odmena za nové hybridné dlhopisy vydané spoločnosťou SAS pre Dánsko a Švédsko stanovuje tak, ako sa uvádza v **tabuľke 6**.

Tabuľka 6

Odmena za nové štátne hybridné dlhopisy: STIBOR 6M+

Hybridné dlhopisy	1. rok	2. rok	3. rok	4. rok	5. rok	6. rok	7. rok	8. rok a neskôr
NSHN1 (5 mld. SEK)	340 bázických bodov	440 bázických bodov	440 bázických bodov	590 bázických bodov	590 bázických bodov	790 bázických bodov	790 bázických bodov	1 040 bázických bodov
NSHN2 (1 mld. SEK)	440 bázických bodov	540 bázických bodov	540 bázických bodov	690 bázických bodov	690 bázických bodov	890 bázických bodov	890 bázických bodov	1 140 bázických bodov

(428) Pri porovnaní odmeny za nové štátne hybridné dlhopisy (**tabuľka 6**) s minimálnou odmenou stanovenou v dočasnom rámci (**tabuľka 5**) Komisia konštatuje, že odmena za NSHN1 je o 90 bázických bodov vyššia ako minimálna odmena požadovaná podľa dočasného rámca. V prípade NSHN2 umiestnených v Dánsku sa tento rozdiel zvyšuje na 190 bázických bodov nad požadovanú minimálnu odmenu. Komisia takisto poznamenáva, že rozdiel v odmene (100 bázických bodov) medzi NSHN1 a NSHN2 je spôsobený skôr dohodou medzi Dánskom a Švédskom než rozdielmi v rizikovom profile hybridných nástrojov ([210]).

([207]) Základné sadzby sa vypočítavajú v súlade s oznámením Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb (Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6) a uverejňujú na webovom sídle GR pre hospodársku súťaž na adrese: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html.

([208]) Nezávislým správcom referenčnej hodnoty, ktorý je od 20. apríla 2020 zodpovedný za správu a výpočet sadzby STIBOR, je Swedish Financial Benchmark Facility (ďalej len „SFBF“). Pozri https://swfbf.se/.

([209]) Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6.

([210]) Okrem rozdielu 100 bázických bodov v odmene a vydaných sumách sú všetky ostatné podmienky NSHN1 a NSHN2 úplne rovnaké.

(429) Komisia ďalej poznamenáva, že tieto hybridné nástroje sa podľa IFRS považujú za vlastné imanie (odôvodnenie 107), keďže majú mnoho vlastností podobných vlastnému imaniu, čo spôsobuje, že tieto nástroje sú pre investorov rizikovejšie. Preto sa v ich vyšších odmenách nad minimálnu odmenu požadovanú podľa bodu 66 dočasného rámca (90 bázických bodov a 190 bázických bodov) zohľadňuje dodatočné riziko, ktoré nesú Dánsko a Švédsko ako investori: i) tieto hybridné kapitálové nástroje sú z hľadiska nadriadenosti blízke vlastnému imaniu ([211]), ii) nemožno ich konvertovať na akcie (odôvodnenie 107), iii) majú kupóny splatné len na základe rozhodnutia spoločnosti SAS (odôvodnenie 108) ([212]), iv) sú večné (odôvodnenie 106).

(430) Aby sa zabezpečilo, že kupóny budú nakoniec vyplatené, najmä vzhľadom na to, že spoločnosť SAS má možnosť tak neurobiť, je stanovených niekoľko stimulačných mechanizmov: i) úrok z nevyplatených (odložených) kupónov je zložený; ii) kupóny sa vždy pripisujú k pôvodnej menovitej hodnote hybridných dlhopisov; a iii) behaviorálne požiadavky sa budú uplatňovať až do úplného splatenia menovitej hodnoty hybridných dlhopisov a ich pohľadávok spoločnosťou bez ohľadu na prípadný predaj pohľadávok, pokiaľ sa všetky nové štátne hybridné dlhopisy nepredajú za menovitú alebo vyššiu hodnotu vrátane naakumulovaných kupónových platieb (vrátane zloženého úroku).

(431) Pokiaľ ide o stimuly na ukončenie angažovanosti Dánska a Švédska, nové štátne hybridné dlhopisy obsahujú každoročne sa zvyšujúcu úrokovú sadzbu (spolu so zloženými úrokmi v prípade nevyplatených kupónov), čo z nich robí pre spoločnosť čoraz nákladnejší zdroj financovania. Okrem toho v súlade s dočasným rámcom musia byť tieto hybridné nástroje splatené, aby sa ukončili behaviorálne záväzky uložené spoločnosti SAS a jej dcérskym spoločnostiam. Všetky tieto prvky vytvárajú silné stimuly pre spoločnosť SAS, aby čo najskôr splatila alebo refinancovala štátne hybridné dlhopisy.

(432) Pri zohľadnení osobitného rizikového profilu, charakteristík a zakomponovaných stimulov na ukončenie angažovanosti nových štátnych hybridných dlhopisov sa Komisia domnieva, že navýšenie o 90 bázických bodov nad minimálnu odmenu ([213]) uvedenú v **tabuľke 6** primerane odmeňuje Dánsko a Švédsko za ich nové hybridné dlhopisy. Ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 428 až 429, táto požiadavka je v prípade nových štátnych hybridných dlhopisov splnená.

(433) Podľa spoločnosti Ryanair by na primeranú odmenu Švédska a Dánska bola potrebná marža o 400 bázických bodov vyššia ako minimálna požiadavka na odmenu stanovená v dočasnom rámci (pozri odôvodnenie 196). Ako sa vysvetľuje v správe spoločnosti Oxera, metodika použitá na stanovenie hodnoty 400 bázických bodov vychádza z trhových referenčných hodnôt. Spoločnosť Ryanair sa ďalej domnieva, že rozdiel v marži 100 bázických bodov medzi oboma hybridnými dlhopismi, ktoré sú podľa nej z hľadiska rizikového profilu rovnaké, je sám osebe dôkazom toho, že odmena nebola zvolená na základe konkrétnych alebo dôveryhodných úvah.

(434) Komisia poznamenáva, že opatrenia poskytnuté podľa dočasného rámca predstavujú štátnu pomoc, pretože poskytujú výhodu, ktorú by príjemca nemohol získať za bežných trhových podmienok. Preto v dočasnom rámci nie je požiadavka, aby primeraná odmena za hybridné kapitálové nástroje bola založená na trhových referenčných hodnotách. Namiesto toho sa v bode 65 dočasného rámca vyžaduje, aby sa v celkovej odmene za hybridný kapitálový nástroj primerane zohľadňovali vlastnosti nástroja, jeho zakomponované stimuly na ukončenie angažovanosti a vhodná referenčná sadzba. Komisia zvažuje tieto prvky uvedené v odôvodneniach 425 až 433 a vzhľadom na ne dospela k záveru, že odmena o 90 bázických bodov vyššia ako minimálna požiadavka na odmenu stanovená v dočasnom rámci je v tomto prípade primeraná. Pokiaľ ide o rozdiel 100 bázických bodov v marži medzi týmito dvoma hybridnými dlhopismi, Komisia uznáva, že tento rozdiel nie je založený na rozdielnom rizikovom profile týchto nástrojov, ale je skôr výsledkom dohody medzi Dánskom a Švédskom (pozri odôvodnenie 429). Samozrejme, keďže Komisia sa domnieva, že marža 90 bázických bodov presahujúca minimálne požiadavky na odmenu stanovené v dočasnom rámci predstavuje v tomto prípade primeranú odmenu, to isté nevyhnutne platí aj pre ešte vyššiu maržu 190 bázických bodov.

([211]) V prípade platobnej neschopnosti sú nové štátne hybridné dlhopisy nadriadené upísanému základnému imaniu a kapitálovým rezervám.

([212]) Faktorom, ktorý zmierňuje riziko, je skutočnosť, že nevyplatené kupóny budú úročené zloženými úrokmi, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 108.

([213]) Bod 66 dočasného rámca.

(435) Hoci Komisia nie je povinná stanoviť primeranú odmenu prostredníctvom odkazu na trhovú referenčnú hodnotu, treba ďalej poznamenať, že v posúdení spoločnosti Ryanair sa v každom prípade nestanovuje spoľahlivá referenčná hodnota pre trhovú odmenu súvisiacu s predmetnými hybridnými nástrojmi. Napríklad viaceré finančné nástroje, ktoré spoločnosť Ryanair použila vo svojej analýze na odhad údajnej požadovanej dodatočnej marže, ako napríklad nadradené nekonvertibilné dlhopisy (pozri odôvodnenie 197), nie sú hybridné nástroje, ale dlhové nástroje. Minimálna odmena stanovená v bode 66 dočasného rámca (ku ktorej sa v tomto prípade pripočítavajú marže vo výške 90 bázických bodov a 190 bázických bodov) je naopak odmenou, ktorá sa vzťahuje osobitne na hybridné kapitálové nástroje, a táto odmena, ktorá odráža hlbšiu podriadenosť a iné rizikové faktory súvisiace s nástrojmi vlastného imania alebo nástrojmi podobnými vlastnému imaniu, je podstatne vyššia ako odmena za dlhové nástroje stanovená v bode 27 písm. a) dočasného rámca.

6.3.4.3. Záver

(436) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že v prípade nástroja vlastného imania sú odmeny a stimuly na ukončenie angažovanosti pre Dánsko a Švédsko v súlade s bodmi 60 až 64 dočasného rámca za predpokladu, že Dánsko a Švédsko spĺňajú podmienku uvedenú v odôvodnení 423. Pokiaľ ide o hybridný kapitálový nástroj, v prípade NSHN1 aj NSHN2 sa Komisia domnieva, že odmeny a stimuly na ukončenie angažovanosti pre Dánsko a Švédsko sú v súlade so zásadami stanovenými v bodoch 65 až 70 dočasného rámca.

6.3.5. *Riadenie a predchádzanie nenáležitým narušeniam hospodárskej súťaže*

6.3.5.1. Súlad s bodom 72 dočasného rámca

(437) Podľa bodu 72 dočasného rámca, ak je príjemcom rekapitalizačného opatrenia COVID-19 vo výške viac než 250 miliónov EUR podnik s významnou trhovou silou aspoň na jednom z relevantných trhov, na ktorých pôsobí, členské štáty musia navrhnúť dodatočné opatrenia na zachovanie účinnej hospodárskej súťaže na týchto trhoch.

(438) Opatrenie sa týka rekapitalizácie vo výške 11 miliárd SEK (1 069 miliónov EUR) v prospech spoločnosti SAS. Vzhľadom na túto výšku rekapitalizácie musí Komisia v tomto rozhodnutí posúdiť, či spoločnosť SAS mala významnú trhovú silu na účely bodu 72 dočasného rámca.

6.3.5.1.1. Identifikácia relevantných trhov

(439) Vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi podľa nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 ([214]) (ďalej len „nariadenie o fúziách“) v sektore leteckej dopravy Komisia vymedzila relevantné trhy pre služby pravidelnej osobnej leteckej dopravy na základe dvoch prístupov: i) prístup O & D, v ktorom bol cieľovým subjektom aktívny letecký dopravca ([215]), a ii) prístup „podľa jednotlivých letísk“ za určitých okolností, ak cieľ zahŕňal významné portfólio prevádzkových intervalov ([216]).

(440) Podľa prístupu O & D sa každá kombinácia letiska alebo mesta pôvodu a letiska alebo mesta určenia definuje ako samostatný trh. Toto vymedzenie trhu odráža hľadisko dopytu, t. j. skutočnosť, že cestujúci, ktorí chcú cestovať z mesta pôvodu do mesta určenia, nepovažujú rôzne dvojice miest za vzájomne nahraditeľné.

([214]) Nariadenie Rady (ES) č. 139/2004 z 20. januára 2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (nariadenie ES o fúziách) (Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/139/oj).

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

([216]) Pozri napr. veci M.8869 – Ryanair/LaudaMotion, bod 116, M.8672 – easyJet/certain Air Berlin assets, bod 41, M.8633 – Lufthansa/certain Air Berlin assets, bod 58, a M.6447 – IAG/bmi, bod 483. Vo veciach M.8672 – easyJet/certain Air Berlin assets a M.8633 – Lufthansa/certain Air Berlin assets Komisia vykonala len posúdenie podľa jednotlivých letísk, keďže cieľové aktíva sa v čase transakcie nepoužívali na žiadnej trase (Air Berlin definitívne ukončila svoju letovú prevádzku na všetkých trasách z dôvodu platobnej neschopnosti). Spoločnosť Ryanair tvrdí, že okolnosti, ktoré prevládali v dvoch prípadoch fúzie Air Berlin, sa na tento prípad nevzťahujú, pretože spoločnosť SAS naďalej pokračuje vo svojej činnosti. Je však nesporné, že letecké spoločnosti, ktoré mali získať aktíva a prevádzkové intervaly spoločnosti Air Berlin (easyJet a Lufthansa), by po fúzii naďalej prevádzkovali nadobudnuté aktíva a prevádzkové intervaly.

(441) Hoci Komisia vo všeobecnosti uprednostňovala nahraditeľnosť na strane dopytu, v jej praxi, pokiaľ ide o vymedzenie trhu a posúdenie hospodárskej súťaže v tomto odvetví, zohrávalo úlohu aj hľadisko ponuky. Komisia napríklad uviedla, že hospodárska súťaž medzi leteckými dopravcami prebieha aj na úrovni siete, keďže sieťoví dopravcovia budujú svoje siete a rozhodujú sa lietať najmä na trasách, ktoré spájajú ich uzly ([217]). Niektorí nízkonákladoví dopravcovia takisto tvrdili, že s rastom počtu leteckých spoločností typu z bodu do bodu (point-to-point) je nahraditeľnosť na strane ponuky čoraz dôležitejším aspektom vymedzenia trhu ([218]).

(442) V rámci prístupu podľa jednotlivých letísk sa každé letisko (alebo nahraditeľné letiská) definuje ako samostatný trh. Toto vymedzenie trhu umožňuje Komisii posúdiť účinky transakcie na celkovú prevádzku služieb osobnej leteckej dopravy na danom letisku najmä na základe portfólia prevádzkových intervalov, ktoré má dopravca na letisku, bez toho, aby sa rozlišovalo medzi konkrétnymi trasami, ktoré sa prevádzkujú na toto letisko alebo z neho. Sila príjemcu na takýchto relevantných trhoch sa bude posudzovať okrem iného na základe úrovne preťaženia letiska a podielov príjemcu na kapacite letiskovej infraštruktúry, ktorú má povolené využívať na svoju prevádzku (t. j. podielov na prevádzkových intervaloch) ([219]).

(443) Prístup podľa jednotlivých letísk bol prijatý najmä s cieľom posúdiť účinky posilnenia postavenia leteckej spoločnosti na určitých letiskách a riziká pre účinnú hospodársku súťaž, ktoré predstavuje koncentrácia prevádzkových intervalov na určitých letiskách v rukách jedného podniku ([220]). Komisia v rámci svojej politiky v oblasti letísk uviedla, že „*prevádzkové intervaly predstavujú vzácny zdroj*“ a „*prístup k takýmto zdrojom má kľúčový význam pre zabezpečovanie leteckej dopravy a pre zachovanie účinnej hospodárskej súťaže*“ ([221]). Komisia zosumarizovala všetky trasy začínajúce alebo končiace na letisku na účely vymedzenia relevantnej situácie bez transakcie, najmä v prípade nadobudnutia leteckého dopravcu, ktorý vstúpil do konkurzného konania ([222]).

(444) Z týchto dôvodov sa Komisia domnieva, že trhy, na ktorých príjemca pôsobí a ktoré sú relevantné na účely posúdenia rušivých vplyvov opatrenia na hospodársku súťaž na účely bodu 72 dočasného rámca, sú trhy na poskytovanie služieb osobnej leteckej dopravy na letiská a z letísk, na ktorých pôsobí príjemca. Tento záver potvrdzuje skutočnosť, že cieľom opatrenia je zachovať celkovú schopnosť príjemcu poskytovať služby leteckej dopravy, najmä zabezpečiť zachovanie jeho aktív a jeho práv na prevádzku v strednodobom/dlhodobom horizonte. Tieto aktíva a práva totiž v zásade nie sú priradené k žiadnej konkrétnej trase. Platí to najmä v prípade prevádzkových intervalov na koordinovanom letisku ([223]), ktoré by mohli mať vysokú hodnotu a mohli by sa využívať na akejkoľvek trase s príletom na toto letisko alebo odletom z neho. Tento záver podporuje aj oznámenie Komisie o definícii relevantného trhu ([224]), v ktorom sa v poznámke pod čiarou č. 1 uvádza, že ťažiskom posudzovania v prípadoch štátnej pomoci je príjemca predmetnej pomoci a príslušné odvetvie alebo sektor, a nie identifikácia konkurenčných obmedzení, ktorým tento príjemca čelí.

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

([218]) Pozri napr. vec M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III, bod 57.

([219]) Pozri príklady analogicky: Vec M.8633 – Lufthansa/certain Air Berlin assets, Vec M.8672 – easyJet/certain Air Berlin assets.

([220]) Pozri napr. vec M.8869 – Ryanair/LaudaMotion.

([221]) Odôvodnenie 4 návrhu Komisie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách Európskej únie (KOM/2011/827 v konečnom znení z 1. decembra 2011).

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

([223]) Podľa článku 2 nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj) (ďalej len „nariadenie o prevádzkových intervaloch“), „*koordinované letisko*“ znamená „*letisko, kde bol ustanovený koordinátor s cieľom uľahčiť prevádzku leteckých dopravcov vykonávajúcich prevádzku, alebo zamýšľajúcich vykonávať prevádzku na tomto letisku*“.

([224]) Oznámenie Komisie o definícii relevantného trhu na účely práva hospodárskej súťaže spoločenstva (Ú. v. ES C 372, 9.12.1997, s. 5).

(445) Opatrením sa celkovo podporuje činnosť spoločnosti SAS, a preto môže potenciálne ovplyvniť hospodársku súťaž na všetkých trasách s odletom z letiska a príletom na letisko, na ktorom má prevádzkové intervaly, bez ohľadu na špecifické konkurenčné postavenie spoločnosti SAS na ktorejkoľvek z týchto konkrétnych trás. Vzhľadom na to, že opatrenie nevedie k posilneniu postavenia spoločnosti SAS na niektorých trhoch O & D na rozdiel od iných a má vplyv na celkovú situáciu spoločnosti SAS, nie je vhodné analyzovať vplyv opatrenia na každú z týchto trás osobitne. Namiesto toho je na účely uplatňovania bodu 72 dočasného rámca vhodné uplatňovať prístup podľa jednotlivých letísk a ako relevantné trhy vymedziť letiská, na ktorých SAS poskytuje služby osobnej leteckej dopravy.

(446) Spoločnosť Ryanair vo svojich pripomienkach tvrdí, že účinky opatrenia na celkovú schopnosť spoločnosti SAS vykonávať činnosť nevylučujú, že v dôsledku opatrenia je ovplyvnené špecifické konkurenčné postavenie spoločnosti SAS na každom trhu O & D. Dospela k záveru, že neexistuje žiadny opodstatnený dôvod na to, aby sa v rámci opatrenia neposudzovali žiadne trhy O & D, ktorých sa to týka.

(447) Záver spoločnosti Ryanair, podľa ktorého v rámci prístupu podľa jednotlivých letísk nie je trh O & D definovaný ako relevantný trh, odráža nesprávny výklad vymedzenia trhu prijatého Komisiou a jeho dôsledky. V rámci prístupu podľa jednotlivých letísk sú všetky trhy O & D s príletom na dané letisko a odletom z neho relevantné a zahrnuté do celkového posúdenia účinkov pomoci, aj keď nie na individuálnom základe. Vymedzenie každého konkrétneho trhu O & D, na ktorom spoločnosť SAS pôsobila pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19, ako relevantného, ako tvrdí spoločnosť Ryanair, by neposkytlo správny rámec na posúdenie rekapitalizačného opatrenia, ktoré svojou povahou nevedie k posilneniu postavenia príjemcu na určitých trhoch O & D v porovnaní s inými. Z rovnakého dôvodu nemožno súhlasiť s tvrdením spoločnosti Ryanair, že Komisia mala posúdiť trhovú silu spoločnosti SAS v oblasti O & D spolu s posúdením podľa jednotlivých letísk ([225]).

6.3.5.1.2. Prehľad relevantných letísk

(448) Komisia sa domnieva, že na účely uplatňovania bodu 72 dočasného rámca sú relevantné len koordinované letiská v Európskom hospodárskom priestore (ďalej len „EHP“), na ktorých mala spoločnosť SAS základňu ([226]) pred pandémiou ochorenia COVID-19, a to z týchto dôvodov.

(449) Po prvé sa v rámci tohto posúdenia nedá predpokladať, že spoločnosť SAS má významnú trhovú silu na letiskách, na ktorých nemá základňu. Najmä skutočnosť, že letecký dopravca má na danom letisku základňu, svedčí o tom, že je na tomto letisku usadený dlhodobo, čo mu umožňuje vyvíjať trvalejší konkurenčný tlak na svojich konkurentov pôsobiacich na tom istom letisku. Okrem toho podľa judikatúry vlastníctvo základne poskytuje určité výhody, ako napríklad flexibilitu pri zmene trasy, preradenie lietadiel, minimalizáciu nákladov na prerušenie prevádzky, výmenu posádok, starostlivosť o zákazníkov a povedomie o značke ([227]). Okrem toho zriadenie základne na určitom letisku vo všeobecnosti znamená, že personál dopravcu je pridelený na túto základňu a že lietadlá umiestnené na tejto základni môžu byť nasadené na ktorúkoľvek z trás O & D s odletom z tohto letiska. Z toho vyplýva, že dopravca, ktorý má základňu na určitom letisku, je v lepšej pozícii na vytvorenie stabilnej a dlhodobej obchodnej prítomnosti – s možnosťou získať a udržať si určitý stupeň trhovej sily – ako dopravca pôsobiaci na tomto letisku bez základne.

(450) Spoločnosť Ryanair tvrdí, že obmedzenie vymedzenia relevantných trhov na letiská, na ktorých má SAS základňu, nie je opodstatnené. Ďalej pripomína, že v bode 331 rozsudku Lufthansa Všeobecný súd neodmietol povinnosť Komisie posúdiť existenciu významnej trhovej sily príjemcu na letiskách, na ktorých nemá základňu, ak sú na to predložené dostatočné dôkazy. Na podporu svojej pripomienky sa spoločnosť Ryanair odvoláva na i) vlastný model spoločnosti Ryanair, v ktorom sa údajne dokazuje, že na to, aby letecká spoločnosť úspešne pôsobila na letisku, nie je nevyhnutné, aby na ňom mala základňu, a ii) príklady letísk, na ktorých podiel spoločnosti SAS, pokiaľ ide o počet ponúknutých miest, prekročil 40 až 50 %, aj keď spoločnosť SAS na týchto letiskách neprevádzkovala základňu (Ålesund, Umeå, Haugesund, Åre-Östersund a Ängelholm-Helsingborg).

([225]) To najmä znamená, že Komisia nebude ďalej posudzovať *„veľký počet trhov O & D“*, na ktorých podľa spoločnosti Ryanair môže mať spoločnosť SAS významnú trhovú silu vzhľadom na trhové podiely spoločnosti SAS, pokiaľ ide o ponúknuté miesta, pretože tieto jednotlivé trhy O & D nezodpovedajú relevantným trhom na účely bodu 72 dočasného rámca.

([226]) „Základňa“ znamená, že lietadlá leteckej spoločnosti zostávajú na letisku cez noc a používajú sa na prevádzku viacerých liniek z tohto letiska.

([227]) Pozri rozsudok zo 6. júla 2010, Ryanair/Komisia, T-342/07, EU:T:2010:280, bod 269.

(451) Komisia sa domnieva, že tieto argumenty nespochybňujú jej záver. Podľa článku think-tanku, ktorý spoločnosť Ryanair predložila v prílohe k svojim pripomienkam, prevádzkovala spoločnosť Ryanair pred pandémiou ochorenia COVID-19 v Európe 87 základní ([228]). Spoločnosť Ryanair nevysvetľuje, prečo sa domnieva, že jej vlastný model nie je zameraný na základne zriadené v EHP vrátane regionálnych letísk, ani prečo by sa „úspešná prevádzka" mala rovnať významnej trhovej sile. Pokiaľ ide o príklady letísk, na ktorých spoločnosť SAS prevádzkuje lety prostredníctvom lietadiel bez leteckej základne, spoločnosť Ryanair neuvádza, že vzhľadom na veľmi malú veľkosť týchto letísk spoločnosť SAS dosiahla takýto počet miest prevádzkovaním jedinej trasy s príletom na každé z týchto letísk a odletom z každého z nich ([229]). Takáto obmedzená prevádzka na letisku nepodporuje zistenie významnej trhovej sily na letisku ([230]). Argumenty spoločnosti Ryanair týkajúce sa možnosti leteckej spoločnosti mať významnú trhovú silu na letisku, na ktorom nemá základňu, sú navyše v rozpore s jej argumentáciou týkajúcou sa prekážok vstupu na trh ([231]). Konkrétne spoločnosť Ryanair tvrdí, že Komisia mala uznať, že úspory zo sortimentu ([232]) a úspory zo siete ([233]) sú faktory, ktoré môžu potenciálnemu konkurentovi zabrániť v založení alebo rozšírení svojej prítomnosti na letisku. Týmto tvrdením Ryanair v skutočnosti uznáva, že prevádzka základne – dokonca veľkej základne (uzla) – je rozhodujúca pre schopnosť leteckej spoločnosti mať na letisku významnú trhovú silu.

(452) Po druhé spoločnosť SAS nemožno na účely uplatňovania bodu 72 dočasného rámca považovať za spoločnosť s významnou trhovou silou na letiskách, ktoré podľa nariadenia o prevádzkových intervaloch nemožno považovať za koordinované. Na koordinovaných letiskách dopyt po letiskovej infraštruktúre, najmä po prevádzkových intervaloch, výrazne prevyšuje kapacitu letiska, pričom rozšírenie letiskovej infraštruktúry s cieľom uspokojiť dopyt nie je v krátkodobom horizonte možné. Na nekoordinovaných letiskách naopak kapacita letiska vo všeobecnosti prevyšuje dopyt zo strany leteckých spoločností a je k dispozícii dostatok prevádzkových intervalov na to, aby sa umožnil vstup alebo rozšírenie činnosti konkurenta v dostatočnom rozsahu na to, aby účinne súperil so spoločnosťou SAS na všetkých trasách O & D smerom na letisko a z letiska.

(453) Po tretie pravidlá štátnej pomoci sa uplatňujú len na území EHP. Komisia nemá podľa týchto pravidiel právomoc skúmať, či spoločnosť SAS má významnú trhovú silu na letisku, ktoré sa nachádza v krajine mimo EHP.

(454) Po štvrté sa v bode 72 vyžaduje posúdenie trhovej sily príjemcu na základe jeho činností pred poskytnutím pomoci na relevantných trhoch, *„na ktorých pôsobí"*. Relevantným časovým rámcom na posúdenie trhovej sily spoločnosti SAS sú preto posledné obdobia prevádzky pred pandémiou ochorenia COVID-19, t. j. letná sezóna IATA 2019 a zimná sezóna IATA 2019/2020. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že Komisia by mala vykonať výhľadovú analýzu trhovej sily spoločnosti SAS. Toto tvrdenie je však v rozpore so znením a účelom bodu 72 dočasného rámca.

(455) Dánsko a Švédsko vo svojom oznámení vysvetlili, že spoločnosť SAS prevádzkovala základne na 23 letiskách v EHP počas letnej sezóny IATA 2019 alebo zimnej sezóny IATA 2019/2020 ([234]). 16 z týchto 23 letísk bolo koordinovaných ([235]). Komisia v nasledujúcich oddieloch posúdi trhovú silu spoločnosti SAS na týchto 16 relevantných letiskách.

([228]) Článok think-tanku, strana 26.

([229]) Oznámenie dánskych a švédskych orgánov.

([230]) Aj keby spoločnosť SAS odišla a vrátila všetky svoje prevádzkové intervaly, na týchto letiskách by kapacita sprístupnená konkurentom nemala významný vplyv na ich konkurenčné postavenie. Zotrvanie spoločnosti SAS preto nemá podstatný vplyv na schopnosť a motiváciu jej konkurentov vstúpiť na tieto letiská alebo rozšíriť svoju prítomnosť na nich.

([231]) Pozri aj odôvodnenie 464.

([232]) Podľa definície spoločnosti Ryanair k úsporám zo sortimentu dochádza vtedy, keď letecká spoločnosť prevádzkuje uzly na viacerých letiskách a má potenciál deliť sa o náklady na širokom spektre trás, čo sťažuje situáciu konkurentom.

([233]) Podľa definície spoločnosti Ryanair k úsporám zo siete dochádza vtedy, keď letecká spoločnosť prevádzkuje uzly a môže dosiahnuť vyššiu vyťaženosť, a teda vyššiu nákladovú efektívnosť v dôsledku prepravy cestujúcich s prestupmi. Spoločnosť Ryanair dodáva, že tri hlavné prevádzkové uzly spoločnosti SAS sa nachádzajú na letiskách v Kodani, Osle a Štokholme a podľa jej slov predstavujú *„základné piliere jej leteckej siete"*.

([234]) Týmito letiskami sú: letisko v Kodani, letisko Štokholm-Arlanda, letisko v Osle, letisko v Trondheime, letisko v Bergene, letisko v Stavangeri, letisko Göteborg-Landvetter, letisko v Billunde, letisko v Helsinkách, letisko Londýn-Heathrow, letisko v Aarhuse, letisko v Lulei, letisko v Taline, letisko v Aalborgu, letisko v Malage, letisko vo Vilniuse, letisko v Tromsø, letisko v Düsseldorfe, letisko v Stuttgarte, letisko Lecha Wałęsu v Gdańsku, letisko v Bodø, letisko v Hamburgu a letisko v Amsterdame.

([235]) Týmito letiskami sú: letisko v Kodani, letisko Štokholm-Arlanda, letisko v Osle, letisko v Trondheime, letisko v Bergene, letisko v Stavangeri, letisko Göteborg-Landvetter, letisko v Billunde, letisko v Helsinkách, letisko Londýn-Heathrow, letisko v Malage, letisko v Tromsø, letisko v Düsseldorfe, letisko v Stuttgarte, letisko v Hamburgu a letisko v Amsterdame.

6.3.5.1.3. Kritériá na posúdenie trhovej sily spoločnosti SAS na relevantných letiskách

(456) Zistenie významnej trhovej sily si vyžaduje najmä preskúmanie všetkých faktorov, ktoré môžu dostatočne obmedziť správanie príslušného podniku. Posúdenie konkurenčných obmedzení podniku nemôže vychádzať len z existujúcej situácie na trhu. Relevantný je aj potenciálny vplyv rozšírenia činnosti existujúcich konkurentov alebo vstupu potenciálnych konkurentov na trh vrátane hrozby takéhoto rozšírenia činnosti alebo takéhoto vstupu na trh.

(457) V tejto súvislosti Komisia na účely posúdenia trhovej sily spoločnosti SAS v tomto prípade zohľadnila konkurenčnú štruktúru na každom relevantnom letisku, a najmä i) obmedzenia zo strany existujúcich poskytovateľov služieb osobnej leteckej dopravy (leteckých spoločností pôsobiacich na letisku), a najmä postavenie príjemcu a jeho existujúcich konkurentov na trhu (oddiel 6.3.5.1.3.1) a ii) obmedzenia vyplývajúce z reálnej hrozby budúceho rozšírenia činnosti týchto existujúcich konkurentov alebo vstupu potenciálnych konkurentov na trh (oddiely 6.3.5.1.3.2 a 6.3.5.1.3.3).

6.3.5.1.3.1. Podiely na trhu z hľadiska letov a miest ako ukazovatele existujúcich konkurenčných štruktúr

(458) Podiely na trhu vyjadrené odkazom na počet ponúkaných letov (frekvencií) alebo ponúknutých miest na relevantnom letisku poskytujú užitočný prvý údaj o postavení leteckej spoločnosti na trhu a o skutočných konkurenčných obmedzeniach, ktorým podlieha.

(459) Podiel letov (alebo frekvencií) ([236]) sa definuje ako pomer medzi počtom letov (alebo frekvencií) prevádzkovaných leteckým dopravcom na letisku a celkovým počtom letov (alebo frekvencií) prevádzkovaných všetkými leteckými dopravcami na letisku. Zodpovedá pomeru medzi počtom prevádzkových intervalov využívaných leteckým dopravcom na letisku a celkovým počtom prevádzkových intervalov využívaných všetkými leteckými dopravcami na letisku. Približne zodpovedá aj pomeru medzi počtom prevádzkových intervalov pridelených leteckému dopravcovi na letisku a celkovým počtom prevádzkových intervalov pridelených všetkým leteckým dopravcom na letisku ([237]).

(460) Podiel miest sa definuje ako pomer medzi počtom miest využívaných (t. j. ponúknutých) leteckým dopravcom na letisku a celkovým počtom miest využívaných všetkými leteckými dopravcami na tomto letisku. Je to teda ukazovateľ percentuálneho podielu kapacity ponúkanej leteckým dopravcom na celkovej kapacite ponúkanej na letisku.

(461) V súlade s judikatúrou týkajúcou sa dominantného postavenia na trhu ([238]) Komisia usúdila, že i) je nepravdepodobné, že by spoločnosť SAS mala významnú trhovú silu na relevantných letiskách, keďže jej podiel letov a podiel miest bol nižší ako 40 %, ii) pri posudzovaní existencie trhovej sily na účely bodu 72 dočasného rámca by sa mali zohľadniť ďalšie faktory, najmä tie, ktoré odrážajú obmedzenia vyplývajúce z potenciálnej hospodárskej súťaže ([239]), ak spoločnosť SAS mala podiel letov alebo podiel miest na relevantných letiskách 40 % alebo viac.

([236]) V tomto rozhodnutí sa frekvencia definuje ako spiatočný let alebo dva lety (jeden odlet z relevantného letiska do cieľového letiska a jeden prílet z cieľového letiska na relevantné letisko).

([237]) Podľa nariadenia o prevádzkových intervaloch musí dopravca využiť aspoň 80 % pridelenej série prevádzkových intervalov. V opačnom prípade sa pridelená séria prevádzkových intervalov vráti do fondu prevádzkových intervalov (zásada využitia alebo straty). Z údajov vyplýva, že na najviac preťažených letiskách je využitie prevádzkových intervalov v každom prípade vo všeobecnosti viac ako 95 % (pozri napr. vyjadrenie IATA – Steer Prieskumová štúdia EÚ: Letiskové prevádzkové intervaly, december 2019, s. 37, k dispozícii na adrese: iata-airport-slots-submission-eu-study-steer-dec-2019.pdf). Preto je na týchto letiskách rozdiel medzi počtom využitých a pridelených prevádzkových intervalov obmedzený.

([238]) Pozri napr. rozsudok zo 14. februára 1978, United Brands a United Brands Continental/Komisia, 27/76, ECLI:EU:C:1978:22, rozsudok z 13. februára 1979, Hoffmann-La Roche/Komisia, 85/76, ECLI:EU:C:1979:36.

([239]) Potenciálnu hospodársku súťaž môže vytvárať značná nevyužitá výrobná kapacita (v tomto prípade nevyužité prevádzkové intervaly) (pozri rozsudok z 13. februára 1979, Hoffmann-La Roche/Komisia, 85/76, ECLI:EU:C:1979:36, bod 48).

6.3.5.1.3.2. Prekážky pri rozšírení činnosti alebo vstupe na trh

(462) Na účely posúdenia obmedzení vyplývajúcich z existujúcej a potenciálnej hospodárskej súťaže sa Komisia domnieva, že by sa mali zohľadniť prekážky pri rozšírení činnosti alebo vstupe na trh, ktorým čelia iní leteckí dopravcovia ako príjemca. Aby mohol letecký dopravca poskytovať služby osobnej leteckej dopravy, potrebuje prístup k infraštruktúre letiska. Na koordinovaných letiskách musí mať letecký dopravca pridelené prevádzkové intervaly, aby mohol prevádzkovať linky z týchto letísk alebo na ne. V súlade s judikatúrou je totiž hlavnou prekážkou vstupu do odvetvia leteckej dopravy Únie nedostatok voľných prevádzkových intervalov na veľkých letiskách ([240]). V tejto súvislosti vysoká úroveň preťaženia letiska odráža kapacitné obmedzenia letiska, ktorým čelí letecký dopravca, čo ovplyvňuje jeho schopnosť účinne obmedziť konanie príjemcu.

(463) Spoločnosť Ryanair vo svojich pripomienkach kritizuje Komisiu za to, že sa zameriava na obmedzenia týkajúce sa prevádzkových intervalov ako na jedinú prekážku vstupu na trh. Na jednej strane spoločnosť Ryanair tvrdí, že existujú aj iné faktory, ktoré môžu potenciálnemu konkurentovi zabrániť v založení alebo rozšírení jeho prítomnosti, ako napríklad: úspory zo sortimentu, budovanie značky, propagačné akcie a lojalita zákazníkov, úspory zo siete alebo riziko agresívnych odvetných opatrení zo strany etablovaných prevádzkovateľov. Ryanair jednoducho uvádza tieto štyri prvky.

(464) Komisia však poznamenáva, že i) dva z týchto prvkov (úspory zo sortimentu a úspory zo siete) v skutočnosti súvisia s obmedzeniami prevádzkových intervalov, pretože schopnosť dosiahnuť tieto úspory (nákladová efektívnosť) závisí od schopnosti leteckej spoločnosti prevádzkovať dostatočne veľký počet liniek na letisko a z letiska, a teda od schopnosti získať prístup k dostatočne veľkému počtu prevádzkových intervalov na letisku, ii) budovanie značky, propagačné akcie a lojalita zákazníkov sa týkajú skôr schopnosti obslúžiť špecifickú kategóriu cestujúcich (prémiových alebo časovo náročných cestujúcich) než celkovej schopnosti prevádzkovať lety na letisko alebo z letiska a vo všeobecnosti sú v každom prípade súčasťou výhod vyplývajúcich z prevádzky uzla ([241]), ktoré sa zohľadňujú pri identifikácii relevantných letísk (obmedzených na základne príjemcu), a iii) ostatný prvok (riziko agresívnych odvetných opatrení zo strany etablovaných prevádzkovateľov) sa osobitne rieši iným opatrením s cieľom zabrániť neprimeranému narušeniu hospodárskej súťaže stanoveným v bode 71 dočasného rámca, ktoré sa okrem iného vzťahuje na trhy, na ktorých má spoločnosť SAS významnú trhovú silu.

(465) Na druhej strane spoločnosť Ryanair tvrdí, že relatívna stabilita trhových podielov spoločnosti SAS, pokiaľ ide o počet ponúknutých miest na relevantných letiskách v priebehu času (s výnimkou letiska v Kodani), poukazuje na to, že pravdepodobne existujú aj iné prekážky ako preťaženie letísk, ktoré bránia konkurentom buď vstúpiť na tieto letiská, alebo výrazne rozšíriť svoju prítomnosť na nich.

(466) Spoločnosť Ryanair však nepredkladá žiadne dôkazy o existencii takýchto prekážok pre vstup na relevantné letiská alebo rozšírenie činnosti na nich, ani žiadne údaje o leteckých spoločnostiach, ktoré by tieto údajné prekážky odradili od vstupu alebo rozšírenia činnosti. Tvrdenie spoločnosti Ryanair týkajúce sa prekážok pre vstup na trh a rozšírenie činnosti sa naopak zdá v rozpore s jej argumentáciou týkajúcou sa zásady nediskriminácie a pravidiel voľného pohybu (odôvodnenie 169). Konkrétne spoločnosť Ryanair poskytla údaje ([242]), z ktorých vyplýva, že podiel nízkonákladových dopravcov na náraste kapacity miest v Dánsku v rokoch 2014 až 2019 bol 66 %, zatiaľ čo podiel spoločností SAS a Danish Air Transport na náraste zaznamenanom v tomto päťročnom období bol len 3 %. Vo Švédsku bol podiel nízkonákladových dopravcov na náraste kapacity miest v rámci Európy v rokoch 2014 až 2019 40 %, zatiaľ čo podiel spoločností SAS a Braathens na náraste zaznamenanom v tomto päťročnom období bol len 22 %. Tieto údaje na vnútroštátnej úrovni potvrdzujú údaje zhromaždené Dánskom a Švédskom na úrovni letísk, z ktorých vyplýva, že počet cestujúcich prepravených nízkonákladovými dopravcami vzrástol v období rokov 2014 až 2019 o 43 % na letisku v Kodani a o 25 % na letisku Arlanda v Štokholme ([243]). Rast nízkonákladových dopravcov naznačuje, že argumenty, ktoré uviedla spoločnosť Ryanair v súvislosti s inými prekážkami pre vstup na trh a rozšírenie činnosti, než sú obmedzenia týkajúce sa prevádzkových intervalov, nie sú opodstatnené a skôr potvrdzujú predbežné zistenia Komisie v rozhodnutí o začatí konania, podľa ktorých konkurenti spoločnosti SAS nečelia žiadnej významnej prekážke pre vstup na trh alebo rozšírenie činnosti na žiadnom relevantnom letisku.

([240]) Pozri rozsudok zo 4. júla 2006, easyJet/Komisia, T-177/04, EU:T:2006:187, bod 166.
([241]) Pozri napr. vec AT.39964 – Air France/KLM/Alitalia/Delta, bod 59, vec AT.39595 – Continental/United/Lufthansa/Air Canada, bod 49.
([242]) Štúdia trhu leteckých spoločností.
([243]) Odpoveď na žiadosť Komisie o informácie zo 16. októbra 2023.

(467) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že pri skúmaní existencie prekážok pre vstup na trh a rozšírenie činnosti na účely posúdenia trhovej sily spoločnosti SAS na relevantných letiskách je vhodné zamerať sa na obmedzenia týkajúce sa prevádzkových intervalov.

6.3.5.1.3.3. Držba prevádzkových intervalov a miera preťaženia ako ukazovatele potenciálnych konkurenčných štruktúr

(468) V rozhodnutí o začatí konania Komisia použila pre každé z relevantných letísk, v prípade ktorých podiely spoločnosti SAS na trhu z hľadiska počtu letov a miest nestačili na vylúčenie významnej trhovej sily spoločnosti SAS, dva ďalšie ukazovatele, t. j. držbu prevádzkových intervalov spoločnosti SAS na letisku spolu s mierou preťaženia letiska.

(469) Držba prevádzkových intervalov sa definuje ako pomer medzi počtom prevádzkových intervalov pridelených leteckému dopravcovi na letisku a celkovým počtom dostupných prevádzkových intervalov na tomto letisku (t. j. kapacitou letiska, ktorá zodpovedá súčtu počtu prevádzkových intervalov pridelených všetkým leteckým dopravcom a počtu nepridelených prevádzkových intervalov, ktoré by sa mohli použiť na rozšírenie činnosti alebo vstup leteckých dopravcov na letisko).

(470) Komisia použila pojem koordinovaného letiska podľa nariadenia o prevádzkových intervaloch ako prvý ukazovateľ vysokej úrovne preťaženia letiska.

(471) V prípade koordinovaných letísk sa skutočná miera preťaženia vypočíta vydelením počtu prevádzkových intervalov pridelených všetkým leteckým dopravcom na letisku v príslušnej sezóne IATA celkovou kapacitou letiska (z hľadiska prevádzkových intervalov) v danej sezóne IATA. Priemerná miera preťaženia počas prevádzkových hodín nižšia ako 60 % by nebola *prima facie* problematická ([244]).

(472) Spoločnosť Ryanair vo svojich pripomienkach tvrdí, že Komisia sa pri posudzovaní trhovej sily spoločnosti SAS neprimerane zameriava na držbu prevádzkových intervalov namiesto podielov na trhu. Toto tvrdenie vyplýva z nesprávneho chápania osobitného účelu analýzy trhovej sily príjemcu podľa bodu 72 dočasného rámca. Týmto účelom je identifikovať trhy, na ktorých je najpravdepodobnejšie, že pomoc bude mať negatívny vplyv na hospodársku súťaž, t. j. trhy, na ktorých má príjemca hospodársku silu, ktorá mu umožňuje zabrániť zachovaniu účinnej hospodárskej súťaže. Keďže pomoc sa zameriava na zachovanie schopnosti príjemcu vykonávať činnosť (a nie na jeho súčasnú činnosť), významná trhová sila príjemcu priamo súvisí s jeho schopnosťou pokračovať v prevádzkovaní letov na relevantné letiská a z nich na úkor vstupu na trh alebo rozšírenia činnosti konkurencie. Podiel spoločnosti SAS na trhu vyjadrený počtom frekvencií alebo miest je ukazovateľom existujúcej konkurencie, ktorej spoločnosť SAS čelí pri poskytovaní služieb osobnej leteckej dopravy na letisku. Naopak držba prevádzkových intervalov spoločnosti SAS na letisku, doplnená o posúdenie preťaženia letiska, zachytáva existujúce aj potenciálne konkurenčné obmedzenia, ktorým spoločnosť SAS čelí. Tieto ukazovatele v skutočnosti odrážajú nielen súčasnú prevádzku služieb osobnej leteckej dopravy rôznych už prítomných leteckých spoločností, ale aj ich možnosti rozšírenia (napr. prostredníctvom otvorenia nových liniek alebo zvýšenia frekvencií), ako aj rozsah vstupu nových leteckých spoločností, ktoré na letisku ešte nepôsobia ([245]).

([244]) Pozri napr. vec M.8672 – easyJet/certain Air Berlin assets, bod 114, M.8633 – Lufthansa/certain Air Berlin assets, bod 196, Pozri aj rozsudok z 20. októbra 2021, Polskie Linie Lotnicze „LOT"/Komisia, T-296/18, EU:T:2021:724, bod 111. Podmienky prevádzky na relevantných letiskách sa môžu líšiť najmä v dôsledku rôznych otváracích hodín, zákazov nočných letov a obmedzení pohybu. V záujme porovnateľnosti Komisia zohľadnila držbu prevádzkových intervalov a mieru preťaženia letísk v čase od 6:00 do 21:59 miestneho času (t. j. od 4:00 do 19:59 UTC počas letnej sezóny IATA a od 5:00 do 20:59 UTC počas zimnej sezóny IATA).

([245]) V bode 5.62 správy spoločnosti Oxera sa uvádza to isté: *„podiely na trhu vyjadrujú postavenie SAS v porovnaní s existujúcimi konkurentmi, zatiaľ čo dostupná kapacita (pri nízkom preťažení) vyjadruje potenciál vstupu nových konkurentov alebo rozšírenia činnosti existujúcich konkurentov (za predpokladu, že neexistujú žiadne iné prekážky pre vstup). Držba prevádzkových intervalov spája obe tieto kritériá*". Treba však poznamenať, že v nasledujúcom bode (bod 5.63) sa v správe spoločnosti Oxera nesprávne uvádza analytický rámec použitý Komisiou, keďže Komisia nepoužíva držbu prevádzkových intervalov spoločnosti SAS bez odkazu na úroveň preťaženia letiska. Preto by Komisia na rozdiel od tvrdenia spoločnosti Ryanair a na základe číselného príkladu navrhnutého v správe spoločnosti Oxera rozlišovala medzi situáciami, v ktorých i) podiel spoločnosti SAS predstavuje 40 % a preťaženie letiska 60 % (podiel spoločnosti SAS na letoch je 66,7 %), a ii) podiel spoločnosti SAS predstavuje 40 % a preťaženie letiska je 100 % (podiel spoločnosti SAS na letoch je 40 %, ale *„nemôže byť ohrozený"*).

(473) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že pripomienky spoločnosti Ryanair nespochybňujú primeranosť držby prevádzkových intervalov spoločnosti SAS spolu s mierou preťaženia letiska ako faktory, ktoré sú osobitne dôležité pre posúdenie obmedzení zo strany súčasnej a potenciálnej konkurencie na spoločnosť SAS, a teda pre posúdenie trhovej sily spoločnosti SAS ([246]).

6.3.5.1.3.4. Záver

(474) Komisia dospela k záveru, že najpresnejšími ukazovateľmi na posúdenie trhovej sily spoločnosti SAS podľa bodu 72 dočasného rámca sú tieto ukazovatele: po prvé podiel letov a frekvencií spoločnosti SAS na relevantných letiskách a po druhé, ak aspoň jeden z nich dosiahne 40 %, držba prevádzkových intervalov spoločnosti SAS spolu s mierou preťaženia letiska, prípadne doplnená o držbu prevádzkových intervalov alebo relatívnu veľkosť flotily lietadiel so základňou jej konkurentov.

6.3.5.1.4. Uplatňovanie kritérií na posúdenie trhovej sily spoločnosti SAS na relevantných letiskách

(475) Dánsko a Švédsko poskytli údaje o podiele spoločnosti SAS na frekvenciách, podiele miest a držbe prevádzkových intervalov na relevantných letiskách a o miere preťaženia na týchto letiskách. Pokiaľ ide o konkurentov spoločnosti SAS, Dánsko a Švédsko poskytli počet im pridelených prevádzkových intervalov, ako aj odhad počtu lietadiel, ktoré majú na relevantných letiskách. Komisia skontrolovala celkovú presnosť údajov, ktoré predložili Dánsko a Švédsko, okrem iného na základe štatistických údajov zhromaždených prostredníctvom online koordinačného systému ([247]).

(476) Na základe týchto údajov bol zo 16 relevantných letísk na 11 z týchto koordinovaných letísk podiel spoločnosti SAS na týždennej frekvencii letov a podiel ponúknutých miest počas letnej sezóny IATA 2019 a zimnej sezóny IATA 2019/2020 nižší ako 40 % ([248]). V rozhodnutí o začatí konania Komisia v súlade s judikatúrou týkajúcou sa dominantného postavenia na trhu (pozri bod 441) usúdila, že spoločnosť SAS pravdepodobne nemá na týchto letiskách významnú trhovú silu.

(477) Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že Komisia by mala podrobnejšie posúdiť aspoň všetkých 16 relevantných letísk vrátane posúdenia preťaženia v rôznych časoch dňa a iných prekážok vstupu, než sú obmedzenia týkajúce sa prevádzkových intervalov. Spoločnosť Ryanair však neposkytuje žiadny prvok, ktorý by spochybnil záver o nedostatku významnej trhovej sily, ktorú má spoločnosť SAS na relevantných letiskách, na ktorých sú jej podiely frekvencií a ponúknutých miest nižšie ako 40 %. V pripomienkach spoločnosti Ryanair sa najmä neuvádza, že súčasní alebo potenciálni konkurenti spoločnosti SAS nie sú schopní účinne obmedziť prevádzku spoločnosti SAS na týchto letiskách. V tvrdení spoločnosti Ryanair sa naopak skôr poukazuje na schopnosť konkurentov spoločnosti SAS nerušene rásť na týchto letiskách.

(478) Päť koordinovaných letísk v EHP, na ktorých podiel spoločnosti SAS na týždenných frekvenciách alebo na počte ponúknutých miest prekročil 40 % počas letnej sezóny IATA 2019 alebo zimnej sezóny IATA 2019/2020, je týchto: letisko v Kodani, letisko Štokholm-Arlanda, letisko v Trondheime, letisko v Stavangeri a letisko v Tromsø. V prípade týchto letísk podiely spoločnosti SAS na trhu z hľadiska frekvencií a ponúknutých miest na letisku poskytujú prvý náznak o možnej existencii významnej trhovej sily. Tieto ukazovatele však samy osebe nestačia na to, aby sa dospelo ku konečnému záveru, či má spoločnosť SAS významnú trhovú silu podľa bodu 72 dočasného rámca.

(479) Komisia preto ďalej posúdi trhovú silu spoločnosti SAS na týchto piatich letiskách, pričom spoločne zohľadní tieto ďalšie ukazovatele: i) držbu prevádzkových intervalov spoločnosti SAS na letisku, najmä v prípade letísk v Kodani a Štokholm-Arlanda v čase špičky ([249]), a ii) úroveň preťaženia letiska. V záujme komplexnosti bude Komisia porovnávať aj počet lietadiel spoločnosti SAS a jej konkurentov na letisku ako doplnkovú aproximáciu ich príslušnej relatívnej sily.

([246]) Tento záver je v súlade s analytickým rámcom, ktorý Komisia uplatnila v rámci prístupu podľa jednotlivých letísk v predchádzajúcich rozhodnutiach o fúziách [pozri najmä vec M.8633 – Lufthansa/certain Air Berlin assets (2017), body 165 – 184].

([247]) Online koordinačný systém je online webový portál s viacerými koordinátormi, ktorý sa používa na 118 letiskách v 31 krajinách sveta. Registrovaným používateľom poskytuje komplexnú škálu nástrojov na vyhľadávanie, triedenie, zobrazovanie a sťahovanie informácií o prevádzkových intervaloch a letových poriadkoch.

([248]) Týmito letiskami sú: letisko v Osle (menej ako 40 %), letisko v Bergene (menej ako 40 %), letisko Göteborg-Landvetter (menej ako 20 %), letisko v Billunde (menej ako 20 %), letisko v Helsinkách (menej ako 5 %), letisko Londýn-Heathrow (menej ako 5 %), letisko v Malage (menej ako 5 %), letisko v Düsseldorfe (menej ako 5 %), letisko v Stuttgarte (menej ako 5 %), letisko v Hamburgu (menej ako 5 %), letisko v Amsterdame (menej ako 5 %).

([249]) Komisia považuje za „čas špičky“ hodinové pásma, v ktorých je miera preťaženia na danom letisku veľmi vysoká, a preto je veľmi obmedzená alebo nezostáva žiadna kapacita na vstup na trh alebo rozšírenie činnosti.

(480) Ako sa podrobne uvádza v oddieloch 6.3.5.1.4.1 až 6.3.5.1.4.5, podiel spoločnosti SAS na frekvenciách alebo miestach nepresahuje 50 % na žiadnom z týchto piatich letísk, a čo je dôležité, držba prevádzkových intervalov zo strany spoločnosti SAS na každom letisku je nízka alebo stredná a tieto letiská nie sú veľmi preťažené. V rozhodnutí o začatí konania Komisia usúdila, že tieto ukazovatele sú dostatočné na zistenie, že spoločnosť SAS nemá významnú trhovú silu na žiadnom z letísk Kodaň, Štokholm Arlanda, Trondheim, Stavanger alebo Tromsø. Spoločnosť Ryanair vo svojich pripomienkach tvrdí, že posúdenie trhovej sily spoločnosti SAS si vyžaduje zohľadnenie ďalších charakteristík štruktúry trhu, ako je miera fragmentácie konkurentov na relevantných letiskách alebo konkurenčné obmedzenia zo strany týchto konkurentov, ktorým spoločnosť SAS podlieha. Spoločnosť Ryanair však nevysvetľuje, ako by tieto ďalšie charakteristiky mohli spochybniť existenciu konkurenčných obmedzení, ktorým spoločnosť SAS podlieha, najmä vo forme potenciálneho vstupu na trh alebo rozšírenia činnosti konkurentov, ktoré by boli vďaka miernej miere preťaženia letísk pravdepodobné, včasné a dostatočné. Ako sa však uvádza v odôvodnení 480, v záujme komplexnosti bude Komisia pri posudzovaní trhovej sily spoločnosti SAS na letiskách v Kodani, Štokholme Arlanda, Trondheime, Stavangeri a Tromsø ([250]) zohľadňovať aj relatívne postavenie konkurentov spoločnosti SAS na trhu.

6.3.5.1.4.1. Posúdenie trhovej sily spoločnosti SAS na letisku v Kodani

(481) Na letisku v Kodani dosiahol podiel spoločnosti SAS na trhu 40 % len podľa týždenných frekvencií (letná sezóna IATA 2019 a zimná sezóna IATA 2019/2020: 40 %). Podľa ponúknutých miest bol nižší ako 40 % (letná sezóna IATA 2019: 36 %, zimná sezóna IATA 2019/2020: 38 %).

(482) Okrem toho, ako sa uvádza v **tabuľke 7**, úroveň preťaženia letiska v Kodani pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 bola mierna. Leteckí dopravcovia, ktorí chceli rozšíriť svoju činnosť na letisku v Kodani alebo naň vstúpiť, nečelili žiadnej významnej prekážke. Spoločnosť SAS bola preto obmedzovaná nielen konkurentmi, ktorí už pôsobili na letisku v Kodani (a predstavovali súhrnný podiel na trhu najmenej 60 % v oboch sezónach IATA), ale aj hrozbou rozšírenia činnosti týchto konkurentov a vstupu nových konkurentov na trh. O silných obmedzeniach, ktorým spoločnosť SAS podliehala, svedčí priemerná držba prevádzkových intervalov spoločnosti SAS, ktorá v roku 2019 dosiahla najviac 16 %.

Tabuľka 7

Držba prevádzkových intervalov spoločnosti SAS a úroveň preťaženia letiska v Kodani

Sezóna IATA	Priemerná držba prevádzkových intervalov spoločnosti SAS	Tri najvyššie držby prevádzkových intervalov spoločnosti SAS	Priemerná miera preťaženia letiska	Tri najvyššie miery preťaženia letiska
Leto 2019	16 %	32 % (hodinové pásmo: 5:00 – 5:59 UTC) 32 % (hodinové pásmo: 6:00 – 6:59 UTC) 30 % (hodinové pásmo: 14:00 – 14:59 UTC)	43 %	73 % (hodinové pásmo: 6:00 – 6:59 UTC) 72 % (hodinové pásmo: 5:00 – 5:59 UTC) 70 % (hodinové pásmo: 17:00 – 17:59 UTC)
Zima 2019/2020	14 %	34 % (hodinové pásmo: 6:00 – 6:59 UTC) 32 % (hodinové pásmo: 7:00 – 7:59 UTC) 28 % (hodinové pásmo: 16:00 – 16:59 UTC)	37 %	67 % (hodinové pásmo: 7:00 – 7:59 UTC) 64 % (hodinové pásmo: 18:00 – 18:59 UTC) 63 % (hodinové pásmo: 19:00 – 19:59 UTC)

([250]) Komisia celkovo konštatuje, že tvrdenia spoločnosti Ryanair o slabom trhovom postavení konkurentov spoločnosti SAS na relevantných letiskách sú neopodstatnené. Spoločnosť Ryanair najmä neposkytuje žiadny prvok, ktorý by účinne spochybňoval silnú prítomnosť spoločnosti Norwegian Air Shuttle na nórskych letiskách (najmä na letiskách v Trondheime, Stavangeri a Tromsø), ako aj na letiskách v Kodani a Štokholme Arlanda. Spoločnosť Ryanair takisto nevysvetľuje, prečo by sa mala narušiť pozícia spoločnosti Wideroe na letisku v Tromsø, ktoré využíva ako uzol pre severnú časť Nórska. Vzhľadom na špecifický profil týchto relevantných letísk finančné ťažkosti spoločnosti Norwegian Air Shuttle v čase poskytnutia pomoci alebo regionálne zameranie spoločnosti Wideroe nemôžu samy osebe odôvodniť tvrdenie spoločnosti Ryanair, že nevytvárali významné konkurenčné obmedzenia pre spoločnosť SAS, najmä na nórskych letiskách, a že relevantné letiská sa vyznačovali značnou fragmentáciou životaschopných konkurentov.

(483) Komisia okrem toho poznamenáva, že spoločnosť SAS umiestnila na letisku 12 lietadiel v letnej sezóne IATA 2019 aj v zimnej sezóne IATA 2019/2020. Podľa odhadov, ktoré poskytli Dánsko a Švédsko, prevádzkovalo základňu na letisku v Kodani niekoľko ďalších leteckých spoločností vrátane spoločností Norwegian Air Shuttle (10 lietadiel v letnej sezóne IATA 2019 a sedem v zimnej sezóne IATA 2019/2020), Lufthansa Group (Lufthansa, Brussels Airlines, Austrian, Swiss: päť lietadiel v letnej sezóne IATA 2019 a štyri v zimnej sezóne IATA 2019/2020) a Air France-KLM (dve lietadlá v letnej sezóne IATA 2019 aj v zimnej sezóne IATA 2019/2020).

(484) Vzhľadom na i) mierne podiely spoločnosti SAS na týždenných frekvenciách a ponúknutých miestach na letisku v Kodani v oboch sezónach IATA (najviac 40 %); ii) obmedzené postavenie spoločnosti SAS v držbe prevádzkových intervalov na letisku v Kodani v oboch sezónach IATA (v priemere menej ako 20 %); iii) dostupnú kapacitu prevádzkových intervalov na letisku v Kodani v oboch sezónach IATA a iv) prítomnosť pomerne silných konkurentov Komisia dospela k záveru, že na účely tohto rozhodnutia spoločnosť SAS nemá významnú trhovú silu na trhu poskytovania služieb osobnej leteckej dopravy na letisko v Kodani a z neho.

6.3.5.1.4.2. Posúdenie trhovej sily spoločnosti SAS na letisku Štokholm-Arlanda

(485) Na letisku Štokholm-Arlanda prekročil podiel spoločnosti SAS na trhu 40 % podľa týždenných frekvencií a ponúknutých miest, pričom však nedosiahol 50 % (letná sezóna IATA 2019: 48 % podľa týždenných frekvencií a 42 % podľa ponúknutých miest, zimná sezóna IATA 2019/2020: 47 % podľa týždenných frekvencií a 45 % podľa ponúknutých miest).

(486) Ako sa však uvádza v **tabuľke 8**, úroveň preťaženia letiska Štokholm-Arlanda pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 bola mierna. Leteckí dopravcovia, ktorí chceli rozšíriť svoju činnosť na letisku Štokholm-Arlanda alebo naň vstúpiť, nečelili žiadnej významnej prekážke. Spoločnosť SAS bola preto obmedzovaná nielen konkurentmi, ktorí už pôsobili na letisku Štokholm-Arlanda (a predstavovali súhrnný podiel na trhu najmenej 52 % v oboch sezónach IATA), ale aj hrozbou rozšírenia činnosti týchto konkurentov a vstupu nových konkurentov na trh. O silných obmedzeniach, ktorým spoločnosť SAS podliehala, svedčí obmedzená priemerná držba prevádzkových intervalov spoločnosti SAS, ktorá v roku 2019 dosiahla najviac 16 %.

Tabuľka 8

Držba prevádzkových intervalov spoločnosti SAS a úroveň preťaženia letiska Štokholm-Arlanda

Sezóna IATA	Priemerná držba prevádzkových intervalov spoločnosti SAS	Tri najvyššie držby prevádzkových intervalov spoločnosti SAS	Priemerná miera preťaženia letiska	Tri najvyššie miery preťaženia letiska
Leto 2019	16 %	30 % (hodinové pásmo: 6:00 – 6:59 UTC) 29 % (hodinové pásmo: 5:00 – 5:59 UTC) 29 % (hodinové pásmo: 12:00 – 12:59 UTC)	36 %	59 % (hodinové pásmo: 13:00 – 13:59 UTC) 58 % (hodinové pásmo: 6:00 – 6:59 UTC) 58 % (hodinové pásmo: 15:00 – 15:59 UTC)
Zima 2019/2020	14 %	32 % (hodinové pásmo: 16:00 – 16:59 UTC) 28 % (hodinové pásmo: 6:00 – 6:59 UTC) 27 % (hodinové pásmo: 7:00 – 7:59 UTC)	31 %	62 % (hodinové pásmo: 7:00 – 7:59 UTC) 56 % (hodinové pásmo: 16:00 – 16:59 UTC) 52 % (hodinové pásmo: 19:00 – 19:59 UTC)

(487) Komisia okrem toho poznamenáva, že spoločnosť SAS umiestnila na letisku 17 lietadiel v letnej sezóne IATA 2019 a 16 lietadiel v zimnej sezóne IATA 2019/2020. Podľa odhadov, ktoré poskytli Dánsko a Švédsko, prevádzkovalo základňu na letisku Štokholm-Arlanda niekoľko ďalších leteckých spoločností vrátane spoločností Norwegian Air Shuttle (11 lietadiel v letnej sezóne IATA 2019 a päť v zimnej sezóne IATA 2019/2020), Lufthansa Group (Lufthansa a Austrian: tri lietadlá v letnej sezóne IATA 2019 aj v zimnej sezóne IATA 2019/2020) a Air France-KLM (dve lietadlá v letnej sezóne IATA 2019 aj v zimnej sezóne IATA 2019/2020).

(488) Hoci sú teda podiely spoločnosti SAS na týždenných frekvenciách a ponúkaných miestach na letisku Štokholm-Arlanda v oboch sezónach IATA relatívne vysoké (nepresahujú však 48 %), Komisia dospela k záveru, že na účely tohto rozhodnutia spoločnosť SAS nemá významnú trhovú silu na trhu poskytovania služieb osobnej leteckej dopravy smerom na letisko Štokholm-Arlanda a z neho, a to na základe i) obmedzeného podielu prevádzkových intervalov (v priemere menej ako 20 %) spoločnosti SAS na letisku Štokholm-Arlanda v oboch sezónach IATA; ii) značnej dostupnej kapacity prevádzkových intervalov na letisku Štokholm-Arlanda v oboch sezónach IATA, a to aj v čase špičky, a iii) prítomnosti pomerne silných konkurentov.

6.3.5.1.4.3. Posúdenie trhovej sily spoločnosti SAS na letisku v Trondheime

(489) Na letisku v Trondheime prekročil podiel spoločnosti SAS na trhu 40 % podľa týždenných frekvencií a ponúknutých miest, pričom 50 % dosiahol len počas jednej sezóny a len podľa ponúknutých miest (letná sezóna IATA 2019): 43 % podľa týždenných frekvencií a 50 % podľa ponúknutých miest, zimná sezóna IATA 2019/2020: 41 % podľa týždenných frekvencií a 48 % podľa ponúknutých miest).

(490) Úroveň preťaženia letiska pred pandémiou ochorenia COVID-19 však bola mierna, takže leteckí dopravcovia, ktorí chceli rozšíriť svoju činnosť na letisku v Trondheime alebo naň vstúpiť, nečelili žiadnej významnej prekážke ([251]). Okrem toho by odhadovaná priemerná držba prevádzkových intervalov spoločnosti SAS v roku 2019 bola obmedzená a v každom prípade nižšia ako 20 % (letná sezóna IATA 2019: 19 %, zimná sezóna IATA 2019/2020: 17 %). Spoločnosť SAS bola preto obmedzovaná nielen konkurentmi, ktorí už pôsobili na letisku v Trondheime (a predstavovali súhrnný podiel na trhu najmenej 49 % v oboch sezónach IATA), ale aj hrozbou rozšírenia činnosti týchto konkurentov a vstupu nových konkurentov na trh ([252]).

(491) Komisia okrem toho poznamenáva, že podľa odhadov, ktoré poskytli Dánsko a Švédsko, letisko v Trondheime využívala ako základňu nielen spoločnosť SAS (10 lietadiel umiestnených v letnej aj zimnej sezóne IATA 2019/2020), ale aj Norwegian Air Shuttle (dve lietadlá umiestnené v letnej sezóne IATA 2019 aj v zimnej sezóne IATA 2019/2020) a KLM (jedno lietadlo umiestnené v letnej sezóne IATA 2019 aj v zimnej sezóne IATA 2019/2020).

(492) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že na účely tohto rozhodnutia spoločnosť SAS nemá významnú trhovú silu na trhu poskytovania služieb osobnej leteckej dopravy na letisko v Trondheime a z neho.

([251]) Koordinácia na letisku v Trondheime je spôsobená skôr obmedzeniami terminálu ako obmedzeniami vzletovej a pristávacej dráhy, takže kapacita letiska v Trondheime sa vyjadruje najmä maximálnym počtom odlietajúcich alebo prilietajúcich cestujúcich alebo maximálnym počtom medzinárodných odletov, a nie počtom pohybov. Preto je ťažké prepočítať kapacitu letiska na počet prevádzkových intervalov. Ak však vezmeme do úvahy kapacitný limit vyjadrený počtom medzinárodných odletov za hodinu (sedem) a konzervatívne uvážime, že všetky odletové prevádzkové intervaly pridelené leteckým spoločnostiam (podľa odhadov predstavujú polovicu všetkých pridelených prevádzkových intervalov, pričom druhú polovicu tvoria príletové prevádzkové intervaly) sú určené pre medzinárodné lety, miera preťaženia letiska v Trondheime by v roku 2019 bola nižšia ako 50 % (letná sezóna IATA 2019: 45 %, zimná sezóna IATA 2019/2020: 43 %).

([252]) Ak vezmeme do úvahy kapacitný limit na letisku v Trondheime vyjadrený počtom medzinárodných odletov za hodinu (sedem) a konzervatívne uvážime, že všetky odletové prevádzkové intervaly pridelené spoločnosti SAS (podľa odhadov predstavujú polovicu prevádzkových intervalov, ktoré jej boli pridelené, pričom druhú polovicu tvoria príletové prevádzkové intervaly) sú určené pre medzinárodné lety, priemerná držba prevádzkových intervalov spoločnosti SAS by v roku 2019 bola nižšia ako 20 % (letná sezóna IATA 2019: 19 %, zimná sezóna IATA 2019/2020: 17 %). To znázorňuje silné obmedzenia, ktorým spoločnosť SAS na letisku podliehala pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19.

6.3.5.1.4.4. Posúdenie trhovej sily spoločnosti SAS na letisku v Stavangeri

(493) Na letisku v Stavangeri prekročil podiel spoločnosti SAS na trhu 40 % podľa týždenných frekvencií a ponúknutých miest, pričom 50 % dosiahol len počas jednej sezóny a len podľa ponúknutých miest (letná sezóna IATA 2019: 48 % podľa týždenných frekvencií a 50 % podľa ponúknutých miest, zimná sezóna IATA 2019/2020: 47 % podľa týždenných frekvencií a 48 % podľa ponúknutých miest).

(494) Priemerná úroveň preťaženia letiska pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 však bola nízka (letná sezóna IATA 2019: 21 %, zimná sezóna IATA 2019/2020: 22 %), takže leteckí dopravcovia, ktorí chceli rozšíriť svoju činnosť na letisku v Stavangeri alebo naň vstúpiť, nečelili žiadnej významnej prekážke. Spoločnosť SAS bola preto obmedzovaná nielen konkurentmi, ktorí už pôsobili na letisku v Stavangeri (a predstavovali súhrnný podiel na trhu najmenej 50 % v oboch sezónach IATA), ale aj hrozbou rozšírenia činnosti týchto konkurentov a vstupu nových konkurentov na trh. Silné obmedzenia, ktorým spoločnosť SAS podliehala, znázorňuje veľmi obmedzená priemerná držba prevádzkových intervalov spoločnosti SAS, ktorá v letnej sezóne IATA 2019 dosiahla v priemere 10 % a v zimnej sezóne IATA 2019/2020 v priemere 8 %.

(495) Komisia okrem toho poznamenáva, že podľa odhadov, ktoré poskytli Dánsko a Švédsko, letisko v Stavangeri využívala ako základňu nielen spoločnosť SAS (osem lietadiel umiestnených v letnej sezóne IATA 2019 aj v zimnej sezóne IATA 2019/2020), ale aj Norwegian Air Shuttle (dve lietadlá umiestnené v letnej sezóne IATA 2019 aj v zimnej sezóne IATA 2019/2020), Wideroe (jedno lietadlo umiestnené v letnej sezóne IATA 2019 aj v zimnej sezóne IATA 2019/2020) a KLM (jedno lietadlo umiestnené v letnej sezóne IATA 2019 aj v zimnej sezóne IATA 2019/2020).

(496) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že na účely tohto rozhodnutia spoločnosť SAS nemá významnú trhovú silu na trhu poskytovania služieb osobnej leteckej dopravy na letisko v Stavangeri a z neho.

6.3.5.1.4.5. Posúdenie trhovej sily spoločnosti SAS na letisku v Tromsø

(497) Na letisku v Tromsø dosiahol podiel spoločnosti SAS na trhu 40 % len podľa ponúknutých miest (letná sezóna IATA 2019: 49 %, zimná sezóna IATA 2019/2020: 46 %). Podľa týždenných frekvencií bol nižší ako 40 % (letná sezóna IATA 2019: 30 %, zimná sezóna IATA 2019/2020: 28 %).

(498) V každom prípade priemerná úroveň preťaženia letiska pred vypuknutím pandémie ochorenia COVID-19 bola nízka (letná sezóna IATA 2019: 18 %, zimná sezóna IATA 2019/2020: 20 %), takže leteckí dopravcovia, ktorí chceli rozšíriť svoju činnosť na letisku v Tromsø alebo naň vstúpiť, nečelili žiadnej významnej prekážke. Spoločnosť SAS bola preto obmedzovaná nielen konkurentmi, ktorí už pôsobili na letisku v Tromsø (a predstavovali súhrnný podiel na trhu najmenej 51 % v oboch sezónach IATA), ale aj hrozbou rozšírenia činnosti týchto konkurentov a vstupu nových konkurentov na trh. Silné obmedzenia, ktorým spoločnosť SAS podliehala, znázorňuje veľmi obmedzená priemerná držba prevádzkových intervalov spoločnosti SAS, ktorá v letnej sezóne IATA 2019 dosiahla v priemere 5 % a v zimnej sezóne IATA 2019/2020 v priemere 4 %.

(499) Komisia okrem toho poznamenáva, že podľa odhadov, ktoré poskytli Dánsko a Švédsko, SAS nebola leteckou spoločnosťou s najväčšou flotilou na letisku v Tromsø. Spoločnosť Wideroe umiestnila na letisku štyri lietadlá v letnej sezóne IATA 2019 aj v zimnej sezóne IATA 2019/2020, zatiaľ čo spoločnosť SAS umiestnila na letisku dve lietadlá v letnej sezóne 2019 aj v zimnej sezóne IATA 2019/2020. Na letisku má základňu aj spoločnosť Norwegian Air Shuttle (jedno lietadlo v letnej sezóne IATA 2019 aj v zimnej sezóne IATA 2019/2020).

(500) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že na účely tohto rozhodnutia spoločnosť SAS nemá významnú trhovú silu na trhu poskytovania služieb osobnej leteckej dopravy na letisko v Tromsø a z neho.

6.3.5.1.4.6. Záver o trhovej sile

(501) Keďže spoločnosť SAS nemá významnú trhovú silu na žiadnom z letísk, na ktorých pôsobí, Komisia sa domnieva, že podmienky, za ktorých by Dánsko a Švédsko boli povinné navrhnúť dodatočné opatrenia podľa bodu 72 dočasného rámca, nie sú splnené.

6.3.5.2. Súlad s ostatnými podmienkami podľa oddielu 3.11.6 dočasného rámca

6.3.5.2.1. Bod 71 dočasného rámca

(502) Podľa bodu 71 dočasného rámca sa príjemca rekapitalizácie COVID-19 nezapája do agresívnej obchodnej expanzie a nadmerného riskovania.

(503) V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že Dánsko a Švédsko podmienili opatrenie dodržaním všetkých podmienok stanovených v oddiele 3.11.6 dočasného rámca. To zahŕňa aj súlad s bodom 71. Spoločnosti SAS sa preto zakáže akákoľvek agresívna obchodná expanzia a nadmerné riskovanie (odôvodnenie 111).

(504) Komisia okrem toho posúdila obchodný plán, ktorý spoločnosť SAS vypracovala 24. apríla 2020. Ako sa uvádza v odôvodnení 41, v tomto obchodnom pláne sa predpokladal obozretný a postupný návrat na úroveň dopravy spred pandémie ochorenia COVID-19 najskôr v polovici roka 2023, pričom dlhé obdobie oživenia by trvalo od novembra 2020 do februára 2022. Tieto prognózy sa zakladali na predpoklade, že vlády nebudú uplatňovať cestovné obmedzenia po októbri 2020. Komisia poznamenáva, že v čase, keď spoločnosť SAS vypracovala svoj obchodný plán, boli prognózy odvetvia optimistickejšie ako prognózy spoločnosti SAS. Napríklad Medzinárodná rada letísk v Európe 27. apríla 2020 vo svojom miernom scenári predpokladala, že osobná doprava sa vráti na úroveň spred pandémie ochorenia COVID-19 najskôr v roku 2022 a na 90 % tejto úrovne v decembri 2021.

(505) V priebehu júla 2020 boli niektoré prognózy odvetvia revidované vzhľadom na pomalšie oživenie zaznamenané v máji a júni 2020, pretrvávajúce cestovné obmedzenia a nedostatok istoty, pokiaľ ide o vyhliadky pandémie ochorenia COVID-19. Medzinárodná rada letísk v Európe vtedy predpokladala, že k úplnému oživeniu nedôjde skôr ako v roku 2024, rovnako ako IATA vo svojej správe z 28. júla 2020, hoci tieto prognózy sa týkali celosvetovej dopravy ([253]).

(506) V tejto súvislosti Dánsko a Švédsko vo svojom oznámení vysvetlili, že do konca júla 2020 sa spoločnosť SAS rozhodla nerevidovať svoje obchodné prognózy vzhľadom na to, že doprava skutočne zaznamenaná v období od apríla do júna 2020 a jej prevádzkové príjmy boli lepšie, ako predpokladala. Z jej ukazovateľov návštevnosti takisto vyplýva, že úroveň rezervácií sa v júli a auguste 2020 neprestajne zvyšovala (odôvodnenie 51). Okrem toho spoločnosť SAS vysvetlila, že jej hlavná činnosť sa zameriava na vnútroštátne a medzinárodné lety na krátke vzdialenosti (najmä v rámci Škandinávie), ktoré sa oživujú rýchlejšie ako diaľkové lety. V každom prípade zostali prognózy dopravy spoločnosti SAS viac-menej v súlade s aktualizovanými prognózami odvetvia a očakávalo sa v nich úplné oživenie v rokoch 2023 až 2024.

(507) Komisia takisto konštatuje, že ako vyplýva z oddielu 2.1.3.1, obchodný plán spoločnosti SAS bol zjavne zameraný na správne dimenzovanie (trvalé zníženie počtu zamestnancov, obmedzenie činností, ako je pozemná obsluha atď.) a na jej podnikanie v rokoch 2020 a 2021, a nie na expanziu alebo podstupovanie nadmerného rizika.

(508) Komisia napokon poznamenáva, že spoločnosť SAS je povinná dodržiavať všetky podmienky oddielu 3.11.6 dočasného rámca, a najmä zákaz nadobúdania uvedený v jeho bode 74.

(509) Z toho vyplýva, že opatrenie je v súlade s bodom 71 dočasného rámca.

6.3.5.2.2. Bod 73 dočasného rámca

(510) V bode 73 dočasného rámca sa uvádza, že „*[p]ríjemcovia rekapitalizačných opatrení COVID-19 majú zakázané propagovať túto skutočnosť na komerčné účely*“.

([253]) Oživenie vnútroštátnej dopravy a medzinárodných letov na krátke vzdialenosti sa predpokladalo v roku 2023. Tieto prognózy sa koncom októbra 2020 ďalej revidovali v nadväznosti na prepuknutie druhej vlny pandémie ochorenia COVID-19.

(511) V opatrení sa stanovuje, že spoločnosť SAS a spoločnosti kontrolované spoločnosťou SAS nesmú používať opatrenie na komerčné reklamné účely (odôvodnenie 112).

(512) Opatrenie je preto v súlade s bodom 73 dočasného rámca.

6.3.5.2.3. Body 74 a 75 dočasného rámca

(513) V bode 74 dočasného rámca sa uvádza, že pokiaľ nebolo splatených aspoň 75 % rekapitalizačných opatrení COVID-19, príjemcovia iní ako MSP nesmú nadobudnúť viac ako 10 % podiel na majetku konkurentov alebo iných hospodárskych subjektov v rámci tej istej skupiny činností vrátane odberateľských alebo dodávateľských častí.

(514) V opatrení sa stanovuje, že spoločnosť SAS a všetky spoločnosti kontrolované spoločnosťou SAS budú povinné dodržiavať túto podmienku, pričom sa zohľadní možná výnimka uvedená v bode 75 dočasného rámca (odôvodnenie 112).

(515) Opatrenie je preto v súlade s bodmi 74 a 75 dočasného rámca.

6.3.5.2.4. Bod 76 dočasného rámca

(516) Komisia poznamenáva, že opatrenie bude vyžadovať, aby spoločnosť SAS dodržiavala bod 76 dočasného rámca týkajúci sa využívania štátnej pomoci v podnikoch v ťažkostiach už 31. decembra 2019 (odôvodnenie 121).

(517) Opatrenie je preto v súlade s bodom 76 dočasného rámca.

6.3.5.2.5. Bod 77 dočasného rámca

(518) V bode 77 dočasného rámca sa uvádza, že kým nie sú v plnej miere splatené rekapitalizačné opatrenia COVID-19, príjemcovia nemôžu vyplácať dividendy, nepovinné kupónové platby ani odkupovať iné akcie, než sú akcie vo vzťahu k štátu.

(519) Dánsko a Švédsko podmienili opatrenie súladom s bodom 77 dočasného rámca, pričom stanovili výnimku zo zákazu pre príjemcu vykonávať nepovinné kupónové platby v rámci nových komerčných hybridných dlhopisov vyplývajúcich z konverzie existujúcich dlhopisov (odôvodnenie 115). Dánsko a Švédsko v podstate vysvetlili, že upustenie od tohto osobitného zákazu bolo potrebné na získanie účasti súkromných veriteľov na transakcii (odôvodnenie 115).

(520) Inými slovami, Dánsko a Švédsko sa odvolali na (čiastočnú) výnimku z bodu 77 dočasného rámca týkajúcu sa vyplácania nepovinných kupónových platieb v rámci nových obchodných hybridných dlhopisov. Takáto (čiastočná) výnimka sa však v bode 77 dočasného rámca nepredpokladá.

(521) V tejto súvislosti Komisia predbežne odkazuje na judikatúru opísanú v odôvodneniach 396 a 397.

(522) Hoci sa v znení bodu 77 dočasného rámca vyžaduje uplatnenie zákazu nepovinných kupónových platieb v rámci rekapitalizačného opatrenia, je potrebné overiť, či v danom prípade existovali výnimočné okolnosti, ktoré odôvodňujú priame uplatnenie článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ na skutkové okolnosti tohto prípadu, a teda výnimku z bodu 77 dočasného rámca vo vzťahu k nepovinným kupónovým platbám vykonaným v rámci nových obchodných hybridných dlhopisov.

(523) V tomto prípade sa Komisia domnieva, že opatrenie i) bolo súčasťou regulačného rámca, ktorý bol ovplyvnený mimoriadnymi okolnosťami spôsobenými pandémiou ochorenia COVID-19, a že ii) malo špecifické vlastnosti, ktoré boli preň jedinečné a ktoré odôvodňovali upustenie od nepovinných kupónových platieb pre nové komerčné hybridné dlhopisy.

Regulačný rámec ovplyvnili mimoriadne okolnosti spôsobené pandémiou ochorenia COVID-19

(524) Po prvé si hospodárske dôsledky týchto mimoriadnych okolností vyžadovali okamžité opatrenia na úrovni členských štátov, ako aj na úrovni EÚ. Na tento účel Komisia prijala dočasný rámec 19. marca 2020, teda niekoľko dní po tom, ako členské štáty prijali prvé opatrenia na obmedzenie pohybu, aby týmto štátom umožnila konať s naliehavosťou, ktorú si situácia vyžadovala. Z tohto hľadiska Komisia v dočasnom rámci stanovila podmienky, ktoré musia dočasné opatrenia štátnej pomoci spĺňať, aby sa mohli považovať za zlučiteľné s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ a aby boli schválené veľmi rýchlo po ich oznámení príslušným členským štátom. Tento rámec vzhľadom na mimoriadne naliehavé okolnosti, ktoré panovali v čase jeho prijatia, nemohol obsiahnuť všetky opatrenia, ktoré členské štáty mohli prijať v prospech hospodárskych subjektov postihnutých krízou spôsobenou pandémiou COVID-19.

(525) Pripomienka spoločnosti Ryanair k bodu 77 dočasného rámca (odôvodnenie 203) nemení tento záver. Skutočnosť, že v dočasnom rámci sa už zohľadňuje pandémia ochorenia COVID-19, neznamená, že v čase jeho prijatia sa v ňom mohli predvídať všetky opatrenia, ktoré by členské štáty mohli prijať pre hospodárske subjekty postihnuté krízou spôsobenou pandémiou ochorenia COVID-19. Ako sa uvádza v odôvodnení 525, Komisia prijala dočasný rámec vo veľmi krátkom čase po prijatí prvých opatrení na obmedzenie pohybu v dôsledku pandémie ochorenia COVID-19. Tento nástroj bol obmedzeným a neprestajne sa vyvíjajúcim nástrojom, ako to dokazujú viaceré zmeny, ktoré k nemu Komisia vykonala od dátumu jeho prijatia do dátumu poskytnutia opatrenia. Práve tento mimoriadny kontext Komisia zohľadňuje, keď v tomto prípade posudzuje možnosť odchýliť sa od dočasného rámca.

Opatrenie malo špecifické vlastnosti, ktoré preň boli jedinečné

(526) Pokiaľ ide o špecifické vlastnosti spojené s opatrením, je potrebné pripomenúť, že v bode 77 dočasného rámca sa stanovuje požiadavka zlučiteľnosti, ktorej cieľom je zabrániť tomu, aby existujúci súkromní investori a veritelia využívali štátnu pomoc prostredníctvom diskrečných úkonov príjemcu (ako je deklarovanie dividend, spätné odkúpenie akcií alebo vyplatenie nepovinného kupónu). V tomto zmysle bod 77 dočasného rámca prispieva k minimalizácii výšky potrebnej pomoci tým, že znižuje výdavky peňažných prostriedkov príjemcu, a teda obmedzuje výšku pomoci na to, čo je nevyhnutne potrebné na obnovenie kapitálovej štruktúry príjemcu a zabezpečenie jeho životaschopnosti.

(527) Komisia sa v tomto prípade domnieva, že opatrenie malo jedinečné vlastnosti z týchto šiestich dôvodov.

(528) Po prvé Komisia pripomína, že rekapitalizácia spoločnosti SAS zahŕňala významnú účasť súkromných investorov, čo umožnilo spoločnosti SAS získať súkromný kapitál v hodnote až 3,75 miliardy SEK. Samotná konverzia dlhopisov predstavovala 2,25 miliardy SEK, t. j. viac ako 15 % celkovej sumy rekapitalizácie spoločnosti SAS. Preto táto konverzia predstavovala významnú časť financovania rekapitalizácie spoločnosti SAS.

(529) Po druhé Komisia poznamenáva, že možnosť spoločnosti SAS vyplácať nepovinné kupónové platby z nových komerčných hybridných dlhopisov vyplývajúcich z konverzie dlhopisov bola kľúčovým bodom v rokovaniach s niektorými držiteľmi dlhopisov a vo všeobecnosti kľúčovým faktorom pre všetkých držiteľov dlhopisov, aby súhlasili s konverziou dlhopisov (odôvodnenie 115). Na rozdiel od toho, čo naznačuje spoločnosť Ryanair (odôvodnenie 205), toto tvrdenie nie je samo osebe rozporuplné: spoločnosť SAS rokovala priamo s niektorými držiteľmi dlhopisov, ktorí zastupovali záujmy všetkých dotknutých držiteľov dlhopisov, a nie s každým držiteľom dlhopisov osobitne. Po dosiahnutí dohody mali všetci držitelia dlhopisov možnosť hlasovať na valnom zhromaždení o súhlase alebo nesúhlase s navrhovanou rekapitalizáciou, ako vyplýva z tlačovej správy, ktorú spoločnosť SAS uverejnila 7. augusta 2020 ([254]). Preto ak bolo upustenie od zákazu nepovinných kupónov rozhodujúce pre tých držiteľov dlhopisov, ktorí rokovali so spoločnosťou SAS, Dánsko a Švédsko mohli odôvodnene očakávať, že to bude kľúčové aj pre všetkých držiteľov dlhopisov.

([254]) Pozri tlačovú správu spoločnosti SAS zo 7. augusta 2020 (stránka navštívená v novembri 2023).

(530) Po tretie treba poznamenať, že držitelia dlhopisov odmietli už prvý návrh plánu rekapitalizácie, keďže pôvodne nesúhlasili s podmienkami konverzie dlhopisov (odôvodnenie 83). Pre spoločnosť SAS, ako aj pre Dánsko a Švédsko bolo dôležité zabezpečiť, aby rokovania opäť nezlyhali v otázkach, ktoré boli pre týchto držiteľov dlhopisov rozhodujúce. V tejto súvislosti je argument spoločnosti Ryanair (odôvodnenie 206), podľa ktorého držitelia dlhopisov už mali dostatočnú motiváciu investovať z dôvodu značnej podpory zo strany Dánska a Švédska, zjavne neopodstatnený, keďže títo držitelia dlhopisov už v prvom rade odmietli účasť na transakcii.

(531) Po štvrté Komisia poznamenáva, že konverzia dlhopisov na nové komerčné hybridné dlhopisy nemala za následok obohatenie držiteľov dlhopisov, ktorí sa podieľali na rekapitalizácii spoločnosti SAS. Ako sa uvádza v odôvodnení 119, pôvodná investícia týchto držiteľov dlhopisov do dlhopisov naopak stratila hodnotu v dôsledku konverzie na nové komerčné hybridné dlhopisy. Inými slovami, držitelia dlhopisov mali nárok na vyšší výnos z investície, ak by si ponechali dlhopisy, v porovnaní s tým, ak by súhlasili s ich konverziou na nové komerčné hybridné dlhopisy. Konverzia sa preto uskutočnila na úkor týchto držiteľov dlhopisov, ktorí tak spolu s Dánskom a Švédskom znášali bremeno rekapitalizácie spoločnosti SAS.

(532) Po piate Komisia poznamenáva, že Dánsko a Švédsko očakávali, že konverzia existujúcich dlhopisov na nové súkromné hybridné dlhopisy prinesie spoločnosti SAS, Dánsku a Švédsku tri pozitívne účinky, a to, že i) zlepší kapitálovú štruktúru, likviditu a kľúčové finančné ukazovatele spoločnosti SAS (odôvodnenie 116); ii) zníži výšku potrebnej štátnej pomoci (odôvodnenie 117) a iii) uľahčí a lepšie zabezpečí odmenu Dánska a Švédska (odôvodnenie 118).

(533) Spoločnosť Ryanair v tejto súvislosti potvrdzuje, že cieľom zákazu nepovinných kupónových platieb podľa bodu 77 dočasného rámca je zabrániť príjemcovi rekapitalizačnej pomoci rokovať so svojimi súkromnými veriteľmi, a tým znížiť výšku potrebnej pomoci (odôvodnenie 206). To však nie je správne. Hoci je pravda, ako sa uvádza v odôvodnení 527, že cieľom zákazu nepovinných kupónových platieb je zabrániť výdavkom peňažných prostriedkov príjemcu, a tým znížiť výšku pomoci, bod 77 dočasného rámca nebráni príjemcovi rekapitalizačnej pomoci rokovať so súkromnými veriteľmi (ako sú držitelia dlhopisov) o podmienkach, za ktorých títo veritelia prevezmú riziko vloženia nového súkromného kapitálu spolu s kapitálom členského štátu s cieľom obnoviť kapitálovú štruktúru príjemcu a zabezpečiť jeho životaschopnosť. Potvrdenie spoločnosti Ryanair v každom prípade nemení zistenie, že bez upustenia od zákazu nepovinných kupónových platieb z nových komerčných hybridných dlhopisov by existovalo vysoké riziko, že súkromní investori by nesúhlasili s účasťou na rekapitalizácii spoločnosti SAS.

(534) Rovnako nie je relevantná pripomienka spoločnosti Ryanair, podľa ktorej Komisia nesprávne predpokladala, že v prípade neexistencie rozdelenia bremena by spoločnosť SAS dostala väčšiu pomoc (odôvodnenie 207). Ako sa preukázalo v oddiele 6.3.3, opatrenie je v súlade s bodom 54 dočasného rámca. Komisia dospela k tomuto záveru na základe predpokladu, že Dánsko a Švédsko mohli prispieť na rekapitalizáciu spoločnosti SAS až do výšky 14,25 miliardy SEK i) v prípade absencie súkromného kapitálu a ii) napriek tomu, že sa pomoc nakoniec poskytla vo výške 9,54 miliardy SEK (odôvodnenie 342). Dánsko a Švédsko by teda skutočne mohli vyplniť medzeru po držiteľoch dlhopisov sumou 2,25 miliardy SEK, ak by sa títo rozhodli nezúčastniť sa na transakcii. Komisia nemôže vylúčiť, že Dánsko a Švédsko by poskytli väčšiu pomoc, ak by nedošlo k rozdeleniu bremena. To by viedlo k výsledku, ktorý je v rozpore s cieľom dočasného rámca a článkom 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ, podľa ktorých sa pomoc musí obmedziť na to, čo je nevyhnutné na dosiahnutie cieľov, ktoré sa ňou sledujú.

(535) Po šieste a posledné Komisia poznamenáva, že v dočasnom rámci sa neukladá žiadna požiadavka na rozdelenie bremena, pokiaľ ide o zlučiteľnosť štátnej pomoci vo forme rekapitalizácie. Rozdelenie zaťaženia stanovené v opatrení je v tomto prípade výsledkom úsilia spoločnosti SAS nájsť na trhu alternatívne financovanie za prijateľných podmienok s cieľom minimalizovať výšku poskytnutej štátnej pomoci na žiadosť Dánska a Švédska (odôvodnenie 84).

(536) Komisia odmieta argument spoločnosti Ryanair, podľa ktorého z bodu 77 dočasného rámca už vyplýva rozdelenie bremena (odôvodnenie 208). V bode 77 dočasného rámca sa nevyžaduje, aby sa súkromní veritelia ani iné súkromné zainteresované strany podieľali na rekapitalizácii príjemcu, a už vôbec nie, aby sa tak stalo na ich náklady.

(537) Z uvedeného vyplýva, že zrušenie zákazu nepovinných kupónových platieb v rámci nových komerčných hybridných dlhopisov predstavovalo v tomto prípade rozhodujúci prvok pre účasť súkromných držiteľov dlhopisov na rekapitalizácii spoločnosti SAS, ktorí k tejto rekapitalizácii prispeli významnou mierou. Rokovania medzi spoločnosťou SAS a týmito držiteľmi dlhopisov boli neisté, keďže títo držitelia už odmietli prvý plán rekapitalizácie spoločnosti SAS. Títo držitelia dlhopisov dobrovoľne súhlasili s tým (t. j. bez toho, aby sa to vyžadovalo v dočasnom rámci alebo iných pravidlách), že utrpia straty zo svojej investície v dôsledku konverzie dlhopisov na nové komerčné hybridné dlhopisy, pričom táto konverzia mala pozitívny vplyv na finančnú situáciu spoločnosti SAS a umožnila Dánsku a Švédsku obmedziť výšku štátnej pomoci potrebnej na riešenie potrieb likvidity a vlastného imania spoločnosti.

(538) Komisia sa preto domnieva, že požiadavka zákazu nepovinných kupónových platieb (splatných v rámci nových komerčných hybridných dlhopisov) by pravdepodobne odradila držiteľov dlhopisov od účasti na plánoch rekapitalizácie spoločnosti SAS, čo by následne viedlo k zvýšeniu štátnej pomoci, ktorá by sa vložila do kapitálovej štruktúry spoločnosti. Za týchto okolností by zachovanie uvedeného zákazu bolo v rozpore s cieľmi Zmluvy, cieľom dočasného rámca a článkom 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ, v ktorých, ako už bolo uvedené, sa vyžaduje, aby sa pomoc obmedzila na to, čo je nevyhnutné na dosiahnutie cieľov, ktoré sa ňou sledujú.

(539) Preto, keďže predmetné opatrenie bolo navrhnuté tak, aby sa čo najviac znížila výška pomoci, na účely zabezpečenia značného príspevku súkromných investorov bolo potrebné uistiť ich o tom, že dostanú platby z nových komerčných hybridných dlhopisov. Platí to o to viac, že mimoriadne okolnosti spojené s pandémiou COVID-19 nevyhnutne viedli k zhoršeniu investičného prostredia v sektore letectva. Dánsko a Švédsko preto nemohli rozumne očakávať významnú účasť súkromných investorov bez zavedenia stimulov.

(540) Komisia sa preto domnieva, že zrušenie zákazu nepovinných kupónových platieb v súvislosti s novými komerčnými hybridnými dlhopismi, a teda odchýlka od požiadavky stanovenej v bode 77 dočasného rámca, je v tomto prípade odôvodnené vzhľadom na mimoriadne okolnosti prípadu a špecifické vlastnosti opatrenia.

6.3.5.2.6. Bod 78 dočasného rámca

(541) V bode 78 dočasného rámca sa uvádza, že „*[p]okiaľ aspoň 75 % rekapitalizačných opatrení COVID-19 nebolo splatených, odmena každého člena manažmentu príjemcu nesmie prekročiť pevnú zložku jeho odmeny k 31. decembru 2019. V prípade osôb, ktoré sa stanú členmi manažmentu v čase rekapitalizácie alebo po nej, je uplatniteľným limitom pevná zložka odmeny členov vedenia s rovnakou úrovňou zodpovednosti k 31. decembru 2019. Za žiadnych okolností sa nesmú vyplácať bonusy ani iné variabilné alebo porovnateľné zložky odmeny*“.

(542) Komisia poznamenáva, že opatrenie obsahuje zákaz stanovený v bode 78 dočasného rámca (odôvodnenie 113).

(543) Opatrenie je preto v súlade s bodom 78 dočasného rámca.

6.3.5.3. Záver o súlade s podmienkami týkajúcimi sa riadenia a predchádzania neprimeranému narušeniu hospodárskej súťaže

(544) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že opatrenie je v súlade so všetkými podmienkami stanovenými v oddiele 3.11.6 dočasného rámca týkajúcimi sa podmienok riadenia a zabránenia neprimeranému narušeniu hospodárskej súťaže. Hoci sa opatrenie odchyľuje od bodu 77 dočasného rámca, Komisia sa domnieva, že táto výnimka je v tomto konkrétnom prípade opodstatnená z dôvodov uvedených v oddiele 6.3.5.2.5.

6.3.6. *Stratégia ukončenia angažovanosti štátu vyplývajúcej z rekapitalizácie a povinnosti podávania správ*

(545) Podľa bodu 79 dočasného rámca *„[p]ríjemcovia okrem MSP, ktorým bola poskytnutá rekapitalizácia v súvislosti s vypuknutím nákazy COVID-19 vo výške viac ako 25 % vlastného imania v čase intervencie, musia preukázať dôveryhodnú stratégiu ukončenia angažovanosti členského štátu, s výnimkou prípadu, keď sa intervencia štátu zníži pod úroveň 25 % vlastného imania do 12 mesiacov od dátumu poskytnutia pomoci“* ([255]). Podľa bodu 80 dočasného rámca musí stratégia ukončenia angažovanosti obsahovať plán príjemcu o pokračovaní jeho činnosti a použití finančných prostriedkov, ktoré investoval štát, vrátane harmonogramu platieb a opatrenia, ktoré príjemca a štát prijmú na dodržanie harmonogramu splácania.

(546) Spoločnosť SAS je veľký podnik, ktorý by v čase intervencie získal rekapitalizáciu vo výške viac ako 25 %. Dánsko a Švédsko preto predložili obchodný plán vypracovaný spoločnosťou SAS na splatenie nástrojov poskytnutých Dánskom a Švédskom do účtovného roku 2025 (odôvodnenie 125). Dánsko a Švédsko vysvetlili, že spoločnosť SAS má v úmysle použiť kladné voľné peňažné toky z podnikania, ako aj výnosy z emisií na kapitálovom trhu (vrátane dlhu a vlastného imania) na splatenie nástrojov štátnej pomoci ([256]). Okrem toho Dánsko a Švédsko takisto vysvetlili, že čo najskôr a po finančnej stabilizácii spoločnosti SAS zvážia predaj súkromným tretím stranám ako pravdepodobnú stratégiu ukončenia angažovanosti, najmä pokiaľ ide o akcie COVID-19 upísané v rámci rekapitalizácie. Dánsko a Švédsko sa v každom prípade zaviazali, že do 12 mesiacov od poskytnutia pomoci prijmú a schvália dôveryhodnú stratégiu ukončenia angažovanosti, pokiaľ by sa intervencia štátu do tohto termínu neznížila pod úroveň 25 % vlastného imania (odôvodnenie 126).

(547) Komisia preto dospela k záveru, že podmienky stanovené v bodoch 79 a 80 dočasného rámca sú splnené.

(548) Okrem toho Dánsko a Švédsko potvrdili, že SAS bude Dánsku a Švédsku podávať správy o pokroku pri vykonávaní harmonogramu splácania v súlade s bodom 82 dočasného rámca (odôvodnenie 130). Spoločnosť SAS, Dánsko a Švédsko potvrdili, že budú dodržiavať povinnosti zverejňovania a podávania správ stanovené v bodoch 83 až 84 dočasného rámca (pozri odôvodnenie 130).

(549) A napokon, v súlade s bodom 85 dočasného rámca sa Dánsko a Švédsko zaviazali oznámiť plán reštrukturalizácie, ak sa ich kapitálová intervencia nezníži pod 15 % vlastného imania príjemcu ([257]) do šiestich rokov od poskytnutia opatrenia (pozri odôvodnenie 130). Opatrenie je preto v súlade s bodom 85 dočasného rámca.

(550) Komisia poznamenáva, že spoločnosť Ryanair nesúhlasí s dĺžkou trvania šesť rokov, ktorá je stanovená v bode 85 dočasného rámca (odôvodnenie 209). Tvrdí, že takáto „laxná“ požiadavka nemotivuje k ukončeniu angažovanosti štátu a je v rozpore so zásadou proporcionality a bodom 45 dočasného rámca. Neuvádza však, aká by mala byť primeraná dĺžka trvania.

(551) Komisia poznamenáva, že požiadavka na plán reštrukturalizácie nemá slúžiť ako stimul na ukončenie angažovanosti členského štátu z podielu na základnom imaní získanom prostredníctvom rekapitalizácie COVID-19. V dočasnom rámci sa už poskytujú takéto stimuly v oddiele 3.11.5 dočasného rámca a až po uplynutí tohto šesťročného obdobia bude jasné, či rôzne stimulačné mechanizmy priniesli očakávaný výsledok a či bude potrebné oznámiť plán reštrukturalizácie. Takéto trvanie je takisto úplne v súlade s rôznymi mechanizmami zavedenými v dočasnom rámci na podporu a urýchlenie ukončenia angažovanosti štátu vo vlastnom imaní príslušného príjemcu, z ktorých niektoré sú rozložené na podobné obdobie.

([255]) V súlade s poznámkou pod čiarou č. 66 dočasného rámca by sa hybridné nástroje, ktoré poskytol štát, mali považovať za vlastné imanie.

([256]) Dlhové financovanie môže zahŕňať zabezpečené aj nezabezpečené nástroje: i) nezabezpečené dlhopisy vrátane hybridných dlhopisov, vlastných zmeniek, obchodovateľných cenných papierov, ako aj syndikovaných úverov; ii) zabezpečené nástroje, ako je japonský operatívny lízing, financovanie lietadiel a potenciálne nástroje predaja a spätného lízingu. Rozhodnutie o finančnom nástroji prijíma spoločnosť SAS okrem iného na základe týchto faktorov: atraktívnosti podmienok/nákladov financovania príslušného nástroja, veľkosti trhu a objemov dostupných pre spoločnosť SAS, aktuálneho úverového ratingu spoločnosti SAS a očakávaného ratingového výhľadu/pohybu ratingu.

([257]) V súlade s poznámkou pod čiarou č. 66 dočasného rámca by sa hybridné nástroje, ktoré poskytol štát, mali považovať za vlastné imanie.

(552) Preto nie je v rozpore so zásadou proporcionality, keď sa v bode 85 dočasného rámca stanovuje, že takýto plán reštrukturalizácie sa oznámi len vtedy, ak sa po šiestich rokoch dánska a švédska intervencia nezníži pod 15 % vlastného imania spoločnosti SAS.

(553) Okrem toho je analógia s oznámením o bankovníctve nevhodná, pretože, ako sa v ňom uvádza, táto kríza bola prinajmenšom čiastočne spôsobená nadmerným rizikom, ktoré podstupovali niektoré finančné inštitúcie, na rozdiel od pandémie ochorenia COVID-19, ktorá je zdravotnou krízou. Preto nemožno požadovať, aby opatrenia, ktoré Komisia zaviedla na nápravu dôsledkov krízy spôsobenej pandémiou ochorenia COVID-19, mali rovnaký charakter ako opatrenia, ktoré sú reakciou na túto finančnú krízu.

(554) Okrem toho treba odmietnuť pripomienku spoločnosti Ryanair založenú na bode 45 dočasného rámca. Hoci sa v tomto bode vyžaduje, aby rekapitalizačné opatrenia podliehali prísnym podmienkam s cieľom obmedziť narušenie hospodárskej súťaže, vysvetľuje sa, že tieto podmienky sa týkajú účasti, odmeny a ukončenia angažovanosti štátu vo vlastnom imaní dotknutých podnikov, ustanovení o riadení a primeraných opatrení na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže. Ide jednoznačne o odkaz na podmienky stanovené v oddieloch 3.11.2 až 3.11.7 dočasného rámca.

(555) Komisia preto dospela k záveru, že opatrenie spĺňa všetky požiadavky stanovené v oddiele 3.11.7 dočasného rámca.

6.3.7. **Oddiel 4 dočasného rámca**

(556) Dánsko a Švédsko potvrdili, že budú plniť povinnosti týkajúce sa podávania správ a monitorovania uvedené v oddiele 4 dočasného rámca (odôvodnenia 129 a 130).

6.3.8. **Zlučiteľnosť opatrenia s inými ustanoveniami práva Únie**

(557) Spoločnosť Ryanair vo svojich pripomienkach tvrdila, že opatrenie porušuje viaceré ustanovenia ZFEÚ, najmä jej články 18, 49 a 56, ako aj článok 15 nariadenia (ES) č. 1008/2008 (odôvodnenie 166). Odkazuje takisto na porušenie všeobecnej zásady práva Únie, a to zásady nediskriminácie (odôvodnenie 167).

(558) V tejto súvislosti spoločnosť Ryanair správne pripomína, že štátnu pomoc, ktorá je ako taká alebo z dôvodu niektorých jej foriem v rozpore s ustanoveniami alebo všeobecnými zásadami práva Únie, nemožno vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom ([258]).

(559) Pokiaľ však ide o jej tvrdenie, že opatrenie porušuje článok 18 ZFEÚ, Komisia pripomína, že v prvom odseku tohto ustanovenia sa uvádza, že *„v rozsahu pôsobnosti zmlúv a bez toho, aby boli dotknuté ich osobitné ustanovenia, je zakázaná akákoľvek diskriminácia z dôvodu štátnej príslušnosti“*. Článok 18 ZFEÚ sa má samostatne uplatňovať len v prípadoch upravených právom Únie, v súvislosti s ktorými sa v ZFEÚ nestanovuje osobitný zákaz diskriminácie. V článku 107 ods. 2 a 3 ZFEÚ sa stanovujú výnimky zo zásady uvedenej v článku 107 ods. 1 ZFEÚ, podľa ktorej je štátna pomoc nezlučiteľná s vnútorným trhom, a tým sa umožňuje rozdielne zaobchádzanie s podnikmi, ak sú splnené požiadavky stanovené v týchto výnimkách. Podľa Súdneho dvora sa tieto výnimky musia považovať za „osobitné ustanovenia“ stanovené v zmluvách v zmysle článku 18 prvého odseku ZFEÚ ([259]).

([258]) Rozsudky z 31. januára 2023, Komisia/Braesch a i., C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, bod 96, a z 28. septembra 2023, Ryanair/Komisia, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, bod 109.
([259]) Rozsudok z 28. septembra 2023, Ryanair/Komisia, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, bod 111.

(560) Z toho vyplýva, že v tomto prípade je potrebné preskúmať len to, či je rozdielne zaobchádzanie spôsobené opatrením povolené podľa článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ. Komisia preto posúdila, či je opatrenie v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ, ako sa vykladá v dočasnom rámci. Komisia dospela k záveru, že opatrenie je v súlade s týmito požiadavkami, to znamená, že sa poskytuje na účely v ňom uznaného cieľa a v medziach toho, čo je nevyhnutné a primerané na dosiahnutie tohto cieľa ([260]). Preto nie je potrebné ďalej posudzovať možné porušenie článku 18 ZFEÚ. Spoločnosť Ryanair v každom prípade neuvádza dôvody, prečo by mal byť v tomto prípade porušený článok 18 ZFEÚ.

(561) Pokiaľ ide o články 49 a 56 ZFEÚ a článok 15 nariadenia (ES) č. 1008/2008, týmito ustanoveniami sa chráni voľné poskytovanie služieb v rámci vnútorného trhu a voľné poskytovanie služieb leteckej dopravy v rámci vnútorného trhu. Komisia poznamenáva, že podľa článku 58 ZFEÚ sa článok 56 ZFEÚ nevzťahuje na odvetvie dopravy, a preto opatrenie nemôže byť v rozpore s týmto ustanovením. Pokiaľ ide o článok 15 nariadenia (ES) č. 1008/2008, spoločnosť Ryanair tvrdí, že Dánsko a Švédsko tým, že vyhradili opatrenie len pre spoločnosť SAS na úkor všetkých leteckých spoločností, ktoré boli rovnako postihnuté pandémiou ochorenia COVID-19, odrádzali od voľného poskytovania služieb, ako aj od slobody usadiť sa týchto leteckých spoločností vrátane spoločnosti Ryanair (odôvodnenie 170). V podstate tvrdí, že výber príjemcu obmedzuje jej slobodu poskytovať služby a slobodu usadiť sa.

(562) Komisia v tejto súvislosti pripomína, že podľa judikatúry obmedzujúce účinky, ktoré má opatrenie pomoci na slobodu poskytovať služby alebo slobodu usadiť sa, nepredstavujú obmedzenie zakázané Zmluvou, pretože môžu vyplývať zo samotnej povahy štátnej pomoci, ako je jej selektívna povaha ([261]).

(563) Podľa tej istej judikatúry, ak sú podmienky opatrenia pomoci tak neoddeliteľne spojené s predmetom pomoci, že ich nie je možné hodnotiť samostatne, ich vplyv na zlučiteľnosť alebo nezlučiteľnosť pomoci ako celku s vnútorným trhom sa preto musí nevyhnutne určiť prostredníctvom postupu stanoveného v článku 108 ZFEÚ ([262]).

(564) Súdny dvor v tejto súvislosti rozhodol, že za týchto okolností nemožno účinok výberu podniku ako príjemcu opatrenia na vnútorný trh skúmať oddelene od účinku zlučiteľnosti tohto opatrenia pomoci ako celku s vnútorným trhom prostredníctvom postupu stanoveného v článku 108 ZFEÚ. Z pripomienok spoločnosti Ryanair vyplýva, že táto spoločnosť sa s týmto názorom stotožňuje, keďže tvrdí, že Komisia by mala opatrenie zakázať v rámci postupu stanoveného v článku 108 ods. 3 ZFEÚ, ale z dôvodu, že údajne porušuje článok 15 nariadenia (ES) č. 1008/2008 a článok 49 ZFEÚ.

(565) Ako sa však uvádza v judikatúre v odôvodnení 563, obmedzujúce účinky, ktoré môže mať štátna pomoc na slobodné poskytovanie služieb alebo na slobodu usadiť sa, nepredstavujú obmedzenie zakázané Zmluvou, pretože môžu byť vlastné samotnej povahe štátnej pomoci, ako je jej selektívna povaha. V tomto prípade Komisia neidentifikuje žiadny prvok, ktorý by preukazoval, že opatrenie, a konkrétne výber spoločnosti SAS ako jediného príjemcu opatrenia, malo obmedzujúce účinky, ktoré presahovali účinky vlastné štátnej pomoci poskytnutej v súlade s požiadavkami stanovenými v článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ. Takéto dôkazy nepredložili ani zainteresované strany.

([260]) Pokiaľ ide o možné porušenie všeobecnej zásady nediskriminácie, Komisia sa domnieva, že aj za predpokladu, že spoločnosť SAS a ostatné letecké spoločnosti sú v porovnateľnej situácii vzhľadom na cieľ opatrenia, takéto rozdielne zaobchádzanie by bolo v každom prípade odôvodnené, keďže opatrenie je potrebné na dosiahnutie jeho cieľa uvedeného v odôvodnení 17, ako sa uvádza v oddiele 6.3.1 (a najmä existencia spoločného záujmu intervencie konkrétne v prospech spoločnosti SAS z dôvodov uvedených v oddiele 6.3.1.2), a primerané tomuto cieľu, ako sa preukazuje v oddiele 6.3.3 (primeranosť pomoci), 6.3.4 (odmena a ukončenie angažovanosti štátu), 6.3.5 (podmienky riadenia a predchádzanie narušeniu hospodárskej súťaže) a 6.3.6 (stratégia ukončenia angažovanosti štátu), v tom zmysle, že neprekračuje rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie cieľa opatrenia.

([261]) Rozsudok z 28. septembra 2023, Ryanair/Komisia, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, bod 132.

([262]) Rozsudok z 28. septembra 2023, Ryanair/Komisia, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, bod 133. V tomto zmysle pozri aj rozsudky z 22. marca 1977, Iannelli/Meroni, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, bod 14, a z 31. januára 2023, Komisia/Braesch a i., ECLI:C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, bod 97.

(566) Opatrenie preto neporušuje článok 49 ZFEÚ a článok 15 nariadenia (ES) č. 1008/2008.

(567) Z uvedeného vyplýva, že opatrenie nie je v rozpore so žiadnym z ustanovení práva Únie, ktoré uviedla spoločnosť Ryanair vo svojich pripomienkach.

7. **ZÁVER**

(568) Komisia konštatuje, že Švédsko a Dánsko neoprávnene vykonali opatrenie v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ. Komisia sa však domnieva, že opatrenie je v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ pod podmienkou, že Dánsko a Švédsko zavedú mechanizmus opísaný v odôvodnení 148 v súlade s bodmi 61 a 62 dočasného rámca do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia týmto členským štátom.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pomoc, ktorú Dánske kráľovstvo a Švédske kráľovstvo poskytli spoločnosti Scandinavian Airlines System AB a implementovali ju pre ňu vo výške 9,54 miliardy SEK, je zlučiteľná s vnútorným trhom za podmienok stanovených v článku 2.

Článok 2

Zlučiteľnosť pomoci uvedenej v článku 1 je podmienená tým, že Dánske kráľovstvo a Švédske kráľovstvo budú od spoločnosti Scandinavian Airlines System AB požadovať na účely splnenia podmienok uvedených v bodoch 61 a 62 dočasného rámca emisiu dodatočných majetkových cenných papierov v prospech Dánskeho kráľovstva a Švédskeho kráľovstva, prostredníctvom ktorých sa zvýši odmena týchto členských štátov za akcie COVID-19, ktoré nadobudli s pomocou uvedenou v článku 1 prostredníctvom upísania nových kmeňových akcií spoločnosti Scandinavian Airlines System AB.

Emisia nástrojov uvedených v prvom odseku sa uskutoční po štyroch rokoch (ak Dánske kráľovstvo a/alebo Švédske kráľovstvo nepredalo aspoň 40 % akcií COVID-19, ktoré nadobudlo) a šiestich rokoch (ak Dánske kráľovstvo a/alebo Švédske kráľovstvo nepredalo všetky svoje akcie COVID-19) od dátumu poskytnutia pomoci uvedenej v článku 1.

Na účely emisie nástrojov uvedených v prvom odseku spoločnosť Scandinavian Airlines System AB buď i) zmení podmienky štátnych hybridných dlhopisov vydaných týmto podnikom Dánskemu kráľovstvu a Švédskemu kráľovstvu s cieľom zvýšiť sumu splatnú na ich základe; alebo ii) vydá Dánskemu kráľovstvu a Švédskemu kráľovstvu nový nástroj za rovnakých podmienok ako štátne hybridné dlhopisy vydané týmto podnikom Dánskemu kráľovstvu a Švédskemu kráľovstvu.

Zvýšenie odmeny poskytovanej v rámci nástrojov uvedených v prvom odseku bude zodpovedať zvýšeniu o 10 % sumy vyplývajúcej z vynásobenia počtu akcií spoločnosti Scandinavian Airlines System AB v držbe Dánskeho kráľovstva a Švédskeho kráľovstva, ktoré ešte neboli predané pred dátumami uvedenými v odseku 2 a ktoré presahujú počet akcií, ktoré tieto členské štáty vlastnili v tomto podniku pred poskytnutím pomoci uvedenej v prvom odseku, vyššou z týchto hodnôt: i) 1,16 SEK alebo ii) objemovo váženou priemernou cenou zaplatenou za akcie spoločnosti Scandinavian Airlines System AB na burze Nasdaq v Štokholme počas obdobia 20 obchodných dní bezprostredne predchádzajúcich piatemu obchodnému dňu pred aktiváciou zvýšenia v čase uvedenom v odseku 2. Dodatočná istina vyplývajúca z tohto výpočtu sa upraví tak, aby sa zohľadnili očakávané budúce peňažné toky spojené s touto dodatočnou nominálnou sumou kapitálových cenných papierov, diskontované vhodnou trhovou sadzbou, ktorá odráža ich podmienky a rizikovosť emitenta v čase uvedenom v odseku 2.

Článok 3

Dánske kráľovstvo a Švédske kráľovstvo informujú Komisiu do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia o opatreniach prijatých na splnenie podmienok stanovených v článku 2.

Článok 4

Toto rozhodnutie je určené Dánskemu kráľovstvu a Švédskemu kráľovstvu.

V Bruseli 29. novembra 2023

Za Komisiu
Didier REYNDERS
člen Komisie