2024/2549

1.10.2024

SKLEP KOMISIJE (EU) 2024/2549

z dne 29. novembra 2023

o državni pomoči SA.57543 in SA.58342 (2020/NN) (ex 2020/N), ki sta jo Kraljevina Danska in Kraljevina Švedska izvedli za družbo Scandinavian Airlines System AB

(notificirano pod dokumentarno številko C(2023) 8356)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 108(2), prvi pododstavek, Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1), točka (a), Sporazuma,

po pozivu zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z zgoraj navedenima določbama ([1]), in ob upoštevanju njihovih pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Kraljevina Danska (Danska) in Kraljevina Švedska (Švedska) sta po stikih pred priglasitvijo ([2]) Komisiji z elektronskimi obvestili z dne 11. avgusta 2020 priglasili svoje načrte za sodelovanje pri dokapitalizaciji (ukrep) družbe Scandinavian Airlines System AB (SAS).

(2) Danska in Švedska sta priglasili ukrep v skladu s členom 107(3), točka (b), Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU), kot se razlaga v oddelku 3.11 začasnega okvira za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu med pandemijo COVID-19 (začasni okvir) ([3]).

(3) Ukrep je vključeval dva instrumenta dokapitalizacije:

— vpis hibridnih državnih menic s strani Danske in Švedske (hibridni kapitalski instrument) in

— vpis novih navadnih delnic s strani navedenih dveh držav članic (lastniški instrument).

(4) Skupni najvišji znesek ukrepa, ki sta ga Danska in Švedska priglasili 11. avgusta 2020, je znašal približno 11 milijard SEK (1,069 milijarde EUR) ([4]), od tega naj bi približno 6 milijard SEK zagotovila Danska, 5 milijard SEK pa Švedska.

([1]) UL C 250, 14.7.2023, str. 11.

([2]) Danska in Švedska sta 12. junija 2020 predložili osnutek obrazca za priglasitev. Po neformalni izmenjavi mnenj s Komisijo sta Danska in Švedska 16. junija 2020 predložili dodatne informacije. Komisija je 16., 19., 23. in 30. junija 2020 Danski in Švedski poslala zahteve za informacije, na katere sta Danska in Švedska odgovorili 18., 22. in 23. junija 2020 ter 2. julija 2020. Komisija je 2., 6. in 10. julija 2020 poslala dodatne zahteve za informacije, na katere sta Danska in Švedska odgovorili 3., 8., 13. in 23. julija 2020. Danska in Švedska sta dodatne informacije predložili 24., 27., 30. in 31. julija 2020 ter 1. in 2. avgusta 2020.

([3]) Sporočilo Komisije – Začasni okvir za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu ob izbruhu COVID-19 (UL C 91I, 20.3.2020, str. 1), kakor je bilo spremenjeno s sporočili Komisije C(2020) 2215 (UL C 112I, 4.4.2020, str. 1), C(2020) 3156 (UL C 164, 13.5.2020, str. 35) in C(2020) 4509 (UL C 218, 2.7.2020, str. 3). Po sprejetju prvotnega sklepa je bil začasni okvir spremenjen s sporočili Komisije C(2020) 7127 (UL C 340I, 13.10.2020, str. 1), C(2021) 564 (UL C 34, 1.2.2021, str. 6), C(2021) 8442 (UL C 473, 24.11.2021, str. 1) in C(2022) 7902 (UL C 423, 7.11.2022, str. 9).

([4]) Pri sklicevanju na ukrep, kot je bil priglašen 11. avgusta 2020, se uporabi menjalni tečaj z dne 14. avgusta 2020, ko se znesek pomoči v SEK pretvori v EUR.

(5) Poleg tega je bil v načrtu dokapitalizacije predviden tudi prispevek zasebnih vlagateljev v višini 3,75 milijarde SEK. V ta namen je družba SAS med drugim sklenila sporazume z imetniki nekaterih obstoječih hibridnih menic in imetniki nekaterih obveznic, da bi navedene hibridne menice pretvorila v nove navadne delnice oziroma obveznice v nove komercialne hibridne menice ali nove navadne delnice.

(6) Komisija je 17. avgusta 2020 sprejela sklep, v katerem je odločila, da ukrepu ne bo nasprotovala, ker se je štel za združljivega z notranjim trgom na podlagi člena 107(3), točka (b), PDEU (prvotni sklep) ([5]).

(7) Danska in Švedska sta pomoč družbi SAS dodelili 26. oktobra 2020. Na koncu sta izplačali znesek pomoči v višini približno 9,54 milijarde SEK (907 milijonov EUR), ki je bil tako nižji od 11 milijard SEK, tj. zneska, ki je bil predviden v priglasitvi in ga je Komisija odobrila v prvotnem sklepu (glej uvodno izjavo 4).

(8) Družba Ryanair DAC (Ryanair) je 4. maja 2021 vložila tožbo za razglasitev ničnosti prvotnega sklepa. V sodbi z dne 10. maja 2023 v zadevi T-238/21 (sodba v zadevi SAS II) je Splošno sodišče prvotni sklep razglasilo za ničen zaradi kršitve točk 61 in 62 začasnega okvira ([6]). Splošno sodišče je menilo, da Komisija v nasprotju z zahtevami iz navedenih določb začasnega okvira ni zahtevala vključitve mehanizma postopnega zviševanja ali alternativnega mehanizma v zvezi z lastniškim instrumentom.

(9) Po razglasitvi ničnosti prvotnega sklepa je Komisija 8., 13. in 15. junija 2023 od Danske in Švedske zahtevala dodatne informacije. Danska in Švedska sta odgovorili 12., 15. in 16. junija 2023.

(10) Komisija je Švedsko in Dansko z dopisom z dne 4. julija 2023 obvestila, da bo v zvezi s pomočjo začela postopek iz člena 108(2) PDEU (sklep o začetku postopka).

(11) Sklep o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([7]). Komisija je vse zainteresirane strani pozvala, naj predložijo pripombe.

(12) Danska in Švedska sta 19. julija 2023 skupaj predložili pripombe k sklepu o začetku postopka.

(13) Komisija je pripombe dveh zainteresiranih strani, in sicer družbe SAS in družbe Ryanair, prejela tudi 10. avgusta 2023 oziroma 14. avgusta 2023. 23. avgusta 2023 je navedene pripombe posredovala Danski in Švedski. Danska in Švedska sta z dopisoma z dne 25. septembra 2023 Komisiji predložili skupni odgovor na pripombe, ki jih je predložila družba Ryanair.

(14) Komisija je 2. oktobra 2023 Danski in Švedski poslala zahtevo za informacije. Državi članici sta na navedeno zahtevo odgovorili v več fazah, in sicer 6., 11., 12., 13., 16., 19. in 23. oktobra 2023. Komisija je zahteve za informacije poslala tudi: 16. oktobra 2023, pri čemer sta Danska in Švedska odgovorili 24., 26. in 31. oktobra 2023; 9. novembra 2023, pri čemer sta Danska in Švedska odgovorili 14. novembra 2023, in 14. novembra 2023, pri čemer sta Danska in Švedska odgovorili 20. in 21. novembra 2023.

(15) Švedska in Danska sta se z dopisoma z dne 24. oziroma 17. oktobra 2023 izjemoma strinjali, da se odpovedujeta svojim pravicam iz člena 342 PDEU v povezavi s členom 3 Uredbe (ES) št. 1/1958 ([8]) ter da bosta sprejeli ta sklep in ga priglasili v angleščini.

([5]) Sklep Komisije C(2020) 5750 final z dne 17. avgusta 2020 o državni pomoči SA.57543 (2020/N) – Danska in SA.58342 (2020/N) – Švedska – dokapitalizacija družbe SAS AB zaradi COVID-19 (UL C 50, 12.2.2021, str. 1). Komisija je 23. avgusta 2020 sprejela sklep o popravku za spremembo prvotnega sklepa.

([6]) Sodba z dne 10. maja 2023, Ryanair/Komisija (SAS II; COVID-19), T-238/21, ECLI:EU:T:2023:247.

([7]) Glej opombo 1.

([8]) Uredba št. 1 o določitvi jezikov, ki se uporabljajo v Evropski gospodarski skupnosti (UL 17, 6.10.1958, str. 385/58, ELI: http://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj).

2. **PODROBEN OPIS UKREPA**

(16) V naslednjih oddelkih sta ukrep in okvir, v katerega se umešča, opisana ob odobritvi ukrepa, tj. 26. oktobra 2020. Ocena ukrepa po razglasitvi ničnosti prvotnega sklepa s strani Splošnega sodišča (glej uvodno izjavo 8) temelji na dejstvih in elementih, ki so prevladovali ob dodelitvi pomoči.

2.1 **Cilj ukrepa**

(17) Cilj ukrepa je bil ponovno vzpostaviti lastniški kapital in likvidnost družbe SAS v izrednih razmerah, ki jih je povzročila pandemija COVID-19.

(18) Ukrep je bil del splošnega svežnja ukrepov, ki sta jih sprejeli Danska in Švedska ter katerih cilj je bil zagotoviti, da bo na trgu ostala na voljo zadostna likvidnost, in preprečiti pomanjkanje likvidnosti, s katerim so se zaradi izbruha pandemije soočala podjetja. Namen navedenega svežnja ukrepov je bil tudi zagotoviti, da motnje, ki jih je povzročila pandemija, ne bi ogrozile sposobnosti preživetja podjetij ter bi ohranile kontinuiteto gospodarske aktivnosti med pandemijo in po njej.

2.1.1 *Zajezitveni ukrepi, ki sta jih Danska in Švedska sprejeli v odziv na pandemijo COVID-19*

(19) Svetovna zdravstvena organizacija je 11. marca 2020 bolezen COVID-19 opredelila kot pandemijo. Zaradi tveganja za javno zdravje, ki je izhajalo iz neobstoja terapevtikov ali cepiv za novi virus COVID-19, so bile navedene okoliščine opredeljene kot izredne. Hitro širjenje je imelo strahotne posledice tako v smislu števila smrtnih žrtev v ogroženih skupina kot v smislu gospodarskih in družbenih pretresov.

(20) Za omejitev širjenja COVID-19 so države članice, vključno z Dansko in Švedsko, sprejele obsežne zajezitvene ukrepe, kot so zahteve za delo na daljavo od doma ter preprečevanje javnih zborovanj, zaprtje nebistvenih podjetij in uvedba nočne policijske ure. Poleg tega so Danska in Švedska ter druge države članice drastično omejile gibanje in potovanja po svojih ozemljih ter v tuje države in iz njih s sprejetjem omejitev potovanj in splošnih sanitarnih ukrepov (npr. prepovedi letov, karantena ali zahteve glede negativnega testa na COVID-19).

(21) Na Danskem je dansko ministrstvo za zunanje zadeve 13. marca 2020 svojim državljanom in prebivalcem svetovalo, naj se izogibajo vsem nenujnim potovanjem v vse države. Istega dne so danski organi zaprli svoje meje in uvedli začasno prepoved vstopa na Dansko. Navedene omejitve so za večino tujih držav veljale do 26. junija 2020 ([9]), tj. do datuma, ko je Danska odpravila omejitve potovanj v države članice in schengenske države, z nekaterimi izjemami ([10]). Kljub odpravi navedenih omejitev je Danska še naprej spremljala tedenski razvoj epidemiološkega tveganja v vseh tujih državah, vključno z drugimi državami članicami, in ustrezno posodabljala svoja priporočila o potovanjih zunaj Danske. Poleg tega je delno odpravo omejitev od 26. junija 2020 spremljalo pravilo šestih dni, v skladu s katerim je bil tujcem, ki so potovali v rekreativne namene, dovoljen vstop na Dansko le, če so rezervirali počitniško bivanje za vsaj šest noči. To pravilo je vplivalo na tuji turizem na Danskem, saj je poleti 2019 70 % tujih turistov, ki so vstopili v državo, tam ostalo manj kot šest dni.

([9]) Danska je 29. maja 2020 začela odpravljati omejitve potovanj v Nemčijo, na Islandijo in Norveško z učinkom od 15. junija 2020.

([10]) Izjeme so se nanašale na Združeno kraljestvo, Švedsko, Portugalsko, Romunijo, Malto in Irsko. Glej na spletni povezavi: https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/ny-model-for-rejsevejledningerne-for-europa-traeder-i-kraft?publisherId=2012662&releaseId=13596062 (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

(22) Danska je pozneje opazila povečevanje epidemiološkega tveganja po vsej Uniji od septembra 2020. 31. avgusta 2020 je omejila potovanja v Francijo in na Hrvaško zaradi porasta okužb s COVID-19 v navedenih državah ([11]). Podobne omejitve potovanj na Češko je uvedla 11. septembra 2020 ([12]) v Avstrijo, na Madžarsko, Nizozemsko, Portugalsko in v Švico pa teden dni pozneje ([13]). Na svoj seznam držav z visokim tveganjem je na podlagi tedenskega spremljanja epidemioloških razmer po svetu še naprej dodajala države članice, pri čemer je 25. septembra 2020 uvedla omejitve za Islandijo, Irsko, Združeno kraljestvo in Slovenijo ([14]); 3. oktobra 2020 za Slovaško in San Marino ([15]); 9. oktobra 2020 za več regij Švedske ([16]); 16. oktobra 2020 za Bolgarijo, Italijo, Litvo in Poljsko ([17]) ter 23. oktobra 2020 za Ciper, Latvijo in Nemčijo ([18]). Tako je do 26. oktobra 2020 zaradi ponovnega izbruha drugega vala pandemije COVID-19 uvedla omejitve potovanj za 24 držav članic in vse tretje države ([19]).

(23) Švedska je uvedla podobne omejitve potovanj. Švedski organi so 14. marca 2020 svojim državljanom in prebivalcem svetovali, naj se izogibajo nenujnim potovanjem v vse države. To priporočilo je veljalo do 17. junija 2020, nato pa je bilo postopno odpravljeno, kar zadeva potovanja v druge države članice in iz njih ([20]). Poleg tega je Švedska med 19. marcem 2020 in 31. avgustom 2020 začasno prepovedala vstop vseh tujcev v Unijo prek Švedske. Po 17. juniju 2020 je tako kot Danska še naprej redno spremljala razvoj epidemioloških razmer v vseh tujih državah in izdajala nova priporočila za izogibanje potovanjem v vse države, ki so predstavljale visoko tveganje okužbe s COVID-19. Po postopni odpravi omejitev potovanj za nekatere države članice med julijem in septembrom 2020 je 22. oktobra 2020 zaradi ponovnega izbruha drugega vala pandemije COVID-19 ponovno uvedla tudi omejitve potovanj ([21]).

(24) Na splošno je pandemija COVID-19 pomenila resen pretres za svetovno gospodarstvo in gospodarstva Unije, vključno z Dansko in Švedsko, z resnimi gospodarskimi in socialnimi posledicami. Gospodarska aktivnost v Uniji je v prvi polovici leta utrpela močan upad in se je poleti 2020, ko so bili zajezitveni ukrepi postopoma odpravljeni, le delno okrepila. Vendar je ponovni izbruh pandemije septembra 2020 povzročil nadaljnje motnje, saj so nacionalni organi uvedli nove javnozdravstvene ukrepe za zajezitev njenega širjenja. Komisija je v jesenski gospodarski napovedi 2020 ocenila, da se bo gospodarstvo euroobmočja v letu 2020 skrčilo za 7,8 %. Komisija je za leti 2021 in 2022 opozorila, da čeprav je predvidela 4,2-odstotno oziroma 3-odstotno gospodarsko rast, sta bili navedeni oceni izpostavljeni izjemno visoki stopnji negotovosti in tveganj glede na razmere v zvezi s COVID-19 ([22]).

(25) Danska in Švedska sta zato menili, da so pandemija COVID-19 in z njo povezani zajezitveni ukrepi, ki sta jih sprejeli sami in številne druge države, resno vplivali na realno gospodarstvo, zlasti na podjetja, kot je SAS.

([11]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).
([12]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).
([13]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-arrivals-from-another-five-european-countries/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).
([14]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-nationals-of-another-four-countries-from-sept-26/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).
([15]) https://www.schengenvisainfo.com/news/arrivals-from-slovakia-san-marino-to-be-quarantined-in-denmark-from-october-3/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).
([16]) https://www.schengenvisainfo.com/news/covid-19-denmark-advises-citizens-to-avoid-travel-to-eight-swedish-regions/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).
([17]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-discourages-its-citizens-from-travelling-to-bulgaria-italy-lithuania-poland/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).
([18]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).
([19]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).
([20]) Švedska je 17. junija 2020 odpravila priporočilo glede izogibanja potovanjem v Belgijo, na Hrvaško, v Francijo, Grčijo, na Madžarsko, Islandijo, v Italijo, Luksemburg, Monako, na Portugalsko, v San Marino, Španijo, Švico in Vatikansko mestno državo; 15. julija 2020 za potovanja v Andoro, Nemčijo in na Poljsko ter 29. julija 2020 za potovanja na Dansko, Norveško in Češko.
([21]) https://www.schengenvisainfo.com/news/sweden-extends-its-temporary-entry-ban-until-december-22/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).
([22]) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sl/ip_20_2021 (nazadnje obiskano 28. novembra 2023). Navedene projekcije temeljijo na informacijah, zbranih do 22. oktobra 2020.

2.1.2 *Vpliv pandemije COVID-19 in z njo povezanih zajezitvenih ukrepov na dejavnosti družbe SAS*

(26) Zaradi pandemije COVID-19 in z njo povezanih zajezitvenih ukrepov, sprejetih po vsem svetu, vključno z Dansko in Švedsko, se je večina dejavnosti zračnega prevoza za letalske družbe, kot je SAS, ustavila.

(27) Družba SAS je leta 2019 skupno prepeljala skoraj 30 milijonov potnikov ([23]), s povprečnim koeficientom zasedenosti 75,2 % ([24]). To je bilo le nekoliko manj kot leta 2018 (–1,1 %). Podobno je družba SAS leta 2019 zabeležila podoben manjši upad v primerjavi z letom 2018 za nekatere ključne kazalnike uspešnosti, kot so razpoložljivi sedežni kilometri ali „ASK“ ([25]) (–0,8 %) in prihodki na potniški kilometer ali „RPK“ ([26]) (–1,4 %).

(28) Med decembrom 2019 in februarjem 2020, tj. tik preden je Svetovna zdravstvena organizacija razglasila pandemijo COVID-19, je družba SAS navedena ključna kazalnika uspešnosti izboljševala ([27]). Družba je zabeležila znatno povečanje števila prepeljanih potnikov v primerjavi z obdobjem od decembra 2018 do februarja 2019 ([28]) ter povečanje ASK ([29]) in RPK ([30]).

(29) Vendar je družba SAS marca 2020 po sprejetju prvih zajezitvenih ukrepov (uvodni izjavi 21 in 23) izgubila približno 60 % potnikov v primerjavi z marcem 2019, RPK pa so se zmanjšali za 62 % ([31]). Družba SAS je do junija 2020 odpovedala skoraj vse svoje mednarodne lete ter svoje dejavnosti omejila na nekaj notranjih rut na Švedskem in Norveškem, pri čemer se je število potnikov zmanjšalo za več kot 95 % (april 2020) in 93 % (maj 2020) v primerjavi z enakima obdobjema leta 2019. Družba je morala prizemljiti večino svoje flote, ki jo je sestavljalo več kot 150 zrakoplovov, pri čemer jih je samo 15 ohranila v uporabi ([32]).

([23]) Glej letno poročilo družbe SAS o vzdržnosti za poslovno leto 2019 (str. 44), na voljo na spletnem naslovu: https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (nazadnje obiskano 28. novembra 2023). V navedenem poročilu leto 2019 ustreza poslovnemu letu družbe SAS, tj. od novembra 2018 do oktobra 2019.

([24]) Koeficient zasedenosti je metrika letalske industrije za merjenje, koliko potniške zmogljivosti letalske družbe je uporabljene. Je pomemben kazalnik za ocenjevanje sposobnost letalske družbe, da zapolni zmogljivost zrakoplova, ki ga uporablja, čeprav se pri navedeni metriki morda ne upoštevajo cene in dobičkonosnost, pri katerih se navedena zmogljivost prodaja.

([25]) Razpoložljivi sedežni kilometri (ASK) so kazalnik, s katerim se meri nosilnost letala, ki je na voljo za ustvarjanje prihodkov. Nanaša se na število sedežnih kilometrov, ki so na voljo za nakup pri letalski družbi. Sedežni kilometri se izračunajo tako, da se število kilometrov, ki jih bo določeno letalo preletelo na ruti, pomnoži s številom razpoložljivih sedežev na tem letalu. Razpoložljivi sedežni kilometri se lahko uporabijo za oceno učinkovitosti letalske družbe pri ustvarjanju prihodkov od razpoložljivosti sedežev za stranke. Tako letalska družba deluje pod zmogljivostjo, če se ne prodajo vsi sedeži na letalu.

([26]) Prihodki na potniški kilometer (RPK) se izračunajo tako, da se število potnikov, ki plačajo prevoznino, pomnoži s prepotovano razdaljo. Letalo s 100 potniki, ki leti 250 kilometrov, ustvari na primer 25 000 RPK.

([27]) COVID-19 se je začel februarja 2020 močno širiti po vsem svetu. Družba SAS je že v navedenem mesecu ugotovila določeno zmanjšanje povpraševanja na nekaterih rutah, na katerih je opravljala lete, zlasti na medcelinskih rutah (zunaj Unije) ter rutah v Italijo in iz nje. Kljub navedenim prvim jasnim znakom pandemije je februarja 2020 zabeležila večje število prepeljanih potnikov v primerjavi z enakim mesecem leta 2019.

([28]) Natančneje, družba SAS je decembra 2019 zabeležila skupno povečanje za 2,1 % prepeljanih potnikov v primerjavi z enakim mesecem leta 2018 (glej https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/nearly-2-million-passengers-traveled-with-sas-in-december/); januarja 2020 za 3,2 % v primerjavi z enakim mesecem leta 2019 (glej https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/1-9-million-passengers-traveled-with-sas-in-january/) in februarja 2020 za skoraj 4 % v primerjavi z enakim mesecem leta 2019 (https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---february-2020/) (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

([29]) Družba SAS je svojo ponudbo, kar zadeva ASK, decembra 2019 povečala za 0,9 %, januarja 2020 za 1,9 % in februarja 2020 za 1,5 % v primerjavi z decembrom 2018, januarjem 2019 oziroma februarjem 2019.

([30]) Družba SAS je decembra 2019 povečala RPK za 2,6 %, januarja 2020 za 2,8 %, februarja 2020 pa za 0,5 % v primerjavi z enakim obdobjem prejšnjega leta.

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

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

(30) Kljub relativni in postopni odpravi omejitev potovanj v Uniji poleti 2020 se promet družbe SAS med junijem in septembrom 2020 ni bistveno povečal. V primerjavi s prejšnjim letom se je zmogljivost družbe zmanjšala za 73 % (september 2020) in 91 % (junij 2020), skupno število prepeljanih potnikov pa se je zmanjšalo za 74 % (avgust 2020) do 86 % (junij 2020) ([33]). Družba je oktobra 2020 po ponovnem izbruhu drugega vala pandemije COVID-19 še naprej delovala v okolju z močno omejenim povpraševanjem, saj je v primerjavi z oktobrom 2019 prepeljala za 80 % manj potnikov ([34]).

(31) Eurocontrol je ob odobritvi ukrepa v najugodnejšem scenariju ocenil, da letalski sektor na podlagi podatkov, zbranih med januarjem in oktobrom 2020, ne bo dosegel ravni iz leta 2019 pred letom 2024 ([35]). Evropska sekcija Mednarodnega letališkega sveta je 6. oktobra 2020 predložila podobno napoved glede na to, da povrnitev evropskega zračnega prometa na ravni iz leta 2019 ni bila verjetna pred letom 2024 ali 2025, pri čemer je obstajala zelo velika negotovost glede razvoja navedenega prometa v letu 2021 ([36]).

(32) Velika izguba povpraševanja, ki jo je utrpela družba SAS zaradi posledic pandemije COVID-19, zajezitvenih ukrepov in velike negotovosti glede obetov za letalski sektor v kratkoročnem in srednjeročnem obdobju, so močno vplivali na njen finančni položaj.

2.1.3 *Potrebe družbe SAS po lastniškem kapitalu in likvidnosti za spoprijemanje s pandemijo COVID-19*

(33) Po navedbah Danske in Švedske je družba SAS od izbruha pandemije COVID-19 in sprejetja zajezitvenih ukrepov, opisanih v oddelku 2.1.1, utrpela znatne izgube. Družba SAS je pričakovala, da bo ob odobritvi ukrepa utrpela dodatne izgube. Zato je za reševanje svojih finančnih težav potrebovala kapitalsko in likvidnostno podporo v obliki dokapitalizacije.

(34) Po navedbah Danske in Švedske je to podporo potrebovala kljub več pobudam za prihranke pri stroških, ki jih je sprejela za ublažitev izgub, in državni pomoči, ki jo je prej v okviru pandemije COVID-19.

2.1.3.1 Pobude za prihranke pri stroških, o katerih je odločila družba SAS, da bi ublažila posledice pandemije COVID-19

(35) Družba SAS je 3. marca 2020, kmalu po izbruhu pandemije COVID-19 v Evropi, napovedala, da bo nemudoma začela izvajati več pobud za prihranke pri stroških, da bi se spoprijela s posledicami pandemije in zmanjšanim povpraševanjem po storitvah zračnega prevoza ([37]). 5. marca 2020 je začasno prekinila lete v Hongkong in nadalje napovedala zmanjšanje števila letov na kratke razdalje v prihodnjih mesecih, da bi v čim večji meri nadomestila izgubo prihodkov z znižanjem stroškov letov (gorivo, osebje, takse in pristojbine za zrakoplove itd.).

(36) Družba SAS je 12. marca 2020 na seji upravnega odbora družbe člane odbora obvestila, da so potrebna prizadevanja na dveh področjih za spoprijemanje s posledicami pandemije COVID-19 in poslabšanjem finančnega položaja družbe.

(37) *Prvič,* družba je navedla, da si mora zagotoviti denarna sredstva z nujnim znižanjem stroškov. V zvezi s tem se je vodstvo družbe dogovorilo o prostovoljnem 20-odstotnem znižanju plač s takojšnjim učinkom za obdobje treh mesecev. Hkrati je družba obvestila upravni odbor, da je začela dialog s sindikati delavcev, da bi se dogovorila o začasnem skrajšanju delovnega časa za do 20 % (in ustreznem znižanju plač) za obdobje treh mesecev za vse zaposlene družbe. Poleg tega je iz zapisnika seje upravnega odbora z dne 12. marca 2020 razvidno, da je družba že začela pogovore z zakupodajalci, da bi začasno odpovedala zakupe zrakoplovov in drugih sredstev ali jih odložila. Glede na nizko število rezervacij bi družba marca in aprila 2020 prav tako skrčila svoje letalske storitve za

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

15–20 %, pri čemer bi do 3. aprila 2020 začasno prekinila lete na Kitajsko in v Italijo ter zmanjšala pogostost letov na večino destinacij. *Drugič,* družba je obvestila upravni odbor, da pripravlja nov poslovni načrt, v katerem bodo upoštevani učinki pandemije COVID-19 in njene posledice za kratkoročno in dolgoročno poslovno strategijo družbe.

(38) Družba SAS je 15. marca 2020 sporočila, da zaradi razvoja pandemije COVID-19 in zajezitvenih ukrepov, ki sta jih sprejeli Danska in Švedska (glej uvodni izjavi 21 in 23), od 16. marca 2020 začasno ustavlja večino svojega prometa. Poleg tega je napovedala, da bo takoj po sprejetju zakonodaje, ki omogoča začasna odpuščanja na Danskem (15. marca 2020) in Švedskem (16. marca 2020), uvedla zmanjšanje števila zaposlitev za določen čas za do 10 000 zaposlenih, kar pomeni 90 % njene celotne delovne sile ([38]).

(39) Družba SAS je na seji upravnega odbora 1. aprila 2020 navedla, da je takrat opravljala le 10 % svojih zračnih prevozov v primerjavi z enakim obdobjem prejšnjega leta. Navedla je tudi, da je za preostanek leta 2020 opredelila več pobud za znižanje stroškov, s katerimi bi se lahko prihranilo 4,1 milijarde SEK. Poleg tega je upravni odbor odobril sklenitev pogodbe o prodaji in povratnem zakupu v zvezi s petimi rezervnimi motorji zrakoplovov, kar naj bi družbi zagotovilo 45 milijonov USD denarnih sredstev.

(40) Družba SAS je na seji upravnega odbora 15. aprila 2020 predstavila svoj poslovni načrt, v katerem je določila novo poslovno strategijo za obravnavanje pandemije COVID-19 ter njenih kratko- in dolgoročnih posledic.

(41) V poslovnem načrtu družbe SAS je bilo v bistvu predvideno, da med aprilom in junijem 2020 zaradi omejitev potovanj praktično ne bo povpraševanja po storitvah zračnega prevoza ([39]). Potniki bi med julijem in oktobrom 2020 ponovno začeli potovati le v omejenem obsegu ([40]). Potniški promet bi se nato od novembra 2020 enakomerno povečeval in februarja 2022 dosegel 85 % potniškega prometa iz leta 2019. Po tem bi se rast potniškega prometa upočasnila zaradi dolgoročnih sprememb potovalnih navad, ki jih je povzročila pandemija COVID-19 (delo od doma, manj poslovnih konferenc, novi vzorci preživljanja prostega časa itd.). Zato je družba SAS pričakovala, da se vsaj do sredine leta 2023 ne bo vrnila na ravni pred izbruhom COVID-19. Navedena napoved povpraševanja je temeljila na predpostavki, da po oktobru 2020 ne bo dodatnih valov pandemije in omejitev potovanj.

(42) V navedenem scenariju je družba SAS napovedala izgubo v višini 22 milijard SEK za poslovni leti 2020 in 2021 ([41]). Za ublažitev te izgube je družba v svojem poslovnem načrtu predvidela, da se bo posvečala trem glavnim finančnim vzvodom: prilagajanju ponudbe povpraševanju; uvedbi agresivnega nižanja stroškov in upravljanju odpuščanj.

(43) V zvezi s prvim finančnim vzvodom (prilagoditev ponudbe povpraševanju) je družba SAS načrtovala, da bo v okviru pandemije COVID-19 tedensko pozorno spremljala razvoj povpraševanja po storitvah zračnega prevoza. Do junija 2020 bi ohranila večino svoje flote prizemljene, od julija 2020 pa postopoma povečevala število zrakoplovov v uporabi glede na rezultate treh glavnih kazalnikov. Ti kazalniki bi merili „možnost potovanj“ (z analizo vladnih omejitev potovanj in prepovedi podjetij, ki veljajo po vsem svetu), „predvidena potovanja“ (npr. z merjenjem podatkov o iskanju ali števila rezervacij na spletiščih družbe SAS) in „dejanska potovanja“ (npr. s številom izkoriščenih rezervacij, prepeljanih potnikov in razredov rezervacij, ki jih je registrirala družba SAS). Dolgoročno (tj. po oktobru 2020), ko naj bi se povpraševanje enakomerno povečevalo, bi družba SAS svoje storitve osredotočila na najdonosnejše rute (zlasti lete na kratke razdalje v Skandinaviji in Evropi) in jih namenila najbolj dobičkonosnim strankam (poslovni kategoriji), hkrati pa bi zmanjšala zmogljivost in pogostost, da bi se čim bolj povečala uporaba zrakoplovov. Družba je načrtovala tudi zamenjavo večine obstoječih analitik, sistemov in orodij z naprednejšimi proizvodi, da bi povečala natančnost kazalnikov prometa in rezervacij ter ponovno preučila svoje storitve med letom, da bi odpravila stroške „odpadkov“ (zmanjšanje podvajanja storitev med letom itd.).

([38]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-temporarily-halt-most-of-the-traffic/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023). Glej tudi zapisnik seje upravnega odbora družbe SAS z dne 16. marca 2020 (Priloga 40.1 k priglasitvi).

([39]) Manj kot 8 % potnikov, ki jih je leta 2019 prepeljala družba SAS.

([40]) Družba SAS naj bi oktobra 2020 dosegla le 30 % potnikov, ki jih je prepeljala leta 2019.

([41]) Glej opombo 23. Poslovno leto družbe SAS traja od 1. novembra do 31. oktobra.

(44) V zvezi z drugim finančnim vzvodom (uvedba agresivnega nižanja stroškov) je družba SAS predlagala, naj se izvede agresivno nižanje stroškov z osredotočanjem na fiksne stroške, da bi do konca oktobra 2020 dosegla prihranke v višini 2,4 milijarde SEK, do konca marca 2021 pa dodatni prihranek v višini milijarde SEK ([42]). Predvidela je tudi, da bo po oktobru 2020 znižala stroške z zmanjšanjem svoje flote; s postopnim prehodom na en sam tip zrakoplovov, da bi povečala učinkovitost stroškov vzdrževanja, in z odlogom dobave zrakoplovov, da bi ohranila denarna sredstva za dodaten prihranek v višini 1,1 milijarde SEK do leta 2024.

(45) V zvezi s tretjim finančnim vzvodom (upravljanje odpuščanj) je družba SAS predvidela, da bo do konca oktobra 2020 na Švedskem, Norveškem in Danskem še naprej uporabljala obsežna začasna odpuščanja, da bi dosegla skupni prihranek v višini 2 milijard SEK, čemur bodo sledili nadaljnji ukrepi za povečanje produktivnosti v obdobju okrevanja (tj. 25-odstotno povečanje produktivnosti letališkega osebja in 17-odstotno povečanje produktivnosti kabinskega osebja) za dodatno znižanje stroškov v višini 2 milijard SEK. Hkrati bi družba začela izvajati program odpuščanja, da bi do konca oktobra 2020 trajno zmanjšala skupno število zaposlenih za 30 % in do marca 2021 dodatno znižala režijske stroške za 1,6 milijarde SEK (z zmanjšanjem števila režijskega osebja za tretjino in osebja v tovornem prometu za 50 %; znižanjem fiksnih stroškov IT za 20 %; povečanjem oddajanja dejavnosti prevoza tovora in zemeljske oskrbe v zunanje izvajanje ter zmanjšanjem naložb v trženje, IT in proizvode, na tisto, kar je nujno potrebno za družbo SAS).

(46) Družba SAS je s tem programom zniževanja stroškov nameravala v poslovnih letih 2020 in 2021 doseči skupno znižanje za 5,4 milijarde SEK (in nadaljnje znižanje stroškov za 4,5 milijarde SEK po letu 2021).

(47) Vendar je upravni odbor na seji 15. aprila 2020 upravo družbe pozval, naj v poslovnem načrtu opredeli več virov zniževanja stroškov.

(48) Družba SAS je zato na seji upravnega odbora 22. aprila 2020 predstavila ambicioznejši program zniževanja stroškov. V bistvu je predlagala nadaljnje zmanjšanje zunanje porabe, povečanje števila presežnih delavcev (s 30 % na 40 % vseh zaposlenih v družbi SAS) in odložitev več dobav zrakoplovov. Iz zapisnika navedene seje je tudi razvidno, da je družba SAS preučila možnost odprodaje nekaterih ključnih sredstev, zlasti njenega programa zvestobe Eurobonus ter dejavnosti prevoza tovora in zemeljske oskrbe. V zvezi s programom Eurobonus je družba SAS pretehtala prednosti in pomanjkljivosti take odprodaje ter sklenila, da so druge možnosti primernejše od odprodaje ([43]). V zvezi z odprodajo podružnice za tovorni promet je družba SAS navedla, da noben kupec ni pokazal zanimanja za nakup dela ali celotne podružnice ([44]), za storitve zemeljske oskrbe pa […] (*).

(49) Družba SAS je z navedenim revidiranim poslovnim načrtom nameravala v letih 2020 in 2021 doseči skupno znižanje stroškov v višini do 7,3 milijarde SEK in do konca leta 2021 zmanjšati predvidene skupne izgube z 22 milijard SEK na 15 milijard SEK.

(50) Navedeni poslovni načrt je sprejela 24. aprila 2020, potem ko ga je odobril upravni odbor, in nadaljevala svoje pobude za znižanje stroškov pri opredeljenih treh glavnih finančnih vzvodih.

([42]) Navedena znižanja stroškov so bila usmerjena v stroške osebja (z zamrznitvijo zaposlovanja in zmanjšanjem števila usposabljanj) v skupnem znesku več kot 800 milijonov SEK; vzdrževanje zrakoplovov (s ponovnimi pogajanji o pogodbah o zakupu zrakoplovov s posadko, odložitvami dobave zrakoplovov, zmanjšanim vzdrževanjem itd.) v skupnem znesku 1,3 milijarde SEK in druge stroške (ustavljeni projekti, zmanjšana poraba za nebistvene dejavnosti, kot so trženje, svetovalci, nižji stroški informacijske tehnologije in prostorov) v skupnem znesku 1,3 milijarde SEK.

([43]) Program Eurobonus družbe SAS je bil med drugim pomemben vir prihodkov družbe in strateško sredstvo za njeno poslovno strategijo, usmerjeno v specifične in redne stranke. Družba SAS je menila, da obstajajo drugi načini ustvarjanja denarnih sredstev iz navedenega programa kot odprodaja, na primer prenos programa na ločen pravni subjekt, da bi se družbi omogočilo, da ga v bližnji prihodnosti uporabi kot zavarovanje za dolžniško financiranje, ali prodaja točk s popustom lojalnim strankam, da bi ustvarila več denarnih sredstev. Vendar bi bilo za tak prenos potrebnih več mesecev, zaradi česar je družba SAS menila, da tak prenos ne more biti kratkoročna rešitev njenih finančnih težav, temveč le nekaj, kar bi bilo srednjeročno mogoče preučiti.

([44]) Družba SAS nima v lasti tovornih zrakoplovov, temveč za prevoz blaga uporablja trebuh svojih potniških zrakoplovov. Zato bi imeli potencialni špediterji težave pri optimizaciji pretoka blaga, saj bi bili odvisni od programa potniških letov družbe SAS, ker lete opravlja družba SAS. Zato se je edini interes pridobiteljev nanašal na prevzem dejavnosti trženja in prodaje „trebušne zmogljivosti“ družbe SAS, za kar pa bi morali plačati precejšnjo provizijo. Tudi prejšnji poskusi družbe SAS, da bi prodala zadevno podružnico, so se izkazali za neuspešne. Družba SAS je menila, da je zato bolje ohraniti podružnico v skupini, vendar z znatnim zmanjšanjem števila zaposlenih (–50 %).

(*) Zaupne informacije:

(51) Prvič, kar zadeva dejavnosti (uvodna izjava 43), je družba SAS med aprilom in junijem 2020 opravljala prevoze le na nekaterih notranjih rutah na Švedskem ter med Norveško, Dansko in Švedsko ter nekatere lete za repatriacijo ([45]) in tovorne lete ([46]), pri čemer je aprila in maja delovala z manj kot 10 % svoje zmogljivosti v primerjavi z enakim obdobjem leta 2019 (uvodna izjava 29) ([47]). 8. junija 2020 je bila na podlagi spodbudnih rezultatov najnovejših ukrepov v zvezi s povpraševanjem (uvodna izjava 43) ([48]) pripravljena postopoma povečati število zrakoplovov v uporabi s 16 2. junija 2020 na 45 sredi julija 2020, da bi sledila trendu povečevanja prometa, ki ga je ugotovila ([49]). Program letov bi se osredotočil predvsem na notranji promet na Danskem, Norveškem in Švedskem ter na nekatere povezave s ključnimi evropskimi poslovnimi destinacijami (Belgija, Nemčija in Nizozemska) in na krepitev povezav v Skandinaviji. Družba SAS je na primer na podlagi ocene nameravala v prvem tednu julija 2020 ponuditi 34 % svojih letov (v številu sedežev) na trgu v Skandinavijo, iz nje in znotraj nje v primerjavi z enakim tednom leta 2019, kar je bilo po njenem mnenju v skladu s povprečno zmogljivostjo, ki so jih ponujali konkurenti (28 %) ([50]). Povečanje števila letov junija in julija 2020 je družbi SAS zagotovilo dodatne prihodke, zmanjšalo njene izgube in ji omogočilo, da je predvidela drugo povečanje števila zrakoplovov, ki so bili dani v uporabo avgusta 2020 za počitniške destinacije v Evropi, tudi glede na dobre rezultate najnovejših meritev razvoja povpraševanja. V zvezi s tem je družba ocenila, da je bilo tako povečanje (ki bi pomenilo do 45 % njene tržne ponudbe v enakem obdobju leta 2019) v skladu s ponudbo konkurentov za avgust 2020 ([51]). Vendar je s povečanjem števila primerov COVID-19 v Evropi septembra in oktobra 2020 do konca oktobra 2020 zmanjšala svojo zmogljivost precej pod 40 %.

(52) Drugič, kar zadeva znižanje fiksnih stroškov (uvodna izjava 44), je družba SAS zmanjšala svoje načrtovane naložbe z odlogom dobave zrakoplovov. Družba je hitro začela dialog s svojim dobaviteljem zrakoplovov Airbus o možnosti odloga plačil pred dobavo in dobave zrakoplovov. S tem ji je uspelo doseči odlog plačil v višini [0–300] milijonov USD ([200–500] milijonov SEK) pred dobavo v obdobju […] in spremeniti časovni okvir dobave štirih […] z […] na […], štirih […] z […] na […] in dveh […] z […] na […]. Vendar sta Švedska in Danska pojasnili, da družba SAS od […] ni mogla pridobiti preklica naročil, ne da bi s tem prevzela tveganje […]. Poleg tega je družba SAS za […] mesecev odložila vse […] dobave zakupljenih zrakoplovov in pospešila postopek prodaje ali predčasne prekinitve pogodb o zakupu za […] ([52]), da bi prej ustvarila denarna sredstva. Družba se je tudi ponovno pogajala o pogodbah z več kot 200 dobavitelji v vseh segmentih svojega poslovanja, da bi kratkoročno odpravila vse variabilne stroške, kratko- in dolgoročno ponovno izpogajala fiksne stroške ter izboljšala plačilne pogoje. Navedena ponovna pogajanja so družbi omogočila, da je v preostalem delu leta 2020 zaradi znižanja stroškov prihranila več kot 1,5 milijarde SEK.

(53) Tretjič, v zvezi z odpuščanji (uvodna izjava 45) je družba SAS 28. aprila 2020 napovedala, da bo začela proces trajnega zmanjšanja števila bodočih zaposlenih za do 5 000 delovnih mest s polnim delovnim časom, pri čemer bo imela večina šestmesečni odpovedni rok ([53]). Drugi ukrepi, povezani z delom, so vključevali zmanjšanje števila zbranih nadur in odobritev neplačanega dopusta nekaterim zaposlenim.

([45]) Družba SAS je opravljala lete za repatriacijo iz Brazilije, Pakistana, Kolumbije, Gvineje, Peruja in Turčije.

([46]) Zlasti več letov med Stockholmom in Hongkongom z uporabo praznih potniških letal za prevoz medicinske opreme in farmacevtskih izdelkov iz Azije v Evropo.

([47]) Družba SAS je 15. aprila 2020 opravljala 7,4 % svojih storitev zračnega prevoza v primerjavi z letom 2019. Na podlagi podatkov Eurocontrola je ocenila, da je to v skladu s povprečno ponudbo primerljivih družb (5,7 %), ki je vključevala vzorec 25 letalskih družb (Wideroe, Alitalia, Aer Lingus, KLM, Turkish Airlines, Iberia, Wizz Air, Lufthansa, Air France, LOT, Ryanair, Austrian airlines, EasyJet itd.). Vir: seja upravnega odbora družbe SAS AB 15. aprila, Priloga 40.1 k priglasitvi).

([48]) Kazalniki so razkrili delno in prihodnjo odpravo omejitev potovanj v Evropi in Skandinaviji na začetku poletja 2020, povečanje prodaje za do 29 % v primerjavi s prejšnjim tednom in povečanje koeficienta dobičkonosnosti/zasedenosti od začetka junija.

([49]) Družba SAS je julija 2020 zabeležila dejanski promet, ki je bil večji od predvidenega v poslovnem načrtu, sprejetem 24. aprila 2024.

([50]) Družba SAS je analizirala objavljeno tedensko zmogljivost med drugim naslednjih letalskih družb: Norwegian, Lufthansa, Ryanair, Air France/KLM, Wizz Air, Wideroe, IAG Group, Finnair, EasyJet, Braathens Regional in Turkish Airlines.

([51]) Družba SAS je ocenila, da je družba Wizz Air ponovno začela zagotavljati svojo celotno ponudbo avgusta 2020 v primerjavi z avgustom 2019; družbi Ryanair in Air France/KLM sta zagotavljali približno 65 % svoje ponudbe, Lufthansa in Finnair pa manj kot 40 % oziroma 30 %.

([52]) 15 […], 5 […] in 1 […].

([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/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

(54) Na splošno je družbi SAS uspelo znižati variabilne stroške za skoraj 40 % v primerjavi s prejšnjim letom; odložiti dobavo 10 zrakoplovov in pospešiti postopen umik 21 zrakoplovov; se ponovno izpogajati o več kot 200 pogodbah z dobavitelji za izboljšanje plačilnih pogojev in znižanje variabilnih stroškov ter do 26. oktobra 2020 dokončati postopek odpuščanja 5 000 delavcev.

(55) Danska in Švedska sta navedli, da je družba SAS poleg teh ukrepov za znižanje stroškov zaprosila tudi za državno pomoč v okviru pandemije COVID-19, da bi ublažila svoje izgube, in to pomoč tudi prejela.

2.1.3.2 Državna pomoč, dodeljena družbi SAS v okviru pandemije COVID-19

(56) Ob odobritvi ukrepa je bila družba SAS upravičena do več ukrepov državne pomoči, predvideni pa so bili tudi drugi ukrepi državne pomoči.

(57) Prvič, 15. aprila 2020 ([54]) in 24. aprila 2020 ([55]) je Komisija odobrila državno pomoč Danske in Švedske družbi SAS v obliki državnih poroštev v višini do 90 % revolving kredita v znesku 3,3 milijarde SEK (324 milijonov EUR). Navedeni ukrepi so bili namenjeni delnemu nadomestilu škode, ki jo je letalska družba neposredno utrpela zaradi pandemije COVID-19, Danska in Švedska pa sta jih priglasili v skladu s členom 107(2), točka (b), PDEU.

(58) Drugič, družba SAS je od Danske prejela tudi nadomestilo za svoje fiksne stroške v okviru sheme, ki jo je Komisija odobrila 8. aprila 2020 ([56]). V navedenem okviru je družba SAS prejela 59 375 580 SEK za svoje odvisno podjetje Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden ([57]); 21 126 457 SEK za operacije na tleh in 11 135 382 SEK za tovorne operacije (tj: skupaj 91 637 419 SEK ali 8,9 milijona EUR).

(59) Tretjič, danski organi so avgusta 2020 sporočili predhodno oceno morebitne pomoči, ki bi jo družba SAS lahko prejela v okviru dveh shem v podporo letalskim družbam, ki jo je Danska takrat predhodno priglasila Komisiji ([58]). V skladu z navedeno oceno bi družba SAS prejela najvišji znesek 800 000 EUR (približno 6 milijonov DKK) v skladu s prvo shemo in približno 4,7 milijona EUR (35 milijonov DKK) v okviru druge sheme ([59]).

(60) Nazadnje, družba SAS je od Norveške prejela nadomestilo za škodo, ki jo je povzročila pandemija COVID-19, v okviru sheme, ki jo je Nadzorni organ Efte odobril 17. aprila 2020 v zadevi 85047 ([60]). Navedeno nadomestilo je znašalo približno 10 milijonov NOK (932 723 EUR) ([61]). Kot sta navedli Danska in Švedska, je družba SAS z norveško državo sklenila pogodbo o storitvah. Družba SAS je ocenila, da so plačila na podlagi navedene pogodbe znašala približno 500 milijonov SEK (49 milijonov EUR).

([54]) Sklep Komisije C(2020) 2416 final z dne 15. aprila 2020 v zvezi z državno pomočjo SA.56795 (2020/N) – Danska – Nadomestilo za škodo, ki je zaradi pandemije COVID-19 nastala družbi Scandinavian Airlines (UL C 220, 3.7.2020, str. 1).

([55]) Sklep Komisije C(2020) 2784 final z dne 24. aprila 2020 v zvezi z državno pomočjo SA.56795 (2020/N) – Švedska – Nadomestilo za škodo, ki je zaradi pandemije COVID-19 nastala družbi Scandinavian Airlines (UL C 220, 3.7.2020, str. 1).

([56]) Sklep Komisije C(2020) 2294 final z dne 8. aprila 2020 o državni pomoči SA.56774 (2020/N) – Danska – Odškodninska shema za družbe, ki so izpostavljene velikemu upadu prometa zaradi COVID-19 (UL C 144, 30.4.2020, str. 1. Shema je bila odobrena na podlagi člena 107(2), točka (b), PDEU.

([57]) Scandinavian Airlines System Denmark-Norveška-Švedska je konzorcij v lasti treh odvisnih podjetij družbe SAS (glej tudi oddelek 2.7).

([58]) Zadeva SA.58157 – COVID-19: pomoč za danska letališča in letalske družbe, ki letijo na Dansko in iz nje, ter zadeva SA.58088 – COVID-19: nadomestilo letalskim družbam na danskih notranjih rutah za škodo zaradi COVID-19 (na podlagi člena 107(3), točka (b), PDEU, kot se razlaga v oddelku 3.1 začasnega okvira oziroma členu 107(2), točka (b), PDEU). Komisija je prvi ukrep odobrila v svojem sklepu z dne 3. septembra 2020 v zadevi SA.58157 (UL C 7, 7.1.2021, str. 4); kar zadeva drugi ukrep, je Danska nazadnje opustila svoj projekt dodelitve pomoči v okviru sheme v zadevi SA.58088 in 14. oktobra 2020 umaknila priglasitev.

([59]) Družba SAS je nazadnje prejela pomoč v okviru sheme le v zadevi SA.58157, in sicer v znesku 800 000 EUR. Potem ko je Danska opustila svoj projekt dodelitve pomoči v zadevi SA.58088, družba SAS ni prejela predvidenih 4,7 milijona EUR. Vendar se pomoč, prejeta v okviru sheme v zadevi SA.58157, in pomoč, predvidena v zadevi SA.58088, upoštevata pri oceni sorazmernosti (oddelek 6.3.3).

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

([61]) Uporabljen menjalni tečaj InforEuro iz avgusta 2020.

2.1.3.3 Finančne potrebe družbe SAS po lastniškem kapitalu in likvidnosti

(61) Danski in švedski organi so v priglasitvi z dne 11. avgusta 2020 pojasnili, da sprejeti blažilni ukrepi in državna pomoč, ki jo je prejela družba SAS, niso zadoščali za izboljšanje njenega težkega finančnega položaja, ki je bil posledica pandemije COVID-19 in z njo povezanih zajezitvenih ukrepov.

(62) Poslovni načrt družbe SAS je pokazal, da naj bi družba kljub sprejetim blažilnim ukrepom in prejeti vladni podpori v letih 2020 in 2021 nakopičila izgubo v višini približno 15 milijard SEK. Družba SAS je pričakovala, da bo do konca oktobra 2020 postala nelikvidna in zaključila svoje poslovno leto 2020 z negativnim lastniškim kapitalom v višini skoraj 11 milijard SEK.

(63) Danska in Švedska sta tudi pojasnili, da je bilo glede na vmesno poročilo družbe SAS za drugo četrtletje leta 2020 razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom ([62]) družbe SAS konec aprila 2020 negativno (–459,4). Poleg tega se je finančna pripravljenost družbe SAS zmanjšala z 32 % na 26 % in skoraj dosegla minimalni prag 25 %, ki se zahteva z Uredbo (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ([63]). Lastniški kapital delničarjev je bil negativen, in sicer se je s 5,4 milijarde SEK aprila 2019 zmanjšal na 65 milijonov SEK aprila 2020. Med majem in julijem 2020 so bili prihodki družbe SAS še naprej za več kot 80 % manjši kot v enakem obdobju leta 2019. Znižanje stroškov poslovanja (–67 % v primerjavi z enakim obdobjem leta 2019), ki je bilo posledica manjšega povpraševanja in blažilnih ukrepov, ki jih je sprejela družba SAS, ni izravnalo navedenega upada prihodkov ([64]).

(64) Na splošno je družba SAS do julija 2020 še naprej ustvarjala izgube, katerih se je od začetka pandemije COVID-19 nabralo za skoraj 6 milijard SEK. Lastniški kapital družbe SAS se je še naprej zmanjševal, pri čemer je knjiženo negativno stanje lastniškega kapitala 31. julija 2020 znašalo več kot milijardo SEK ([65]). Finančni položaj družbe SAS se je med avgustom in oktobrom 2020 še naprej slabšal, prihodki pa so se v primerjavi s prejšnjim letom zmanjšali za 77 % ([66]).

(65) Danska in Švedska sta v priglasitvi z dne 11. avgusta 2020 s posodobljenimi podatki (julij 2020) potrdili, da naj bi družba SAS do decembra 2020 dosegla negativen lastniški kapital v višini 9,4 milijarde SEK in do decembra 2020, če ne že prej, porabila razpoložljivo likvidnost (ki je 31. januarja 2020 znašala 6,598 milijarde SEK) ([67]). Navedena ugotovitev je bila podprta z analizo finančnega položaja družbe SAS z dne 10. junija 2020, ki jo je predložila bonitetna agencija Moody's, ki je ocenila, da ima družba SAS likvidnost za poslovanje le do konca leta ([68]).

(66) Po mnenju Danske in Švedske bi znatne motnje v zračnem prevozu, kot so motnje, ki bi jih povzročil morebitni stečaj ali neizpolnjevanje obveznosti družbe SAS, znatno poslabšale položaj švedskega in danskega gospodarstva, zlasti zaradi pomena družbe SAS za gospodarstvo navedenih držav članic.

([62]) Razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom je finančni kazalnik, ki kaže, kolikšen del podjetja je v lasti upnikov v primerjavi s tem, koliko lastniškega kapitala ima podjetje v lasti. Z njim se izračuna utežni faktor skupnega dolga in finančnih obveznosti glede na skupni lastniški kapital. Večje kot je razmerje, višjo stopnjo finančnih vzvodov ima družba. Pri družbah z visoko stopnjo finančnih vzvodov obstaja večje tveganje zamud pri odplačevanju dolga, ko se prihodki zmanjšajo. Prav tako imajo manj možnosti za novo zadolževanje. Negativno razmerje pomeni, da obveznosti družbe presegajo njena sredstva. V večini primerov bi se to štelo za znak visokega tveganja in spodbudo za zaščito pred stečajem.

([63]) Zahteva glede finančne pripravljenosti družbe SAS je, da mora imeti denarna sredstva za stalno pripravljenost v višini vsaj 25 % letnih fiksnih stroškov. Danska in Švedska ugotavljata, da navedena zahteva glede likvidnosti izhaja iz Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj), v skladu s katero mora letalska družba vzdrževati finančno pripravljenost, da ohrani svojo operativno licenco.

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

([65]) Glej vmesno poročilo družbe SAS za tretje četrtletje leta 2020, ki je na voljo na spletni povezavi: https://www.sasgroup.net/files/documents/financial-reports/Q3-2020/Q320-Presentation-2020-08-25.pdf (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

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

([67]) Priloga 33 k priglasitvi danskih in švedskih organov.

([68]) Priloga 34,1 k priglasitvi danskih in švedskih organov.

2.1.4 *Vloga družbe SAS za dansko in švedsko gospodarstvo*

(67) Danska in Švedska sta se najprej sklicevali na bistvene storitve potniškega prevoza, ki jih družba SAS opravlja v navedeni državi članici, iz njiju in znotraj njiju.

(68) V zvezi z Dansko so danski organi pojasnili, da je družba SAS leta 2019 predstavljala 32 % celotnega notranjega in mednarodnega potniškega zračnega prometa na Danskem, saj je ponujala več kot 100 rut iz Danske, na Dansko in znotraj Danske ([69]). Samo leta 2019 je družba SAS uvedla 12 novih rut z danskih letališč ([70]).

(69) Po navedbah danskih organov je družba SAS na nacionalni ravni leta 2019 prispevala 41 % notranje povezljivosti Danske ([71]), z opravljanjem letov z letališč v Aalborgu, Aarhusu, Billundu, Bornholmu in na Ferskih otokih. Družba je leta 2019 povezala København z Billundom, Aarhusom in Aalborgom s povprečno 250 notranjimi leti na mesec in v določeni meri s Ferskimi otoki (z več kot 500 leti na leto), ki so se opravljali redno skozi vse leto. Med pandemijo COVID-19 je ohranila notranje povezave med Københavnom ter Aalborgom, Aarhusom in Ferskimi otoki ter s tem omogočila nujna potovanja na Danskem med aprilom in junijem 2020. Po juniju 2020 je med navedenimi destinacijami opravljala od 100 do 200 letov na mesec ([72]).

(70) Kar zadeva mednarodne destinacije, je družba SAS ponujala redne povezave s skandinavskimi državami ([73]) in Unijo ([74]) ter mednarodnimi poslovnimi središči (New York, Chicago, Washington, Honkong, London, Ženeva itd.), praviloma vse leto ([75]). Leta 2019 je na Dansko in z nje prepeljala približno 10 milijonov potnikov, kar je skoraj 30 % skupnega števila mednarodnih potnikov na Dansko in iz nje ([76]). Med januarjem in septembrom 2020 je ostala največja letalska družba v smislu števila prepeljanih potnikov, saj je bilo na Dansko in iz nje še vedno prepeljanih 30 % skupnega števila mednarodnih potnikov ([77]).

(71) Kar zadeva Švedsko, so švedski organi pojasnili, da je glede na to, da se Švedska nahaja na velikem in redko poseljenem polotoku na obrobju Unije, letalstvo najpogostejši način prevoza za mednarodna potovanja v državo in iz nje, saj predstavlja približno 70 % vseh mednarodnih potovanj. Po navedbah švedske agencije za promet je družba SAS leta 2019 ustvarila 49 % notranjega zračnega prometa na Švedskem v smislu prepeljanih potnikov in četrtino mednarodnega zračnega prometa, saj je ponujala prevoze na več kot 150 rutah iz Švedske, na Švedsko in znotraj Švedske ([78]).

([69]) Glede na podatke, ki so jih danski organi pridobili od danskega organa za civilno letalstvo in železnice Trafikstyrelsen v odgovor na zahtevo Komisije za informacije z dne 2. oktobra 2023, so bile tri največje letalske družbe, ki so leta 2019 opravljale lete iz Danske, na Dansko in znotraj Danske (poleg SAS), Norwegian Air Shuttle (s 85 rutami), Ryanair (48 rut) in EasyJet (16 rut). Letalska družba Norwegian Air Shuttle je opravljala lete na eni sami notranji ruti, letalski družbi Ryanair in EasyJet pa nista opravljali nobenih letov.

([70]) Glej letno poročilo družbe SAS in poročilo o vzdržnosti za poslovno leto 2019, str. 8, na voljo na spletni povezavi: https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

([71]) Po podatkih danskega organa za civilno letalstvo in železnice je bila družba SAS leta 2019 največja nacionalna letalska družba z 41 % skupnega števila prepeljanih domačih potnikov, sledile pa so ji družbe Norwegian Air Shuttle (29 %), Danish Air Transport (22 %), Air Alsie (4,5 %) in Dancopter (0,8 %).

([72]) Po navedbah danskega organa za civilno letalstvo in železnice je družba SAS med januarjem in septembrom 2020 ostala največja nacionalna letalska družba, saj je na Danskem prepeljala 39 % skupnega števila domačih potnikov, sledile pa so ji družbe Danish Air Transport (28,5 %), Norwegian Air Shuttle (24 %) in Air Alsie (3,1 %).

([73]) Družba SAS je leta 2019 na primer ponujala od 600 do 700 letov mesečno v Oslo in Stockholm, več kot 300 letov mesečno v Göteborg in Stavanger ter lete, ki so povezovali Dansko s Helsinki, Aalesundom, Trondheimom in Bergnom.

([74]) Družba SAS je leta 2019 na primer ponujala več kot 100 letov mesečno v Bruselj, Amsterdam, Pariz, Gdansk, Hamburg, Frankfurt, Dusseldorf, München, Vilno, Varšavo in Milano.

([75]) Po podatkih danskega organa za civilno letalstvo in železnice ter družbe SAS je družba SAS vse leto opravljala lete na približno dveh tretjinah svojih rut (64 od 102 rut), vključno z leti v New York, Chicago, Washington, Honkong, London in Ženevo, medtem ko je družba Norwegian Air Shuttle vse leto opravljala lete na 29 rutah (od 85 rut), Ryanair na 23 rutah (od 48 rut) in EasyJet na 11 rutah (od 16 rut) skozi vse leto.

([76]) Po podatkih danskega organa za civilno letalstvo in železnice je bila leta 2019 vodilna letalska družba v smislu mednarodnih potnikov, prepeljanih na Dansko in iz nje, sledile pa so ji družbe Norwegian Air Shuttle (15 %), Ryanair (9 %), EasyJet (5 %) in KLM (4 %.

([77]) Po podatkih danskega organa za civilno letalstvo in železnice je družba SAS med januarjem in septembrom 2020 prepeljala več kot 2 milijona potnikov, sledile pa so ji družbe Norwegian Air Shuttle (11 % skupnega števila mednarodnih potnikov), Ryanair (10 %), KLM (5 %) in EasyJet (4,5 %).

([78]) Po podatkih švedske agencije za promet je bila družba SAS z več kot 3 milijoni prepeljanih potnikov vodilna letalska družba za storitve notranjega zračnega prevoza potnikov, sledile pa so ji družbe Braathens Regional (30 %), Norwegian Air Shuttle (18 %), LOT Polish airlines (0,8 %) in Amapola Flyg (0,7 %).

(72) Na nacionalni ravni je družba SAS redno, skozi vse leto opravljala lete z letališč Stockholm in Göteborg ter povezovala potnike z letališči Umeå, Luleå, Malmö, Visby, Östersund, Helsingborg, Skelleftea, Sundsvall, Kalmar, Örnsköldsvik, Ronneby in Kiruna z več kot 150 leti mesečno (za vsako destinacijo). Družba SAS je med pandemijo COVID-19 med marcem in junijem 2020 ohranila večino navedenih notranjih povezav, kar je omogočilo nujna potovanja znotraj Švedske. Po juniju 2020 je ponovno začela opravljati lete na vseh svojih notranjih rutah s povprečno 50 leti mesečno na destinacijo ([79]). Kar zadeva mednarodne destinacije ([80]), je družba SAS redno, skozi vse leto ponujala povezave s skandinavskimi državami ([81]), drugimi državami članicami ([82]) in mednarodnimi poslovnimi središči (Los Angeles, Sankt Petersburg, London, Zürich itd.).

(73) Danska in Švedska sta opozorili tudi na poseben prispevek, ki ga je družba SAS med pandemijo COVID-19 zagotovila s storitvami tovornega prometa in posebnimi leti. Poudarili sta, da je družba SAS opravila približno 50 letov z več kot 800 tonami medicinskih in farmacevtskih izdelkov iz Kitajske, ki jih je dostavila na Švedsko in Dansko, vključno s 600 tonami osebne varovalne opreme in več kot 40 milijoni obraznih mask za švedsko in dansko zdravstveno osebje. Poleg tega je družba SAS uvedla čarterske lete za prevoz tovora za pomembna švedska in danska industrijska podjetja, vključno s sestavnimi deli za proizvodnjo in nadomestnimi deli, da bi omogočila neprekinjenost proizvodne verige, ki je bila prekinjena zaradi pandemije COVID-19. Kot je navedeno v uvodni izjavi 51, je družba SAS v sodelovanju s švedskimi in danskimi organi opravljala tudi več letov za repatriacijo prebivalcev Švedske in Danske, ki so obtičali v državah, kot sta Brazilija in Pakistan.

(74) Danska in Švedska sta tudi pojasnili, da je družba SAS zanju pomemben delodajalec. Navedli sta, da je družba SAS, čeprav je odpustila že približno 5 000 delavcev, da bi zmanjšala svoje izgube, ob odobritvi ukrepa še vedno zaposlovala približno 6 000 ljudi, katerih odpustitev bi še poslabšalo resne motnje, ki jih je povzročila pandemija COVID-19, in povzročila hude socialne stiske za gospodarstvo navedenih držav članic.

(75) Danska in Švedska sta tudi navedli, da bi morebitna insolventnost ali neizpolnjevanje obveznosti družbe SAS posredno vplivalo na veliko število dobaviteljev (proizvajalce zrakoplovov in motorjev, ponudnike letaliških in navigacijskih služb zračnega prometa, dobavitelje goriva, ponudnike storitev priprave in dostave hrane, dobavitelje informacijske tehnologije, ponudnike tehničnega vzdrževanja, regionalne partnerje proizvajalcev, finančne službe), za katere je bila SAS pomembna stranka. V zvezi s tem sta Danska in Švedska navedli, da so nakupi družbe SAS pri dobaviteljih na Švedskem in Danskem leta 2019 znašali 4,2 milijarde SEK oziroma 3,9 milijarde SEK. Splošneje, družba SAS je leta 2019 neposredno prispevala 5,9 milijarde SEK k švedskemu bruto domačemu proizvodu (BDP), njen posredni prispevek pa je znašal 4,7 milijarde SEK plus 6 milijard SEK posledičnih učinkov. To je predstavljalo 30 % celotnega prispevka letalskega sektorja k švedskemu gospodarstvu ([83]). Družba SAS je v letu 2019 k danskemu BDP prispevala tudi 3 milijarde DKK letno ([84]). Danski organi so v zvezi s tem poudarili, da je leta 2020 58 % potnikov, ki jih je družba SAS prepeljala iz Danske in na Dansko, potovalo iz poslovnih razlogov.

([79]) Po podatkih švedske agencije za promet je družba SAS med januarjem in septembrom 2020 ostala največja letalska družba za notranji promet v smislu prepeljanih potnikov, saj je predstavljala 60 % celotnega prometa, družba Braathens Regional je predstavljala 20 %, družba Norwegian Air Shuttle 14 %, družbi Air Leap in Amapola Flyg pa vsaka po 1,8 %.

([80]) Po podatkih švedskega organa za promet je bila družba SAS leta 2019 vodilna letalska družba za storitve mednarodnega zračnega prevoza iz Švedske in nanjo, saj je prepeljala več kot 7 milijonov potnikov, sledile pa so ji družbe Norwegian Air Shuttle (18 %), Ryanair (8 %), Wizz Air (5,6 %) in Lufthansa (5 %). Med januarjem in septembrom 2020 so se deleži mednarodnih potnikov družbe SAS nekoliko zmanjšali, in sicer s 25 % na 23 %; družba Norwegian Air Shuttle je ohranila drugi največji delež, in sicer 13 % (namesto 18 % leta 2019). Delež družbe Ryanair je bil še naprej stabilen, delež družb Wizz Air in Lufthansa pa se je povečal s 5,6 % na 7,2 % oziroma s 5,1 % na 6,6 %.

([81]) Družba SAS je leta 2019 na primer ponujala več kot 600 letov mesečno v Oslo in København ter več kot 300 letov v Helsinke; več kot 100 letov v Billund, Tampere, Turku in Vaaso ter lete, ki so povezovali Švedsko z Aarhusom, Stavangerjem, Tromsøjem, Trondheimom in Oulujem.

([82]) Družba SAS je leta 2019 na primer ponujala več kot 100 letov mesečno v Bruselj, Amsterdam, Pariz, Berlin, Frankfurt, Vilno in Talin.

([83]) Glej poročilo podjetja Copenhagen Economics iz aprila 2019, ki je na voljo na spletni povezavi: https://www.copenhageneconomics.com/dyn/resources/Filelibrary/file/6/216/1562329592/sas-swedenreport.pdf (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

([84]) Prav tam. V poročilu je tudi navedeno, da povezljivost, ki jo je ustvarila družba SAS, prispeva 18,4 milijarde DKK k danskemu BDP.

(76) Da bi se izognili hudim posledicam insolventnosti ali neizpolnjevanja obveznosti družbe SAS za svoje gospodarstvo, sta Danska in Švedska menili, da ni drugih alternativ ukrepu, kot sta jih priglasili.

2.1.5 *Neobstoj alternativ ukrepu dokapitalizacije*

(77) Danska in Švedska sta v priglasitvi pojasnili, da družba SAS niti na trgu niti v okviru drugih ukrepov pomoči ni našla alternativnega financiranja za kritje kapitalskih in likvidnostnih potreb, ki jih zadeva ukrep.

(78) Takoj po izbruhu COVID-19 marca 2020 je družba SAS poskušala skleniti pogodbo o revolving kreditu s skupino bank ([85]), vendar se je to brez državne podpore izkazalo za neuspešno, saj banke niso bile pripravljene prevzeti nobenega nezavarovanega tveganja. Hkrati so se švedski organi odločili, da bodo podprli letalsko industrijo s shemo državnih poroštev za letalske družbe, ki bo krila 90 % posojil, sklenjenih s kreditnimi institucijami. Komisija je to shemo odobrila s sklepom, sprejetim 11. aprila 2020 v zadevi SA 56812 ([86]). Družba SAS je poskušala pridobiti posojilo pri kreditnih institucijah, zavarovanih s švedskim državnim poroštvom, vendar kreditne institucije niso bile pripravljene zagotoviti delno nezavarovanega posojila. Glede na težave družbe SAS so se švedski organi skupaj z danskimi organi odločili, da družbi SAS odobrijo državno poroštvo, ki bi lahko krilo do 100 % revolving kredita, za katerega je zaprosila družba SAS, če kreditne institucije še vedno ne bi bile pripravljene prevzeti 10-odstotnega tveganja v zvezi s posojilom ali bi menile, da zavarovanja družbe SAS ne zadoščajo za kritje lastnega tveganja. Komisija je to pomoč odobrila (uvodna izjava 57). Danska in Švedska sta navedli, da je družbi SAS s tem skupnim državnim poroštvom na koncu uspelo skleniti pogodbo o revolving kreditu, ki je bil 90-odstotno zavarovan z državnimi poroštvi, vendar so banke, ki so odobrile zadevni kredit, zahtevale znaten znesek v vrednostnih papirjih za preostalih 10 % nezavarovanega dela kredita v obliki neobremenjenih sredstev v lasti družbe SAS. V skladu s pogoji pogodbe o revolving kreditu, sklenjene z navedenimi bankami, je družba SAS kot zavarovanje zagotovila paket sredstev zrakoplovov v skupni vrednosti, ki je bila dvakrat višja od nezavarovanega zneska revolving kredita, prepuščenega tveganju bank (10 % nominalnega zneska posojila), ter prepoved obremenjevanja premoženja kreditojemalca za posojila in račune znotraj skupine SAS ([87]).

(79) Poleg tega sta dve bonitetni agenciji 10. junija 2020 znižali bonitetno oceno družbe SAS. Bonitetna agencija Standard & Poor's je znižana bonitetno oceno družbe SAS z B+ na CCC ([88]) in jo ohranila na opazovalnem seznamu z negativnimi posledicami, kar je kazalo, da je obstajala „velika verjetnost prestrukturiranje dolga v naslednjih nekaj tednih", ker se je likvidnostni položaj družbe SAS v preteklih tednih še poslabšal, kapitalska struktura letalske družbe pa se je zdela nevzdržna ([89]). Agencija Moody's je znižala bonitetni profil družbe SAS z B2 na Caa1 ([90]), kar je bilo posledica precejšnjih denarnih sredstev, ki jih je družba SAS porabila za ohranjanje poslovanja, zaradi česar je bilo neizogibno, da bo potrebna dokapitalizacija družbe SAS s strani njenih delničarjev ([91]). Agencija Moody's je menila, da je bil bruto finančni vzvod družbe SAS, merjen kot razmerje med dolgom in dobičkom pred obrestmi, davki in amortizacijo, v poslovnem letu 2020 4,6-kratnik, kar je pomenilo, da je bilo le malo rezerve pred močnim upadom trga, ki ga je povzročila pandemija COVID-19 ([92]).

([85]) In sicer […], […] in […].

([86]) Sklep Komisije z dne 11. aprila 2020 v zadevi SA.56812 (2020/N) – Švedska – COVID 19: Shema jamstev za posojila letalskim družbam (UL C 269, 14.8.2020, str. 2).

([87]) Prepoved obremenjevanja premoženja kreditojemalca je pogodba ali klavzula v posojilni pogodbi, ki kreditojemalcu preprečuje, da bi zastavil vsa ali določena sredstva pri drugem posojilodajalcu. Zagotavlja, da prvotni kreditodajalec ohrani prednost, če posojilojemalec ne izpolni svojih obveznosti in se njegova sredstva zasežejo.

([88]) V skladu z bonitetnimi lestvicami agencije Standard & Poor's bonitetna ocena CCC pomeni, da je bonitetni profil podjetja trenutno ranljiv ter odvisen od ugodnih poslovnih, finančnih in gospodarskih pogojev za izpolnjevanje finančnih obveznosti. Glej https://www.spglobal.com/ratings/en/about/intro-to-credit-ratings (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

([89]) Glej 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/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

([90]) V skladu z bonitetnimi lestvicami agencije Moody's bonitetna ocena Caa pomeni, da se ocenjuje, da so obveznosti slabo izpolnjene in da so izpostavljene zelo visokemu kreditnemu tveganju. Glej https://www.moodys.com/sites/products/productattachments/ap075378_1_1408_ki.pdf (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

([91]) Priloga 34.1 k priglasitvi švedskih in danskih organov.

([92]) Razmerje med dolgom in EBITDA je količnik finančnega vzvoda, ki meri sposobnost družbe, da odplača svoj nastali dolg. Ta količnik, ki ga običajno uporabljajo bonitetne agencije, določa verjetnost neplačila izdanega dolga. Koristen je pri določanju, koliko let EBITDA bi bilo potrebnih za odplačilo celotnega dolga. Običajno je lahko zaskrbljujoče, če je količnik večji od 3, vendar se lahko razlikuje glede na panogo. Glej npr. https://www.investopedia.com/terms/l/leverageratio.asp (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

(80) Poleg tega sta Danska in Švedska pojasnili, da so bili ukrepi državne pomoči, ki jih je družba SAS že prejela, nezadostni ali neustrezni za zadovoljitev njenih potreb po lastniškem kapitalu, saj so bili namenjeni le obravnavanju trenutnega pomanjkanja likvidnosti družbe SAS, ne pa kratkoročnega in dolgoročnega poslabšanja njene kapitalske strukture.

(81) Po navedbah Švedske in Danske je revolving kredit, podprt z ukrepom državnega poroštva (uvodna izjava 57), le omejil stopnjo porabe denarnih sredstev iz poslovanja družbe SAS ([93]) na 500 do 700 milijonov SEK na mesec do konca poslovnega leta 2020 in zato ni bil primeren, da bi družbi SAS omogočil ponovno vzpostavitev kapitalske strukture, ki jo je imela pred pandemijo COVID-19 (in ni zadoščal za ohranitev denarnega toka). Poleg tega bi morala družba SAS v skladu s pogoji pogodbe o revolving kreditu preklicati revolving kredite (in odplačati vse neporavnane zneske), takoj ko bi bil načrt dokapitalizacije, ki sta ga preučili Danska in Švedska, uspešno izveden ([94]). Vsa druga pomoč, ki jo je prejela družba SAS, je bila namenjena le kratkotrajnemu kritju nekaterih stroškov poslovanja v obliki nepovratnih sredstev ali nadomestila za obveznosti javne službe (uvodne izjave 58 do 60) ter ni prispevala k reševanju znatnih finančnih težav družbe in zagotavljanju njene sposobnosti preživetja.

(82) Danska in Švedska sta tudi navedli, da v okviru pandemije COVID-19 nista sprejeli nobenih drugih obstoječih horizontalnih shem pomoči, ki bi lahko odpravile finančne težave družbe SAS, in sicer iz razlogov, navedenih v **preglednici 1** in **preglednici 2**.

Preglednica 1

Seznam ustreznih shem pomoči, ki jih je Švedska sprejela v okviru pandemije COVID-19 med 1. marcem 2020 in 26. oktobrom 2020 ([95])

Shema pomoči	Opis ukrepa	Pojasnila Švedske o neustreznosti/nezadostnosti ukrepa
SA.56860 Jamstvena shema za posojila podjetjem, ki jih je prizadela pandemija COVID-19	Z ukrepom je bila zagotovljena pomoč v obliki jamstev za posojila, ki ne presegajo 75 milijonov SEK (približno 6,8 milijona EUR) na podjetje. Višji zneski posojil so lahko dovoljeni v izjemnih primerih, vendar le do največ 250 milijonov SEK (približno 22,7 milijona EUR).	Najvišji znesek pomoči, ki bi se lahko dodelil v okviru navedene sheme, ni zadoščal za zagotovitev sposobnosti preživetja družbe SAS. Družba SAS je potrebovala tudi kapital za okrepitev svojega lastniškega kapitala in se zato ni mogla zanašati izključno na posojila.
SA.56812 Jamstvena shema za posojila letalskim družbam, ki jih je prizadela pandemija COVID-19	Z ukrepom je bila zagotovljena pomoč v obliki državnih poroštev za nova posojila nekaterim letalskim družbam s švedsko licenco za zagotovitev zadostne likvidnosti.	Družba SAS ni mogla pridobiti posojila na trgu v okviru navedene sheme pomoči (uvodna izjava 78).
SA.56972 Povračilo najemnine za najemnike, ki jih je prizadela pandemija COVID-19	S shemo je bila zagotovljena pomoč (največ 800 000 EUR) za kritje povračil najemnin, o katerih so se dogovorili najemodajalci in podjetja, dejavna na področju trajnega potrošniškega blaga (razen internetne trgovine), hotelirstva, gostinstva in nekaterih drugih dejavnosti s poudarkom na odnosih s strankami v okviru pandemije COVID-19.	Shema pomoči ni bila primerna za kritje likvidnostnih in kapitalskih potreb družbe SAS, zagotovljeni znesek pa je bil očitno nezadosten.

([93]) Stopnja, s katero podjetje zaradi svojih poslovnih dejavnosti izčrpa svoje denarne rezerve ali stanje denarnih sredstev v scenariju ustvarjanja izgub.

([94]) Po odobritvi ukrepa 26. oktobra 2020 je družba SAS 29. oktobra 2020 v celoti odplačala revolving kredit. Hkrati sta prenehali veljati švedski in danski državni poroštvi.

([95]) Navedeni seznam vključuje samo sheme pomoči, za katere bi družba SAS lahko izpolnila pogoje za upravičenost do pomoči.

Shema pomoči	Opis ukrepa	Pojasnila Švedske o neustreznosti/nezadostnosti ukrepa
SA.58822 Odškodninska shema za podjetja, ki so se soočala z izgubo prometa zaradi pandemije COVID-19	Z ukrepom je bila zagotovljena pomoč (do 800 000 EUR) za izgube, ki so jih podjetja utrpela zaradi izbruha pandemije COVID-19 in z njim povezanih omejevalnih ukrepov junija in julija 2020.	Shema pomoči je krila le izgubo prometa za omejeno obdobje. Poleg tega znesek pomoči očitno ni zadoščal za kritje finančnih potreb družbe SAS.

Preglednica 2

Seznam zadevnih shem pomoči, ki jih je Danska sprejela v okviru pandemije COVID-19 med 1. marcem 2020 in 26. oktobrom 2020 ([96])

Shema pomoči	Opis ukrepa	Pojasnila Danske o neustreznosti/nezadostnosti ukrepa
SA.57027 Možnost kreditiranja in odlogi plačila davkov, povezani z DDV in davkom na izplačane plače	Z ukrepom je bila zagotovljena pomoč v obliki odlogov plačila davkov in možnosti kreditiranja za ublažitev likvidnostnih omejitev za najranljivejša podjetja, s posebnim poudarkom na MSP v skupnem proračunu v višini 130 milijonov EUR.	Ukrep ni bil primeren za obravnavanje finančnega položaja družbe SAS, saj je pomoč zajemala le odloge plačila davkov in možnosti kreditiranja. Poleg tega je bila pomoč dodeljena predvsem MSP, njen znesek pa je bil omejen.
SA.57932 Odškodninska shema za podjetja, ki so jih prizadeli zaprtje meja in omejitve potovanj	Z ukrepom je bila zagotovljena pomoč podjetjem v sektorjih, povezanih s potovanji in turizmom, ki so izpolnjevala nekatere pogoje za upravičenost.	Najvišji znesek pomoči, ki bi se lahko dodelil v okviru sheme (8 milijonov EUR na podjetje), ni zadoščal za zagotovitev sposobnosti preživetja družbe SAS.

(83) Poleg tega sta Danska in Švedska pojasnili, da financiranje v obliki povečanega dolga v nobenem primeru ne bi zadoščalo za zadovoljitev kapitalskih potreb družbe SAS. Družba je morala nujno zbrati kapital, da bi zadovoljila svoje potrebe po lastniškem kapitalu. V zvezi s tem sta Danska in Švedska pojasnili, da je bil ukrep namenjen zadovoljitvi čim več kapitalskih potreb družbe SAS na trgu, s privabljanjem zasebnih vlagateljev in z zahtevo, da obstoječi zasebni delničarji družbe SAS breme dokapitalizacije delijo z Dansko in Švedsko, kot je podrobneje pojasnjeno v oddelku 2.2.

(84) Iz zapisnikov sej upravnega odbora družbe SAS, ki so potekale maja in junija 2020, je razvidno, da sta Danska in Švedska od družbe SAS izrecno zahtevali, naj zasebne vlagatelje pozove k porazdelitvi finančnega bremena dokapitalizacije (porazdelitev bremena), kar je bil pogoj za sodelovanje navedenih dveh držav članic pri dokapitalizaciji družbe SAS. Družba SAS se je torej morala pogajati z zasebnimi delničarji, imetniki menic in obveznic o obveznostih družbe SAS ter bankami, ki so sodelovale v postopku dokapitalizacije. Družba SAS je 30. junija 2020 napovedala prvi načrt dokapitalizacije, ki je vključeval pretvorbo obstoječih obveznic in obstoječih hibridnih menic pod določenimi pogoji ter poziv imetnikom menic in obveznic, naj predlagani načrt odobrijo na seji, ki je bila predvidena za 17. julij 2020 ([97]). Vendar je družba SAS 10. julija 2020 sporočila, da je bila zadevna seja odpovedana, ker je bilo pričakovati, da bodo imetniki menic in obveznic zavrnili sprejetje pogojev za pretvorbo, vključenih v prvi načrt dokapitalizacije ([98]).

([96]) Navedeni seznam vključuje samo sheme pomoči, za katere bi družba SAS lahko izpolnila pogoje za upravičenost do pomoči.

([97]) Glej sporočilo za javnost družbe SAS z dne 30. junija 2020, v katerem je podrobno opisan prvi predlog načrta dokapitalizacije, na spletni povezavi: 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/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

([98]) Glej sporočilo za javnost družbe SAS z dne 10. julija 2020 na spletni povezavi: 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/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

(85) Zaradi zavrnitve načrta dokapitalizacije, ki ga je predlagala družba SAS ob podpori Danske in Švedske, sta se navedeni dve državi članici dogovorili o reviziji pogojev, pod katerimi bi zadevni imetniki obveznic in menic sprejeli porazdelitev bremena. Ukrep, ocenjen v tem sklepu, je bil del navedenega revidiranega načrta dokapitalizacije in je opisan v naslednjih oddelkih.

2.2 Pregled različnih elementov ukrepa

(86) Načrt dokapitalizacije je vseboval tri glavne elemente: lastniški instrument (6 milijard SEK), hibridni kapitalski instrument (6 milijard SEK), pri čemer sta oba pomenila ukrep, in pretvorbo zasebnega dolga v lastniške ali hibridne instrumente (3,75 milijarde SEK). Tako je bil v načrtu dokapitalizacije predviden kapitalski vložek za družbo SAS v skupnem znesku 15,75 milijarde SEK, od tega naj bi Danska in Švedska v okviru ukrepa zagotovili 11 milijard SEK.

(87) Natančneje, načrt dokapitalizacije je vključeval:

— hibridni kapitalski instrument, ki so ga sestavljali:

  — namenske hibridne menice v znesku 5 milijard SEK, ki sta jih plasirali Danska in Švedska ter so bile enakomerno porazdeljene med obe državi članici, ter

  — namenske hibridne menice v znesku milijarde SEK, ki jih je plasirala samo Danska;

— lastniški instrument, sestavljen iz:

  — izdaje nakupnih pravic v znesku približno 4 milijarde SEK, v okviru katere sta Danska in Švedska vpisali nove navadne delnice v znesku do približno 3 milijarde SEK (enakomerno porazdeljenih med državama članicama), ki so bile na voljo vsem delničarjem družbe SAS in drugim vlagateljem, in izvedle njihovo primarno prodajo, ter

  — namenska izdaja navadnih delnic v znesku približno 2 milijardi SEK, ki sta jih plasirali Danska in Švedska (približno enakomerno porazdeljenih med državama članicama);

— pretvorba zasebnega dolga v lastniški ali hibridni kapital, sestavljena iz:

  — pretvorbe podrejenih vrednostnih papirjev brez dospetja s spremenljivo obrestno mero (obstoječe hibridne menice) v znesku 1,5 milijarde SEK v navadne delnice ([99]), in

  — pretvorbe nadrejenih nezavarovanih obveznic s fiksno obrestno mero in z zapadlostjo novembra 2022 (obveznice) v znesku 2,25 milijarde SEK v nove komercialne hibridne menice (nove komercialne hibridne menice) ali navadne delnice, po izbiri imetnikov obveznic ([100]).

2.3 Oblika ukrepa

(88) Ukrep je bil v obliki dokapitalizacije v skupnem znesku 11 milijard SEK z lastniškim kapitalom (6 milijard SEK) in hibridnimi kapitalskimi instrumenti (5 milijard SEK).

2.4 Pravna podlaga

(89) Udeležba Danske in Švedske pri dokapitalizaciji družbe SAS je temeljila na (i) predlogu zakona švedske vlade št. 2019/20:187 z dne 15. junija 2020 o nadomestilih za rizične skupine, kapitalskih intervencijah v podjetjih v državni lasti in drugih ukrepih v zvezi s COVID-19, s katerim je bil spremenjen proračun za leto 2020, in (ii) pooblastilu finančnega odbora danskega parlamenta z dne 25. junija 2020, da se pod določenimi pogoji prispeva k dokapitalizaciji družbe SAS.

([99]) Imetniki menic so 2. septembra 2020 odobrili pretvorbo obstoječih hibridnih menic, ki naj bi se zamenjale po 90-odstotni nominalni vrednosti navadnih delnic družbe SAS po vpisni ceni 1,16 SEK na delnico, če bi to odobrila izredna skupščina delničarjev.

([100]) Imetniki menic so 2. septembra 2020 odobrili pretvorbo obveznic, ki naj bi se zamenjale po 100-odstotni nominalni vrednosti za nepodrejene, nezavarovane in nezajamčene vrednostne papirje na vpoklic, brez dospetja, s spremenljivo obrestno mero, v družbi SAS, denominirane v SEK.

2.5 **Organ, ki je dodelil pomoč, in upravljanje ukrepa**

(90) Organa, ki sta dodelila pomoč, sta bila dansko ministrstvo za finance in švedska vlada. Ukrep sta upravljala dansko ministrstvo za finance in švedsko ministrstvo za podjetništvo in inovacije. Financiran je bil iz švedskega in danskega vladnega proračuna.

2.6 **Proračun in trajanje ukrepa**

(91) Proračun ukrepa znaša 11 milijard SEK. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 7, sta Danska in Švedska na koncu izplačali pomoč v višini 9,54 milijarde SEK.

(92) Danska in Švedska sta ukrep odobrili 26. oktobra 2020.

2.7 **Upravičenec**

(93) Upravičenec ukrepa je družba SAS, skandinavska letalska družba, ki pokriva notranji promet na Danskem, Švedskem in Norveškem ter promet znotraj Skandinavije in ponuja neposredne povezave z glavnimi poslovnimi središči v Uniji in mednarodnimi poslovnimi središči. Je tudi članica svetovnega letalskega združenja Star Alliance ([101]).

(94) SAS je švedska delniška družba, ki jo ureja švedski zakon o gospodarskih družbah 2005:551 (švedski zakon o gospodarskih družbah) ([102]). SAS je matična družba podjetij SAS Danmark A/S, SAS Norge AS in SAS Sverige AB ([103]) ter SAS Cargo Group, SAS Ground Handling Denmark A/S, SAS Ground Handling Norway AS, SAS Ground Handling Sweden AB in SAS Technical Services (vsa navedena podjetja sestavljajo skupino SAS).

(95) Po navedbah danskih in švedskih organov je družba SAS leta 2019 prepeljala približno 30 milijonov potnikov. Družba je opravljala lete na 233 destinacij s floto več kot 150 zrakoplovov. Glavno vozlišče družbe je letališče København, medtem ko sta letališči Oslo in Stockholm Arlanda drugo oziroma tretje največje vozlišče.

(96) Ob odobritvi ukrepa je bila družba SAS v delni lasti švedske in danske vlade s 14,82-odstotnim oziroma 14,24-odstotnim deležem. Preostalih 70,92 % je bilo v lasti zasebnih delničarjev, med njimi fundacije Knut and Alice Wallenberg Foundation (KAW), ki je imela v lasti 6,5 %.

(97) Družba SAS je 8. maja 2020 danskim in švedskim organom predložila uradno pisno zahtevo za kapitalski vložek.

(98) Danska in Švedska sta v priglasitvi potrdili, da družba SAS 31. decembra 2019 ni bila v težavah v smislu Uredbe Komisije (EU) št. 651/2014 (uredba o splošnih skupinskih izjemah) ([104]), in predložili dokaze v podporo tej ugotovitvi, vključno s konsolidiranimi računovodskimi izkazi družbe SAS, ki so izkazovali njen finančni položaj na dan 31. decembra 2019 ([105]). Navedli sta, da (i) konsolidirani računovodski izkazi družbe SAS kot družbe z omejeno odgovornostjo in matične družbe skupine SAS kažejo, da družba zaradi skupnih izgub ni izgubila več kot polovice vpisanega osnovnega kapitala (glej člen 2(18), točka (a), uredbe o splošnih skupinskih izjemah), saj je vpisani osnovni kapital družbe na dan 31. decembra 2019 znašal 7,7 milijarde SEK, njen lastniški kapital pa 5,7 milijarde SEK; (ii) da družba SAS ni bila v kolektivnem postopku zaradi insolventnosti niti ni izpolnjevala meril v skladu z nacionalno zakonodajo za uvedbo takega postopka na zahtevo upnikov (glej člen 2(18), točka (c), uredbe o splošnih skupinskih izjemah) in (iii) da je bilo 31. decembra 2019 knjigovodsko razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom družbe SAS 4,96, kar je precej pod pragom 7,5 iz člena 2(18), točka (e), uredbe o splošnih skupinskih izjemah.

([101]) Star Alliance je leta 1997 ustanovilo pet letalskih družb kot prvo svetovno letalsko združenje. Star Alliance ima 26 letalskih družb članic, ki ponujajo povezave v svetovni mreži. Dejavnosti združenja Star Alliance usklajuje projektno podjetje s sedežem v Frankfurtu v Nemčiji, vključno s kolokacijami na letališčih, infrastrukturo, komunikacijskimi pobudami in drugimi storitvami.

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

([103]) Navedena tri odvisna podjetja imajo v lasti konzorcij, imenovan Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden.

([104]) Kakor je opredeljeno v členu 2(18) Uredbe Komisije (EU) št. 651/2014 z dne 17. junija 2014 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive z notranjim trgom pri uporabi členov 107 in 108 Pogodbe (UL L 187, 26.6.2014, str. 1), ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([105]) Zaradi jasnosti se podatki, vključeni v letno poročilo družbe SAS za leto 2019, nanašajo na poslovno leto, ki traja od 1. novembra 2018 do 31. oktobra 2019. Zato je Komisija za namene te ocene zahtevala, naj se zadevne številke prilagodijo, da bodo odražale finančni položaj družbe SAS na dan 31. decembra 2019.

2.8 **Izvajanje ukrepa**

(99) Ukrep je bil sestavljen iz (i) lastniškega instrumenta (5 milijard SEK) in (ii) hibridnega kapitalskega instrumenta (6 milijard SEK).

(100) V skladu z načrtom dokapitalizacije se je družba SAS z imetniki nekaterih obstoječih hibridnih menic in imetniki nekaterih obveznic dogovorila tudi o: (i) pretvorbi obstoječih hibridnih menic v navadne delnice (1,5 milijarde SEK) in (ii) pretvorbi obveznic v nove komercialne hibridne menice, po izbiri imetnikov obveznic (2,25 milijarde SEK).

2.8.1 *Lastniški instrument*

(101) Lastniški instrument ukrepa je vključeval (i) namensko izdajo in (ii) izdajo nakupnih pravic.

2.8.1.1 Namenska izdaja

(102) Ukrep je predvideval namensko izdajo navadnih delnic v znesku približno 2 milijardi SEK, kar je ustrezalo približno 1,729 milijarde novih delnic po vpisni ceni 1,16 SEK na Danskem in Švedskem.

(103) Danska in Švedska sta 26. oktobra 2020 vpisali nove delnice po vpisni ceni 1,16 SEK v skupnem znesku 2 milijardi SEK (razdeljenih med približno 1 016 milijonov SEK za Dansko in približno 990 milijonov SEK za Švedsko).

2.8.1.2 Izdaja nakupnih pravic

(104) Ukrep je predvideval izdajo nakupnih pravic z naslednjimi značilnostmi:

— izdaja novih navadnih delnic je bila na voljo upravičenim delničarjem ([106]) v znesku približno 4 milijarde SEK in po vpisni ceni 1,16 SEK. Upravičeni delničarji so za vsako delnico, ki so jo imeli na referenčni datum za izdajo nakupnih pravic, prejeli 9 vpisnih pravic. Vlagatelji, ki niso bili upravičeni delničarji, so lahko sodelovali pri izdaji nakupnih pravic bodisi z nakupom vpisnih pravic na trgu bodisi, če izdaja nakupnih pravic ne bi bila v celoti vpisana z uveljavljanjem vpisnih pravic, z vložitvijo vloge za vpis delnic brez vpisnih pravic;

— izdaja nakupnih pravic je bila krita z zavezami za vpis in zavezami za primarno prodajo, ki so ustrezale 81,5 % celotnega zneska izdaje nakupnih pravic, pri čemer je bilo približno 3 milijarde SEK kritih s zavezami za sorazmerni vpis in zavezami za primarno prodajo s strani Danske in Švedske (ki so bile enakomerno porazdeljene), približno 259 milijonov SEK pa je bilo pod določenimi pogoji kritih z zavezo Knut and Alice Wallenberg Foundation za sorazmerni vpis;

— končni znesek izdaje nakupnih pravic, ki naj bi ga krili Danska in Švedska, je bil odvisen od končnega vpisa delnic drugih delničarjev in bi lahko znašal od najmanj približno 1,16 milijarde SEK s strani Danske in Švedske (če bi bile vse delnice, za katere bi Danska in Švedska izvedli primarno prodajo, vpisane z zasebnim kapitalom) do največ približno 3 milijarde SEK (če nobena od delnic, za katere bi Danska in Švedska izvedli primarno prodajo, ne bi bila vpisana z zasebnim kapitalom).

(105) Oktobra 2020 se je izkazalo, da je bil zasebni interes za izdajo nakupnih pravic v znesku 4 milijarde SEK večji od pričakovanega. Tako sta Danska in Švedska vpisali navadne delnice pri izdaji nakupnih pravic v skupnem znesku le 1 540 765 422 SEK namesto najvišjega predvidenega zneska v višini približno 3 milijarde SEK.

([106]) Vsi delničarji družbe SAS so bili vpisani v register delničarjev družbe SAS na referenčni datum, kot je bil določen v prospektu izdaje nakupnih pravic.

2.8.2 *Hibridni kapitalski instrument*

(106) Hibridni kapitalski instrument je bil v obliki kapitalskih vrednostnih papirjev, denominiranih v SEK, brez ročnosti (nove hibridne državne menice), kot so bili izdani Danski in Švedski, in je vključeval:

— en sklop hibridnih menic (NSHN1), ki sta ga plasirali Danska in Švedska, v skupnem znesku 5 milijard SEK, enakomerno porazdeljenih mednju, s spremenljivo obrestno mero 6M STIBOR in začetnim kritjem 340 bazičnih točk na leto. Načrtovano kritje za NSHN1 bi se nato povečalo, kot sledi: v drugem in tretjem letu na 440 bazičnih točk na leto; v četrtem in petem letu na 590 bazičnih točk na leto; v šestem in sedmem letu na 790 bazičnih točk na leto; v osmem letu in pozneje na 1 040 bazičnih točk na leto. NSHN1 je bil podrejeni vrednostni papir, uvrščen *pari passu* z NSHN2;

— en sklop hibridnih menic (NSHN2), ki ga je plasirala samo Danska, v skupnem znesku milijarde SEK, s spremenljivo obrestno mero 6M STIBOR in začetnim kritjem 440 bazičnih točk na leto. Načrtovano kritje za menice NSHN2 bi se nato povečalo, kot sledi: v drugem in tretjem letu na 540 bazičnih točk na leto; v četrtem in petem letu na 690 bazičnih točk na leto; v šestem in sedmem letu na 890 bazičnih točk na leto; v osmem letu in nadaljnjih letih na 1 140 bazičnih točk na leto. NSHN2 je bil podrejeni vrednostni papir, uvrščen *pari passu* z NSHN1.

(107) Nove hibridne državne menice so bile prosto prenosljive, vendar niso kotirale na borzi, niso vključevale možnosti pretvorbe v delnice, družba SAS jih je lahko kadar koli vpoklicala po nominalni vrednosti in so se v skladu z mednarodnimi standardi računovodskega poročanja (MSRP) pri računovodenju družbe SAS obravnavali kot lastniški kapital.

(108) Da bi se omogočila obravnava lastniškega kapitala v skladu z MSRP, je bilo izplačilo kuponov za nove hibridne državne menice neobvezno in prepuščeno lastni presoji družbe SAS. Vendar bi se v primeru odloga izplačila kuponov obračunale obrestne obresti do dejanskega izplačila kuponov.

2.8.3 *Pretvorba obstoječih hibridnih menic in obveznic*

(109) Družba SAS je v okviru načrta dokapitalizacije na zahtevo danske in švedske vlade izvedla pogajanja z nekaterimi večjimi imetniki obstoječih hibridnih menic in nekaterimi večjimi imetniki obveznic v znesku 2,25 milijarde SEK, na podlagi katerih je bil dosežen dogovor o:

— pogojih pretvorbe za obstoječe hibridne menice, za katere je bilo predlagano, naj se zamenjajo za navadne delnice družbe SAS po 90 -odstotni nominalni vrednosti in po vpisni ceni 1,16 SEK na delnico;

— pogojih pretvorbe za obveznice, za katere je bilo predlagano, naj se zamenjajo za nepodrejene, nezavarovane in nezajamčene vrednostne papirje na vpoklic, brez dospetja, s spremenljivo obrestno mero (nove komercialne hibridne menice) v družbi SAS po 100 -odstotni nominalni vrednosti. Za nove komercialne hibridne menice je veljala spremenljiva obrestna mera 6M STIBOR, povišana za začetno kritje 340 bazičnih točk na leto. Načrtovano kritje za nove komercialne hibridne menice bi se nato povečalo, kot sledi: v drugem in tretjem letu na 440 bazičnih točk na leto, v četrtem in petem letu na 590 bazičnih točk na leto, v šestem in sedmem letu na 1 090 bazičnih točk na leto, v osmem letu do vključno desetega leta na 1 440 bazičnih točk na leto ter v enajstem letu in nadaljnjih letih na 1 590 bazičnih točk na leto.

(110) Nove komercialne hibridne menice so se v skladu z MSRP pri računovodenju družbe SAS obravnavale kot lastniški kapital in so bile razvrščene kot nadrejene novim hibridnim državnim menicam, družba SAS pa jih je lahko kadar koli prosto prenesla in vpoklicala po nominalni vrednosti.

2.8.4 *Pogoji upravljanja in preprečevanje neupravičenega izkrivljanja konkurence*

(111) Danska in Švedska sta ukrep pogojevali z upoštevanjem elementov v zvezi z upravljanjem in konkurenco iz oddelka 3.11.6 začasnega okvira.

(112) Za družbo SAS in vse družbe, ki so pod njenim nadzorom, bi veljali prepoved oglaševanja in prepoved pridobitev. Danska in Švedska sta se zavezali, da bosta izpolnili naslednje zaveze:

— družba SAS in družbe, ki so pod njenim nadzorom, ukrepa ne bi smele uporabljati za namene komercialnega oglaševanja;

— družba SAS in družbe, ki so pod njenim nadzorom, ne bi smele pridobiti več kot 10-odstotnega deleža v konkurenčnih ali drugih družbah v istem poslovnem segmentu, vključno s poslovnimi dejavnostmi višje in nižje v verigi, če ne ni bilo odplačanih vsaj 75 % skupnega zneska ukrepa. V izjemnih okoliščinah, brez poseganja v nadzor koncentracij in po predhodni odobritvi Komisije lahko družba SAS in družbe, ki so pod njenim nadzorom, pridobijo več kot 10-odstotni delež v družbah višje ali nižje v verigi v njihovem poslovnem segmentu, če je pridobitev potrebna za ohranitev sposobnosti preživetja pridobitelja.

(113) Danska in Švedska sta se zavezali, da dokler vsaj 75 % ukrepa ne bo odplačanih: (i) prejemki članov uprave družbe SAS ne bi smeli presegati fiksnega dela njihovih prejemkov na dan 31. decembra 2019; za osebe, ki postanejo člani uprave ob ali po dokapitalizaciji, je bila veljavna omejitev fiksni prejemek katerega koli člana uprave z enako stopnjo odgovornosti na dan 31. decembra 2019, in (ii) družba SAS ne bi smela izplačevati bonusov ali drugih variabilnih ali primerljivih elementov prejemkov.

(114) Dokler ukrep ne bi bil v celoti odplačan, bi za družbo SAS veljala obveznost, da ne sme izplačati dividend niti neobvezujočih kuponov niti ponovno odkupiti delnic, razen v razmerju do Danske ali Švedske ali če bi za to obstajala pravna obveznost. Prepoved izplačila dividend ne bi veljala za izplačila dividend znotraj skupine, ki jih družbi SAS izplačajo družbe, ki so (neposredno ali posredno) v njeni popolni lasti.

(115) Prepoved izplačila neobvezujočih kuponov pa ne bi veljala za izplačila kuponov za nove komercialne hibridne menice, ki izhajajo iz pretvorbe obstoječih obveznic. Danski in švedski organi so pojasnili, da je bilo izplačilo takih kuponov ključno za nekatere imetnike obveznic med pogajanji o porazdelitvi bremena in da se je na splošno pričakovalo, da bo ključno za vse imetnike obveznic, da se strinjajo s pretvorbo. Po mnenju Danske in Švedske je bila zadevna pretvorba bistvena za uspeh celotnega načrta dokapitalizacije, njen cilj pa je bil doseči tri pozitivne učinke.

(116) Prvič, z njo bi se zmanjšal skupni znesek državne pomoči, ki ga je potrebovala družba SAS. Brez pretvorbe bi v bilanci stanja družbe SAS nastala vrzel lastniškega kapitala v višini 2,25 milijarde SEK, ki bi jo morali zaradi omejenega dostopa družbe SAS do kapitalskih trgov pred ukrepom najverjetneje pokriti Danska in Švedska. Nasprotno pa bi se z uspešno pretvorbo zmanjšala znesek potrebne državne pomoči in znesek izplačil kuponov, ki jih je dolgovala družba SAS. Družba SAS bi zaradi pretvorbe obveznic dejansko lahko znatno zmanjšala svoje denarne odlive v prvih letih po odobritvi ukrepa. Po navedbah Danske in Švedske je bil za obveznice prejet obvezujoč kupon v višini 5,375 % letno, medtem ko bi se za nove komercialne hibridne menice do petega leta prejemali neobvezujoči kuponi nižje vrednosti. S pretvorbo obveznic družbi SAS do novembra 2022 ne bi bilo treba povrniti obveznic, s čimer bi se izognila odlivu v višini 2,25 milijarde SEK, ki bi ga bilo težko refinancirati na kapitalskih trgih.

(117) Drugič, z njo bi se izboljšala kapitalska struktura družbe SAS, saj bi obveznice (ki bi se štete kot dolg) pretvorile v nove komercialne hibridne menice (ki bi se štele kot lastniški kapital) ali navadne delnice. Posledično bi bila pretvorba zelo koristna za ustrezna finančna razmerja družbe SAS (razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom ([107]), finančno stabilnost ([108]), stopnjo finančnega vzvoda itd.) ter njen likvidnostni položaj ([109]).

([107]) Ob predpostavki, da bi EBITDA v poslovnem letu 2021 znašal 3,4 milijarde SEK, bi pretvorba pomenila zmanjšanja dolga za 2,25 milijarde SEK ter 66,2-odstotno zmanjšanje razmerja med neto dolgom in EBITDA.

([108]) Stabilnost družbe je opredeljena kot razmerje med lastniškim kapitalom, pridobljenim od delničarjev, in zunanjim kapitalom, pridobljenim od imetnikov dolga. Ob predpostavki, da bi bila v poslovnem letu 2021 uporabljena skupna sredstva v višini 54 milijard SEK, bi se s povečanjem lastniškega kapitala za 2,25 milijarde SEK ta stabilnost povečala za 4,2 %.

([109]) Družbi SAS zaradi pretvorbe ne bi bilo treba odplačati 2,25 milijarde SEK obstoječih obveznic, zapadlih novembra 2022. Poleg tega bi lahko družba s pretvorbo v prvih petih letih prihranila do približno 0,8 milijarde SEK izplačil kuponov za nove komercialne hibridne menice v primerjavi z zneskom načrtovanih izplačil kuponov za obstoječe obveznice in hibridne instrumente.

(118) Tretjič, zaradi razlogov, navedenih v uvodni izjavi 116, bi se z njo olajšalo in bolje zagotovilo nadomestilo za danske in švedske lastniške in hibridne kapitalske instrumente.

(119) Danska in Švedska sta tudi navedli, da je do pretvorbe obstoječih obveznic v nove komercialne hibridne menice prišlo na račun imetnikov obveznic. Neto sedanja vrednost novih komercialnih hibridnih instrumentov je bila izračunana pri 80 % nominalne vrednosti glede na stabilne normalne razmere družbe SAS (ki naj bi jih bilo mogoče doseči ob izvedbi načrta dokapitalizacije), medtem ko bi se obveznice v enakih razmerah vrednotile pri 100 % nominalne vrednosti (pri čemer bi se njihova nominalna vrednost izplačala novembra 2022).

(120) Kar zadeva nove hibridne državne menice, so se danski in švedski organi strinjali, da bi se omejitve upravljanja iz oddelka 3.11.6 začasnega okvira, z izjemo prepovedi izplačil neobvezujočih kuponov, še naprej uporabljale do popolnega odplačila (izplačilo celotnega nominalnega zneska in izplačila obračunanih kuponov) ali dokler se vse nove hibridne državne menice ne bi prodale po nominalni vrednosti ali nad njo, vključno z izplačili obračunanih kuponov in obrestnimi obrestmi.

(121) Družbi SAS bi bilo prepovedano tudi navzkrižno subvencionirati družbe v skupini, ki so bile 31. decembra 2019 podjetja v težavah, kot so opredeljena v uredbi o splošnih skupinskih izjemah.

2.8.5 *Strategija izstopa Danske in Švedske*

(122) Kar zadeva izdajo nakupnih pravic, bi po mnenju danskih in švedskih organov za Dansko in Švedsko obstajali dve možni strategiji izhoda: (i) družba SAS bi lahko ponovno odkupila delnice od Danske in Švedske ali pa bi (ii) Danska in Švedska lahko prodali svoje delnice na trgu.

(123) Švedski organi so pojasnili, da v skladu s švedskim zakonom o gospodarskih družbah družba ne more odkupiti navadnih delnic samo od določenega delničarja, ampak le od vseh delničarjev pod enakimi pogoji.

(124) Zato bi bila po mnenju danskih in švedskih organov druga strategija izhoda (tj. prodaja navadnih delnic tretjim osebam po tržni ceni) edina praktično izvedljiva možnost.

(125) Poleg tega sta Danska in Švedska navedli, da je družba SAS nameravala odplačati ukrep do leta 2025. Danska in Švedska sta pojasnili, da je družba SAS nameravala za odkup instrumentov državne pomoči uporabiti pozitivne proste denarne tokove poslovanja in prihodke od izdaj na kapitalskih trgih (vključno z dolžniškim in lastniškim kapitalom) ([110]). Pojasnili sta tudi, da bosta čim prej in po finančni stabilizaciji družbe SAS razmislili o prodaji zasebnim tretjim osebam kot verjetni strategiji izstopa, zlasti za delnice, povezane z dokapitalizacijo zaradi izbruha COVID-19, vpisane v okviru dokapitalizacije.

(126) V vsakem primeru sta se Danska in Švedska v okviru ukrepa zavezali, da bosta v 12 mesecih po odobritvi ukrepa prejeli in potrdili verodostojno strategijo izstopa, razen če se bo poseg držav do navedenega roka zmanjšal pod raven 25 % lastniškega kapitala.

([110]) Dolžniško financiranje lahko vključuje zavarovane in nezavarovane instrumente: (i) nezavarovane obveznice, vključno s hibridnimi obveznicami, zadolžnicami, komercialnimi zapisi in sindiciranimi posojili, (ii) zavarovane instrumente, kot so japonski poslovni najemi, financiranje zrakoplovov ter morebitni instrumenti prodaje in povratnega zakupa. Družba SAS sprejme odločitev o instrumentu financiranja na podlagi, med drugim, naslednjih dejavnikov: privlačnosti pogojev/stroškov financiranja zadevnega instrumenta; velikosti trga in razpoložljivih količin za SAS; dejanske bonitetne ocene družbe SAS in pričakovanih obetov glede bonitetne ocene/prehodov med bonitetnimi ocenami.

2.9 **Kumulacija državne pomoči**

(127) Pomoč, dodeljena v okviru ukrepa, bi se lahko kumulirala s pomočjo na podlagi uredb Komisije (EU) št. 1407/2013 ([111]) in (EU) št. 360/2012 ([112]) ali na podlagi uredbe o splošnih skupinskih izjemah, če so bili upoštevani ustrezni pogoji iz navedenih uredb.

(128) Pomoč, dodeljena v okviru ukrepa, bi se lahko kumulirala tudi s pomočjo, dodeljeno na podlagi drugih ukrepov, ki jih je Komisija odobrila v skladu s členom 107(2), točka (b), PDEU ali začasnim okvirom, če so bili upoštevani ustrezni pogoji iz navedenih pravnih podlag.

2.10 **Spremljanje in poročanje**

(129) Danski in švedski organi so potrdili, da bodo spoštovali obveznosti spremljanja in poročanja iz oddelka 4 začasnega okvira (vključno z obveznostjo objave relevantnih informacij o dokapitalizaciji, odobreni družbi SAS, na izčrpnem spletišču o državni pomoči ali v okviru orodja IT Komisije v treh mesecih od odobritve) ([113]).

(130) Danski in švedski organi so tudi potrdili, da bodo zagotovili, da:

— bo družba SAS Danski in Švedski predložila poročila na podlagi načrta iz točke 82 začasnega okvira v zvezi z napredkom pri izvajanju načrta odplačevanja in izpolnjevanjem pogojev iz oddelka 3.11.6 začasnega okvira;

— bo družba SAS kot upravičenka ukrepa v 12 mesecih od datuma dokapitalizacije in nato redno vsakih 12 mesecev objavila informacije o uporabi pomoči, prejete v skladu s točko 83 začasnega okvira. To mora vključevati informacije o tem, kako družba SAS s prejeto pomočjo podpira svoje dejavnosti v skladu s cilji Unije in nacionalnimi obveznostmi, povezanimi z digitalno preobrazbo, ter kako prispeva k cilju Unije glede podnebne nevtralnosti v celotnem gospodarstvu do leta 2050, tudi s to pomočjo in dejavnostmi na področju ozaveščanja javnosti;

— bosta Danska in Švedska Komisiji predložili letna poročila o izvajanju načrta odplačevanja in izpolnjevanju pogojev iz oddelka 3.11.6 in točke 54 začasnega okvira;

— bosta Danska in Švedska 10 let od datuma odobritve ukrepa vodili podrobne evidence o dodelitvi pomoči in se zavezali, da jih bosta na zahtevo predložili Komisiji. Take evidence morajo vsebovati vse informacije, potrebne za ugotovitev, ali so izpolnjeni pogoji iz začasnega okvira, ter

— da bosta Danska in Švedska priglasili načrt prestrukturiranja, če se njun poseg v šestih letih po odobritvi ukrepa ne bo zmanjšal pod 15 % lastniškega kapitala družbe SAS.

([111]) Uredba Komisije (EU) št. 1407/2013 z dne 18. decembra 2013 o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije pri pomoči de minimis (UL L 352, 24.12.2013, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj).

([112]) Uredba Komisije (EU) št. 360/2012 z dne 25. aprila 2012 o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije pri pomoči de minimis za podjetja, ki opravljajo storitve splošnega gospodarskega pomena (UL L 114, 26.4.2012, str. 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/360/oj).

([113]) To so informacije, ki so zahtevane v Prilogi III k Uredbi (EU) št. 651/2014.

2.11 **Razlogi za začetek formalnega postopka preiskave**

(131) Komisija je za izvršitev sodbe v zadevi SAS II sprejela sklep o začetku postopka. V njem je Komisija menila, da je ukrep po predhodni preučitvi pomenil državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU ([114]). Ugotovila je tudi, da je navedeni ukrep, čeprav je bil v skladu s členom 108(3) PDEU priglašen v postopku, v katerem je bil sprejet prvotni sklep, postal nezakonita pomoč od trenutka njegove odobritve, potem ko je Splošno sodišče navedeni sklep razglasilo za ničen, ker ukrep ni bil več odobren s sklepom Komisije ([115]).

(132) Komisija je predhodno menila, da je treba glede na to, da je ukrep postal nezakonit, njegovo združljivost oceniti v skladu s pravnimi določbami, veljavnimi ob dodelitvi pomoči, in sicer 26. oktobra 2020. Takrat je začasni okvir vseboval ustrezne določbe za oceno združljivosti ukrepa v skladu s členom 107(3), točka (b), PDEU ([116]).

(133) Komisija je v sklepu o začetku postopka predhodno menila, da ukrep ni skladen s točkama 61 in 62 začasnega okvira.

(134) Komisija je v skladu s sodbo v zadevi SAS II predhodno menila, da lastniškega instrumenta ukrepa očitno ne spremlja mehanizem postopnega zviševanja, ki bi povečal nadomestilo državi, da bi upravičenca spodbudil k ponovnemu odkupu državnega kapitalskega vložka v skladu s točko 61 začasnega okvira. Komisija je izrazila tudi pomisleke glede tega, ali je v skladu s točko 62 začasnega okvira lastniški instrument ukrepa spremljal ustrezen alternativni mehanizem, kot je predviden v točki 61 začasnega okvira, ki bi na splošno privedel do podobnega rezultata glede spodbujevalnega učinka na izstop države in na splošno podobno vplival na nadomestilo državi.

3. **PRIPOMBE DANSKE IN ŠVEDSKE**

(135) Danska in Švedska sta se v skupnih pripombah k sklepu o začetku postopka osredotočili na pomisleke Komisije glede skladnosti ukrepa s točkama 61 in 62 začasnega okvira. Na kratko sta obravnavali tudi nekaj drugih vidikov predhodne ocene združljivosti ukrepa.

3.1 **Ukrep že zagotavlja ustrezno nadomestilo in spodbude za izstop za Dansko in Švedsko**

(136) Čeprav danski in švedski organi priznavajo sodbo v zadevi SAS II in njene ugotovitve o nespoštovanju točk 61 in 62 začasnega okvira, menijo, da je ukrep kljub temu mogoče razglasiti za združljivega z notranjim trgom. Po njihovem mnenju je ukrep že vseboval ustrezno alternativo mehanizmu postopnega zviševanja v skladu s točko 62 začasnega okvira iz naslednjih razlogov.

(137) Prvič, zaradi znatnega popusta, zagotovljenega v okviru ukrepa, na najvišjo ceno delnice, po kateri sta Danska in Švedska kupili delnice družbe SAS, se je nadomestilo zvišalo v njuno korist.

(138) Drugič, obveznost družbe SAS, da predloži načrt prestrukturiranja v okviru ukrepa, je že pomenila močno spodbudo za izstop Danske in Švedske.

(139) Tretjič, s stopnjo porazdelitve bremena, ki so ga prevzeli zasebni vlagatelji, se je zmanjšala potreba Danske in Švedske po spodbudah za izstop.

([114]) Sklep o začetku postopka, uvodne izjave 71 do 75.
([115]) Sklep o začetku postopka, uvodni izjavi 77 in 78.
([116]) Sklep o začetku postopka, uvodne izjave 79 do 85.

(140) In nazadnje, danski in švedski organi so v skladu s svojimi političnimi obveznostmi nameravali izstopiti iz kapitalske strukture družbe SAS, kar zadeva delnice, povezane z izbruhom COVID-19, pridobljene z ukrepom. V političnem dogovoru z dne 15. junija 2020 o dokapitalizaciji in lastništvu družbe SAS s strani danske države ([117]) in v ministrskem odloku z dne 24. junija 2020 je določeno, da je treba lastništvo družbe SAS načeloma zmanjšati s prodajo delnic odgovornim dolgoročnim vlagateljem, ko so tržni pogoji ugodni. Na Švedskem je vlada izrecno izrazila namero, da bo, kadar koli bo to ustrezno, ko ji bodo razmere na trgu to ponovno omogočale, zmanjšala/odsvojila lastništvo družbe SAS v skladu s pooblastili, ki jih je predhodno pridobila od parlamenta ([118]).

(141) Danska in Švedska pa menita, da se lahko ukrep razglasi za združljivega z notranjim trgom neposredno na podlagi člena 107(3), točka (b), PDEU. Po njunem mnenju so razlog za to posebne značilnosti dokapitalizacije družbe SAS in zlasti želja po zagotovitvi porazdelitve bremena in privabljanju novega zasebnega kapitala za dokapitalizacijo. Danska in Švedska menita, da navedeno (i) ni bilo zahtevano v začasnem okviru, kot je priznala Komisija v uvodni izjavi 95 prvotnega sklepa in uvodni izjavi 206 sklepa o začetku postopka, in (ii) da bi se v primeru družbe SAS izkazalo za ustreznejše orodje za zagotovitev nadomestila Danski in Švedski ter ublažitev izkrivljanja konkurence.

3.2 **Splošne pripombe glede sklepa o začetku postopka**

(142) Danska in Švedska poudarjata, da je Splošno sodišče v sodbi v zadevi SAS II potrdilo, da hibridni kapitalski instrument izpolnjuje vse ustrezne pogoje glede nadomestil in pobud za izstop iz začasnega okvira.

(143) Poudarjata tudi, da je bila s sodbo Splošnega sodišča v zadevi Lufthansa ([119]) potrjena metodologija, ki jo je Komisija uporabila za oceno obstoja pomembne tržne moči na podlagi pristopa „od letališča do letališča“, ki jo je Komisija prav tako uporabila v sklepu o začetku postopka.

4. **PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI**

(144) V okviru formalnega postopka preiskave sta pripombe predložili dve zainteresirani strani, in sicer družbi SAS in Ryanair.

4.1 **Pripombe družbe SAS**

(145) Družba SAS je predložila pripombe o dveh točkah predhodne ocene združljivosti ukrepa, ki jo je Komisija izvedla v sklepu o začetku postopka, in sicer v zvezi z uporabo točk 61 in 62 začasnega okvira na eni strani ter uporabo točke 49(c) začasnega okvira na drugi strani.

4.1.1 *Ukrep že zagotavlja ustrezno nadomestilo in spodbude za izstop za Dansko in Švedsko*

(146) Družba SAS opozarja, da v skladu s švedskim pravom gospodarskih družb (glej uvodno izjavo 123) ni mogoče uvesti mehanizma postopnega zviševanja, s katerim bi se določenemu imetniku delnic dodelile dodatne delnice zaradi prihodnjega dogodka. Zato je obstajala pravna ovira za uporabo mehanizma postopnega zviševanja, kot je izrecno določen v točki 61 začasnega okvira.

(147) Poleg tega je po mnenju družbe SAS ukrep, zlasti ob upoštevanju znatnega predhodnega popusta na delnice, ki sta jih Danska in Švedska pridobili z ukrepom, in zavez glede ravnanja, naloženih družbi SAS, že vključeval zadosten znesek nadomestila za Dansko in Švedsko ter zadostne spodbude za izstop, da bi se zagotovila alternativa, ki bi privedla do enakega splošnega rezultata glede spodbujevalnih učinkov na izstop države in na splošno podobno vplivala na nadomestilo državi.

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

([118]) Zadnje tako pooblastilo je Regeringens proposition 2019/20:187 z dne 15. junija 2020: https://data.riksdagen.se/fil/93D66908-D6E7-4ED0-8D30-7AF1EDAD2AD0.

([119]) Sodba z dne 10. maja 2023, Ryanair/Komisija (T-34/21 in T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248, točka 322).

(148) Kljub navedenemu stališču je družba SAS predlagala alternativni mehanizem, ki bi se lahko uvedel, če bi Komisija ugotovila, da ukrep, kot sta ga priglasili Danska in Švedska, ni v skladu s točkama 61 in 62 začasnega okvira, da bi se zagotovila skladnost z navedenima določbama začasnega okvira. Ta alternativni mehanizem bi bil v obliki izdaje dodatnih vrednostnih papirjev zadevni državi članici ([120]), z naslednjimi značilnostmi:

— Če ena ali obe državi članici ne bi prodali potrebnega števila delnic, bi družba SAS v trenutku, ko bi bilo treba sprožiti navedeni mehanizem, bodisi (i) spremenila pogoje zadevnih hibridnih državnih menic, da bi zvišala znesek, ki ga je treba plačati na podlagi teh obveznic, na primer z zvišanjem zneska glavnice, ali (ii) zadevni(-ma) državi(-ama) izdala nov instrument pod enakimi pogoji (npr. stopnja podrejenosti, računovodska obravnava in nadomestilo) kot obstoječe zadevne hibridne menice.

— Navedeni mehanizem bi v denarnem smislu ustrezal 10 % zneska, dobljenega s pomnožitvijo deleža zadevne države (tj. števila delnic), ki presega njen delež v družbi SAS pred dokapitalizacijo, ki takrat še ni bil prodan, z (i) 1,16 SEK (vpisna cena delnice iz leta 2020) ali (ii) s povprečno ceno, tehtano glede na obseg, plačano za delnice družbe SAS na stockholmski borzi Nasdaq v obdobju 20 trgovalnih dni neposredno pred petim trgovalnim dnem pred datumom sprožitve. Glede na to, da nadomestilo za hibridne državne menice ob sprožitvi mehanizma morda ni v skladu s tržnimi pogoji, bi se dodatni znesek glavnice, ki izhaja iz tega izračuna, prilagodil, da bi se upoštevali pričakovani prihodnji denarni tokovi, povezani s tem dodatnim nominalnim zneskom kapitalskih vrednostnih papirjev, diskontirani po ustrezni tržni obrestni meri, ki bi odražala njihove pogoje in tveganost izdajatelja v času postopnega zviševanja. Ta metodologija zagotavlja, da glede na pričakovane prihodnje denarne tokove in diskontno stopnjo v času postopnega zviševanja zvišanje nadomestil ustreza natančno 10 % v denarnem smislu.

— V skladu s posebnim mehanizmom iz točke 61 začasnega okvira bi se navedeni alternativni mehanizem aktiviral v četrtem letu po odobritvi ukrepa, če zadevna država članica ne bi prodala vsaj 40 % svoje udeležbe pri dokapitalizaciji zaradi COVID-19, in v šestem letu po odobritvi ukrepa, če zadevna država članica navedene udeležbe pri dokapitalizaciji ne bi prodala v celoti.

(149) Po mnenju družbe SAS bi predlagani mehanizem družbi SAS zagotovil ustrezno spodbudo za odkup delnic, ki sta jih Danska in Švedska pridobili z ukrepom. Navedena alternativa bi po mnenju družbe SAS izpolnjevala pogoje iz točk 61 in 62 začasnega okvira in bi bila sorazmerna s ciljem iz navedenih določb.

4.1.2 *Družba SAS ni mogla pridobiti financiranja na trgih po ugodnih pogojih*

(150) Družba SAS se uvodoma strinja s pojasnili, ki sta jih Danska in Švedska navedli v priglasitvi ukrepa, in s predhodno oceno Komisije iz prvotnega sklepa, v skladu s katero družba SAS na trgih ni mogla pridobiti financiranja po ugodnih pogojih za kritje svojih kapitalskih potreb. Družba SAS je kljub temu predložila dodatne elemente in osnovne informacije o tem vidiku.

(151) Po navedbah družbe SAS je pred pandemijo COVID-19 uporabljala različne vire tržnega financiranja, vključno z bančnimi posojili, obveznicami, podrejenimi posojili, hibridnimi obveznicami in zakupom. Družba SAS je pri financiranju svojih zrakoplovov običajno uporabljala kombinacijo zakupov ter zavarovanih bančnih posojil in kreditov. Poleg tega je uporabljala druge vire financiranja, ki so bili še neporavnani pred začetkom dokapitalizacije (avgusta 2020), vključno z (i) nezavarovano obveznico v višini 1,5 milijarde SEK (izdano novembra 2017), (ii) navadno delnico, plasirano prek prodaje zaprtemu krogu vlagateljev v višini 1,27 milijarde SEK (izdano novembra 2017), (iii) nezavarovano obveznico v višini 0,75 milijarde SEK (izdano junija 2018) in (iv) hibridno obveznico v višini 1,5 milijarde SEK (izdano leta 2019) ([121]).

([120]) Družba SAS meni, da je Komisija podobne mehanizme sprejela v prejšnjih sklepih, npr. v sklepu Komisije z dne 31. julija 2020 v zadevi SA.57659 – Španija – COVID 19: Sklad za dokapitalizacijo (UL C 269, 14.8.2020, str. 8).

([121]) Na podlagi ukrepa sta bili obe nezavarovani obveznici pretvorjeni v nove hibridne obveznice ali navadne delnice (po izbiri imetnikov obveznic), hibridna obveznica z daljšo ročnostjo pa je bila pretvorjena v navadne delnice.

(152) Poleg tega družba SAS pojasnjuje, da je imela pred pandemijo COVID-19 program plasiranja obveznic prek prodaje zaprtemu krogu vlagateljev z […] v okviru evropskega programa srednjeročnih menic (program EMTN). To so bile obveznice, krite s pogodbami o poslih kreditnih zamenjav. Družba SAS je v letih 2016, 2017 in 2018 izdala nove obveznice. Izvajanje programa EMTN z […] naj bi se nadaljevalo leta 2020. Vendar zaradi pandemije COVID-19 na trgu poslov kreditne zamenjave ni bilo razpoložljivosti, saj noben vlagatelj ni bil pripravljen vlagati v družbo SAS. Zato družba SAS ni mogla nadalje izvajati programa EMTN.

(153) Družba SAS nadalje navaja, da je imela zaradi pandemije COVID-19 ob odobritvi ukrepa tudi težave pri dostopu do drugih virov tržnega financiranja. V zvezi s tem je predložila tri glavna pojasnila.

(154) Prvič, bonitetna ocena družbe SAS kaže, da ni bilo verjetno, da bi družba SAS lahko izdala nezavarovane dolžniške ali hibridne instrumente po ugodnih pogojih. Bonitetna agencija Standard & Poor's je 16. januarja 2020, pred pandemijo COVID-19, za družbo SAS izdala bonitetno oceno B+, saj bi družba lahko ohranila kreditne ukrepe, 10. junija 2020 pa se je bonitetna ocena družbe znižala na CCC in je ostala na opazovalnem seznamu z negativnimi posledicami. Družba SAS je predložila obvestilo družbe Standard & Poor's z dne 10. junija 2020, v katerem so bili pojasnjeni razlogi te bonitetne agencije za znižanje bonitetne ocene.

(155) Po mnenju družbe SAS je pomanjkanje tržnega financiranja v obliki instrumentov nezavarovanih obveznic in hibridnih instrumentov po ugodnih pogojih dodatno razvidno iz ravni trgovanja s finančnimi instrumenti družbe SAS na sekundarnem trgu. Navedeni dokazi kažejo, da so imeli navedeni instrumenti zelo visoke stroške financiranja, zaradi česar je bila izdaja novih instrumentov zasebnim vlagateljem izključena kot izvedljiva možnost:

— obveznice: po podatkih družbe Bloomberg je 31. decembra 2019 nadrejena nezavarovana obveznica družbe SAS, izdana leta 2017, z zapadlostjo leta 2022, kotirala po 103,4 -odstotni nominalni vrednosti. To ustreza efektivni marži (tj. premiji kreditnega razmika nad netveganimi obrestnimi merami) v višini 375 bazičnih točk in pripisanim stroškom financiranja v višini 3,99 %. Nasprotno pa je 14. junija 2020, tj. en dan pred napovedjo podpore švedske in danske vlade, obveznica kotirala po 67-odstotni nominalni vrednosti, kar ustreza efektivni marži 2485 bazičnih točk in pripisanim stroškom financiranja v višini 24,9 %. Znatno povečanje implicitnih donosov obstoječih obveznic družbe SAS v prvih mesecih pandemije COVID-19 je pokazalo, da na trgu obveznic ni bilo razpoložljivega alternativnega financiranja po ugodnih pogojih;

— hibridni instrumenti: po podatkih družbe Bloomberg je 31. decembra 2019 hibridna obveznica družbe SAS, izdana leta 2019, kotirala po 102,38 -odstotni nominalni vrednosti, kar ustreza efektivni marži v višini 802 bazičnih točk in pripisanim stroškom financiranja v višini 8,17 %. Nasprotno pa je 14. junija 2020 obveznica kotirala po 52-odstotni nominalni vrednosti, kar ustreza efektivni marži v višini 1571 bazičnih točk in pripisanim stroškom financiranja v višini 15,81 %. Znatno povečanje implicitnih donosov obstoječih hibridnih instrumentov družbe SAS v prvih mesecih pandemije COVID-19 je pokazalo, da na trgu hibridnih instrumentov ni bilo razpoložljivega alternativnega financiranja po ugodnih pogojih.

(156) Potemtakem po mnenju družbe SAS dejstvo, da so se na datum odobritve ukrepa nezavarovane, hibridne obveznice v obtoku pretvorile v okviru dokapitalizacije družbe SAS, kaže, da je bil dostop družbe SAS do trga obveznic in hibridnih instrumentov po ugodnih pogojih zelo omejen. Družba SAS je dejansko že pozvala svojo obstoječo bazo vlagateljev, naj svoje obstoječe instrumente pretvorijo v lastniške ali dolžniške instrumente z manj strogimi pogoji. Če bi od istih vlagateljev zahtevala, naj vlagajo v nove obveznice ali hibridne instrumente, v takih okoliščinah ne bi mogla biti uspešna. Novi vlagatelji pa bi morali nujno oceniti kreditno tveganje naložb v obveznice ali hibridne instrumente družbe SAS na podlagi njene slabe bonitetne ocene, ki je bila znižana na CCC.

(157) Poleg tega bi bile po mnenju družbe SAS tudi druge možnosti za pridobitev tržnega financiranja po ugodnih pogojih v obliki zavarovanih posojil z uporabo neobremenjenih zrakoplovov ali drugih sredstev, kot je program Eurobonus, verjetno neučinkovite iz treh razlogov.

(158) *Prvič,* na datum odobritve ukrepa je imela družba SAS v lasti 35 % svoje letalske flote, od tega 17 neobremenjenih zrakoplovov s skupno knjigovodsko vrednostjo približno [0–2] milijardi SEK. Kljub temu je bilo 10 od teh 17 zrakoplovov postopno opuščenih in zato niso bili privlačni kot zavarovanje za morebitne posojilodajalce ([122]). Poleg tega je družba SAS navedla, da so bili trije od preostalih sedmih neobremenjenih zrakoplovov že uporabljeni kot del zavarovanja za zavarovanje revolving kredita v višini 324 milijonov SEK, kritega s poroštvom Danske in Švedske, v višini 90 % posojila, za preostalih 10 % pa so tveganje še naprej nosile banke ([123]). Po navedbah družbe SAS je neodvisna tretja oseba zadevne tri zrakoplove ocenila na [50–100] milijonov USD. Vendar po mnenju družbe SAS zadevni zrakoplovi niso zadoščali za zavarovanje nezavarovanega dela revolving kredita, saj so banke poleg zrakoplovov zahtevale tudi zastavne pravice za posojila in račune znotraj skupine družbe SAS. Družba SAS je menila, da če trije zrakoplovi niso zadoščali za zagotovitev 10 % posojila v višini 0,3 milijarde SEK, je bilo očitno, da štirje drugi zrakoplovi, ki so bili na voljo, ne bi zadoščali za kritje pomembnega dela njenih kapitalskih potreb.

(159) *Drugič,* družba SAS je imela v lasti nekatera druga sredstva, ki bi se teoretično lahko uporabila kot zavarovanje za zavarovani dolg. Zlasti bi uporaba programa Eurobonus kot zavarovanja zahtevala znatna notranja prizadevanja za prestrukturiranje, vključno s potrebo po ustanovitvi novih družb, na katere bi se sredstva prenesla. Družba SAS je ob odobritvi ukrepa menila, da nobena od teh možnosti ni izvedljiva zaradi s tem povezanih časovnih omejitev.

(160) *Tretjič,* po navedbah družbe SAS je bila pripravljenost podjetij v letalskem sektorju za dajanje posojil, celo zavarovanih s premoženjem, zelo majhna. To dokazuje dejstvo, da je družba SAS pred dokapitalizacijo lahko pridobila revolving kredit le zato, ker je bil 90-odstotno krit z državnimi poroštvi. Preostalih 10 % ni bilo zavarovanih, vendar so banke, ki so zagotovile posojilo, zahtevale polno zavarovanje za teh preostalih 10 % (vključno z zrakoplovi).

(161) Nazadnje, izdaja novih dolžniških instrumentov v nobenem primeru ne bi pripomogla k reševanju težav s solventnostjo družbe SAS, saj je družba za ponovno vzpostavitev svoje kapitalske strukture potrebovala svež lastniški kapital. Dejstvo, da je družba SAS utrpela znatne izgube, je pomenilo, da se je njen osnovni kapital hitro zmanjševal. V zvezi s tem je družba SAS predložila prilogo z več raziskovalnimi poročili bank (Den Norske Bank, Nordea, Sydbank) in časopisa (Dagens Industri) ([124]) ter grafični prikaz z dne 2. junija 2020 s priporočili borznih posrednikov v zvezi z delnicami družbe SAS ([125]). V takih okoliščinah povečan dolg ne bi imel učinka obnovitve osnovnega kapitala. Če že kaj, bi se zaradi povečanih plačil obresti povečale izgube družbe SAS. Zato je bil po mnenju družbe SAS edini način, da družba ostane delujoča, zbiranje kapitala v obliki lastniškega kapitala.

([122]) Natančneje, knjigovodska vrednost zadevnih 10 zrakoplovov, ki niso bili v uporabi, je znašala [350–400] milijonov SEK. Vendar je bilo po navedbah družbe SAS med pandemijo financiranje zrakoplovov za starejšo tehnologijo ali zrakoplove, ki niso bili v uporabi, skoraj nemogoče.

([123]) Dogovorjeno je bilo, da bo del sredstev dokapitalizacije namenjen odplačilu revolving kredita. Po tem bi trije zrakoplovi, ki so bili uporabljeni za zavarovanje tega dolžniškega instrumenta, spet postali neobremenjeni.

([124]) Banka Den Norske Bank (DNB) je 28. maja 2020 podala naslednjo pripombo: „Glede na knjigovodsko vrednost lastniškega kapitala, ki je že negativna, bilanco stanja z nevzdržnimi ravnmi dolga in obeti za nadaljnje znatne izgube dobička v scenariju povečanja, ki naj bi trajal več let, napovedujemo, da bo potrebnih kar 10 milijard SEK novih sredstev.“ Istega dne je banka Sydbank podala pripombo, da če se bodo v prihodnjih mesecih izgube nadaljevale v skladu z njenimi predvidevanji, bo potrebnih do 10 milijard SEK kapitalskih prispevkov. Banka Nordea je 29. maja 2020 podala naslednjo pripombo: „Kratkoročno bodo denarna sredstva v višini 4,2 milijarde SEK in kredit z državnim poroštvom v višini 3,3 milijarde SEK omogočili nadaljnje poslovanje družbe SAS.“ Vendar bo morala družba SAS zaradi pomanjkanja lastniškega kapitala in sčasoma pomanjkanja zadostnih denarnih sredstev obstoječi dolg pretvoriti v lastniški kapital in izdati več lastniškega kapitala.“ Časopis Dagens Industri je 2. junija 2020 poročal, da „je banka HSBC znižala svoje priporočilo za delnice družbe SAS [z ‚zadrži‘ na ‚prodaj‘]. […]. Banka med drugim poudarja, da ima družba SAS negativen denarni tok v višini 500–700 milijonov SEK na mesec, in meni, da to ponazarja kapitalske potrebe družbe.“

([125]) Ta grafični prikaz prikazuje razvoj priporočil borznih posrednikov med junijem 2018 in junijem 2020 ter gibanje cene delnice družbe SAS. Iz njega je razvidno, da so borzni posredniki med junijem in decembrom 2018 100-odstotno priporočali nakup delnic družbe SAS. Med januarjem 2019 in februarjem 2020 je 60 % borznih posrednikov priporočalo „nakup“, 40 % pa „zadržanje“. Med marcem in aprilom 2020 se je priporočalo „zadržanje“. Od maja 2020 so borzni posredniki začeli priporočati prodajo delnic družbe SAS (50 % priporočil maja 2020 in 67 % junija 2020).

(162) V zvezi s tem družba SAS poudarja, da je bil ukrep učinkovito strukturiran, da bi pritegnil velik delež zasebnih naložb:

— lastniški kapital: da bi se spodbudilo sodelovanje zasebnih deležnikov pri izdaji nakupnih pravic, je morala biti transakcija za 81,5 % izdaje nakupnih pravic krita z zavezami Danske in Švedske za primarno prodajo. Nazadnje so zasebni vlagatelji za izdajo nakupnih pravic v skupnem znesku približno 3,99 milijarde SEK vpisali navadne delnice v precejšnjem znesku približno 2,45 milijarde SEK;

— nezavarovane obveznice: zasebni vlagatelji so nezavarovane obveznice v skupnem znesku približno 1,615 milijarde SEK pretvorili v nove komercialne hibridne menice po 100-odstotni nominalni vrednosti, preostale nezavarovane obveznice v skupni vrednosti približno 0,635 milijarde SEK pa so bile pretvorjene v navadne delnice po 100-odstotni nominalni vrednosti;

— hibridne obveznice: zasebni vlagatelji so 1,5 milijarde SEK hibridnih obveznic pretvorili v navadne delnice po 90-odstotni nominalni vrednosti.

4.2 **Pripombe družbe Ryanair**

(163) Družba Ryanair je predložila pripombe k sklepu o začetku postopka glede zakonitosti ukrepa in sedmih vidikov predhodne ocene združljivosti ukrepa, ki jo je Komisija izvedla v sklepu o začetku postopka.

4.2.1 *Zakonitost ukrepa*

(164) Družba Ryanair trdi, da ker je Komisija v sklepu o začetku postopka ukrep razglasila za nezakonit, bi morala zato, in ob uporabi določbe o mirovanju, Danski in Švedski odrediti, naj nemudoma začasno odložita pomoč in plačata obresti za obdobje, v katerem je nezakonita pomoč ostala na voljo družbi SAS ([126]).

4.2.2 *Ukrep ni v skladu s členi 18, 49 in 56 PDEU ter členom 15 Uredbe (ES) št. 1008/2008.*

(165) Družba Ryanair najprej navaja, da čeprav člen 107(3), točka (b), PDEU določa izjemo od prepovedi državne pomoči iz člena 107(1) PDEU v primeru resne motnje v gospodarstvu države članice, pa ne določa izjeme od drugih pravil in splošnih načel Unije. Trdi, da mora Komisija v skladu z ustaljeno sodno prakso ([127]) pri ocenjevanju združljivosti državne pomoči z notranjim trgom zagotoviti skladnost ukrepa pomoči in vseh elementov, ki so z njim neločljivo povezani, z vsemi drugimi pravili in splošnimi načeli Unije, kot je enaka obravnava. Družba Ryanair meni, da Komisija v sklepu o začetku postopka ni izvedla take ocene za zadevni ukrep.

(166) Družba Ryanair nadalje trdi, da ukrep ni v skladu s prepovedjo diskriminacije na podlagi državljanstva (člen 18 PDEU), pravico do ustanavljanja (člen 49 PDEU) in svobodo opravljanja storitev (člen 56 PDEU in člen 15 Uredbe (ES) št. 1008/2008.

(167) Družba Ryanair opozarja, da se v skladu s splošnim načelom enakega obravnavanja primerljive okoliščine ne smejo obravnavati različno in da se različne okoliščine ne smejo obravnavati enako, zahteva, da se primerljivi položaji ne smejo obravnavati različno in da se različni položaji ne smejo obravnavati enako, razen če je tako obravnavanje objektivno utemeljeno. Poleg tega je po navedbah družbe Ryanair Sodišče razsodilo, da člen 15 Uredbe (ES) št. 1008/2008, ki svobodo opravljanja storitev iz člena 56 PDEU razširja na storitve zračnega prevoza, „nasprotuje uporabi vsakršnega [ukrepa], zaradi katerega opravljanje storitev med državami članicami postane težavnejše kot opravljanje storitev izključno znotraj države članice.“ Podobno člen 49 PDEU določa, da „se omejitve glede pravice do ustanavljanja za državljane ene države članice na ozemlju druge države članice prepovejo“.

([126]) Družba Ryanair se sklicuje na sodbo z dne 12. februarja 2008, CELF I, C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, točki 63 in 64.
([127]) Npr. sodbo z dne 12. marca 1977, Iannelli/Meroni, C-74/76, ECLI:EU:C:1977:51, točka 14.

(168) Družba Ryanair trdi, da ker je pandemija COVID-19 močno prizadela vse letalske družbe, ki delujejo na Švedskem in Danskem (vključno z njo), in ker ukrep koristi le družbi SAS, ukrep daje prednost družbi SAS pred letalskimi družbami v primerljivem položaju. Po mnenju družbe Ryanair Komisija ni objektivno utemeljila tega različnega obravnavanja. Zlasti naj ne bi pojasnila, zakaj drugi prevozniki, ki poslujejo na Švedskem in Danskem, ne morejo doseči zastavljenega javnega cilja, in sicer odpraviti resne motnje v gospodarstvu Švedske in Danske.

(169) Družba Ryanair svoje trditve podpira z ugotovitvijo, da je družba SAS na Švedskem in Danskem po ocenah zagotavljala le 35 % oziroma 34 % povezav znotraj Evrope, medtem ko so druge letalske družbe zagotavljale preostalo večino povezav, in sicer 65 % na Švedskem in 64 % na Danskem ([128]). Poleg tega je leta 2020 zaradi pandemije COVID-19 in posledičnih zajezitvenih ukrepov obstajala znatna presežna zmogljivost na trgu storitev zračnega prevoza, saj je bilo prizemljenih na tisoče letal po vsej Uniji ([129]). Po mnenju družbe Ryanair so imele druge letalske družbe zadostno zmogljivosti za dosego zastavljenega javnega cilja.

(170) Družba Ryanair poleg tega trdi, da Danska in Švedska s tem, ko sta ukrep brez objektivne utemeljitve pridržali za družbo SAS, diskriminirata med letalskimi družbami v primerljivem položaju. Ta diskriminacija bi odvračala od svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja v Uniji. Medtem ko je družba Ryanair v zadnjih letih razvijala svoj položaj na Švedskem in Danskem, ukrep ogroža ta razvoj, saj družbi SAS umetno omogoča, da utrjuje in razvija svoj konkurenčni položaj v navedenih državah.

4.2.3 *Merila za upravičenost niso bila izpolnjena, da bi družba SAS pridobila ukrep (točka 49 začasnega okvira)*

4.2.3.1 Komisija ni ustrezno utemeljila, da bi družba SAS brez posega Danske in Švedske prenehala poslovati ali se soočala z resnimi težavami pri ohranjanju svojega poslovanja.

(171) Družba Ryanair kritizira oceno Komisije v točki 49(a) začasnega okvira, v skladu s katerim so bili edina realna alternativa pomoči „scenarij insolventnosti“ družbe SAS in „njene resne težave pri ohranjanju svojega poslovanja“ (uvodna izjava 88 sklepa o začetku postopka) ter se je sklicevala na finančne projekcije, ki domnevno kažejo, da bi se družba SAS znašla v položaju „tehnične nelikvidnosti do decembra 2020“ (uvodni izjavi 14 in 88 sklepa o začetku postopka).

(172) Družba Ryanair meni, da Komisija s tem pristopom ni ocenila alternativnega scenarija, razen scenarija insolventnosti ali nelikvidnosti družbe SAS. Po navedbah družbe Ryanair bi lahko družba SAS zmanjšala obseg svojih nesistemskih dejavnosti ali našla alternativno financiranje na trgih po ugodnih pogojih.

([128]) Družba Ryanair je navedene podatke predložila v prilogah A.2.a (Danska) in A.2.b (Švedska) k svojim pripombam. Navedeni prilogi se nanašata na študijo analitika letalske družbe z dne 27. aprila 2021, ki jo je družba Ryanair naročila za pripravo analize velikosti in izvora operativnih licenc največjih letalskih družb na več glavnih evropskih trgih v okviru pritožbe družbe Ryanair na prvotni sklep (tržna študija letalske družbe). Navedena študija zajema trg letalskih družb v desetih državah članicah, vključno z Dansko in Švedsko, v njej pa so opredeljeni (i) tržni deleži glavnih letalskih družb v posameznih državah, (ii) petletna stopnja njihove rasti (v obdobju 2014–2019), (iii) prispevek vodilnih letalskih družb k tej rasti in (iv) splošno povečevanje števila rut, na katerih so navedene letalske družbe opravljale lete v istem obdobju. Podatke, uporabljene za navedeno študijo, je predložilo podjetje OAG, neodvisno globalno podjetje za analizo letalskih prevozov. V tržni študiji letalske družbe so podatki zbrani v treh preglednicah, in sicer v Prilogi A.2.a (za Dansko) in Prilogi A.2.b (za Švedsko): v preglednici 1 so za Dansko in Švedsko navedene štiri največje letalske družbe v smislu števila sedežev in tržnih deležev v letu 2019; preglednica 2 vsebuje podatke o razvoju števila sedežev, ki jih je 16 evropskih letalskih družb v Evropi ponujalo med letoma 2014 in 2019; v preglednici 3 je prikazan razvoj števila rut in sedežev med letoma 2014 in 2019 (na nacionalni in evropski ravni) na Danskem za SAS, Danish Air Transport, nizkocenovne prevoznike in „druge“, na Švedskem pa za SAS, Braathens regionalne, nizkocenovne prevoznike in „druge“.

([129]) Družba Ryanair je v Prilogi 3 k svojim pripombam predložila izvleček več podatkov o številu prizemeljenih zrakoplovov na območju Eurocontrola, ki so na voljo na spletni povezavi: https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

4.2.3.2 Komisija ni dokazala, da je poseg v skupnem interesu

(173) Družba Ryanair uvodoma kritizira oceno Komisije na podlagi točke 49(b) začasnega okvira, ker se je Komisija opirala izključno na trditve švedskih in danskih organov. Namesto tega bi morala izvesti samostojno oceno sistemskega pomena družbe SAS za zadevni državi članici.

(174) Družba Ryanair meni, da tudi če bi se Komisija v celoti opirala na elemente, ki sta jih predložili Švedska in Danska, še vedno ne bi mogla dokazati, da je družba SAS sistemsko podjetje, ki ga njeni konkurenti ne bi mogli zlahka nadomestiti.

(175) Prvič, podatki iz sklepa o začetku postopka o prispevku letalskega sektorja k danskemu in švedskemu gospodarstvu niso relevantni, saj ne odražajo posebnega prispevka družbe SAS.

(176) Drugič, na podlagi podatkov iz sklepa o začetku postopka je prispevek družbe SAS k BDP predstavljal le 30 % skupnega prispevka letalskega sektorja na Švedskem in 10 % na Danskem. Po navedbah družbe Ryanair navedeni delež ni posebej velik za domnevno sistemsko letalsko družbo, zlasti kadar lahko dinamični konkurenti (kot je družba Ryanair) popolnoma nadomestijo družbo SAS na več rutah. Še pomembnejše za družbo Ryanair pa je, da so to podatki za obdobje pred pandemijo, ki ne povedo ničesar o morebitnem prispevku družbe SAS h gospodarstvu in delovnim mestom po pandemiji. Ta prispevek bo verjetno precej manjši glede na finančne izzive, ki jih je Komisija sama izpostavila v sklepu o začetku postopka.

(177) Tretjič, družba Ryanair trdi, da mora Komisija dokazati, da so vse dejavnosti družbe SAS nenadomestljive, ali natančno oceniti, kolikšnega deleža njenih sedanjih dejavnosti ne bi bilo mogoče nadomestiti. Po navedbah družbe Ryanair so letalske družbe v Evropi v zadnjih desetletjih pogosto bankrotirale, njihov propad pa nikoli ni ogrozil gospodarstva in povezljivosti matične države. Ko letalska družba začne stečajni postopek, njene dejavnosti ponavadi prevzamejo učinkovitejše letalske družbe, kot so nizkocenovne letalske družbe. Po navedbah družbe Ryanair to ponazarja nekaj precedenčnih primerov, kot so stečaji družbe Sabena ter družb Malev in Spanair leta 2012. V zadnjih dveh navedenih primerih je stečaju sledila takojšnja rast prometa na letališčih v Budimpešti in Barceloni, na katerih sta zadevni letalski družbi opravljali lete. Po mnenju družbe Ryanair bi bil navedeni scenarij še bolj verjeten leta 2020, ko bi bile razpoložljive zmogljivosti neprimerljivo večje kot leta 2012 (zaradi krize COVID-19 in dolgotrajno nizkega povpraševanja) in bi bile druge letalske družbe bolj pripravljene posredovati. To bi bilo tudi v skladu s sklepom Komisije iz leta 2014, v katerem je navedeno, da „[i]zkušnje kažejo, da tudi če je letalska družba v stečaju in je ni mogoče prestrukturirati, da bi bila ponovno sposobna preživetja, njeno izginotje ne pomeni, da bo zadevna država članica izgubila svojo povezljivost“, ter „da se lahko število direktnih letov s prizadetih letališč kratko- do srednjeročno znatno poveča in preseže število letov, ki so bili na voljo pred propadom nacionalnega prevoznika. Zdi se, da je takšno povečanje predvsem posledica nizkocenovnih prevoznikov.“ ([130]).

(178) Nazadnje, družba Ryanair je trdila, da je domnevna nezamenljivost dejavnosti družbe SAS v nasprotju s sklepom o začetku postopka, v katerem je Komisija trdila, da družba SAS kljub velikemu tržnemu deležu ni imela pomembne tržne moči ter da so njeni konkurenti lahko vstopili na trg in ji konkurirali.

(179) Poleg tega po navedbah družbe Ryanair Komisija ni pojasnila, zakaj scenarij, povezan z zmanjšanjem velikosti družbe SAS, ne bi enako dobro služil skupnemu interesu. Tudi če bi bile nekatere dejavnosti družbe SAS resnično sistemske, Komisija po mnenju družbe Ryanair ni ugotovila, ali takih sistemskih dejavnosti ne bi bilo mogoče ohraniti z zmanjšanjem obsega ali ukinitvijo nesistemskih dejavnosti, kot so njene dejavnosti zemeljske oskrbe ([131]).

([130]) Družba Ryanair se sklicuje na Prilogo A.4 k svojim pripombam, ki vsebuje članek iz poročila Komisije o politiki varstva konkurence z dne 9. julija 2014, z naslovom „State aid for airline restructuring: Does it give you wings?“ (2014 – izdaja 10, 9. julij 2014, str. 1 in 4) (poročilo o politiki varstva konkurence).

([131]) Družba Ryanair se sklicuje na Prilogo A.5 k svojim pripombam, ki vsebuje izvleček članka Emmanuela Combeja in Didierja Bréchemierja iz maja 2020 („Before COVID-19, Air Transportation in Europe: an already fragile sector“) (članek možganskega trusta). Navedeni članek je bil napisan za Fondation pour l' innovation politique, francoski možganski trust za evropsko povezovanje in svobodno gospodarstvo. Izvleček vsebuje pregled finančnega položaja nekaterih evropskih letalskih družb pred pandemijo COVID-19 in med njo.

4.2.3.3 Družba SAS je uspela pridobiti financiranje na trgih po ugodnih pogojih

(180) Družba Ryanair uvodoma kritizira oceno Komisije na podlagi točke 49(c) začasnega okvira, ker se je Komisija pri ugotovitvi, da družba SAS ni mogla pokriti svojih kapitalskih in likvidnostnih potreb na kapitalskih trgih opirala izključno na trditve švedske in danske vlade.

(181) Poleg tega naj bi bila predhodna ugotovitev Komisije v sklepu o začetku postopka v skladu s točko 49(c) začasnega okvira napačna iz treh razlogov.

(182) Prvič, družba Ryanair meni, da bi bile družbi SAS na kapitalskih trgih verjetno na voljo znatne količine lastniškega kapitala novih vlagateljev. Družba Ryanair je v Prilogi 7 k svojim pripombam predložila gospodarsko poročilo, ki ga je naročila pri družbi Oxera Consulting LLP v podporo tej ugotovitvi (poročilo družbe Oxera). V poročilu družbe Oxera je navedeno, da so pri povečanju kapitala, zagotovljenem z ukrepom, lahko sodelovali le obstoječi delničarji družbe SAS, saj so lahko k namenski izdaji novih navadnih delnic prispevali le švedski in danski organi, medtem ko je bila izdaja nakupnih pravic za navadne delnice na voljo le obstoječim delničarjem družbe SAS. Vendar so glede na poročilo družbe Oxera številna podjetja, ki kotirajo na borzi, na začetku pandemije COVID-19 pridobila sredstva na trgih lastniških vrednostnih papirjev. Kar zadeva letalski sektor, je v poročilu družbe Oxera navedeno, da je devet letalskih družb v obdobju od aprila do decembra 2020 pridobilo skupno 6,2 milijarde EUR ([132]). Po mnenju družbe Ryanair to pomeni, da bi lahko družba SAS z javno ponudbo pridobila lastniški kapital od vlagateljev, ki niso bili njeni obstoječi delničarji, brez vključitve Švedske in Danske.

(183) Drugič, družba Ryanair trdi, da tržni dokazi kažejo, da je več letalskim družbam, ki so imele na začetku pandemije COVID-19 bonitetno oceno, ki je bila primerljiva z bonitetno oceno družbe SAS, uspelo pridobiti precejšnje zneske dolžniškega financiranja na trgih. Ti dokazi jasno kažejo, da bi lahko to storila tudi družba SAS, in sicer tako, da bi ponudila neobremenjeno vrednost 55 zrakoplovov, ki jih je imela v lasti, kot zavarovanje za zadolževanje pod ugodnejšimi pogoji. V zvezi s tem poročilo družbe Oxera vsebuje preglednico s primerjavo letalskih družb, ki so imele pred pandemijo enako kreditno sposobnost kot družba SAS in jim je leta 2020 uspela pridobiti dolžniško financiranje ([133]).

(184) Nazadnje, družba Ryanair Komisiji očita, da ni preučila, ali bi družba SAS lahko izvedla druge transakcije z zasebnimi udeleženci na trgu, ki bi prispevale k likvidnosti družbe, ne da bi povečale njen dolg, kot sta izdaja hibridnih instrumentov ali prodaja zrakoplovov pod hipoteko.

4.2.3.4 Komisija se je pri ocenjevanju skladnosti s točko 49(d) začasnega okvira opirala na napačne podatke.

(185) Družba Ryanair izraža pomisleke glede finančnih podatkov, ki jih je Komisija uporabila za oceno, da bi preverila, ali bi bilo družbo SAS 31. decembra 2019 mogoče opredeliti kot podjetje v težavah v smislu uredbe o splošnih skupinskih izjemah. Družba Ryanair trdi, da je ocena temeljila na nekonsolidiranih računovodskih izkazih družbe SAS, medtem ko bi bilo treba uporabiti konsolidirane računovodske izkaze.

(186) Poleg tega družba Ryanair navaja, da bi morala Komisija pojasniti, ali se je v drugih delih ocene oprla na ustrezen konsolidirani sklop računovodskih izkazov za družbo SAS.

4.2.4 *Ukrep ni niti ustrezen niti ne pomeni alternative, ki bi najmanj izkrivljala konkurenco (točka 53 začasnega okvira)*

(187) Družba Ryanair meni, da je v sklepu o začetku postopka ukrep le opisan, ne da bi bila pojasnjena njegova ustreznost za reševanje potreb družbe SAS po dokapitalizaciji. Trdi tudi, da sklep o začetku postopka ne vsebuje nobene ugotovitve, da ukrep najmanj izkrivlja konkurenco. Sklep o začetku postopka domnevno ne vsebuje analize izkrivljanj, ki bi jih povzročil ukrep, v primerjavi z drugimi možnimi instrumenti pomoči.

([132]) Te letalske družbe so bile Ryanair, EasyJet, IAG, Air Canada, United Airlines, American Airlines, Spirit Airlines, Norwegian Airlines in Hawaiian Airlines.

([133]) Te letalske družbe so bile American Airlines, Allegiant Air, Azul, Hawaiian Airlines, Spirit Airlines in GOL Airlines.

4.2.5 *Ukrep ni sorazmeren in znesek dokapitalizacije presega minimum, ki je potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja (točka 54 začasnega okvira)*

4.2.5.1 Domnevna napačna uporaba začasnega okvira

(188) S sklicevanjem na smernice za reševanje in prestrukturiranje ([134]) družba Ryanair meni, da je sposobnost preživetja v smislu točke 54 začasnega okvira dosežena „kadar podjetje lahko zagotovi ustrezni pričakovani donos kapitala, potem ko pokrije vse svoje stroške, vključno z amortizacijo in finančnimi dajatvami." Po mnenju družbe Ryanair v sklepu o začetku postopka ni ocenjena sposobnost družbe SAS, da ponovno doseže raven dobičkonosnosti, ki bi bila sprejemljiva za zasebne vlagatelje. Družba Ryanair kritizira Komisijo, ker je sposobnost preživetja izenačila z „dostopom družbe do trgov zasebnega kapitala", in zaradi dejstva, da se pri njeni oceni sposobnosti preživetja upoštevajo samo kazalniki dolga in lastniškega kapitala. Družba Ryanair trdi, da bi morala Komisija oceniti vrsto metrik, zlasti kazalnike dobičkonosnosti, kot so prihodnje stopnje dobička, donos na sredstva ali donosnost lastniškega kapitala.

(189) Družba Ryanair prav tako meni, da bi morala Komisija oceniti učinek negativnih scenarijev na možnost družbe SAS, da ponovno postane sposobna preživetja, kot v predhodnih sklepih v zvezi z bančnim sektorjem. Preskusi občutljivosti poslovnega načrta družbe SAS, ki jih je izvedla Komisija, niso zadostni in Komisija bi morala izvesti „širok nabor stresnih testov" s preučitvijo „več možnih negativnih scenarijev ob upoštevanju obstoječe negotovosti na trgu".

4.2.5.2 Domnevna očitna napaka pri oceni v zvezi z izračunom zneska pomoči

(190) Družba Ryanair trdi, da je Komisija storila več napak pri oceni v zvezi z izračunom zneska pomoči, ki ga je potrebovala družba SAS.

(191) Prvič, po mnenju družbe Ryanair so pragovi, ki jih je Komisija uporabila v sklepu o začetku postopka za določitev sposobnosti preživetja, neprimerni, ker so previsoki in usmerjeni v pretirano ugoden finančni položaj. Družba Ryanair ugotavlja, da so bili pred pandemijo COVID-19 razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom, razmerje med neto dolgom in EBITDA ter delež kapitala (tri od štirih ocenjenih meril uspešnosti) družbe SAS slabši od ciljev, ki jih je Komisija določila za dokazovanje sposobnosti preživetja, in da je bila družba SAS takrat kljub temu sposobna pridobiti finančna sredstva na kapitalskih trgih. Po navedbah družbe Ryanair je na primer razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom družbe SAS januarja 2020 znašalo 4,75, njeno neto razmerje med dolgom in lastniškim kapitalom je stalno presegalo 3,0–3,5 in januarja 2020 doseglo celo 4, razmerje med lastniškim kapitalom in sredstvi pa je bilo stalno pod 18,1 %, pri čemer se je gibalo od približno 16 % oktobra 2019 do približno 8 % januarja 2020.

(192) Drugič, družba Ryanair trdi, da se je Komisija osredotočila na neustrezno referenčno vrednost, ko je menila, da bonitetna ocena „naložbeni razred" pomeni najnižjo oceno, potrebno za to, da se družbi omogoči dostop do tržnega financiranja. Nekatere letalske družbe imajo dostop do kapitalskih trgov z nižjimi bonitetnimi ocenami in so ga imeli tudi med pandemijo COVID-19. Ker je bila sorazmernost pomoči ugotovljena glede na prag bonitetne ocene, ki je višji od tistega, ki ga običajno zahtevajo vlagatelji, da letalske družbe pridobijo finančna sredstva na kapitalskih trgih, pomoč ni omejena na najmanjšo potrebno za zagotovitev finančne vzdržnosti družbe SAS.

(193) Tretjič, družba Ryanair navaja, da sklep o začetku postopka ne vsebuje zadostne analize finančnih projekcij družbe SAS. Poleg tega bi morala Komisija zlasti oceniti, v kolikšni meri bi lahko družba SAS strukturno zmanjšala svojo stroškovno osnovo za povečanje dobičkonosnosti, ali v kolikšni meri je bila sposobna kratkoročno znižati stroške. Podobno Komisija ni ocenila učinka alternativnih projekcij glede prometa in predpostavk v zvezi z okrevanjem prometa po pandemiji.

(194) V skladu z navedenim družba Ryanair meni, da pomoč ni omejena na najmanjšo potrebno za zagotovitev finančne vzdržnosti družbe SAS.

([134]) Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah (UL C 249, 31.7.2014, str. 1).

4.2.6 *Ukrep ne zagotavlja ustreznega nadomestila za Dansko in Švedsko ter njun izstop (oddelek 3.11.5 začasnega okvira).*

4.2.6.1 Lastniški instrument ne zagotavlja niti mehanizma postopnega zviševanja niti primerljive alternative (točki 61 in 62 začasnega okvira)

(195) Družba Ryanair se sklicuje na sodbo v zadevi SAS II, v kateri je bilo ugotovljeno, da lastniškega instrumenta ni spremljal noben mehanizem postopnega zviševanja, kot je navedeno tudi v uvodni izjavi 134 sklepa o začetku postopka. Družba Ryanair se strinja s predhodno ugotovitvijo Komisije, v skladu s katero se zdi, da lastniškega instrumenta ukrepa ne spremlja ustrezen alternativni mehanizem, ki bi na splošno privedel do podobnega rezultata glede spodbujevalnih učinkov na izstop države in na splošno podobno vplival na nadomestilo države kot mehanizem postopnega zviševanja iz točke 61 začasnega okvira.

4.2.6.2 Hibridni kapitalski instrument Švedski in Danski na zagotavlja zadostnega nadomestila (točki 65 in 66 začasnega okvira)

(196) Družba Ryanair izpodbija predhodno ugotovitev Komisije, v skladu s katero so hibridni instrumenti Švedski in Danski zagotovili zadostno nadomestilo.

(197) Trdi, da kritje za NSHN1 in NSHN2, ki je za 90 bazičnih točk oziroma 190 bazičnih točk višje od minimalnih zahtev iz točke 66 začasnega okvira, Švedski in Danski ne zagotavlja polnega nadomestila za značilnosti tveganja navedenih instrumentov. V poročilu družbe Oxera, ki ga je predložila družba Ryanair, je analizirana razlika med finančnimi instrumenti, ki imajo eno od štirih ključnih značilnosti tveganja, ki jih je opredelila Komisija (glej uvodno izjavo 430), in ustrezno tržno referenčno vrednostjo, sestavljeno iz finančnih instrumentov, ki nimajo te značilnosti tveganja, vendar so si sicer podobni, npr. v smislu datuma izdaje, zapadlosti in bonitetne ocene ([135]). V navedeni analizi je bilo ugotovljeno, da bi bilo za ustrezno nadomestilo Švedski in Danski potrebno dodatno kritje v višini 400 bazičnih točk, namesto dejanskega kritja v višini 90 bazičnih točk oziroma 190 bazičnih točk.

(198) Poleg tega družba Ryanair meni, da ker sta NSHN1 in NSHN2 enaka glede na profil tveganja, razlika v kritju v višini 100 bazičnih točk med obema instrumentoma ne temelji na oprijemljivih in verodostojnih preudarkih.

4.2.7 *Ukrep ne preprečuje neupravičenega izkrivljanja konkurence (točka 72 začasnega okvira)*

(199) Družba Ryanair trdi, da ukrep ne preprečuje neupravičenega izkrivljanja konkurence in zlasti pomeni kršitev točke 72 začasnega okvira.

(200) Družba Ryanair v podporo svoji trditvi navaja dva sklopa argumentov v zvezi z (i) opredelitvijo upoštevnih trgov in (ii) oceno tržne moči družbe SAS na letališčih.

(201) Prvič, družba Ryanair trdi, da se je Komisija v sklepu o začetku postopka oddaljila od svoje prakse odločanja v zvezi z združitvami letalskih družb, ki vključuje opredelitev trgov kot parov mest med krajem odhoda in namembnim krajem (pristop O&N), in je namesto tega predlagala, da se upoštevni trgi opredelijo izključno po pristopu „za vsako letališče posebej“. Družba Ryanair meni, da je Komisija s tem napačno opredelila upoštevne trge in ni ocenila, ali ima družba SAS pomembno tržno moč na vsaj enem od upoštevnih trgov, kot se zahteva v točki 72 začasnega okvira. Po mnenju družbe Ryanair dejstvo, da je ukrep namenjen družbi SAS kot skupini in ne določenim rutam, ne izključuje možnosti, da dodeljena pomoč vpliva na poseben konkurenčni položaj družbe SAS v vsakem od parov mest s pristopom O&N. Zato po mnenju družbe Ryanair ni objektivnega razloga, da bi se obseg presoje konkurenčnosti pri državni pomoči omejil na premisleke na strani ponudbe. Učinki na strani povpraševanja so prav tako pomembni za oceno državne pomoči v letalskem sektorju, saj ima upravičenec prednost pred drugimi podjetji, ki

([135]) Družba Ryanair primerja zlasti: nadrejene nezamenljive obveznice s podrejenimi nezamenljivimi obveznicami (za oceno zahtevanega kritja za raven podrejenosti), zamenljiva posojila in obveznice z nezamenljivimi obveznicami (za oceno zahtevanega kritja za nezamenljivost), nezamenljive obveznice s posebnim poplačilom (za oceno zahtevanega kritja za diskrecijsko pravico za izplačevanje kuponov) in nezamenljive 10- do 20-letne obveznice z nezamenljivimi obveznicami brez dospetja (za oceno zahtevanega kritja brez datuma zapadlosti).

so njegovi konkurenti na rutah s pristopom O&N. Poleg tega je v točki 72 začasnega okvira določeno, da mora Komisijo (i) oceniti, ali ima upravičenec pomembno tržno moč na vsakem od upoštevnih trgov, na katerem posluje, in (ii) zahtevati korektivne ukrepe na zadevnih trgih. Zato se z začasnim okvirom zahteva presoja konkurenčnosti, ki je usklajena s presojo, ki se običajno zahteva v protimonopolnih zadevah in zadevah v zvezi z združitvami. Družba Ryanair se je v svojih pripombah sklicevala na poročilo družbe Oxera, v katerem so bili analizirani tržni deleži družbe SAS na 567 rutah, na katerih je družba SAS v poletni sezoni IATA 2019 opravljala lete v skandinavske države in iz njih.

(202) Drugič, družba Ryanair trdi, da ima ocena tržne moči družbe SAS, ki jo je Komisija izvedla v sklepu o sprožitvi postopka, številne pomanjkljivosti: (i) Komisija ni uporabila v prihodnost usmerjenega pristopa in se je opirala le na pretekle podatke za poletno sezono IATA 2019 in zimsko sezono IATA 2019/2020; (ii) Komisija ni upoštevala letališč, na katerih družba SAS ni imela baze, čeprav ni nujno, da ima letalska družba bazo za uspešno poslovanje na letališču; (iii) Komisija razen omejitev slotov ni upoštevala drugih ovir za vstop, kot so ekonomija razpona, znamčenje, promocija in zvestoba strank, mrežna ekonomija ali tveganje agresivnih povračilnih ukrepov obstoječih konkurentov, in (iv) Komisija neupravičeno ni upoštevala stopnje razdrobljenosti konkurentov na letališčih, saj se je neustrezno osredotočila na deleže slotov namesto na tržne deleže, in letališč ni ocenila dovolj podrobno.

4.2.8 *Komisija ne more odpraviti prepovedi izplačil neobvezujočih kuponov (točka 77 začasnega okvira)*

(203) Družba Ryanair navaja, da ni bilo izjemnih okoliščin, ki bi lahko upravičile odstopanje od točke 77 začasnega okvira. Pandemija COVID-19 sama po sebi ne more pomeniti take izjemne okoliščine, saj je v začasnem okviru že upoštevana njena izjemna narava in so na tej podlagi določene zahteve.

(204) Družba Ryanair v zvezi s posebnimi značilnostmi ukrepa kritizira več nedoslednosti.

(205) Prvič, meni, da je opis pogajanj o porazdelitvi bremena z imetniki obveznic protisloven. Po njenem mnenju je Komisija trdila, da „so bila izplačila kuponov vključena v pogajanja z nekaterimi imetniki obveznic“, čeprav „se je pričakovalo, da bo ključnega pomena za vse imetnike obveznic, da bi se strinjali s pretvorbo“.Drugič, družba Ryanair ugotavlja, da Komisija pojasnjuje, da je cilj prepovedi izplačil neobvezujočih kuponov čim bolj zmanjšati znesek potrebne pomoči. Vendar je Komisija po njenem mnenju ugotovila, da je bilo pričakovati, da se bo z odpravo prepovedi zmanjšal znesek dodeljene državne pomoči. Po mnenju družbe Ryanair je namen prepovedi iz točke 77 začasnega okvira naložiti zavezujočo obveznost upravičencem do pomoči za dokapitalizacijo, da v zvezi s tem ne bi potekala pogajanja z vlagatelji in da bi se na koncu zmanjšal znesek potrebne pomoči. Po mnenju družbe Ryanair so imeli imetniki obveznic že zadostne spodbude za naložbe, saj sta Danska in Švedska znatno podprli pomoč.

(206) Tretjič, družba Ryanair trdi, da je ocena Komisije temeljila na napačnem hipotetičnem scenariju, in sicer da bi družba SAS preprosto prejela več pomoči za kritje svojih finančnih potreb, če se imetniki obveznic ne bi strinjali s prepovedjo izplačil neobvezujočih kuponov. V zvezi s tem družba Ryanair meni, da bi bil ustrezen hipotetični scenarij brez soglasja imetnikov obveznic ta, da bi družba SAS prejela manj pomoči ali pa pomoči sploh ne bi prejela.

(207) Četrtič, družba Ryanair meni, da dejstvo, da bi bila odprava prepovedi izplačil neobvezujočih kuponov lahko ključni element za sodelovanje imetnikov obveznic pri dokapitalizaciji, ne more upravičiti odstopanja Komisije od začasnega okvira. Dejstvo, da „začasni okvir ne nalaga nobene zahteve glede porazdelitve bremena“ (uvodna izjava 206 sklepa o začetku postopka), po mnenju družbe Ryanair ne bi bilo relevantno, saj točka 77 začasnega okvira domnevno nalaga določeno porazdelitev bremena, kar je Komisija priznala v uvodni izjavi 198 sklepa o začetku postopka: „v točki 77 začasnega okvira je določena zahteva glede združljivosti, ki obstoječim zasebnim ponudnikom kapitala preprečuje, da bi bili upravičeni do državne pomoči z diskrecijskimi akti, ki jih sprejme upravičenec (kot je izjava o dividendah, ponovni odkup delnic ali izplačilo neobvezujočih kuponov)“.

4.2.9 *Komisija ne zahteva pravočasne priglasitve načrta prestrukturiranja (točka 85 začasnega okvira).*

(208) Družba Ryanair navaja, da šestletno obdobje, po katerem se lahko od držav članic zahteva, naj predložijo načrt prestrukturiranja upravičenca do ukrepa dokapitalizacije, kot je opredeljen v točki 85 začasnega okvira, ne spodbuja izstopa države. Prav tako je v popolnem nasprotju s sporočilom o bančništvu iz leta 2008 ([136]), ki naj bi od bank zahtevalo, da pred odobritvijo dokapitalizacije predložijo načrt prestrukturiranja. Po mnenju družbe Ryanair tak ohlapen pristop, povezan z neobstojem strukturnih ukrepov za odpravo izkrivljanja konkurence, ni združljiv z načelom sorazmernosti. Prav tako je v nasprotju s točko 45 začasnega okvira, ki določa, da bi morali za „izdajanje takih instrumentov [dokapitalizacije] veljati strogi pogoji, saj močno izkrivljajo konkurenco med podjetji". Zato bi morala Komisija zahtevati, da se načrt prestrukturiranja priglasi veliko prej.

5. PRIPOMBE DANSKE IN ŠVEDSKE NA PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

(209) Danski in švedski organi so se odzvali na štiri točke, ki jih je družba Ryanair izpostavila v svojih pripombah, in sicer na nezakonitost pomoči, poseg v skupnem interesu, pravila o prostem pretoku ter skladnost s točkama 61 in 62 začasnega okvira.

5.1 Vmesno vračilo pomoči ni upravičeno

(210) Danski in švedski organi na podlagi pripomb družbe Ryanair razumejo, da je družba Ryanair od Komisije zahtevala, naj odredi začasen odlog nezakonite pomoči in njeno začasno vračilo. Priznavajo, da lahko Komisija v okviru formalne preiskave državi članici izda odredbo o začasnem vračilu pomoči, dokler Komisija ne zavzame stališča o združljivosti z notranjim trgom. Vendar je začasno vračilo pomoči prepuščeno presoji Komisije. Poleg tega je v členu 13(2) Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 (postopkovna uredba) ([137]) določeno, da morajo biti za naložitev vmesnega vračila izpolnjeni naslednji pogoji:

— skladno z ustaljeno prakso ni dvoma o naravi pomoči zadevnega ukrepa,

— treba je nujno ukrepati,

— obstaja resna nevarnost znatne in nepopravljive škode konkurentu.

(211) V tem primeru danski in švedski organi poudarjajo, da ukrepanje ni nujno in da ukrep ne povzroča tveganja znatne in nepopravljive škode družbi Ryanair ali kateremu koli drugemu konkurentu.

(212) Poleg tega Danska in Švedska trdita, da družba Ryanair ni utemeljila, zakaj so bili v tem primeru izpolnjeni pogoji, zaradi katerih je Komisija izdala odredbo o začasnem vračilu pomoči.

5.2 Poseg v korist družbe SAS je bil v skupnem interesu

(213) Danski in švedski organi izpodbijajo trditev družbe Ryanair, da družba SAS ob odobritvi ukrepa „ni bila v edinstvenem položaju v primerjavi z drugim letalskimi družbami", ki poslujejo na Danskem in Švedskem. Danska in Švedska trdita, da je družba SAS s svojo obsežno notranjo in mednarodno mrežo imela (in ima še vedno) ključno vlogo pri ohranjanju zračnih prometnih povezav na Švedskem in Danskem, na njiju in iz njiju. Zato sta menili, da bi bilo treba okrepiti lastniški kapital družbe SAS in njen dostop do likvidnosti v času, ko je bila sposobnost preživetja družbe SAS resno ogrožena zaradi posledic širjenja COVID-19.

([136]) Sporočilo Komisije o uporabi pravil o državni pomoči za ukrepe v zvezi s finančnimi institucijami v okviru trenutne svetovne finančne krize (sporočilo o bančništvu) (UL C 270, 25.10.2008, str. 8).

([137]) Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9). http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(214) Poleg tega po mnenju Danske in Švedske dejstvo, da je Komisija svojo oceno utemeljila med drugim na informacijah, ki so jih predložile države članice, Komisiji ne preprečuje, da navedene informacije neodvisno in temeljito oceni. Ocena Komisije temelji na konkretnih dejstvih in podatkih, ki jih družba Ryanair ne izpodbija in ki dokazujejo pomemben prispevek družbe SAS k zaposlovanju, povezljivosti ter gospodarstvu Danske in Švedske. Poleg tega danski in švedski organi poudarjajo, da je Komisija večkrat zahtevala dodatne informacije, da bi ocenila, ali so bile izpolnjene zahteve iz točke 49(b) začasnega okvira, kar dokazuje, da je Komisija izvedla neodvisno oceno.

(215) Danska in Švedska v odgovor na pripombo družbe Ryanair (uvodna izjava 177) opozarjata, da je ključna ugotovitev analize ta, da ob dodelitvi pomoči nista mogli biti prepričani, da bodo drugi konkurenti ohranili raven povezljivosti, ki jo je zagotavljala družba SAS.

(216) Poleg tega menita, da so trditve družbe Ryanair, da bi nizkocenovne letalske družbe na vseh rutah nadomestile družbo SAS, s čimer bi enako kot SAS prispevale h gospodarstvu in povezljivosti na Danskem in Švedskem, napačne. Švedski organi navajajo, da so delujoče letalske prometne povezave potrebne za gospodarstvo države, zlasti glede na poseben geografski položaj in geografske značilnosti Švedske ([138]). Zato bi bilo treba po njihovem mnenju ohraniti dejavnosti družbe SAS, da bi se zagotovila zadostna raven povezljivosti, saj ima družba SAS odločilno vlogo pri ohranjanju letalskih povezav s Švedsko, iz nje in znotraj nje. SAS leti v trinajst švedskih mest in pokriva celotno državo od Malmöja na jugu do Kirune na severu. Te domače destinacije so povezane s Stockholmom in Københavnom kot vozliščema, iz katerih je na voljo mreža povezovalnih letov za domača in mednarodna potovanja. Zato naj bi bila družba SAS edinstvena. Družba Ryanair v nasprotju z družbo SAS ne opravlja dejavnosti, ki bi temeljila na mreži vozlišč in manjših letališč ([139]) in ne omogoča enake razpoložljivosti tujih in domačih transferjev.

(217) Splošneje, po mnenju danskih in švedskih organov je državam članicam pri določanju skupnega interesa za poseg v korist upravičenca omogočeno široko področje proste presoje, pri čemer je nadzor Komisije omejen na očitno napako pri presoji. V primeru ukrepa in izbire posega v korist družbe SAS take očitne napake ni.

5.3 **Ukrep je v skladu s členi 18, 49 in 56 PDEU**

(218) Danski in švedski organi trdijo, da člen 107(3), točka (b), PDEU dovoljuje dodelitev individualne pomoči in da zato, če države članice izpolnjujejo pogoje iz člena 107(3), točka (b), PDEU, implicitne izključitve nekaterih podjetij ni mogoče šteti za neločljivo povezano s predmetom ukrepa pomoči. Na podlagi navedenega Danska in Švedska trdita, da Komisija v okviru postopkov v zvezi z državno pomočjo ni pristojna za preverjanje, ali je izključitev vseh podjetij razen družbe SAS v nasprotju z določbami Pogodbe o prostem pretoku ([140]).

([138]) Švedski organi so navedli, da je potovanje med najsevernejšo in najjužnejšo točko Švedske daljše od potovanja iz Luksemburga v Tunis, Istanbul ali Minsk. Najpogostejše prevozno sredstvo na Švedsko in iz nje je letalski prevoz, ki predstavlja približno 70 % vseh mednarodnih potniških potovanj. Za najsevernejše dele Švedske so značilne tudi hude zime in ponavljajoče se težave s prevoznostjo cest pozimi zaradi snega in ledu. Letalski prevoz je zato zelo pomemben za ohranjanje delujočih komunikacij po vsej državi ter ga je težko nadomestiti pri večini daljših potovanj in potovanjih, za katera ni cestnih povezav.

([139]) Mreža vozlišč in manjših letališč je poslovna organizacija, v kateri letalska družba ne le prevaža potnike med dvema točkama, temveč prek svojega vozlišča povezuje tudi potnike z oddaljenih točk. Rute se uporabljajo kot povezave med mesti z manjšimi letališči prek vozlišča. Družba Ryanair pa uporablja modelo „od točke do točke“, v katerem ni vozlišč, temveč so na voljo neprekinjeni leti med mesti z manjšimi letališči.

([140]) Danska in Švedska se v zvezi s tem med drugim sklicujeta na sodbo z dne 22. marca 1977, Iannelli/Meroni, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, točka 14.

(219) Danska in Švedska podredno menita, da če bi Komisija vsebinsko ocenila trditve družbe Ryanair v zvezi s tem, ni podlage za sklep, da ukrep pomeni omejitev prostega pretoka. Po navedbah Danske in Švedske je Splošno sodišče odločilo, da je treba za dokaz, da ukrep pomoči omejuje prosti pretok, opredeliti dejanske ali pravne elemente, zaradi katerih ima ukrep pomoči omejevalne učinke, ki presegajo tiste, zaradi katerih nastopi prepoved iz člena 107(1) PDEU ([141]).

5.4 **Skladnost s točkama 61 in 62 začasnega okvira**

(220) Danski in švedski organi se v odgovoru na pripombe družbe Ryanair (uvodna izjava 195) sklicujejo na svoje skupne pripombe k sklepu o začetku postopka. Ponovno poudarjajo, da bi bilo treba ukrep razglasiti za združljivega z notranjim trgom, saj že določa potrebne spodbude v skladu s točko 62 začasnega okvira. Če ne drugače, bi bilo ukrep treba razglasiti za združljivega z notranjim trgom neposredno na podlagi člena 107(3), točka (b), PDEU.

(221) Komisija je v zahtevi za informacije z dne 9. novembra 2023, ki jo je poslala Danski in Švedski, Dansko in Švedsko pozvala, naj predložita svoja stališča o mehanizmu, ki ga je družba SAS predlagala v svojih pripombah.

(222) Danska in Švedska sta potrdili, da tako kot družba SAS menita, da je ukrep, kot je bil družbi SAS odobren 26. oktobra 2023, skladen s točko 62 začasnega okvira, ne da bi bilo treba uvesti mehanizem, ki ga je predvidela družba SAS (oddelek 3.1). Vendar so danski in švedski organi v odgovor na vprašanja Komisije priznali, da bi mehanizem, ki ga je predlagala družba SAS, izpolnjeval pogoje iz točk 61 in 62 začasnega okvira. Priznali so tudi, da ne bi bilo večjih pravnih ali gospodarskih ovir, ki bi preprečile uvedbo takega mehanizma. Poleg tega so priznali še, da niso opredelili alternativnih možnosti za mehanizem, ki ga je predvidela družba SAS, ki bi bile očitno manj obremenjujoče za družbo SAS ali Dansko in Švedsko, hkrati pa bi še vedno izpolnjevale pogoje iz točk 61 in 62 začasnega okvira.

6. **OCENA UKREPA**

6.1 **Obstoj državne pomoči**

(223) Da se ukrep opredeli kot pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, morajo biti izpolnjeni vsi pogoji iz navedene določbe. Prvič, ukrep mora biti mogoče pripisati državi in financirati se mora z državnimi sredstvi. Drugič, prejemniku mora dodeliti prednost. Tretjič, ta prednost mora biti selektivna. Četrtič, ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco in prizadene trgovino med državami članicami.

(224) Ukrep je mogoče pripisati državi, saj so ga odobrili in ga upravljajo danski in švedski organi (uvodna izjava 90). Ukrep se je financiral z državnimi sredstvi, in sicer z javnimi sredstvi, ki sta jih zagotovili Švedska in Danska prek lastniških in hibridnih kapitalskih instrumentov (uvodna izjava 91).

(225) Z ukrepom je bila družbi SAS dodeljena prednost v obliki dokapitalizacije pod ugodnejšimi pogoji od obstoječih tržnih pogojev. Ukrep je tako družbi SAS zagotovil prednost v primerjavi z običajnimi tržnimi pogoji.

(226) Prednost, dodeljena z ukrepom, je bila selektivna, saj sta jo Danska in Švedska dodelili samo enemu podjetju, in sicer družbi SAS.

(227) Ukrep bi lahko izkrivljal konkurenco, saj je okrepil konkurenčni položaj družbe SAS. Vplival je tudi na trgovino med državami članicami, saj je bila družba SAS dejavna v sektorjih, v katerih poteka trgovina znotraj Unije.

(228) Glede na zgoraj navedeno je Komisija sklenila, da ukrep pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Danski in švedski organi te ugotovitve ne izpodbijajo.

([141]) Danska in Švedska se v zvezi s tem med drugim sklicujeta na sodbo z dne 14. aprila 2021, Ryanair/Komisija, T-378/20, ECLI:EU:T:2021:194, točka 81.

6.2 **Nezakonitost državne pomoči**

(229) S priglasitvijo ukrepa pred njegovo uveljavitvijo so danski in švedski organi sprva spoštovali svoje obveznosti iz člena 108(3) PDEU.

(230) Ker je Splošno sodišče prvotni sklep razglasilo za ničen, je ukrep postal nezakonita pomoč od trenutka, ko je bil odobren, saj ni več odobren s sklepom Komisije.

(231) Kot je navedeno v uvodni izjavi 164, je družba Ryanair od Komisije zahtevala, naj Danski in Švedski odredi takojšnjo začasno odložitev pomoči in od družbe SAS zahteva plačilo obresti za obdobje, v katerem je nezakonita pomoč ostala na voljo družbi SAS.

(232) V skladu s členom 13(1) postopkovne uredbe „[lahko] Komisija […], potem ko zadevni državi članici omogoči, da predloži svoje pripombe, sprejme sklep, ki od države članice zahteva, da začasno odloži vso nezakonito pomoč, dokler Komisija ne odloči o združljivosti pomoči z notranjim trgom“.

(233) Iz navedene določbe izhaja, da je odredba o začasnem odlogu prepuščena presoji Komisije ([142]) in določa nekatere formalnosti, tj. da mora Komisija v zvezi s tem sprejeti poseben sklep, potem ko je državi članici omogočila, da predloži svoje pripombe. Poleg tega v skladu s sodno prakso Komisiji pri izvajanju diskrecijske pravice ni treba obrazložiti svoje odločitve, da v nobenem primeru ne bo sprejela odredbe o začasnem odlogu ([143]).

(234) Ker je namen tega sklepa končati formalni postopek preiskave v zvezi z ukrepom, tako da se sprejme končno stališče o združljivosti te pomoči z notranjim trgom, v tem sklepu ni treba oceniti potrebe po odredbi o začasnem odlogu.

(235) Kot je navedeno v oddelku 5.1, Danska in Švedska ugotavljata, da se zdi, da tudi družba Ryanair od Komisije zahteva, naj Danski in Švedski odredi začasno izterjavo nezakonite pomoči od družbe SAS ([144]). Vendar lahko Komisija po mnenju Danske in Švedske začasno vračilo pomoči odredi le, če so izpolnjeni vsi pogoji iz člena 13(2) postopkovne uredbe.

(236) Komisija ugotavlja, da je odredba o začasnem vračilu iz člena 13(2) postopkovne uredbe prav tako prepuščena presoji Komisije in da zanjo dejansko veljajo pogoji, na katere se Danska in Švedska sklicujeta v uvodni izjavi 211. Družba Ryanair ni navedla, ali je bil v obravnavanem primeru izpolnjen kateri od kumulativnih pogojev iz člena 13(2) postopkovne uredbe. Ker je cilj tega sklepa končati formalni postopek preiskave v zvezi z ukrepom, tako da se sprejme končno stališče o združljivosti zadevne pomoči z notranjim trgom, v tem sklepu nikakor ni treba oceniti potrebe po odredbi o vračilu.

6.3 **Združljivost državne pomoči**

(237) Ker ukrep vključuje pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, je treba preučiti, ali je združljiv z notranjim trgom. Ker ukrep pomeni nezakonito pomoč, je treba njegovo združljivost oceniti v skladu s pravnimi določbami, veljavnimi ob dodelitvi pomoči, tj. 26. oktobra 2020.

(238) Komisija ugotavlja, da so danski in švedski organi priglasili ukrep v skladu s členom 107(3), točka (b), PDEU, kot je pojasnjen v začasnem okviru.

(239) Komisija lahko v skladu s členom 107(3), točka (b), PDEU za združljivo z notranjim trgom razglasi pomoč „za odpravljanje resne motnje v gospodarstvu države članice“.

([142]) Sodba z dne 22 aprila 2016, Irska in Aughinish Alumina Ltd/Komisija, T-50/06 RENV II in T-69/06 RENV II, EU:T:2016:227, točki 79 in 259.

([143]) Sodba z dne 25. aprila 2018, Madžarska/Komisija, T-554/15 in T-555/15, EU:T:2018:220, točka 112.

([144]) Vendar Komisija ugotavlja, da iz pripomb družbe Ryanair ni povsem razvidno, da je ta zahtevala začasno vračilo v skladu s členom 13(2) postopkovne uredbe.

(240) Komisija je 19. marca 2020 s sprejetjem začasnega okvira (v oddelku 2) priznala, da „izbruh COVID-19 vpliva na vse države članice in da zajezitveni ukrepi, ki so jih sprejele države članice, vplivajo na podjetja“. Komisija je sklenila, da „je državna pomoč upravičena in se lahko za omejeno obdobje razglasi za združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(b) PDEU, da bi se odpravilo pomanjkanje likvidnosti, s katerim se soočajo podjetja, in zagotovilo, da motnje, ki jih je povzročil izbruh COVID-19, ne ogrožajo njihove sposobnosti preživetja“.

(241) V oddelku 3.11 začasnega okvira so obravnavani ukrepi dokapitalizacije. V njem so določena merila, v skladu s katerimi lahko države članice podjetjem, ki se soočajo s finančnimi težavami zaradi pandemije COVID-19, zagotovijo javno podporo v obliki lastniških ali hibridnih kapitalskih instrumentov, da zagotovijo, da motnje v gospodarstvu ne povzročijo nepotrebnega izstopa podjetij, ki so bila sposobna preživeti pred pandemijo, s trga.

(242) Ukrep spada na področje uporabe oddelka 3.11 začasnega okvira, saj gre za ukrep dokapitalizacije v obliki lastniških in hibridnih instrumentov, namenjenih krepitvi lastniškega kapitala družbe SAS in njenega dostopa do likvidnosti, ki jo ogrožajo posledice pandemije COVID-19 (uvodna izjava 17).

(243) V točki 48 začasnega okvira je navedeno, da se ukrepi dokapitalizacije zaradi COVID-19 lahko odobrijo najpozneje do 30. septembra 2021 ([145]). Komisija ugotavlja, da sta Danska in Švedska ukrep odobrili 26. oktobra 2020.

(244) Zato bo Komisija v naslednjih oddelkih ocenila združljivost ukrepa v skladu z oddelkom 3.11 začasnega okvira, ki je bil veljavna pravna podlaga ob dodelitvi pomoči.

6.3.1 *Pogoji za upravičenost in vstop*

(245) V skladu s točko 49 začasnega okvira mora ukrep dokapitalizacije zaradi COVID-19 izpolnjevati štiri pogoje. Ti pogoji so zaporedoma ocenjeni v naslednjih oddelkih.

6.3.1.1 Skladnost s točko 49(a) začasnega okvira

(246) V skladu s točko 49(a) začasnega okvira morajo države članice dokazati, da: „[bi] upravičenec […] brez posega države prenehal poslovati ali bi se soočil z resnimi težavami pri ohranjanju svojega poslovanja. Take težave se lahko dokažejo zlasti s poslabšanjem razmerja med dolžniškim in lastniškim kapitalom upravičenca ali podobnimi kazalniki“.

(247) Iz dejstev, ki sta jih predložili Danska in Švedska (oddelek 2.1.3), je razvidno, da bi družba SAS brez ukrepa prenehala poslovati ali pa bi se vsaj soočila z resnimi težavami pri ohranjanju svojega poslovanja.

(248) Prvič, družba SAS je že aprila 2020 evidentirala negativen lastniški kapital, kar je ogrozilo njeno solventnost (uvodna izjava 63). Obveznosti družbe SAS so presegle njena sredstva, kot je razvidno iz poslabšanja njenega razmerja med dolgom in lastniškim kapitalom. Skupne izgube družbe SAS so se v naslednjih mesecih še naprej povečevale, lastniški kapital družbe pa se je še naprej zmanjševal (uvodna izjava 64). Danska in Švedska sta julija 2020 ocenili, da bi se lastniški kapital družbe SAS do decembra 2020 zmanjšal za 9,4 milijarde SEK, zaradi česar njena kapitalska struktura ne bi bila sposobna preživetja (uvodna izjava 65).

(249) Drugič, lastniški kapital družbe SAS se je znatno in hitro zmanjševal, poleg tega pa se je njen likvidnostni položaj prav tako zdel nevzdržen. Danska in Švedska sta ocenili, da bi družba SAS do konca decembra 2020 postala nelikvidna (uvodna izjava 65). Povedano drugače, kratkoročno sta predvideli stanje neizpolnjevanja obveznosti. Tržna bonitetna agencija Moody's je to oceno jasno potrdila (uvodna izjava 65).

([145]) Kot je določeno v različici začasnega okvira, ki je veljala ob odobritvi ukrepa.

(250) Tretjič, omeniti je treba, da se je družba SAS znašla v težkem finančnem položaju, čeprav je sprejela pobude za znatno znižanje stroškov, da bi ublažila izgube (glej oddelek 2.1.3.1), tako da je delovala z majhno zmogljivostjo, da bi znižala spremenljive stroške (uvodna izjava 51), sprejela ukrepe za ohranitev denarnega toka, zlasti z odlogom dobave zrakoplovov in ponovnimi pogajanji o pogodbah dobaviteljev (uvodna izjava 52), in prestrukturirala svoje poslovanje, da bi delovala v okviru omejenega povpraševanja z zmanjšanjem števila zaposlenih (uvodna izjava 53).

(251) Komisija zato meni, da sta Švedska in Danska dokazali, da bi družba SAS brez posega države prenehala poslovati ali bi se vsaj soočila z resnimi težavami pri ohranjanju svojega poslovanja.

(252) Ta sklep je podkrepljen z dejstvom, da so ob odobritvi ukrepa obstajali jasni znaki ponovnega izbruha drugega vala pandemije COVID-19, ki v poslovnem načrtu družbe SAS niso bili predvideni, pri čemer so bile na Danskem in Švedskem ponovno uvedene in okrepljene omejitve potovanj (uvodne izjave od 22 do 24, 30 in 31 do 41). Navedene omejitve potovanj bi zato verjetno še dodatno vplivale na že tako šibek finančni položaj družbe SAS in ga še poslabšale.

(253) V nasprotju s trditvami družbe Ryanair iz uvodne izjave 172 Komisiji v skladu s točko 49(a) začasnega okvira ni treba oceniti alternativnega scenarija, v katerem bi družba SAS zmanjšala obseg svojih „nesistemskih“ dejavnosti ali našla alternativno financiranje na trgu. V skladu s točko 49(a) začasnega okvira morajo države članice dokazati, da bi upravičenec „brez posega države“ prenehal poslovati ali se soočil z resnimi težavami pri ohranjanju svojega poslovanja. V točki 49(a) začasnega okvira torej ni predviden noben drug alternativni scenarij, kot je scenarij, v katerem bi upravičenec zmanjšal ali prestrukturiral svoje dejavnosti.

(254) Komisija v vsakem primeru poudarja, da sta Danska in Švedska zagotovili zahtevano dokazilo o izpolnjevanju zahteve iz točke 49(a) v razmerah, ko je družba SAS znatno zmanjšala svoje dejavnosti.

(255) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 35 do 39, se je družba SAS hitro odzvala na razvoj pandemije COVID-19 in omejitve potovanj. Tako je na primer takoj, ko sta to dopuščali švedska in danska zakonodaja, nemudoma in v velikem obsegu uporabila začasna odpuščanja (uvodna izjava 38). Hitro, tj. do 24. aprila 2020, je oblikovala nov poslovni načrt, pri čemer se je osredotočila zlasti na pobude za znižanje stroškov (uvodni izjavi 49 in 50), in ga začela nemudoma izvajati (uvodne izjave 37, 51 in 53) ([146]). Ob odobritvi ukrepa je dokončala svoj program odpuščanja (uvodna izjava 53); ponovno se je pogajala z več kot 200 dobavitelji v vseh sektorjih, odložila dobavo 10 zrakoplovov (uvodni izjavi 52 in 54) in izvedla novo tedensko oceno povpraševanja, da bi ustrezno prilagodila svojo zmogljivost, da bi znižala spremenljive stroške (uvodna izjava 51). Na pandemijo COVID-19 in omejitve potovanj se je odzvala hitro in skrbno.

(256) Poleg tega je družba SAS sprejela precejšnje število pobud za znižanje stroškov. V svojem prvotnem poslovnem načrtu je predlagala, da bi se stroški do leta 2020 znižali za 5,4 milijarde SEK in po letu 2021 za 4,5 milijarde SEK, kar pomeni, da bi bilo znižanje stroškov skoraj enako znesku ukrepa (uvodne izjave 40 do 46). Omeniti je treba, da je upravni odbor družbe SAS kljub temu zahteval dodatna znižanja stroškov (uvodna izjava 47), ki jih je družba SAS opredelila in se zavezala, da jih bo izvedla, vključno z delno odprodajo sredstev, kot je zemeljska oskrba (uvodna izjava 48). Zato se je cilj glede znižanja stroškov do leta 2020 znatno zvišal (uvodna izjava 49). Cilji glede znižanja stroškov niso bili samo visoki, ampak so zajemali tudi vse različne dejavnosti družbe SAS, vključno s tovornih prevozom, storitvami zemeljske oskrbe, režijskimi stroški, potniškimi storitvami itd. (uvodne izjave 41, 43, 45 in 48).

(257) Kar zadeva vprašanje, ali bi družba SAS lahko našla alternativno financiranje na trgu, je ta ocena predmet točke 49(c) in ne točke 49(a) začasnega okvira.

(258) Glede na vse navedeno Komisija ugotavlja, da je ukrep skladen s točko 49(a) začasnega okvira.

([146]) Družba SAS je namreč 12. marca 2020 že začela pogovore z zakupodajalci in dobavitelji, da bi odložila/odpovedala dobavo zrakoplovov ali plačila za druga sredstva. Poleg tega je aprila in maja 2020 močno zmanjšala zmogljivost in delovala z manj kot 10-odstotno zmogljivostjo, 28. aprila 2020, tj. štiri dni po sprejetju poslovnega načrta, pa napovedala načrt obsežnega odpuščanja.

6.3.1.2 Poseg je v skupnem interesu.

(259) V skladu s točko 49(b) začasnega okvira morajo države članice dokazati, da „[je] poseg […] v skupnem interesu. To se lahko nanaša na preprečevanje socialne stiske in nedelovanja trga zaradi velike izgube delovnih mest, izstopa inovativnega podjetja, izstopa sistemsko pomembnega podjetja, tveganja prekinitve zagotavljanja pomembne storitve ali podobnih primerov, ki jih zadevna država članica ustrezno utemelji“.

(260) Iz opisa dejstev, vsebovanih v oddelku 2.1.4, je razvidno, da sta se Danska in Švedska sklicevali zlasti na dve utemeljitvi iz točke 49(b) začasnega okvira, da bi pojasnili, da je bil poseg v korist družbe SAS v skupnem interesu.

(261) Pred podrobnejšo preučitvijo navedenih utemeljitev je treba obravnavati splošne pripombe, ki so jih predložile najprej družba Ryanair, nato pa Danska in Švedska.

(262) Prvič, kot je navedeno v uvodni izjavi 173, družba Ryanair trdi, da se je Komisija pri oceni skladnosti ukrepa s točko 49(b) začasnega okvira oprla izključno na elemente, ki sta jih Danska in Švedska predložili v sklepu o začetku postopka, namesto da bi izvedla svojo samostojno oceno. Komisija v zvezi s tem opozarja, da sta Danska in Švedska 11. avgusta 2020 predložili skupno priglasitev ukrepa, ki je vsebovala razloge, v skladu s katerimi sta Danska in Švedska menili, da je ukrep skladen s točko 49(b) začasnega okvira. Komisija je navedene elemente predstavila in ocenila v sklepu o začetku postopka ter predhodno ugotovila, da ne vzbujajo nobenih dvomov. Pri tem ni bistveno, ali se Komisija opira na informacije, ki sta jih predložili državi članici, temveč ali so zadevne informacije točne, zadostne in podprte z dokazi ter ali jih je Komisija ustrezno ocenila. V obravnavanem primeru se zdi, da nobena od informacij, ki sta jih predložili navedeni državi članici, ne vzbuja dvomov o njihovi točnosti, zadostnosti ali veljavnosti. Poleg tega je namen formalnega postopka preiskave zainteresiranim stranem omogočiti, da predložijo svoje pripombe, da bi Komisija lahko v celoti ocenila razpoložljiva dejstva in informacije. Vendar, kot so pravilno navedli danski in švedski organi (uvodna izjava 215), nobena zainteresirana stran, vključno z družbo Ryanair, ni izpodbijala resničnosti dejstev, predstavljenih v sklepu o začetku postopka, temveč le njihovo ustreznost in razlago za oceno, ali je poseg v korist družbe SAS v skupnem interesu.

(263) Drugič, kar zadeva podatke v zvezi s prispevkom letalskega sektorja za dansko in švedsko gospodarstvo (uvodna izjava 175), so ti ustrezni za preučitev, ali je poseg v korist upravičenca v skladu s točko 49(b) začasnega okvira v skupnem interesu.

(264) Nazadnje, v nasprotju s trditvijo družbe Ryanair iz uvodne izjave 179, je v točki 49(b) začasnega okvira določeno, da morajo države članice dokazati, Komisija pa oceniti, da je poseg na podlagi vsaj ene od utemeljitev iz navedene določbe v skupnem interesu. Zato Komisiji, ko ugotovi obstoj takega skupnega interesa, ni treba, kot je predlagala družba Ryanair, presoditi, ali bi upravičenec lahko dodatno zmanjšal obseg nebistvenih dejavnosti ali jih prenehal opravljati, ne da bi ogrozil uresničevanje opredeljenega skupnega interesa.

(265) Pripombo danskih in švedskih organov iz uvodne izjave 218, v skladu s katero je presoja Komisije glede tega, kaj države članice štejejo za poseg v skupnem interesu, omejena na nadzor nad očitno napako pri presoji, je treba zavrniti. V skladu z ustaljeno sodno prakso ima Komisija pri uporabi člena 107(3), točka (b), PDEU široko diskrecijsko pravico, katere izvajanje vključuje gospodarsko in družbeno oceno, ki jo je treba izvesti v okviru Unije ([147]). Zato nadzor Komisije v skladu s točko 49(b) začasnega okvira ni omejen na nadzor nad očitno napako pri presoji utemeljitve, ki jo je predložila država članica.

([147]) V zvezi s tem glej sodbo z dne 12. decembra 2014, Banco Privado Português, SA/Komisija, T-487/11, EU:T:2014:1077, točka 83.

(266) Komisija bo ob upoštevanju navedenih predhodnih ugotovitev ocenila, ali je ukrep skladen s točko 49(b) začasnega okvira, pri čemer bo upoštevala stališča zainteresiranih strani ter Danske in Švedske v okviru formalnega postopka preiskave.

Tveganje prekinitve zagotavljanja pomembne storitve

(267) *Prvič,* kot je navedeno v uvodnih izjavah 68 in 71, družba SAS upravlja pomembno domačo in mednarodno mrežo, ki zagotavlja povezljivost na Danskem in Švedskem ter zunaj njiju. V obeh državah članicah je družba SAS pred pandemijo COVID-19 vse leto zagotavljala redne ([148]) in številne notranje povezave z različnimi regijami navedenih držav članic ([149]). Leta 2019 je kot največji letalski prevoznik na Danskem in Švedskem prepeljala 40 % domačih potnikov na Danskem in 50 % na Švedskem. Poleg tega je prek svojih vozlišč v København in Stockholmu domače potnike povezala z mednarodnimi leti ter ponujala storitve zračnega prevoza do glavnih poslovnih središč Unije in mednarodnih poslovnih središč ter iz njih. Na Dansko in iz nje je prepeljala 30 % skupnega števila mednarodnih potnikov, na Švedsko in iz nje pa 25 %. Navedene storitve zračnega prevoza so še toliko bolj potrebne za Švedsko zaradi njene sorazmerno oddaljene geografske lege v Uniji in velikosti njenega ozemlja (za katerega alternativni načini prevoza niso tako učinkoviti ali primerni kot zračni prevoz), za Dansko pa zlasti zaradi njenih otokov (na primer Ferski otoki in Bornholm). Skupno je družba SAS ponujala lete na Dansko, iz nje in znotraj nje na več kot 100 rutah ter lete na Švedsko, iz nje in znotraj nje na več kot 150 rutah.

(268) *Drugič,* družba SAS je med pandemijo COVID-19 (pred odobritvijo ukrepa) zagotavljala storitve prevoza nujnega tovora in potnikov z opravljanjem posebnih letov za repatriacijo (uvodna izjava 51), prevozom medicinske opreme in farmacevtskih izdelkov na Dansko in Švedsko ter prispevanjem k zagotavljanju kontinuitete proizvodne verige švedskih in danskih podjetij (uvodna izjava 73). Poleg tega je med pandemijo ohranila notranje in mednarodne povezave, kar je omogočalo nujna potovanja (uvodni izjavi 68 in 71). Nobena druga letalska družba v navedenih državah ni opravljala podobnih storitev, ki so bile še posebej pomembne v razmerah, ko sta Švedska in Danska poskušali omejiti učinke širjenja pandemije. Zato bi lahko izstop družbe SAS s trga v tistem času in glede na pandemijo COVID-19 povzročil prekinitev zagotavljanja pomembne storitve. To je veljalo zlasti zato, ker se je drugi val pandemije COVID-19 ob odobritvi ukrepa že končal (uvodni izjavi 22 in 23), zaradi česar je bila morda potrebna ponovna mobilizacija storitev zračnega prevoza družbe SAS za prevoz nujnega tovora na Švedsko in Dansko ali za repatriacijo danskih in švedskih rezidentov v domovino.

(269) Komisija na podlagi navedenih elementov ugotavlja, da je družba SAS opravljala pomembne storitve zračnega prevoza potnikov in tovora iz Danske in Švedske, nanju in znotraj njiju, tudi med pandemijo COVID-19. Propad družbe SAS ali njene resne težave pri ohranjanju poslovanja bi nedvomno povzročile tveganje, da bi Danska in Švedska takoj izgubili pomembne storitve zračnega prevoza za svoje gospodarstvo.

(270) Družba Ryanair trdi, da mora Komisija v skladu s točko 49(b) začasnega okvira dokazati, da so vse dejavnosti upravičenca nenadomestljive, ali pa, podredno, opredeliti delež njegovih dejavnosti, ki ga ni mogoče nadomestiti (uvodna izjava 177). Komisija meni, da taka zahteva ne izhaja iz besedila ali cilja točke 49(b) začasnega okvira. V točki 49(b) je navedeno, da je poseg v skupnem interesu mogoče dokazati s „tveganj[em] prekinitve zagotavljanja pomembne storitve“. V zvezi s tem, kot pravilno poudarjata Danska in Švedska v uvodni izjavi 216, zadošča dokaz, da zadevne pomembne storitve druga podjetja ne morejo ponoviti v enakem ali podobnem obsegu, saj bi taka ugotovitev po definiciji pomenila obstoj tveganja prekinitve zagotavljanja pomembnih storitev.

([148]) 250 notranjih letov mesečno na Danskem med Københavnom in tremi drugimi danskimi mesti; povprečno 150 notranjih letov mesečno na Švedskem med Stockholmom/Göteborgom in dvanajstimi drugimi švedskimi mesti.

([149]) Za Dansko in Švedsko so mesta, med katerimi družba SAS zagotavlja povezave, geografsko razpršena po ozemlju navedenih držav članic ter niso zgoščena v določenih regijah.

(271) V vsakem primeru Komisija v zvezi s tem, ali bi lahko druge letalske družbe nadomestile pomembne storitve družbe SAS, da bi v kratkem času izravnale učinke prekinitve zagotavljanja navedenih storitev na Danskem in Švedskem, v nadaljevanju zaradi popolnosti analizira zmogljivosti in ponudbo, ki so jih konkurenti uporabili na nacionalni in mednarodni ravni. Vendar Komisija ugotavlja, da družba Ryanair v svojih stališčih izpodbija le pomen komercialnih storitev zračnega prevoza potnikov, ki jih zagotavljala družba SAS, kar pa je le eden od dejavnikov, ki jih je Komisija upoštevala. Družba Ryanair v svojih stališčih ne izpodbija pomena storitev prevoza tovora in repatriacije, ki jih je družba SAS opravljala med pandemijo COVID-19 za Dansko in Švedsko (uvodna izjava 269).

Danska

(272) Kar zadeva domače storitve, Komisija na podlagi elementov, ki jih je predložila Danska in so opisani v uvodni izjavi 68, ugotavlja, da sta samo družbi Norwegian Air Shuttle ([150]) (z eno notranjo ruto) in Danish Air Transport ([151]) v letu 2019 zagotavljali pomembno količino storitev zračnega prevoza ([152]). Med januarjem in septembrom 2020, tj. med pandemijo COVID-19, je družba Norwegian Air Shuttle zmanjšala obseg storitev notranjega zračnega prevoza na Danskem, pri čemer se je njen tržni delež zmanjšal z 29 % na 24 %, medtem ko se je tržni delež družbe Danish Air Transport povečal z 22,5 % na 28,5 %. Družba SAS je ostala največja letalska družba na nacionalni ravni s skoraj 40 % skupnega števila prepeljanih domačih potnikov.

(273) Kar zadeva storitve mednarodnega prevoza na Dansko in iz Danske, sta bili Norwegian Air Shuttle in Ryanair ([153]) za SAS glavni letalski družbi v smislu števila prepeljanih potnikov na Dansko in iz Danske, s 15 % oziroma 9 % vseh prepeljanih mednarodnih potnikov v letu 2019. Komisija ugotavlja, da sta imeli družbi Norwegian Air Shuttle in Ryanair velik delež sezonskih rut, na katerih sta opravljali lete iz Danske in na Dansko (Norwegian Air Shuttle na 54 od 85 rut in Ryanair na 25 od 48 rut) v primerjavi s SAS (na 36 od več kot 100 rut). Med januarjem in septembrom 2020 je družba Norwegian Air Shuttle zabeležila tudi zmanjšanje deleža prepeljanih potnikov (s 15 % na 11 %); vse druge letalske družbe so bolj ali manj ohranile svoje tržne deleže (delež družbe Ryanair se je nekoliko povečal, in sicer za 1 %, delež družbe EasyJet ([154]) pa se je rahlo zmanjšal). Iz pripomb družbe Ryanair je tudi razvidno, da se je družba Norwegian Air Shuttle na začetku pandemije COVID-19 znašla v resnih finančnih težavah ([155]). To dejstvo potrjujejo tudi interni dokumenti družbe SAS ([156]) in sporočila za javnost ([157]).

(274) Ob upoštevanju navedenega je mogoče oblikovati naslednje sklepe. Prvič, zdi se, da se je družba Norwegian Air Shuttle, glavni konkurent družbe SAS na nacionalni in mednarodni ravni na Danskem, soočala z resnimi finančnimi težavami, zaradi česar ni mogoče pričakovati, da bi lahko ta družba kratkoročno prevzela vse storitve prevoza družbe SAS na Dansko, iz nje in znotraj nje ali njihov znaten del. Drugič, Komisija v zvezi z družbo Danish Air Transport opozarja na omejeno velikost te družbe, ki je opravljala lete na manjšem številu rut ([158]) z manj kot 20 zrakoplovi (vključno z majhnimi zrakoplovi) ([159])), zaradi česar je tudi zanjo malo verjetno, da bi lahko kratkoročno

([150]) Norwegian Air Shuttle je nizkocenovni prevoznik, ki je bil pred pandemijo COVID-19 relativno primerljive velikosti kot SAS ter je opravljal notranje, mednarodne in medcelinske lete.

([151]) Danish Air Transport je bila regionalna letalska družba, sestavljena iz manjše flote (10–20 zrakoplovov).

([152]) Na Danskem je družba Norwegian Air Shuttle leta 2019 prepeljala 29 % skupnega števila domačih potnikov, družba Danish Air Transport pa 22 %. Na Švedskem je družba Braathens Regional leta 2019 prepeljala 30 % skupnega števila domačih potnikov, družba Norwegian Air Shuttle pa 18 %.

([153]) Ryanair je prav tako nizkocenovna letalska družba in največja letalska družba v Evropi, ki večinoma opravlja lete znotraj Evrope.

([154]) EasyJet je eden od največjih nizkocenovnih prevoznikov v Evropi.

([155]) Na strani 29 članka možganskega trusta se izvleček glasi: „Po ocenah družbe Roland Berger je bila družba Norwegian na začetku leta v likvidnostnem položaju, v katerem bi lahko brez opravljanja kakršne koli dejavnosti preživela manj kot mesec dni. […] Čeprav je matična družba družbe Norwegian 4. maja 2020 prejela nekaj pomoči zaradi svežnja za reševanje, ki ji je zagotovil prispevek v višini 880 milijonov EUR, je njen finančni položaj še vedno zelo negotov".

([156]) Priloga 40.1 k priglasitvi Danske in Švedske. Upravni odbor družbe SAS je na seji 7. maja 2020 razpravljal o potekajočem postopku prestrukturiranja družbe Norwegian Air Shuttle.

([157]) Glej na primer članek tiskovne agencije Reuters z dne 1. maja 2020, ki je na voljo na spletni povezavi: https://www.reuters.com/article/uk-health-coronavirus-norwegianair-histo-idUKKBN22D4QZ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023). Glej tudi članek z dne 20. aprila 2020, ki je bil objavljen na spletnem mestu novičarskega kanala CNBC in na voljo na spletni povezavi: https://www.cnbc.com/2020/04/20/norwegian-says-4700-jobs-at-risk-after-unit-bankruptcies-contracts-axed.html (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

([158]) Glej tržno študijo letalske družbe, v kateri je v preglednici 3 navedeno, da je družba Danish Air Transport v letu 2019 opravljala lete na 9 notranjih in 4 mednarodnih rutah.

([159]) Glej spletno mesto letalske družbe Danish Air Transport: https://dat-corporate.com/about-us/dat-fleet/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2020). Del flote družbe Danish Air Transport je bil sestavljen iz zrakoplovov ATR, ki so zasnovani za regionalni prevoz z omejeno zmogljivostjo (50 do 70 sedežev). Glej tudi oceno pretekle flote družbe Danish Air Transport (ocenjena na 14 zrakoplovov), ki je bila izvedena v okviru spletne podatkovne zbirke Planespotters.net in je na voljo na spletni povezavi: https://www.planespotters.net/airline/Danish-Air-Transport?refresh=1 (nazadnje obiskano 28. novembra 2020).

nadomestila tudi samo del storitev družbe SAS s podobno mrežo, zmogljivostjo in pogostostjo. Nazadnje, kar zadeva družbo Ryanair, je prav tako malo verjetno, da bi kratkoročno prevzela storitve družbe SAS. Družba Ryanair na Danskem ni opravljala storitev notranjega prometa, njen mednarodni promet pa je bil pred pandemijo COVID-19 omejen na 23 rut, na katerih je opravljala lete skozi vse leto, tj. skoraj trikrat manj kot družba SAS, medtem ko je bilo skupno število rut, na katerih je družba Ryanair opravljala lete na Dansko in iz nje, enako kot pri družbi SAS. Zato je smiselno sklepati, da navedena letalska družba ne bi kratkoročno nadomestila storitev družbe SAS, tudi ob upoštevanju razmer v letalskem sektorju po pandemiji COVID-19 in njenem drugem valu, ki se je ob odobritvi ukrepa prekinil (uvodne izjave 22 do 24 in 31). Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da družba Ryanair ob odobritvi ukrepa ni predložila nobenih načrtov za razširitev svojih dejavnosti na Danskem.

(275) Na podlagi podatkov, ki jih je družba Ryanair predložila v tržni študiji letalske družbe (uvodna izjava 169), ni mogoče sklepati drugače. V navedeni študiji je v bistvu predstavljen razvoj zračnega prevoza na Dansko, iz nje in znotraj nje med letoma 2014 in 2019 v smislu števila ponujenih sedežev in števila rut, ki so jih predlagale letalske družbe. V tržni študiji letalske družbe je ugotovljeno, da so se nizkocenovni prevozniki med letoma 2014 in 2019 širili veliko hitreje (66-odstotno povečanje števila ponujenih sedežev in povečanje števila rut za 62) kot „letalske družbe s sedežem na Danskem“, kot je SAS, ki so domnevno prispevale le k 3-odstotnemu povečanju števila sedežev in dodale le 14 rut.

(276) Vendar je tržna študija letalske družbe z več vidikov nepopolna.

(277) *Prvič*, v njej je opisan le razvoj zračnega prevoza na Dansko, iz nje in znotraj nje med letoma 2014 in 2019, niso pa navedene posledice pandemije COVID-19 za zračni prevoz na Dansko, iz nje in znotraj nje, kar je v obravnavanem primeru ključni element za oceno iz točke 49(b) začasnega okvira. Dejstvo, da so nizkocenovni prevozniki v petletnem obdobju, predvidenem v analizi, povečali svojo prisotnost, ne dokazuje, da bi se tako povečanje nadaljevalo po pandemiji COVID-19, ki je prizadela celoten letalski sektor. Nasprotno, podatki, ki jih je predložila Danska, kažejo, da so nizkocenovni prevozniki, kot sta Norwegian Air Shuttle in EasyJet, med januarjem in septembrom 2020 zmanjšali svoje deleže potnikov, prepeljanih na Dansko in iz nje, medtem ko je Ryanair svoj delež le nekoliko povečal.

(278) *Drugič*, čeprav so nizkocenovni prevozniki med letoma 2014 in 2019 povečali ponudbo storitev mednarodnega zračnega prevoza iz Danske in na Dansko, to ne velja za notranji promet: nizkocenovni prevozniki so med letoma 2014 in 2019 opravljali lete le na dveh notranjih rutah, pri čemer se število sedežev na teh notranjih rutah v navedenem petletnem obdobju ni povečalo, zmogljivost v smislu ponujenih sedežev pa se je zmanjšala.

(279) *Tretjič*, v študiji niso navedeni rednost in pogostost ponudbe različnih analiziranih letalskih družb niti mreža in destinacije, ki so jih predlagali. V njej sta navedena le število ponujenih sedežev in število rut, na katerih so letalske družbe opravljale lete. Vendar je iz podatkov, ki jih je predložil danski organ za civilno letalstvo in železnice, razvidno, da če so nizkocenovni prevozniki, kot sta Norwegian Air Shuttle in Ryanair, leta 2019 opravljali lete na Dansko in iz Danske na precejšnjem število rut, je bila več kot polovica teh rut sezonskih (uvodna izjava 275), zato niso opravljali rednih letov skozi vse leto.

(280) *Četrtič*, v študiji je vzpostavljeno razlikovanje med družbo SAS in „nizkocenovnimi prevozniki“ pri analizi rasti Danske med letoma 2014 in 2019 v smislu števila ponujenih rut in sedežev. Vendar ne zagotavlja konkretnih podatkov za vsakega od analiziranih „nizkocenovnih prevoznikov“. Kot je razvidno iz uvodne izjave 68, obstaja velika razlika med nizkocenovnimi prevozniki: Norwegian Air Shuttle je leta 2019 opravljal lete na Dansko, iz nje in znotraj nje na 85 rutah, EasyJet pa le na 16 rutah. Podobno, kot je navedeno v članku možganskega trusta, ki ga je predložila družba Ryanair, nizkocenovni prevozniki ob odobritvi ukrepa niso bili v enakem finančnem položaju: na primer, Norwegian Air Shuttle je imel v primerjavi z družbo Ryanair hude finančne težave.

(281) *Nazadnje*, čeprav je bilo v tržni študiji letalske družbe ugotovljeno, da „družba SAS kot primarni prevoznik ni gonilo rasti“ za zračni promet med letoma 2014 in 2019, to ne spremeni dejstva, da je družba SAS leta 2019, kot je razvidno iz navedene študije, opravljala lete iz Danske, na njo in znotraj nje, na 95 rutah, pri čemer je bilo ponujenih 7,1 milijona sedežev ([160]). Za primerjavo, skupina nizkocenovnih prevoznikov ([161]) je opravljala lete iz Danske, na Dansko in znotraj Danske, na 171 rutah, pri čemer je bilo ponujenih 7,1 milijona sedežev. Povedano drugače, število sedežev, ki jih je družba SAS leta 2019 ponujala za lete na Dansko, iz nje in znotraj nje, je bilo enako številu ponujenih sedežev vseh nizkocenovnih prevoznikov skupaj, število rut, ki jih je ponujala, pa je ustrezalo več kot polovici skupnega števila rut, na katerih so opravljali lete vsi nizkocenovni prevozniki skupaj. Navedena ugotovitev potrjuje ugotovitev, da bi nizkocenovni prevozniki v nasprotju s trditvami družbe Ryanair med pandemijo COVID-19, ki je močno prizadela letalski sektor, težko kratkoročno nadomestili dejavnosti družbe SAS.

Švedska

(282) Komisija na podlagi elementov, ki jih je navedla Švedska in so opisani v uvodnih izjavah 70 do 71, ugotavlja, da sta na nacionalni ravni letalski družbi Braathens Regional in Norwegian Shuttle Air poleg družbe SAS opravljali pomembno količino storitev, s 30 % oziroma 18 % skupnega števila prepeljanih domačih potnikov. Braathens Regional je regionalna letalska družba ([162]) ki opravlja predvsem notranje lete na Švedskem, z majhno floto (10 do 15 zrakoplovov) ([163]), sestavljeno iz majhnih zrakoplovov ([164]). Komisija ugotavlja, da se je med januarjem in septembrom 2020 na nacionalni ravni delež prepeljanih potnikov družbe Braathens Regional zmanjšal s 30 % na 20 %. V zvezi s tem je treba omeniti, da je družba Braathens Regional aprila 2020 začela stečajni postopek in do poletja 2020 ustavila ves promet ([165]). Kot je navedeno v uvodni izjavi 274, se je tudi delež prepeljanih potnikov družbe Norwegian Air Shuttle zmanjšal z 18 % na 14 %.

(283) Kar zadeva storitve mednarodnega prevoza na Švedsko in iz nje, je leta 2019 družba Norwegian Air Shuttle prepeljala 18 % vseh mednarodnih potnikov (več kot 5 milijonov potnikov), sledile pa so ji družbe Ryanair z 8 % (več kot 2 milijona potnikov) ter Wizz Air in Lufthansa s približno 5 % (več kot milijon potnikov). Wizz Air je nizkocenovni prevoznik, ki je po velikosti bolj ali manj primerljiv z družbo SAS, medtem ko je Lufthansa ena največjih letalskih družb v Evropi. Opozoriti je treba, da je glavni konkurent družbe SAS, Norwegian Air Shuttle, med januarjem in septembrom 2020, tj. med pandemijo COVID-19, znatno zmanjšal svoj delež mednarodnih potnikov, in sicer z 18 % na 13 %, medtem ko je delež družbe Ryanair ostal stabilen.

(284) Ob upoštevanju navedenega je mogoče oblikovati naslednje sklepe. Prvič, zdi se, da se je Norwegian Air Shuttle, glavni konkurent družbe SAS na nacionalni in mednarodni ravni na Švedskem, soočal z resnimi finančnimi težavami, zaradi česar je malo verjetno, da bi lahko kratkoročno prevzel vse ali del storitev prevoza družbe SAS na Švedsko, iz nje in znotraj nje. Drugič, kar zadeva družbo Braathens Regional, Komisija opozarja na omejeno velikost navedene družbe, ki je delovala s precej manjšo floto kot družba SAS in se je tako kot Norwegian Air Shuttle soočala z resnimi težavami pri ohranjanju svojega poslovanja. V tem okviru je bilo malo verjetno, da bi navedena družba lahko kratkoročno nadomestila tudi samo del storitev družbe SAS na nacionalni ravni. Nazadnje, kar zadeva družbo Ryanair, je prav tako malo verjetno, da bi kratkoročno prevzela storitve družbe SAS. Družba Ryanair na Švedskem ni opravljala storitev notranjega prometa, njena mreža letov na Švedsko in iz nje pa je med januarjem in septembrom 2020 obsegala 44 rut v primerjavi s 85 rutami za družbo SAS ([166]), tj. približno polovica. Zato je smiselno sklepati, da navedena letalska družba ne bi kratkoročno nadomestila storitev družbe SAS, tudi ob

([160]) Glej preglednico 3 tržne študije letalske družbe. Podatki, uporabljeni v navedeni preglednici, vključujejo samo lete na Danskem ter znotraj Evrope iz Danske in na Dansko. Ker družba SAS opravlja lete tudi na več medcelinskih destinacij in z njih, so številke za družbo SAS podcenjene.

([161]) Komisija domneva, da to skupino sestavljajo *vsaj* Norwegian Air Shuttle, Ryanair in EasyJet, ki so bile leta 2019 na Danskem glavne nizkocenovne letalske družbe za družbo SAS.

([162]) Glej spletno mesto družbe Braathens Regional, ki je na voljo na spletni povezavi: https://www.flygbra.se/en/about-braathens-regional-airlines/corporate-information (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

([163]) Glej oceno pretekle flote družbe Braathens Regional, ki je bila izvedena v okviru spletne podatkovne zbirke Planespotters.net in je na voljo na spletni povezavi: https://www.planespotters.net/airline/BRA-Braathens-Regional-Airlines (nazadnje obiskano 28. novembra 2023). Glej tudi navedbo na spletnem mestu Aviation24, ki je na voljo na spletni povezavi: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

([164]) Družba Braathens Regional je opravljala lete samo z zrakoplovi TR 72/600 z 72 sedeži.

([165]) Glej na primer spletno mesto Aviation24, ki je na voljo na spletni povezavi: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023). Glej tudi https://simpleflying.com/covid-airline-bankruptcies/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

([166]) Podatki švedske agencije za promet.

upoštevanju razmer v letalskem sektorju po pandemiji COVID-19 in drugem valu pandemije, ki je izbruhnil ob odobritvi ukrepa. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da družba Ryanair ob odobritvi ukrepa ni predložila nobenih načrtov za razširitev svojih dejavnosti na Švedskem.

(285) Iz istih razlogov, kot so navedeni v uvodnih izjavah 278 do 281, podatki, ki jih je družba Ryanair predložila v tržni študiji letalske družbe, ne omogočajo drugačnega sklepa. Čeprav je bilo v navedeni študiji ugotovljeno, da „družba SAS kot primarni prevoznik ni gonilo rasti“ za zračni promet na Švedskem med letoma 2014 in 2019, to ne spreminja dejstva, da je družba SAS leta 2019, kot je razvidno iz same študije, opravljala lete na Švedsko, iz nje in znotraj nje na 107 rutah, pri čemer je bilo ponujenih 10 milijonov sedežev ([167]). Za primerjavo, skupina nizkocenovnih prevoznikov ([168]) je opravljala lete iz Švedske, na Švedsko in znotraj Švedske na 227 rutah, pri čemer je bilo ponujenih 8,2 milijona sedežev. Povedano drugače, družba SAS je leta 2019 ponujala večje število sedežev kot vsi nizkocenovni prevozniki skupaj, in število rut, ki je ustrezalo skoraj polovici skupnega števila rut, na katerih so lete opravljali vsi nizkocenovni prevozniki skupaj. Navedena ugotovitev potrjuje ugotovitev, da bi nizkocenovni prevozniki med pandemijo COVID-19, ki je močno prizadela letalski sektor, težko kratkoročno nadomestili dejavnosti družbe SAS.

Sklepna ugotovitev

(286) Komisija zato ugotavlja, da bi izstop družbe SAS povzročil motnje v pomembnih storitvah zračnega prometa za Dansko in Švedsko, tako za notranje kot za mednarodne povezave obeh držav članic, saj v razmerah, v katerih je pandemija COVID-19 močno prizadela celoten letalski sektor, nobena letalska družba, vključno z glavnimi konkurenti družbe SAS, najverjetneje ne bi mogla kratkoročno (če ne dlje) prevzeti in ohranjati vseh niti znatnega dela dejavnosti družbe SAS znotraj podobne mreže ter s podobnima zmogljivostjo in pogostostjo. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da Danska in Švedska (uvodna izjava 216) ob dodelitvi pomoči nista mogli biti prepričani, da bi drugi konkurenti ohranili raven povezljivosti, ki jo je zagotavljala družba SAS.

(287) Poleg tega, kot so navedli švedski organi v uvodni izjavi 217, je obstajalo očitno tveganje, da Danska in Švedska izgubita storitev na podlagi modela vozlišč in manjših letališč, pri čemer je družba SAS domačim potnikom dovolila nemoteno povezavo z mednarodnimi leti ter tako zagotovila notranjo in mednarodno povezljivost Danske in Švedske z večjimi poslovnimi središči v Uniji in zunaj nje. Navedene storitve pred pandemijo COVID-19 in po njej ni opravljal noben od glavnih konkurentov družbe SAS.

(288) Navedenih ugotovitev ni mogoče ovreči s splošno trditvijo družbe Ryanair iz uvodne izjave 177, ki temelji na poročilu Komisije o politiki varstva konkurence iz leta 2014, v skladu s katero letalske družbe, ki so v preteklosti šle v stečaj, običajno nadomestijo učinkovitejše letalske družbe, kot so nizkocenovne letalske družbe, kot je razvidno iz domnevnih precedenčnih primerov družb Sabena, Malev in Spanair. Komisija najprej ugotavlja, da je v navedenem členu izrecno določena izjava o omejitvi odgovornosti, v kateri je nedvoumno navedeno, da ne izraža uradne izjave Komisije. Komisija vsekakor ugotavlja, da se navedeni člen, napisan leta 2014, ni nanašal na morebitni stečaj letalske družbe zaradi pandemije, ki bi močno prizadela celoten sektor, kot je bila pandemija COVID-19. Podobno v zvezi s precedenčnima primeroma družb Malev in Spanair ([169]), na katere se sklicuje družba Ryanair, Komisija meni, da se nanašata na primere, ki so se zgodili v drugačnih okoliščinah in ob drugačnem času, v državah članicah z drugačnimi geografskimi in tržnimi razmerami ter v zvezi z drugačnimi družbami. Komisiji ne zagotavljata informacij o tem, ali v obravnavanem primeru ni bilo tveganja za prekinitev pomembnih storitev zračnega prevoza, ki jih je družba SAS zagotavljala Švedski in Danski med hudo zdravstveno krizo, ki je vplivala na celoten letalski sektor.

([167]) Podatki, uporabljeni v tržni študiji letalske družbe, vključujejo samo lete na Švedskem ter lete znotraj Evrope iz Švedske in na Švedsko. Ker družba SAS opravlja lete tudi na več medcelinskih destinacij in z njih, so številke za družbo SAS podcenjene.

([168]) Komisija domneva, da to skupino sestavljajo *vsaj* Norwegian Air Shuttle, Ryanair in Wizz Air, ki so bile leta 2019 na Švedskem glavne nizkocenovne letalske družbe za družbo SAS.

([169]) Družba Ryanair ni predložila nobenih informacij o posledicah stečaja družbe Sabena.

(289) Poleg tega je neutemeljena tudi trditev družbe Ryanair, da Komisija s tem, ko je na eni strani ugotovila, da dejavnosti družbe SAS ni bilo mogoče nadomestiti, po drugi strani pa, da družba SAS nima tržne moči, nasprotuje sama sebi. Družba Ryanair prekinitev zagotavljanja pomembnih storitev enači z ohranjanjem pomembne tržne moči. Vendar lahko podjetje opravlja pomembne storitve z vidika države članice, ne da bi nujno imelo pomembno tržno moč.

Preprečevanje socialnih stisk in nedelovanje trga zaradi velike izgube delovnih mest

(290) Komisija tudi ugotavlja, da je družba SAS pomemben neposredni in posredni delodajalec na Danskem in Švedskem. Prvič, družba SAS je še vedno neposredno zaposlovala skoraj 6 000 delavcev (uvodna izjava 74), svoje storitve zračnega prevoza osredotočila na poslovna potovanja (več kot 50 % potnikov od leta 2015) in leta 2019 za stroške dobaviteljev porabila približno 4 milijarde SEK, s čimer je posredno prispevala tudi k švedskemu in danskemu BDP (uvodna izjava 75). V zvezi s tem sta Danska in Švedska s študijami izmerili, da je družba SAS z več milijardami letno neposredno in posredno prispevala k danskemu in švedskemu BDP (uvodna izjava 75).

(291) Komisija zato meni, da bi izstop družbe SAS s trga lahko povzročil hude socialne stiske zaradi neposrednih in posrednih učinkov izgube delovnih mest, ki bi jih lahko povzročil stečaj/neizpolnjevanje obveznosti družbe SAS. Poseg Danske in Švedske je bil zato upravičen, da bi se preprečili socialne stiske in nedelovanje trga zaradi velike izgube delovnih mest.

(292) V nasprotju s trditvijo družbe Ryanair iz uvodne izjave 176 je prispevek družbe SAS k zaposlovanju v danskem in švedskem gospodarstvu sam po sebi znaten glede na število zaposlenih družbe SAS, pa tudi glede na posredno ustvarjena delovna mesta, ne da bi bilo treba ta prispevek primerjati s preostalim letalskim sektorjem. Iz istega razloga je dejstvo, da je prispevek družbe SAS k zaposlovanju na Danskem in Švedskem po pandemiji zaradi finančnih težav družbe SAS morda manjši, nerelevantno. Dejansko je namen Danske in Švedske tudi preprečiti dodatne socialne stiske in nedelovanje trga ob dodelitvi pomoči zaradi velike izgube neposrednih in posrednih zaposlitev, ki bi jo povzročil morebitni izstop družbe SAS s trga. Zato je pomoč namenjena tudi preprečevanju poslabšanja resne motnje, ki jo je povzročila pandemija COVID-19, ki je že prizadela dansko in švedsko gospodarstvo.

Sklepna ugotovitev

(293) Glede na vse navedeno Komisija ugotavlja, da sta Danska in Švedska glede na tveganje prekinitve zagotavljanja več pomembnih storitev, ki jih opravlja družba SAS (storitve prevoza potnikov, storitve repatriacije, storitve prevoza medicinske opreme itd.) in ki jih druge letalske družbe brez nje verjetno ne bi ponovile v podobnem obsegu (če sploh), ter da bi preprečili nadaljnje socialne stiske in nedelovanje trga zaradi velike izgube delovnih mest, pokazali skupni interes za poseg v korist družbe SAS.

(294) Točka 49(b) začasnega okvira se zato upošteva.

6.3.1.3 Skladnost s točko 49(c) začasnega okvira

(295) V skladu s točko 49(c) začasnega okvira morajo države članice dokazati, da „upravičenec ne more pridobiti financiranja na trgih po ugodnih pogojih, horizontalni ukrepi, ki v zadevni državi članici obstajajo za kritje likvidnostnih potreb, pa ne zadostujejo za zagotovitev sposobnosti preživetja“.

(296) Komisija v uvodni pripombi ugotavlja, kot je pojasnjeno v oddelku 2.1.3, da sprejeti blažilni ukrepi in državna pomoč, ki jo je prejela družba SAS, niso zadoščali za zadovoljitev njenih finančnih potreb po lastniškem kapitalu in likvidnosti, ki so bile posledica pandemije COVID-19 in z njo povezanih zajezitvenih ukrepov. Družba SAS je še vedno pričakovala, da bo do decembra 2020 dosegla negativno stanje lastniškega kapitala v višini 9,4 milijarde SEK in postala nelikvidna. To negativno stanje lastniškega kapitala ni vplivalo le na likvidnost družbe SAS, ampak je tudi kratkoročno ogrozila njeno solventnost in sposobnost preživetja. Da bi rešila svoje težave s solventnostjo, je morala družba SAS nujno ponovno vzpostaviti bilančno stanje s svežim lastniškim kapitalom, da bi se izognila izstopu s trga (oddelek 6.3.1.1). Take ponovne vzpostavitve bilančnega stanja torej ni bilo mogoče doseči s prevzemom dodatnega dolga, saj to ne bi bilo učinkovito pri doseganju želenega rezultata.

(297) Pred pandemijo COVID-19 in kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 151, so viri financiranja družbe SAS vključevali predvsem:

— nezavarovane dolžniške ali hibridne instrumente (npr. revolving kredit, nezavarovane obveznice, hibridne obveznice) ([170]);

— zavarovani dolg in poslovne najeme, zavarovane s premoženjem v obliki lastnih sredstev (npr. zrakoplovi), ter

— lastniški kapital.

(298) Vendar je iz dejstev, ki sta jih navedli Danska in Švedska, kot je opisano v oddelku 2.1.5, in iz predložitve družbe SAS, povzete v oddelku 4.1.2, razvidno, da je kljub blažilnim ukrepom družbe SAS in državni pomoči, ki jo je prej prejela, oslabljen finančni položaj družbe SAS od marca 2020 povečal njene kapitalske in likvidnostne potrebe do te mere, da jih ni bilo mogoče pokriti s financiranjem na trgu po ugodnih pogojih niti s horizontalnimi ukrepi, ki so obstajali na Danskem in Švedskem.

(299) Prvič, družba SAS ni mogla dostopati do financiranja v obliki nezavarovanih dolžniških in hibridnih instrumentov po ugodnih pogojih.

(300) Dokazi zlasti kažejo, da so si zasebni vlagatelji ob odobritvi ukrepa prizadevali zmanjšati svojo finančno izpostavljenost družbi SAS. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je zanesljivo izhodišče za to oceno poslabšanje bonitetne ocene družbe SAS, na katero se vlagatelji običajno zanašajo, da ocenijo tveganje, povezano z naložbami. Omeniti je treba, da je bonitetna agencija Standard & Poor's 16. januarja 2020, tj. pred pandemijo COVID-19, za družbo SAS izdala bonitetno oceno B+, vendar jo je 10. junija 2020 znižala na CCC (uvodna izjava 154), kar je negativno vplivalo na zmožnost družbe SAS, da se po ugodnih pogojih financira na trgu nezavarovanih dolžniških in hibridnih instrumentov. Bonitetna agencija Moody's je podobno znižala bonitetno oceno glede na slabo finančno perspektivo družbe SAS brez dokapitalizacije (uvodna izjava 79). Poslabšanje bonitetne ocene družbe SAS dokazuje tudi dejstvo, da se je junija 2020 na sekundarnih trgih slabo trgovalo z obveznicami in hibridnimi instrumenti družbe SAS v obtoku (uvodna izjava 155). Razvoj cen navedenih instrumentov med decembrom 2019 in junijem 2020 jasno kaže na željo zasebnih vlagateljev, da bi zmanjšali svojo finančno izpostavljenost družbi SAS. Družba SAS prav tako ni mogla nadaljevati svojega programa ETMN, ki je bil vzpostavljen pred pandemijo ([171]) (uvodna izjava 152). Poleg tega je bilo zanimanje med vlagatelji za dolžniške in hibridne instrumente v obtoku, da bi vlagali v nove instrumente po ugodnih pogojih, verjetno zanemarljivo, saj so bili ti vlagatelji pozvani, naj svoje obstoječe instrumente v okviru dokapitalizacije pretvorijo pod manj ugodnimi pogoji (uvodna izjava 156).

(301) Drugič, družba SAS ni mogla dostopati do tržnega financiranja po ugodnih pogojih v obliki zavarovanega dolga z uporabo neobremenjenih zrakoplovov ali drugih vrst sredstev.

(302) Družba SAS je po izbruhu COVID-19 marca 2020 poskušala skleniti pogodbo o revolving kreditu s skupino bank, vendar se je to brez državne podpore izkazalo za neuspešno, saj banke niso bile pripravljene sprejeti nobenega nezavarovanega tveganja (uvodna izjava 78). To nedvomno kaže, da je bila takratna pripravljenost za zagotavljanje posojil, tudi zavarovanih s premoženjem, družbam v letalskem sektorju zelo majhna. Družba SAS je na koncu sklenila pogodbo o revolving kreditu, ki je bil v 90 % zavarovan z državnimi poroštvi, vendar so banke za preostali nezavarovani del kredita zahtevale zavarovanje z neobremenjenimi sredstvi v lasti družbe SAS. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da je skupina bank zahtevala znatno zavarovanje s premoženjem v primerjavi z njihovo lastno izpostavljenostjo tveganju (uvodna izjava 78) ([172]). Poleg tega se družba SAS, kot je dokazala sama (uvodna izjava 158), ni mogla zanašati na zadostno število neobremenjenih zrakoplovov, da bi pokrila kakršen koli pomemben del svojih likvidnostnih ali kapitalskih potreb, saj bi to lahko razumno vključevalo le štiri zrakoplove

([170]) Kot je razvidno iz strani 110 njenega letnega poročila za leto 2019, je družba SAS najela različne kratkoročne kredite, da bi po potrebi zagotovila dodatna sredstva. Poročilo je javno dostopno na spletni povezavi https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

([171]) Kot je bilo zahtevano, je Komisija prejela dokaze, ki potrjujejo nerazpoložljivost programa ETMN ob dokapitalizaciji, v obliki dopisa o zavrnitvi z dne […].

([172]) Za sklenitev pogodbe o revolving kreditu je morala družba SAS kot zavarovanje bankam zagotoviti paket sredstev zrakoplovov v skupni vrednosti, ki je bila dvakrat višja od nezavarovanega zneska revolving kredita, prepuščenega tveganju bank (10 % nominalnega zneska posojila), ter prepoved obremenjevanja premoženja kreditojemalca za posojila in račune znotraj skupine SAS. Jasno je, da je ta pogodba že omejila preostalo zavarovanje, ki je bilo družbi SAS na voljo ob dokapitalizaciji.

z novejšo tehnologijo. Poleg tega so pogoji, povezani z revolving kreditom, dodaten pokazatelj, da zavarovani dolg pod ugodnimi pogoji družbi SAS ob odobritvi ukrepa verjetno ni bil na voljo (uvodna izjava 158) ([173]). Komisija meni, da preostala sredstva, ki bi se teoretično lahko uporabila kot zavarovanje (kot je program Eurobonus), ne bi bila učinkovita rešitev za likvidnost in solventnost družbe SAS, zlasti glede na nujnost ukrepanja ob odobritvi ukrepa in časovne omejitve, povezane z možnostjo odprodaje teh sredstev (uvodni izjavi 48 in 159).

(303) Tretjič, družba SAS je morala za odpravo težav s solventnostjo, ki so bile posledica znatnega negativnega stanja lastniškega kapitala ob odobritvi ukrepa, nujno ponovno vzpostaviti bilančno stanje s svežim lastniškim kapitalom, da bi se izognila izstopu s trga. Bilančnega stanja družbe ni mogoče ponovno vzpostaviti s prevzemom dodatnega dolga, saj to ne bi bilo učinkovito pri doseganju želenega rezultata (uvodna izjava 297) ([174]). V zvezi s tem je družba SAS potrebovala kapitalski vložek, ki bi ga zagotovili obstoječi delničarji in/ali novi vlagatelji, da bi rešila svoje težave s solventnostjo in postopoma ponovno vzpostavila dostop do finančnih trgov po ugodnih pogojih.

(304) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da je bil ukrep učinkovito zasnovan za olajšanje udeležbe zasebnih vlagateljev za čim večje kritje kapitalskih in likvidnostnih potreb družbe SAS. Družba SAS je to storila zlasti tako, da je zasebnim vlagateljem ponudila privlačne pogoje za sodelovanje pri izdaji nakupnih pravic in se pogajala o porazdelitvi bremena z delničarji razen z Dansko in Švedsko (uvodne izjave 84, 85, 117 in 162).

(305) Komisija tudi ugotavlja, da noben drug horizontalni instrument, ki je bil družbi SAS na voljo ob odobritvi ukrepa, ne bi zadoščal za kritje likvidnostnih potreb družbe in zagotovitev njene sposobnosti preživetja (uvodna izjava 82).

(306) Pripombe, ki jih je družba Ryanair predložila v zvezi s tem (uvodne izjave 180 do 184), ne vplivajo na navedene ugotovitve.

(307) Prvič, kar zadeva trditev družbe Ryanair, da je ocena Komisije temeljila izključno na trditvah švedskih in danskih organov (uvodna izjava 180), se Komisija sklicuje na prejšnji oddelek tega sklepa (uvodna izjava 263).

(308) Drugič, družba Ryanair trdi, da bi lahko družba SAS z javno ponudbo pridobila lastniški kapital od vlagateljev, ki niso njeni obstoječi delničarji, brez sodelovanja Švedske in Danske. Na podlagi dokazov iz poročila družbe Oxera trdi, da je devet letalskih družb v obdobju od aprila do decembra 2020 pridobilo skupno 6,2 milijarde EUR (uvodna izjava 182) ([175]). Vendar v pripombah družbe Ryanair ni konkretnih dokazov o zasebnem financiranju, ki bi bilo družbi SAS na voljo ob odobritvi ukrepa. Dejstvo, da bi lahko več letalskih družb pridobilo lastniški kapital na trgu, ne pomeni nujno, da so bile navedene družbe v primerljivem položaju kot družba SAS ali da so bile podobne možnosti (v zadostnem obsegu) na voljo družbi SAS ali da bi lahko (delno) nadomestile ukrep ([176]).

([173]) V skladu s pogoji pogodbe o revolving kreditu, sklenjene z bankami, je morala družba SAS kot zavarovanje zagotoviti paket neobremenjenih sredstev zrakoplovov v skupni vrednosti, ki je bila dvakrat višja od nezavarovanega zneska revolving kredita, prepuščenega tveganju bank (10 % nominalnega zneska posojila), skupaj s prepovedjo obremenjevanja premoženja kreditojemalca za posojila in račune znotraj skupine SAS.

([174]) Za ponazoritev relativnega obsega težav družbe SAS s solventnostjo v primerjavi z likvidnostnimi potrebami je treba njeno pričakovane stanje lastniškega kapitala ob koncu leta 2020 (–9,4 milijarde SEK) primerjati z odobrenim zneskom pomoči v okviru ukrepa (11 milijard SEK). Kot je opisano v opombi 123, to stališče potrjuje več raziskovalnih poročil bank, vključno s poročili banke Den Norske Bank (DNB), ki je 28. maja 2020 izdala pripombo, „Glede na knjigovodsko vrednost lastniškega kapitala, ki je že negativna, bilanco stanja z nevzdržnimi ravnmi dolga in obeti za nadaljnje znatne izgube dobička v scenariju povečanja, ki naj bi trajal več let, napovedujemo, da bo potrebnih kar 10 milijard SEK novih sredstev.".

([175]) Po navedbah družbe Ryanair so bile te letalske družbe Ryanair, easyJet, IAG, Air Canada, United Airlines, American Airlines, Spirit Airlines, Norwegian Airlines in Hawaiian Airlines.

([176]) Omeniti je treba tudi, da se lahko kapitalska struktura letalskih družb ter njihov poslovni model, pravni status in dostop do zunanjega kapitala zelo razlikujejo. Družba Ryanair ni predložila nobenega dokaza o primerljivosti vseh navedenih družb z družbo SAS.

(309) V vsakem primeru zadostuje ugotovitev, da je ukrep drugim vlagateljem, ki niso upravičeni in obstoječi delničarji družbe SAS, omogočil sodelovanje pri izdaji nakupnih pravic (uvodna izjava 104). V zvezi s tem Komisija na podlagi izida izdaje nakupnih pravic ugotavlja, da čeprav je bilo zanimanje zasebnih vlagateljev večje od pričakovanega, tržni vlagatelji niso zagotovili zadostnega kapitala, da bi pokrili celotno transakcijo, saj je vpis obstoječih in novih delničarjev znašal približno 90 % celotnega zneska ponujenih delnic ob izdaji nakupnih pravic. Na tej podlagi so morali danski in švedski organi izpolniti zaveze za primarno prodajo, da bi dosegli zahtevano povečanje kapitala. Navedena ugotovitev potrjuje, da družbi SAS ob odobritvi ukrepa, kljub jamstvu, ki sta ga z zavezami za primarno prodajo ponudili Danska in Švedska, ni bil na voljo zadosten lastniški kapital zasebnih vlagateljev (uvodni izjavi 104 in 105).

(310) Poleg tega Komisija ugotavlja, da so letalske družbe, ki jih je navedla družba Ryanair, pridobile predhodna posojila pod ugodnimi pogoji za kritje svojih likvidnostnih potreb. Zaradi navedenih posojil bi lahko bila izdaja nakupnih pravic ali kapitalski vložek privlačnejši za zasebne vlagatelje. Zato navedena posojila ne zagotavljajo zanesljive referenčne vrednosti, ki bi podpirala trditev družbe Ryanair, da so lahko druge letalske družbe med pandemijo COVID-19 pridobile lastniški kapital od vlagateljev brez kakršne koli javne podpore.

(311) Za ponazoritev tega je v poročilu družbe Oxera navedeno, da je družba IAG pridobila več kot 2 milijardi EUR za izdaje nakupnih pravic, ki so jih sorazmerno vpisali obstoječi delničarji. Vendar je treba omeniti, da sta Iberia in Vueling, odvisni podjetji družbe IAG, maja 2020 (pred izdajo nakupnih pravic), od komercialnih bank, za katere je jamčil Instituto de Crédito Official, pridobili posojila v skupni višini milijarde EUR ([177]). Enako velja za družbi Ryanair ([178]) in EasyJet ([179]), ki sta obe prejeli posojilo angleške vlade in Bank of England v višini 600 milijonov GBP v okviru vladnega instrumenta za financiranje podjetij zaradi COVID-19 (ki je podjetjem iz Združenega kraljestva omogočil, da zaprosijo za posojila po tržnih obrestnih merah, ki so veljale pred pandemijo COVID-19). Poleg tega so družbe Allegiant Air, American Airlines, Hawaiian Airlines in Spirit Airlines aprila 2020 prejele državno podporo v obliki nepovratnih sredstev in posojil od finančnega ministrstva vlade Združenih držav Amerike ([180]). Nasprotno pa je bila podpora, ki jo je družba SAS prejela pred ukrepom (oddelek 2.1.3.2), večinoma dodeljena z državnim poroštvom v nižjem znesku kot podpora za navedene letalske družbe. Če bi družba SAS izvedla dokapitalizacijo, bi bilo treba to pomoč takoj preklicati in jo v celoti vrniti (uvodna izjava 81).

(312) Tretjič, družba Ryanair trdi, da bi družba SAS lahko pridobila dolžniško financiranje od tržnih vlagateljev, in sicer na podlagi dokazov, vključenih v poročilo družbe Oxera, ki kažejo, da je več letalskih družb s primerljivo bonitetno oceno kot družba SAS na začetku pandemije COVID-19 na trgih lahko pridobilo visoke zneske dolžniškega financiranja ([181]). Družba Ryanair zlasti trdi, da bi se družba SAS lahko oprla na svojih 55 neobremenjenih zrakoplovov kot zavarovanje za pridobitev zavarovanega dolga pod ugodnejšimi pogoji.

(313) Kot je navedeno v uvodni izjavi 309, družba Ryanair ni predložila konkretnih dokazov o zasebnem financiranju, ki bi bilo družbi SAS na voljo ob odobritvi ukrepa. Dejstvo, da je več letalskih družb na trgih morda pridobilo nezavarovano ali zavarovano dolžniško financiranje, ne pomeni nujno, da so bile navedene družbe v primerljivem položaju kot družba SAS ali da so bile podobne možnosti (v zadostnem obsegu) na voljo družbi SAS ali da bi lahko nadomestile državno dokapitalizacijo ([182]).

([177]) Glej npr. https://www.iairgroup.com/en/newsroom/press-releases/newsroom-listing/2020/ib-vy-loan-agreements (nazadnje obiskano 28. novembra 2023). Glej tudi članke o skupini IAG, ki je od angleške vlade prejela enako vrsto posojila: https://www.aljazeera.com/economy/2020/5/7/british-airways-parent-iag-taps-uk-government-funds-for-help (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

([178]) Glej npr. https://news.sky.com/story/coronavirus-airlines-among-businesses-given-bank-of-england-bailouts-12000568 (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

([179]) Glej npr. https://www.theguardian.com/business/2020/apr/06/easyjet-secures-600m-coronavirus-loan-from-uk-treasury-and-bank (nazadnje obiskano 28.novembra 2023).

([180]) Glej npr. https://home.treasury.gov/policy-issues/coronavirus/assisting-american-industry/payroll-support-program-payment (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

([181]) Po navedbah družbe Ryanair so bile te letalske družbe American Airlines, Allegiant Air, Azul, Hawaiian Airlines, Spirit Airlines in GOL Airlines.

([182]) Omeniti je treba tudi, da se lahko kapitalska struktura letalskih družb ter njihov poslovni model, pravni status in dostop do zunanjega kapitala zelo razlikujejo. Družba Ryanair ni predložila nobenega dokaza o primerljivosti vseh navedenih družb z družbo SAS.

(314) Kot je pojasnjeno tudi v uvodni izjavi 304, Komisija ponovno poudarja, da je morala družba SAS nujno ponovno vzpostaviti bilančno stanje s svežim lastniškim kapitalom, da bi rešila svoje težave s solventnostjo in se izognila izstopu s trga. Samo s pridobitvijo novega lastniškega kapitala obstoječih in/ali novih vlagateljev bi lahko družba SAS začela ponovno vzpostavljati svoje bilančno stanje, nujno obravnavala svoje težave s solventnostjo in postopoma ponovno vzpostavila dostop do tržnega financiranja po ugodnih pogojih.

(315) Poleg tega primeri letalskih družb, ki jih je navedla družba Ryanair, z bonitetno oceno od Ba3 do B1 ne zagotavljajo podlage za primerjavo enakovrednih elementov, saj se je bonitetna ocena družbe SAS 10. junija 2020 znižala z B+ na CCC (glej uvodno izjavo 300). Zato navedene transakcije, ki so jih izvedli nekateri letalski prevozniki, ne zagotavljajo zanesljive referenčne vrednosti za trditev družbe Ryanair, da so primerljivi letalski prevozniki med pandemijo COVID-19 lahko pridobili dolžniški kapital od vlagateljev.

(316) Poleg tega družba SAS, v nasprotju s trditvami družbe Ryanair, ni imela 55 neobremenjenih zrakoplovov ([183]) kot zavarovanje za pridobitev zavarovanega dolga po ugodnejših pogojih. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 303, se družba SAS ni mogla zanašati na zadostno število neobremenjenih zrakoplovov, da bi pokrila kateri koli pomemben del svojih likvidnostnih ali kapitalskih potreb, saj je lahko smiselno vključila le 4 zrakoplove z novejšo tehnologijo. Poleg tega pogoji, povezani z revolving kreditom, za katerega je bilo državno poroštvo odobreno aprila 2020, dodatno kažejo, da družba SAS ob dokapitalizaciji verjetno ni imela na voljo zavarovanega dolga pod ugodnimi pogoji (uvodna izjava 303).

(317) Četrtič, družba Ryanair Komisiji očita, da ni preučila, ali bi družba SAS lahko izvedla druge transakcije z zasebnimi udeleženci na trgu, ki bi domnevno prispevale k njeni likvidnosti, ne da bi povečale njen dolg, kot je izdaja hibridnih instrumentov ali prodaja zrakoplovov pod hipoteko.

(318) Komisija na podlagi dokazov, ki so ji bili predloženi, meni, da je zelo malo verjetno, da bi družba SAS lahko dostopala do financiranja v obliki hibridnih instrumentov po ugodnih pogojih (glej uvodno izjavo 300). Prav tako je pomembno upoštevati, da so bile bonitetne ocene družbe SAS junija 2020 znižane, kar je negativno vplivalo na zmožnost družbe, da se financira po ugodnih pogojih na trgu hibridnih instrumentov. To dokazuje tudi dejstvo, da se je ob dokapitalizaciji na sekundarnih trgih slabo trgovalo s hibridnimi instrumenti družbe SAS v obtoku, kot je razvidno iz razvoja cen navedenih instrumentov med decembrom 2019 in junijem 2020.

(319) Poleg tega mora Komisija v skladu s točko 49(c) začasnega okvira oceniti, ali bi upravičenec do pomoči lahko dostopal do alternativnega tržnega financiranja po ugodnih pogojih. Navedena ocena torej ne vključuje preverjanja, ali bi upravičenec lahko dodatno zmanjšal obseg svojih dejavnosti, kot je predlagala družba Ryanair. Zato trditev družbe Ryanair, da bi bilo treba od družbe SAS zahtevati, da prodajo zrakoplovov pod hipoteko obravnava kot obliko alternativnega tržnega financiranja po ugodnih pogojih, kar bi dejansko privedlo do zmanjšanja obsega dejavnosti družbe SAS, ni upravičena.

(320) Zato Komisija glede na zgoraj navedeno meni, da družba SAS na trgih ni mogla pridobiti financiranja po ugodnih pogojih, horizontalni ukrepi, ki so v zadevni državi članici obstajali za kritje likvidnostnih potreb, pa niso zadoščali za zagotovitev njene sposobnosti preživetja. Ukrep je zato v skladu s točko 49(c) začasnega okvira.

6.3.1.4 Skladnost s točko 49(d) začasnega okvira

(321) V skladu s točko 49(d) začasnega okvira morajo države članice dokazati, da „upravičenec ni podjetje, ki je bilo 31. decembra 2019 že podjetje v težavah (v smislu uredbe o splošnih skupinskih izjemah“.

(322) Družba Ryanair je uvodoma pravilno poudarila, da se je Komisija v svojem prvotnem sklepu pri oceni v skladu s točko 49(d) začasnega okvira (glej uvodno izjavo 185) oprla na nekonsolidirane računovodske izkaze družbe SAS. Komisija je zdaj nadalje ocenila pogoje iz člena 2(18), točki (a) in (c), uredbe o splošnih skupinskih izjemah, pri čemer je uporabila konsolidirane računovodske izkaze družbe SAS, ki so bili pripravljeni v skladu z veljavnimi finančnimi in računovodskimi pravili.

([183]) Za oceno tega števila družba Ryanair enostavno domneva, da so bili vsi zrakoplovi v lasti ob koncu 31. oktobra 2019 ob dokapitalizaciji še vedno neobremenjeni.

(323) Zato je Komisija na podlagi dokazov, ki so jih predložili danski in švedski organi (uvodna izjava 98), pregledala konsolidirane računovodske izkaze družbe SAS kot družbe z omejeno odgovornostjo in matične družbe skupine SAS. Ugotovila je, da družba SAS zaradi skupnih izgub ni izgubila več kot polovice vpisanega osnovnega kapitala (glej člen 2(18), točka (a), uredbe o splošnih skupinskih izjemah). Glede na konsolidirane računovodske izkaze družbe SAS je lastniški kapital družbe SAS 31. decembra 2019 (5,7 milijarde SEK) ostal nad polovico vpisanega osnovnega kapitala (7,7 milijarde SEK). Drugič, Komisija je ugotovila, da družba SAS ni bila v kolektivnem postopku zaradi insolventnosti in v skladu z nacionalno zakonodajo ni izpolnjevala meril za uvedbo takega postopka (glej člen 2(18), točka (c), uredbe o splošnih skupinskih izjemah). Nazadnje, Komisija je na podlagi konsolidiranih računovodskih izkazov družbe SAS izračunala njeno razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom na dan 31. decembra 2019 (4,96). Komisija ugotavlja, da je ta vrednost ostala pod pragom 7,5 iz člena 2(18), točka (e), uredbe o splošnih skupinskih izjemah.

(324) Iz tega sledi, da družba SAS ni bila podjetje, ki bi bilo 31. decembra 2019 že v težavah v smislu uredbe o splošnih skupinskih izjemah. Zato je ukrep v skladu s točko 49(d) začasnega okvira.

6.3.2 *Vrste ukrepov dokapitalizacije*

(325) V skladu s točko 52 začasnega okvira: „[d]ržave članice lahko zagotovijo ukrepe dokapitalizacije zaradi COVID-19 z uporabo dveh različnih sklopov instrumentov dokapitalizacije: (a) lastniških instrumentov, zlasti izdaj novih navadnih ali prednostnih delnic; in/ali (b) instrumentov s sestavino lastniškega kapitala (hibridni kapitalski instrumenti) ([184]), zlasti s pravicami do udeležbe pri dobičku, tihimi udeležbami in zamenljivimi zavarovanimi ali nezavarovanimi obveznicami. V točki 53 začasnega okvira je navedeno, da „[ima] [p]oseg države lahko […] obliko kakršne koli različice zgoraj navedenih instrumentov ali kombinacije lastniških instrumentov in hibridnih kapitalskih instrumentov“. V vsakem primeru „[mora] [d]ržava članica […] zagotoviti, da so izbrani instrumenti dokapitalizacije in povezani pogoji najustreznejši za obravnavanje potreb upravičenca po dokapitalizaciji, pri čemer hkrati najmanj izkrivljajo konkurenco“.

(326) Kot je navedeno v uvodni izjavi 99, je ukrep kombinacija lastniškega instrumenta in hibridnih kapitalskih instrumentov.

(327) Lastniški instrument je bil nazadnje sestavljen iz skupnega lastniškega kapitala v višini 3,54 milijarde SEK, ki sta ga Danska in Švedska plačali družbi SAS, medtem ko je družba SAS izdala nove navadne delnice (uvodne izjave 103 do 105).

(328) Hibridni kapitalski instrumenti so bili v obliki novih hibridnih menic brez dospetja v višini 6 milijard SEK, ki sta jih imeli v lasti in v celoti plačali Danska in Švedska (uvodna izjava 106). Ti instrumenti se v skladu z MSRP štejejo za lastniški kapital.

(329) Natančneje, kar se tiče točke 53 začasnega okvira, je družba Ryanair v svojih pripombah navedla, da Komisija ni pojasnila, zakaj je bil ukrep primeren za obravnavanje potreb družbe SAS po dokapitalizaciji, in da ni ocenila, da je ukrep najmanj izkrivljal konkurenco, zlasti v primerjavi z drugimi možnimi instrumenti pomoči (uvodna izjava 187).

(330) V odgovor na navedeno pripombo je treba opozoriti, da se lahko instrument dokapitalizacije in z njim povezani pogoji štejejo za primerne za zadovoljitev potreb upravičenca po dokapitalizaciji, hkrati pa najmanj izkrivljajo konkurenco, kot je navedeno v točki 53 začasnega okvira, če izpolnjujejo različne zahteve, ki so v ta namen določene v navedenem okviru ter se nanašajo na znesek dokapitalizacije (oddelek 3.11.4), nadomestilo in izstop države (oddelek 3.11.5), upravljanje in preprečevanje neupravičenega izkrivljanja konkurence (oddelek 3.11.6) ter strategijo izstopa države iz udeležbe, ki izhaja iz dokapitalizacije (oddelek 3.11.7). Namen vseh navedenih zahtev je zagotoviti, da zadevni ukrep in z njim povezani pogoji ne presegajo tistega, kar je primerno za zadovoljitev potreb upravičenca po dokapitalizaciji, hkrati pa čim manj izkrivljajo konkurenco. Če so torej navedene zahteve izpolnjene, je treba izbrani instrument dokapitalizacije šteti za skladnega s točko 53 začasnega okvira. Vse navedene zahteve so ocenjene v naslednjih oddelkih.

([184]) Hibridni kapitalski instrumenti so instrumenti, ki imajo značilnosti dolga in lastniškega kapitala. Pri zamenljivih obveznicah se nadomestilo plačuje tako kot pri obveznicah, dokler se ne pretvorijo v lastniški kapital. Ocena skupnega nadomestila za hibridne kapitalske instrumente je torej po eni strani odvisna od nadomestila, ker gre za dolgu podobne instrumente, po drugi strani pa od pogojev za pretvorbo v lastniškim podobne instrumente.

(331) V zvezi z obstojem alternativnih instrumentov pomoči je Komisija že v oddelku 6.3.1.3 ugotovila, da v obravnavanem primeru ni bilo drugih alternativ ukrepu. Poleg tega iz ustaljene sodne prakse izhaja, da Komisiji ni treba pozitivno dokazati, da noben drug možen ukrep pomoči, ki je že po opredelitvi hipotetičen, ne bi bil primernejši in bi manj izkrivljal konkurenco ([185]).

6.3.3 *Znesek dokapitalizacije (točka 54 začasnega okvira)*

(332) V skladu s točko 54 začasnega okvira, „[d]a bi zagotovili sorazmernost pomoči, znesek dokapitalizacije zaradi COVID-19 ne sme presegati minimuma, ki je potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja upravičenca, in ne sme presegati ponovne vzpostavitve kapitalske strukture upravičenca v primerjavi s kapitalsko strukturo pred izbruhom COVID19, tj. stanja dne 31. decembra 2019. Pri ocenjevanju sorazmernosti pomoči se upošteva državna pomoč, prejeta ali načrtovana zaradi izbruha COVID-19“.

(333) Preskus sorazmernosti iz točke 54 ima dva kumulativna pogoja. Po eni strani dokapitalizacija zaradi COVID-19 ne sme presegati minimuma, ki je potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja upravičenca, kar pomeni, da ne sme presegati minimalnega zneska pomoči za dokapitalizacijo, ki je potreben za ponovno pridobitev dostopa družbe do zasebnih kapitalskih trgov (in s tem njene zmožnosti, da na trgih pridobi dolžniško in/ali lastniško financiranje po ugodnih cenah). Po drugi strani pa dokapitalizacija zaradi COVID-19 ne sme presegati ponovne vzpostavitve kapitalske strukture upravičenca v primerjavi s kapitalsko strukturo pred izbruhom COVID-19.

(334) Kot je navedeno v uvodni izjavi 16, mora ocena ukrepa po razglasitvi ničnosti prvotnega sklepa s strani Splošnega sodišča temeljiti na dejstvih in elementih, ki so prevladovali ob dodelitvi pomoči. Zato Komisija v svoji oceni uporablja napovedi in projekcije, ki jih je takrat pripravila za nekatere podatke. Komisija se je pri oceni sorazmernosti v skladu s točko 54 začasnega okvira oprla na konsolidirane računovodske izkaze celotne skupine SAS, vključno z izkazi družbe SAS in njenih odvisnih podjetij.

(335) Prvič, da bi Komisija ocenila, ali pomoč ustreza minimumu, ki je potreben za ponovno vzpostavitev kapitalske strukture upravičenca pred izbruhom COVID-19, je upoštevala finančne projekcije v zvezi z (i) položajem lastniškega kapitala upravičenca ter (ii) razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom. Navedene projekcije so se nanašale na razmere po dokapitalizaciji zaradi COVID-19 ob koncu poslovnega leta 2021. Komisija je vrednost navedenih kazalnikov primerjala z vrednostmi pred izbruhom COVID-19 ([186]).

(336) Drugič, da bi Komisija ocenila, ali pomoč ustreza minimumu, ki je potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja družbe SAS, je določila najnižji znesek državne pomoči za dokapitalizacijo, ki je potreben za ponovno vzpostavitev dostopa podjetja do kapitalskih trgov (dolžniškega in/ali lastniškega kapitala). V ta namen je analizirala naslednje kazalnike (kot je bilo napovedano):

— razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom, ki ga bonitetne agencije običajno upoštevajo pri ocenjevanju kreditne sposobnosti podjetij. Komisija bo zlasti primerjala razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom upravičenca po ukrepu z referenčno vrednostjo razmerij med neto dolgom in lastniškim kapitalom drugih evropskih letalskih družb pred izbruhom COVID-19, tj. stanjem dne 31. decembra 2019. Komisija meni, da je razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom tretjega kvartila primerljivih družb uporabna in ustrezna referenčna vrednost;

— razmerje med neto dolgom in EBITDA, ki je še en kazalnik, ki ga bonitetne agencije uporabljajo za določanje kreditne sposobnosti podjetja. Komisija bo zlasti ocenila, ali razmerje med neto dolgom in EBITDA po dokapitalizaciji zaradi COVID-19 ni pod pragom 3,0–3,5. To je konservativen preskus, saj je običajna praksa, da se razmerje med neto dolgom in EBITDA, višjim od 3,5, šteje za znak slabe kreditne sposobnosti. Čeprav so dejanske bonitetne ocene odvisne od številnih dejavnikov, družbe z navedenimi vrednostmi razmerja med neto dolgom in EBITDA običajno nimajo bonitetne ocene „naložbeni razred“, kar pomeni, da je njihov dostop do zasebnih kapitalskih trgov težji in dražji;

([185]) Glej v tem smislu sodbo z dne 6. maja 2019, Scor/Komisija,T-135/17, EU:T:2019:287, točka 94.

([186]) Ker poslovno leto družbe SAS traja od 1. novembra do 31. oktobra, je bilanca stanja prvega četrtletja 2020, ki se konča 31. januarja, zadnja pred izbruhom COVID-19. Zato Komisija meni, da je za oceno stanja pred COVID-19 primerno uporabiti podatke iz prvega četrtletja poslovnega leta 2020 (ki se konča januarja 2020), namesto da bi uporabila podatke z dne 31. decembra 2019.

— razmerje med lastniškim kapitalom in sredstvi, ki je dodaten kazalnik pri ocenjevanju kreditne sposobnosti družbe. Komisija je to razmerje uporabila za izvedbo enakega primerjalnega preskusa kot za razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom;

— razmerje finančne pripravljenosti, ki je razmerje med likvidnimi sredstvi družbe, vključno z neuporabljenimi kreditnimi linijami, in njenimi fiksnimi stroški. Komisija je to razmerje primerjala s 25-odstotnim pragom. Indeks finančne pripravljenosti, nižji od 25 %, bi sprožil strožji nadzor s strani letalskega organa. Da bi lahko družba SAS v navedenem primeru obdržala letalsko licenco, bi navedeni organ od nje zahteval četrtletna računovodska poročila namesto letnih in načrt sanacije z navedbo ukrepov za vrnitev indeksa na vrednost, višjo od 25 %.

(337) Družba Ryanair koncept sposobnosti preživetja enači z ravnjo donosnosti, sprejemljivo za zasebne vlagatelje, in trdi, da bi morala Komisija oceniti kazalnike donosnosti, kot je donosnost lastniškega kapitala (uvodna izjava 188). Vendar v točki 54 začasnega okvira donosnost ni omenjena. Namesto tega je iz začasnega okvira jasno razvidno, da je njegov ključni cilj kritje likvidnostnih potreb, da se omogoči neprekinjeno poslovanje podjetij med izbruhom COVID-19 in po njem. V ta namen je v točki 9 začasnega okvira navedeno, da je potrebna javna podpora „da je na trgih še vedno na voljo zadostna likvidnost“ in „da se ohrani neprekinjena gospodarska dejavnost med izbruhom COVID-19 in po njem“. Poleg tega je v točki 11 pojasnjeno, da so v začasnem okviru določene možnosti, ki jih imajo države „za zagotavljanje likvidnosti in dostopa do financiranja podjetjem“. V točki 18 začasnega okvira pa je določeno „da je državna pomoč upravičena […] za omejeno obdobje, da bi se odpravilo pomanjkanje likvidnosti, s katerim se soočajo podjetja, in zagotovilo, da motnje, ki jih je povzročil izbruh COVID-19, ne ogrožajo njihove sposobnosti preživetja“.

(338) Zato Komisiji ni treba uporabiti kazalnikov dobičkonosnosti, kot sta donosnost lastniškega kapitala in donos na sredstva (uvodna izjava 188), saj ji ni treba oceniti dobičkonosnosti družbe SAS, da bi ocenila njeno sposobnost preživetja. Kot je pojasnjeno zgoraj, so kazalniki, ki jih je upoštevala Komisija (zlasti razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom, razmerje med neto dolgom in EBITDA ter razmerje med lastniškim kapitalom in premoženjem), ključni kazalniki za oceno kreditne sposobnosti družbe in njenega dostopa do tržnega financiranja.

(339) Komisija je analize iz uvodnih izjav 336 in 337 izvedla na podlagi finančnih projekcij družbe SAS, ki sta jih Danska in Švedska predložili v skupni priglasitvi. Komisija je zahtevala in analizirala notranje dokumente, da bi ocenila, ali navedene projekcije resnično ustrezajo projekcijam družbe SAS, pripravljenim za njeno notranje načrtovanje. Zlasti je natančno preverila znesek napovedanih izgub, saj te neposredno vplivajo na potrebe po dokapitalizaciji z zmanjšanjem lastniškega kapitala družbe. Na splošno je analiza notranjih dokumentov družbe SAS potrdila, da je družba pričakovala znesek izgub, ki je ustrezal znesku izgub iz poslovnega načrta, ki sta ga Komisiji predložili Danska in Švedska.

(340) Družba Ryanair nadalje trdi, da bi morala Komisija oceniti, v kolikšni meri bi lahko družba SAS strukturno zmanjšala svojo stroškovno osnovo in povečala dobičkonosnost ali v kolikšni meri bi lahko kratkoročno znižala stroške, ter da bi zato morala izpodbijati finančne projekcije družbe SAS (uvodna izjava 193). Komisija ugotavlja, da v točki 54 začasnega okvira ni take zahteve. Zdi se, da trditev družbe Ryanair izhaja iz analogije s smernicami za reševanje in prestrukturiranje (uvodna izjava 188). Vendar začasni okvir ne vsebuje zahteve po prestrukturiranju, zlasti ker upravičenec do pomoči za dokapitalizacijo v okviru pandemije COVID-19 ni odgovoren za dogodke, ki ogrožajo njegovo sposobnost preživetja.

(341) Komisija je oceno sorazmernosti izvedla na podlagi finančnih podatkov iz priglasitve, tj. dejanskih finančnih podatkov do junija 2020, in napovedi iz poslovnega načrta za obdobje od julija 2020 do konca poslovnega leta 2025. Poleg tega je Komisija svojo oceno izvedla tako, da je v znesek dokapitalizacije vključila prispevke Danske in Švedske ter prispevke zasebnih vlagateljev. Dokapitalizacija, obravnavana v tem sklepu, znaša 14,25 milijarde SEK, čeprav (i) se je pričakovalo, da bodo potrebo po dokapitalizaciji delno izpolnili tudi zasebni delničarji ([187]), in (ii) je znesek ukrepa na koncu znašal le 9,54 milijarde SEK (glej uvodno izjavo 7). Zato je predpostavka Komisije zelo konservativna.

([187]) Komisija bo pregledala sorazmernost ukrepa tako, da bo v svojo oceno vključila pretvorbo 2,25 milijarde SEK delnic zasebnih vlagateljev v obtoku v navadne delnice, saj se je pričakovalo, da bo s tem tudi delno izpolnjena potreba po dokapitalizaciji družbe SAS. Prispevek Danske in Švedske je na koncu znašal največ približno 9,54 milijarde SEK (glej uvodno izjavo 7).

(342) Družba Ryanair meni, da bi morala Komisija oceniti učinek alternativnih napovedi glede prometa (uvodna izjava 193).

(343) Ko je družba SAS pripravila poslovni načrt, ki ga je predstavila na seji upravnega odbora 15. aprila 2020 (glej uvodno izjavo 40), so bile napovedi industrije ([188]) bolj optimistične od napovedi, ki jih je uporabila družba SAS (uvodna izjava 41). Vendar so bile napovedi industrije julija 2020 popravljene navzdol ([189]) zaradi počasnejšega okrevanja zabeleženega prometa in vse slabših obetov glede pandemije COVID-19. Družba SAS se je odločila, da svojih projekcij poslovanja ne bo revidirala, zato so bile njene napovedi glede prometa v skladu z navedenimi posodobljenimi napovedmi industrije, po katerih se je med letoma 2023 in 2024 pričakovalo popolno okrevanje. Komisija meni, da ni razloga za sklep, da bi morala družba SAS uporabiti bolj optimističen pristop ali da njene napovedi glede prometa v skladu z napovedmi industrije niso bile ustrezne.

(344) Komisija je za oceno sorazmernosti ukrepa upoštevala (i) pomoč, ki je bila družbi SAS ob odobritvi ukrepa že dodeljena v okviru drugih ukrepov državne pomoči (glej uvodne izjave 57 do 60), in (ii) pomoč, ki naj bi bila družbi SAS dodeljena v okviru tega ukrepa v skladu s priglasitvijo z dne 11. avgusta 2020 (glej uvodno izjavo 342). Prvič, napovedi iz poslovnega načrta, na podlagi katerih je bila opravljena ocena sorazmernosti, so vključevale vso pomoč, dodeljeno ob odobritvi ukrepa. Drugič, za pomoč, za katero se je ob priglasitvi ukrepa pričakovalo, da bo družbi SAS dodeljena v prihodnosti, je bilo z analizo občutljivosti (glej oddelek 6.3.3.3) preverjeno, da je imela ocena sorazmernosti zadostne rezerve za morebitno dodatno pomoč. Kot rečeno, je pristop Komisije konservativen, saj upošteva pomoč, ki bi jo družba SAS lahko prejela v okviru danske sheme pomoči (SA.58088), ki je danski organi na koncu niso sprejeli (glej uvodno izjavo 59).

6.3.3.1 Javna podpora, omejena na minimum, ki je potreben za obnovitev kapitalske strukture družbe SAS

(345) **Preglednica 4** ponazarja učinek dokapitalizacije na kapitalsko strukturo družbe SAS pred izbruhom COVID-19, tj. stanje dne 31. januarja 2020.

Preglednica 4

Kazalniki sorazmernosti (v milijonih SEK) ([190])

Dokapitalizacija zaradi COVID-19 skupaj	14 250
Stanje lastniškega kapitala brez dokapitalizacije (31. 10. 2021)	– 10 024
A. Stanje lastniškega kapitala (31. 1. 2020) ([191])	4 433
B. Pričakovano stanje lastniškega kapitala po dokapitalizaciji (31. 10. 2021)	4 226
Kazalnik sorazmernosti I: B – A ≤ 0	**–207**
C. Razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom (31. 1. 2020) ([192])	4,75
D. Razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom po dokapitalizaciji (31. 10. 2021)	6,81
Kazalnik sorazmernosti II: C – D ≤ 0	**–2,06**

([188]) Evropska sekcija Mednarodnega letališkega sveta je 27. aprila 2020 v svojem blagem scenariju napovedala, da se bo potniški promet na raven pred izbruhom COVID-19 vrnil najprej do leta 2022, do decembra 2021 pa na 90 % navedene ravni. Glej: https://www.aci-europe.org/downloads/resources/200427%20ACI%20EUROPE%20updated%20estimates%20of%20COVID19%20related%20traffic%20and%20financial%20losses%20FY%20European%20Airports.pdf (nazadnje obiskano 28. novembra 2023)

([189]) Evropska sekcija Mednarodnega letališkega sveta je nato napovedala, da do popolnega okrevanja ne bo prišlo pred letom 2024, IATA pa, da se bo to zgodilo leta 2023. Glej: https://www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE_updated%20estimates%20of%20COVID19%20traffic%20revenue%20impacts_06.07.2020.pdf in https://www.iata.org/en/pressroom/pressroom-archive/2020-press-releases/2020-07-28-02/ (nazadnje obiskano 28. novembra 2023).

([190]) Vir: publikacija s podatki „1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls“, predložena 3. avgusta 2020. Stanje lastniškega kapitala v letu 2021 brez podpore je izračunano kot razlika med stanjem lastniškega kapitala s podporo in zneskom svežnja za dokapitalizacijo.

([191]) 31. oktobra 2019, tj. na začetku četrtega četrtletja poslovnega leta družbe SAS, je lastniški kapital družbe SAS znašal 5 372 milijonov SEK. Zato je konservativno primerjati pričakovano stanje lastniškega kapitala družbe SAS po dokapitalizaciji s stanjem na dan 31. januarja 2020, ki je nižje.

([192]) 31. oktobra 2019, tj. na začetku četrtega četrtletja poslovnega leta družbe SAS, je razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom družbe SAS znašalo 4,70. Zato je konservativno primerjati razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom družbe SAS po dokapitalizaciji in razmerjem na dan 31. januarja 2020, ki je višje.

(346) Iz **preglednice 4** je razvidno, da je bilo pričakovano stanje lastniškega kapitala družbe SAS po dokapitalizaciji (31. 10. 2021) 4,226 milijarde SEK. Ta znesek lastniškega kapitala vključuje naslednje ukrepe dokapitalizacije ([193]): (i) 2 milijardi SEK za namensko izdajo navadnih delnic, ki so približno enakomerno razdeljene med Dansko in Švedsko; (ii) 4 milijarde SEK za izdajo novih navadnih delnic; (iii) 5 milijard SEK za namenske hibridne menice, ki so enakomerno razdeljene med Dansko in Švedsko; (iv) milijardo SEK za namenske hibridne menice, ki jih je plasirala Danska; (v) 2,25 milijarde SEK za obveznice v obtoku, pretvorjene v navadne delnice (glej uvodno izjavo 342).

(347) Po izbruhu COVID-19 je družba SAS napovedala izgubo v višini 9,354 milijarde SEK v poslovnem letu 2020 in 3,939 milijarde SEK v poslovnem letu 2021. Zato stanje lastniškega kapitala družbe SAS v poslovnem letu 2021 zaradi ukrepov dokapitalizacije ne bi bilo višje od stanja pred izbruhom COVID-19, tj. 31. januarja 2020.

(348) Komisija ugotavlja, da dokapitalizacija družbe SAS ni presegla ponovne vzpostavitve kapitalske strukture upravičenca v primerjavi s kapitalsko strukturo pred izbruhom COVID-19, ker naj bi razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom družbe SAS 31. oktobra 2021 znašalo 6,81, 31. januarja 2020 pa 4,75. Na podlagi napovedi, ki sta jih predložili Danska in Švedska, naj bi se razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom družbe SAS iz leta 2019 ponovno vzpostavilo šele v poslovnem letu 2024.

6.3.3.2 Javna podpora, omejena minimum, ki je potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja družbe SAS

(349) V skladu s finančnimi napovedmi ([194]) bi družba SAS brez ukrepa državne dokapitalizacije do decembra 2020 porabila razpoložljivo likvidnost na dan 31. januarja 2020 (6,598 milijarde SEK), 31. oktobra 2021 pa bi imela negativen likvidnostni položaj v višini 4,935 milijarde SEK. Ukrep je preprečil, da bi družba SAS postala nelikvidna, in 31. oktobra 2021 privedel do likvidnostnega položaja v višini 3,666 milijarde SEK.

(350) Komisija je za oceno pogoja glede sposobnosti preživetja iz točke 54 začasnega okvira, tj. da znesek dokapitalizacije zaradi COVID-19 ne sme presegati minimuma, ki je potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja upravičenca, uporabila štiri preskuse iz uvodne izjave 337.

(351) Prvi preskus zajema primerjavo napovedanega razmerja med neto dolgom in lastniškim kapitalom družbe SAS, ob upoštevanju dokapitalizacije, z enakim razmerjem vzorca primerljivih letalskih družb na dan 31. decembra 2019 ([195]). Ta vzorec je sestavljen iz 10 evropskih letalskih družb ([196]). Med njimi so imele tri na dan 31. decembra 2019 bonitetno oceno od BBB do BBB+ ([197]).

(352) Komisija kot referenčno vrednost uporablja tretji kvartil porazdelitve razmerja med neto dolgom in lastniškim kapitalom letalskih družb, ki so primerljive s SAS (tj. najmanj uspešnih), namesto da bi se oprla na merilo centralne tendence, kot je srednja vrednost ali mediana. To je konservativen pristop, saj sprejetje višje referenčne vrednosti za razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom znižuje najnižji znesek pomoči, ki je potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja družbe SAS in ponovno pridobitev dostopa družbe do kapitalskih trgov (saj bo mogoče z nižjim zneskom pomoči doseči referenčno vrednost za razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom).

([193]) Pretvorba obstoječih hibridnih menic v navadne delnice zasebnih delničarjev (1,5 milijarde SEK) ne vpliva na stanje lastniškega kapitala družbe SAS.

([194]) Vir: publikacija s podatki „1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls“, predložena 3. avgusta 2020.

([195]) Za dve od desetih družb, katerih poslovno leto se konča 31. marca, je Komisija uporabila podatke iz bilance stanja za tretje četrtletje, da bi zagotovila primerljivost.

([196]) Vzorec sestavljajo letalske družbe Ryanair, Deutsche Lufthansa, International Consolidate Airline Group, Air France-KLM, Wizz Air, Norwegian Air Shuttle, Aegean Airlines, Finnair, Croatia Airlines in Icelandair Group. Med temi letalskimi družbami je mediana razmerja med neto dolgom in lastniškim kapitalom znašala 0,65, tretji kvartil pa je 31. decembra 2019 znašal 1,92.

([197]) Ocenjene primerljive družbe so Ryanair, International Consolidate Airline Group in Deutsche Lufthansa (vir: Capital IQ). Njihovo razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom na dan 31. decembra 2019 je znašalo med 0,12 in 1,11.

(353) Komisija ugotavlja, da je bilo ob upoštevanju ukrepov dokapitalizacije pričakovano razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom družbe SAS na dan 31. oktobra 2021 (6,81) precej nad tretjim kvartilom porazdelitve enakega razmerja pri primerljivih družbah pred izbruhom COVID-19 (1,92). Kapitalska struktura družbe SAS naj bi bila boljša od primerljivih družb šele v poslovnem letu 2025, ko naj bi napovedano razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom znašalo 1,64. Poleg tega Komisija ugotavlja, da je bilo pričakovano razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom družbe SAS na dan 31. oktobra 2021 višje tudi od najvišjega razmerja med ocenjenimi primerljivimi družbami.

(354) V zvezi z drugim preskusom je Komisija ocenila, ali in v katerem poslovnem letu družba SAS pričakuje, da se bo razmerje med neto dolgom in EBITDA znižalo pod prag 3–3,5. Običajna tržna praksa je, da se družbe z razmerjem med neto dolgom in EBITDA nad temi pragovi obravnavajo kot zelo tvegana. Zato imajo družbe z navedenimi razmerji med neto dolgom in EBITDA težave pri dostopu do zasebnih kapitalskih trgov. Finančne projekcije družbe SAS so pokazale, da je razmerje med neto dolgom in dobičkom pred obrestmi, davki in amortizacijo ob koncu poslovnega leta 2021 znašalo 7,3 in precej nad pragom 3,0–3,5.

(355) Razmerje med neto dolgom in EBITDA družbe SAS naj bi se sčasoma postopoma zmanjševalo in ob koncu poslovnega leta 2023 doseglo vrednost 3,4, ob koncu poslovnega leta 2024 pa vrednost 2,6. Ta dinamika kaže, da bi ukrepi dokapitalizacije družbi SAS omogočili, da bi se spoprijela z negativnimi učinki krize zaradi COVID-19 in da bi ponovno pridobila dostop do zasebnih kapitalskih trgov od leta 2023 (ko se je pričakovalo, da se bo njeno razmerje med neto dolgom in EBITDA znižalo pod prag 3–3,5).

(356) Tretji preskus zajema primerjavo napovedanega razmerja med lastniškim kapitalom in sredstvi družbe SAS, ob upoštevanju dokapitalizacije, z enakim razmerjem, kot so ga imele primerljive letalske družbe iz uvodne izjave 352 na dan 31. decembra 2019 ([198]). Komisija je kot referenčno vrednost za družbo SAS uporabila prvi kvartil porazdelitve pri primerljivih družbah (ki se v tem primeru nanaša na najmanj uspešne družbe), namesto da bi se oprla na merilo centralne tendence, kot je srednja vrednost ali mediana. Tudi to je konservativen pristop, saj se ob predpostavki nižje referenčne vrednosti za razmerje med lastniškim kapitalom in sredstvi zniža najnižji znesek pomoči, ki je potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja družbe SAS in ponovno pridobitev dostopa družbe do kapitalskih trgov (saj bo mogoče referenčno vrednost za razmerja med lastniškim kapitalom in sredstvi doseči z nižjim zneskom pomoči).

(357) Komisija ugotavlja, da je bilo ob upoštevanju dokapitalizacije pričakovano razmerje med lastniškim kapitalom in sredstvi družbe SAS na dan 31. oktobra 2021 (7,87 %) precej nižje od prvega kvartila porazdelitve enakega razmerja pri primerljivih družbah pred izbruhom COVID-19 (18,12 %). Ugotavlja tudi, da družba SAS ni pričakovala, da bo v obdobju načrtovanja, tj. pred poslovnim letom 2025, dosegla razmerje med lastniškim kapitalom in sredstvi nad prvim kvartilom primerljivih družb. Komisija ugotavlja, da je bilo pričakovano razmerje med lastniškim kapitalom in sredstvi družbe SAS na dan 31. oktobra 2021 nižje od najnižjega razmerja pri ocenjenih primerljivih letalskih družbah.

(358) Četrti preskus zajema primerjavo razmerja finančne pripravljenosti družbe SAS in 25-odstotnega praga (uvodna izjava 337). Ta prag je minimum za nadaljnjo uporabo letalske licence brez dodatnih obveznosti, kot sta pogostejše poročanje letalskemu organu in predložitev načrta sanacije. Družba SAS ni napovedala, da bo navedeno razmerje pred poslovnim letom 2023 višje od 25 %.

(359) Po mnenju družbe Ryanair so pragovi, ki jih je uporabila Komisija (uvodna izjava 337), neprimerna referenčna vrednost, saj so usmerjeni v bonitetno oceno „naložbeni razred“, medtem ko imajo letalske družbe običajno dostop do kapitalskih trgov z bonitetno oceno pod naložbenim razredom (uvodna izjava 190).

([198]) Vzorec ne vključuje ene od primerljivih družb, uporabljenih pri preskusu razmerja med neto dolgom in lastniškim kapitalom, ker zadevna primerljiva družba, katere poslovno leto se konča 31. marca, 31. decembra 2019 ni poročalo o vrednosti skupnih sredstev. Komisija je za dodatno preverjanje, da bi ocenila posledice vključitve zadevne družbe v svojo analizo, ocenila tudi razmerje med lastniškim kapitalom in sredstvi za zadevno družbo, pri čemer se je oprla na njeno vrednost bilance stanja ob koncu poslovnega leta na dan 31. marca 2020. Referenčna vrednost navedenega razmerja ob vključitvi zadevne družbe v vzorec primerljivih družb se ne razlikuje bistveno (tj. 18,39 % namesto 18,12 %).

(360) Komisija dejansko upošteva pojem bonitetne ocene naložbenega razreda samo za enega od štirih ocenjenih kazalnikov (razmerje med neto dolgom in EBITDA). Razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom ter razmerje med lastniškim kapitalom in sredstvi se primerjata z desetimi primerljivimi evropskimi letalskimi družbami. Čeprav so tri od teh letalskih družb dejansko imele bonitetno oceno „naložbeni razred“ (uvodna izjava 352), je Komisija konservativno primerjala kazalnike s slabo uspešnim kvartilom skupine primerljivih subjektov (ki jo sestavljajo družbe, ki niso imele bonitetne ocene „naložbeni razred“), in tudi nato ugotavlja, da se pričakuje, da bo družba SAS po dokapitalizaciji (na dan 31. oktobra 2021) dosegla znatno slabše rezultate od referenčnega količnika (uvodni izjavi 354 in 358)).

(361) Družba Ryanair trdi tudi, da so pragovi, ki jih je določila Komisija, usmerjeni v pretirano ugoden finančni položaj, saj je bil finančni položaj družbe SAS pred pandemijo COVID-19 na podlagi treh od štirih kazalnikov (uvodna izjava 191) slabši od zastavljenih ciljev, vendar je družba takrat še vedno lahko dostopala do financiranja na trgih.

(362) Kot je pojasnjeno, ima preskus sorazmernosti iz točke 54 začasnega okvira dva kumulativna pogoja: po eni strani dokapitalizacija zaradi COVID-19 ne sme presegati ponovne vzpostavitve kapitalske strukture upravičenca v primerjavi s kapitalsko strukturo pred izbruhom COVID-19. Po drugi strani dokapitalizacija zaradi COVID-19 ne sme presegati najnižjega zneska pomoči za dokapitalizacijo, ki je potreben za ponovno pridobitev dostopa družbe do zasebnih kapitalskih trgov (uvodna izjava 334). Prvi del preskusa je izveden v oddelku 6.3.3.1, pri čemer je ugotovljeno, da kapitalska struktura družbe SAS ne presega strukture pred izbruhom COVID-19.

(363) Komisija meni, da je za drugi del preskusa, ki se nanaša na ponovno pridobitev dostopa družbe do zasebnih kapitalskih trgov, upravičeno uporabiti kazalnike, ki so jasno povezani s kreditno sposobnostjo, nato pa te kazalnike konservativno primerjati s skupino primerljivih letalskih družb (kot za razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom ter lastniškim kapitalom in sredstvi) ali z običajno uporabljenim pragom (kot za razmerje med neto dolgom in EBITDA), kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 337. Drugič, Komisija ugotavlja, da ni bilo predvideno, da bi se z ukrepom po dokapitalizaciji (31. oktobra 2021) finančni položaj družbe SAS dejansko povrnil na določene pragove ali da bi družba ponovno vzpostavila finančni položaj, kot ga je imela pred izbruhom COVID-19. Kar zadeva razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom, je predvidena raven družbe SAS po dokapitalizaciji (31. oktobra 2021) v višini 6,81 (uvodna izjava 354) nižja, kot je bila pred izbruhom COVID-19 (4,75, kot je navedeno v uvodni izjavi 191). Enako velja za razmerje med neto dolgom in EBITD (7,3 v primerjavi z največ 4,0, kot je navedeno v uvodnih izjavah 355 in 191) ter razmerje med lastniškim kapitalom in sredstvi (7,87 % v primerjavi z 8–16 %, kot je navedeno v uvodnih izjavah 358 in 191). Poleg tega je mogoče ugotoviti, da je upoštevanje obdobja pred pandemijo COVID-19 kot referenčne vrednosti glede na negotovost na finančnih trgih, ki jo povzročajo posledice pandemije COVID-19 za letalski sektor, dejansko konservativno (uvodni izjavi 24 in 31).

(364) Na splošno Komisija na podlagi dokazov o razmerjih med neto dolgom in lastniškim kapitalom, neto dolgom in EBITD, lastniškim kapitalom in sredstvi ter razmerjem finančne pripravljenosti meni, da na podlagi informacij, ki so bile na voljo ob odobritvi ukrepov dokapitalizacije, niso presegli minimuma, ki je bil potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja družbe SAS in njenega dostopa do zasebnih kapitalskih trgov ob koncu poslovnega leta 2023.

6.3.3.3 Analiza občutljivosti

(365) Komisija je na podlagi analize občutljivosti ocenila tudi sorazmernost ukrepov dokapitalizacije v korist družbe SAS. Navedena analiza je utemeljena s tem, da je ocena sorazmernosti močno in nujno odvisna od finančnih projekcij družbe SAS, ki sta jih predložili Danska in Švedska, in zlasti od napovedanih izgub. Tako je Komisija na podlagi kapitalske strukture družbe SAS na dan 31. januarja 2020 in kazalnikov iz uvodne izjave 337 določila znesek izgub, za katerega ukrepi dokapitalizacije, če bi bile vse druge spremenljivke enake, ne bi bili več sorazmerni. Pri navedenem izračunu Komisije se predpostavlja, da bi bila družba SAS, če bi imela manjše izgube, upravičena do povečanja razpoložljivih denarnih sredstev „ena proti ena“, kar je konservativna predpostavka ([199]).

([199]) To je konservativna predpostavka, saj na primer ne vplivajo vse izgube na likvidnostni položaj v istem obdobju (namesto denarnega plačila se lahko prizna obveznost, ki se poravna pozneje). Poleg tega lahko izgube izhajajo iz stroškovnih postavk, ki niso vključene v EBITDA, kot so finančni stroški. Če izgube ne vplivajo enako na denarna sredstva (in s tem na neto dolg) in EBITDA, bi bili razmerji med neto dolgom in lastniškim kapitalom ter neto dolgom in EBITDA višji kot v skladu s predpostavkami Komisije.

(366) Rezultati navedene analize občutljivosti kažejo, da bi bili ukrepi dokapitalizacije še vedno sorazmerni, če bi družba SAS na koncu utrpela za približno milijardo SEK manjše izgube od prvotno napovedanih. Brez upoštevanja kazalnika finančne pripravljenosti (uvodna izjava 359) pa bi se morale napovedane izgube zmanjšati za več kot 1,5 milijarde SEK, da ukrepi dokapitalizacije ne bi bili sorazmerni ([200]).

(367) Glede na to, da so napovedane kumulirane izgube družbe SAS znašale 13,2 milijarde SEK, in ker se finančne projekcije družbe SAS zdijo resnične in verodostojne, saj so v skladu s tistimi iz notranjih dokumentov družbe SAS (uvodna izjava 342), Komisija meni, da rezerva v višini 1–1,5 milijarde SEK zadošča za to, da je ocena sorazmernosti zanesljiva za alternativne predpostavke o finančnih projekcijah.

(368) Opozoriti je treba tudi, da je rezerva v višini 1–1,5 milijarde SEK delovala tudi kot dodatni zaščitni ukrep za sorazmernost ukrepa glede na najvišji znesek morebitnega nadomestila, do katerega bi bila družba SAS upravičena v okviru dveh danskih shem v podporo letalskim družbam, ki sta bili ob odobritvi ukrepa predhodno priglašeni Komisiji, in sicer s predvidenima zneskoma v višini približno 6 milijonov DKK v okviru prve sheme in 35 milijonov DKK v okviru druge sheme ali skupno 5,5 milijona EUR (uvodna izjava 59).

(369) Družba Ryanair trdi, da bi morala Komisija preučiti širok nabor stresnih testov s številnimi možnimi negativnimi scenariji (uvodna izjava 189).

(370) V skladu s točko 54 začasnega okvira mora Komisija oceniti, da znesek pomoči „ne sme presegati minimuma, ki je potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja upravičenca“. Napovedi z bolj pesimističnimi negativnimi scenariji bi lahko privedle le do zaključka, da je potrebna večja pomoč. Na podlagi navedenega ni smiselno razširiti analize občutljivosti na nadaljnje negativne scenarije. Poleg tega so bile projekcije poslovanja družbe SAS v skladu z industrijskimi standardi (uvodna izjava 343) in so napovedovale kumulativne izgube družbe SAS v višini 13,2 milijarde SEK. Komisija opozarja, da je ocenila zadostno rezervo v višini 1–1,5 milijarde SEK, da bi bila ocena sorazmernosti zanesljiva za alternativne predpostavke o finančnih projekcijah, vključno s scenarijem rasti (uvodna izjava 367).

6.3.3.4 Sklepna ugotovitev

(371) Glede na zgoraj navedeno Komisija meni, da ob odobritvi ukrepa, ob upoštevanju že dodeljene pomoči družbi SAS in pomoči družbi SAS, ki bi jo bilo mogoče pričakovati poleg ukrepa, ukrep ni presegel minimuma, ki je bil potreben za zagotovitev sposobnosti preživetja družbe SAS, in ponovne vzpostavitve kapitalske strukture družbe na dan 31. decembra 2019. Zgornja analiza zagotavlja zadostne dokaze, da je ukrep sorazmeren.

6.3.4 *Nadomestilo in izstop države*

(372) V skladu s splošnimi načeli nadomestila in izstopa države iz točk 55 do 59 začasnega okvira morajo države članice za svoje naložbe prejeti ustrezno nadomestilo in vzpostaviti mehanizme, ki postopno spodbujajo izplačila.

(373) V skladu s točko 57 začasnega okvira: „[bi bilo treba] [n]adomestilo za ukrep dokapitalizacije zaradi COVID-19 […] povečevati, da bi se približalo tržnim cenam ter tako upravičenca in druge delničarje spodbudilo k izplačilu ukrepa državne dokapitalizacije ter zmanjšanju tveganja za izkrivljanje konkurence“. V točki 58 začasnega okvira je pojasnjeno, da je namen točke 57, da morajo ukrepi dokapitalizacije „vsebovati ustrezne spodbude za podjetja, da izplačajo dokapitalizacijo in poiščejo alternativni kapital, ko bodo to dopuščale razmere na trgu, in sicer tako, da zahtevajo dovolj visoko nadomestilo za dokapitalizacijo“.

(374) Zlasti v zvezi z nadomestilom lahko države članice v skladu s točko 59 začasnega okvira „priglasijo sheme ali individualne ukrepe, pri katerih se metodologija nadomestil prilagodi značilnostim in nadrejenosti kapitalskega instrumenta pod pogojem, da na splošno privedejo do podobnega rezultata glede spodbujevalnega učinka na izstop države in na splošno podobno vplivajo na nadomestilo državi“.

([200]) Kadar je razmerje finančne pripravljenosti izključeno iz analize, „najstrožja“ referenčna vrednost za oceno sorazmernosti postane primerjava razmerja med neto dolgom in lastniškim kapitalom pred krizo zaradi COVID-19 in navedenega razmerja ob koncu poslovnega leta 2021.

(375) Komisija v uvodnih izjavah 377 do 437 ocenjuje skladnost ukrepa z navedenimi splošnimi načeli in posebnimi pravili iz začasnega okvira glede na vrsto instrumenta dokapitalizacije (zlasti točke 60 do 64 v zvezi z lastniškimi instrumenti in točke 65 do 70 v zvezi s hibridnimi kapitalski instrumenti).

6.3.4.1 Nadomestilo za lastniške instrumente in izstop držav

6.3.4.1.1 Vhodna cena

(376) V zvezi s lastniškimi instrumenti Komisija ugotavlja, da mora biti v skladu s točko 60 začasnega okvira kapitalski vložek države izveden po ceni, ki ne presega povprečne cene delnice upravičenca v 15 dneh pred vložitvijo zahtevka za kapitalski vložek (najvišja cena delnice). Ker je uradni pisni zahtevek družbe SAS za kapitalski vložek datiran 8. maja 2020 (uvodna izjava 97), je najvišja cena delnice izračunana na 8,71 SEK na delnico.

(377) Komisija ugotavlja, da je cena novih delnic pri povečanju kapitala, tako pri izdaji nakupnih pravic kot pri neposredni izdaji, 1,16 SEK na delnico (uvodni izjavi 103 in 104)), kar pomeni 86,7-odstotni popust v primerjavi z najvišjo ceno delnice. Iz tega sledi, da so pogoji iz točke 60 začasnega okvira izpolnjeni.

6.3.4.1.2 Mehanizem postopnega zviševanja

(378) Za povečanje nadomestila za državo in spodbuditev upravičenca k ponovnemu odkupu državnih kapitalskih vložkov točka 61 začasnega okvira zahteva mehanizem postopnega zviševanja v dveh krogih v štirih oziroma šestih letih po kapitalskem vložku zaradi COVID-19. V točki 62 začasnega okvira je določeno, da lahko Komisija sprejme alternativne mehanizme, pod pogojem, da na splošno privedejo do podobnega rezultata glede spodbujevalnega učinka na izstop države in na splošno podobno vplivajo na nadomestilo državi.

Neobstoj mehanizma postopnega zviševanja ali ustreznega alternativnega mehanizma

(379) Komisija ugotavlja, da lastniškega instrumenta ukrepa ne spremlja mehanizem postopnega zviševanja v smislu točke 61 začasnega okvira in v skladu z zahtevami iz navedene točke.

(380) Zato mora Komisija v skladu s točko 62 začasnega okvira oceniti, ali lastniški instrument spremlja mehanizem, ki je alternativen mehanizmu iz točke 61 začasnega okvira.

(381) Komisija je v prvotnem sklepu ugotovila, da je splošna struktura ukrepa, kot sta Danska in Švedska priglasili 11. avgusta 2020, pomenila tak alternativni mehanizem. Komisija je zlasti menila, da je zaradi medsebojne povezanosti obeh sestavnih delov ukrepa (tj. lastniškega instrumenta in hibridnega kapitalskega instrumenta) upravičeno upoštevati njune skupne učinke pri spodbujanju izstopa države. Komisija se je pri ugotovitvi, da je splošna struktura ukrepa vključevala dovolj močne spodbujevalne učinke na izstop države iz kapitala družbe SAS, oprla na več dejavnikov, zlasti: (i) velik popust, ki sta ga imeli Danska in Švedska, ko sta kupili delnice družbe SAS, (ii) dejstvo, da bi bilo nadomestilo za nove hibridne državne menice zagotovljeno z rastočimi obrestnimi merami, kar je znatno povečalo stroške ohranjanja državne pomoči v družbi SAS, in (iii) zaveze glede ravnanja, ki so veljale za družbo SAS, zlasti prepoved izplačila dividend, ki bi veljala, dokler pomoč ne bi bila v celoti povrnjena.

(382) Vendar je Splošno sodišče, kot je navedeno v uvodni izjavi 8, v sodbi SAS II ugotovilo, da je Komisija v prvotnem sklepu kršila točki 61 in 62 začasnega okvira, ker ni zahtevala vključitve mehanizma postopnega zviševanja ali alternativnega mehanizma v zvezi z lastniškim instrumentom.

(383) Prvič, Splošno sodišče je menilo, da cena delnic, ki sta jih Danska in Švedska pridobili ob vstopu v lastniški kapital družbe SAS, ni dovolj tesno povezana s predmetom in ciljem mehanizma postopnega zviševanja ali alternativnega mehanizma. Menilo je tudi, da zahteva po prvotni nakupni ceni delnic vpliva na položaj družbe SAS le *ex ante*, to je na dan, ko sta Danska in Švedska vstopili v kapital družbe SAS, in ni namenjena postopnemu povečanju spodbude za družbo SAS, da bi ponovno odkupila navedeni delež, saj se lahko cena delnic zviša in zniža.

(384) Drugič, Splošno sodišče je menilo, da je dejstvo, da bi bilo nadomestilo za nove danske in švedske hibridne državne menice zagotovljeno z rastočimi obrestnimi merami, ločena zahteva, določena v točki 66 začasnega okvira za hibridne kapitalske instrumente, dokler se ne pretvorijo v lastniškim podobne instrumente.

(385) Tretjič, Splošno sodišče je ugotovilo, da gre tudi pri dejstvu, da bi za družbo SAS veljale zaveze glede ravnanja iz oddelka 3.11.6 začasnega okvira, kot je prepoved izplačila dividend, za ločene zahteve, ki dopolnjujejo zahtevo iz točk 61 in 62 začasnega okvira, vendar je ne nadomeščajo.

(386) Glede na navedene ugotovitve Splošnega sodišča dejavnikov, opredeljenih v prvotnem sklepu, kot so opisani v uvodni izjavi 382, v obravnavanem primeru ni mogoče šteti za mehanizem postopnega zviševanja ali njegovo alternativo v smislu točk 61 in 62 začasnega okvira. Zato je treba trditve Danske in Švedske iz uvodne izjave 137 ter trditve družbe SAS iz uvodne izjave 147 zavrniti.

(387) Splošno sodišče je tudi ugotovilo, da obveznost priglasitve načrta prestrukturiranja v skladu s točko 85 začasnega okvira sama po sebi ne vpliva na višino nadomestila in načine nadomestila državi. Poleg tega se navedena obveznost uporablja le, če se poseg države ni zmanjšal pod raven 15 % celotnega lastniškega kapitala upravičenca in če je od dokapitalizacije minilo šest let. Po mnenju Splošnega sodišča navedena obveznost torej ne more imeti podobnega učinka na nadomestilo niti enakih spodbujevalnih učinkov na izstop države kot mehanizem postopnega zviševanja iz točke 61 začasnega okvira. Iz navedenega sledi, da je treba zavrniti tudi trditve Danske in Švedske iz uvodne izjave 138.

(388) Splošno sodišče je ugotovilo, da čeprav ni sporno, da v skladu s švedskim zakonom o gospodarskih družbah družba ne sme ponovno odkupiti navadnih delnic samo od enega določenega delničarja, družba SAS ni predložila nobenega dokaza v podporo svoji trditvi, da švedski zakon o gospodarskih družbah izključuje brezplačno dodelitev dodatnih delnic delničarju. Družba SAS v svojih pripombah k sklepu o začetku postopka še vedno ni utemeljila, da švedski zakon o gospodarskih družbah izključuje brezplačno dodelitev dodatnih delnic delničarju. Na podlagi navedenega je treba zavrniti tudi trditve, ki jih je družba SAS navedla v uvodni izjavi 146. V vsakem primeru, tudi če bi švedsko nacionalno pravo izključevalo uvedbo mehanizma postopnega zviševanja iz točke 61 začasnega okvira, Komisija ugotavlja, da težava, s katero se sooča družba SAS v zvezi s švedskim zakonom o gospodarskih družbah, ni edinstvena in da so bile v primerljivih okoliščinah v zvezi z drugimi ukrepi dokapitalizacije, ki jih je odobrila Komisija, vzpostavljene alternative mehanizmu postopnega zviševanja ([201]).

(389) Danska in Švedska sta v pripombah k sklepu o začetku postopka predložili nove argumente, ki niso bili obravnavani v prvotnem sklepu ali sodbi v zadevi SAS II in se nanašajo na stopnjo porazdelitve bremena (uvodna izjava 139) ter na politične obveznosti danske in švedske države za zmanjšanje potrebe po spodbudah za izstop (uvodna izjava 140).

(390) V zvezi s pripombami iz uvodne izjave 139 Komisija ugotavlja, da se točki 61 in 62 začasnega okvira uporabljata ne glede na raven prvotnega lastništva Danske in Švedske v družbi SAS ali obstoj porazdelitve bremena. Cilj mehanizma postopnega zviševanja iz točk 61 in 62 začasnega okvira je vzpostavitev prejšnjega stanja. Ker se je zaradi ukrepa povečal delež Danske in Švedske v družbi SAS, kot je navedeno v uvodni izjavi 96 sklepa o začetku postopka, bi ga morale spremljati spodbude za spodbujanje izstopa Danske in Švedske ter vrnitev njunega deleža v družbi SAS na raven pred izbruhom COVID-19, kot je mehanizem postopnega zviševanja iz točke 61 začasnega okvira ali ustrezna alternativa zanj, kot je določeno v točki 62 navedenega okvira.

(391) Kar zadeva trditev iz uvodne izjave 140, politične obveznosti Danske in Švedske ne določajo posebnih ciljev za njun izstop in ne predvidevajo dodatnega nadomestila. Na splošno sta nejasna in za Dansko in Švedsko nista zavezujoča, še manj pa za družbo SAS. Navedene politične obveznosti torej niso v skladu z zahtevami iz točke 61 začasnega okvira ter na splošno ne privedejo do podobnega rezultata glede spodbujevalnega učinka na izstop države in na splošno ne vplivajo podobno na nadomestilo državi, kot je določeno v točki 62 začasnega okvira.

(392) Zato v nasprotju s trditvami Danske in Švedske ukrepa ni mogoče šteti za skladnega s točko 62 začasnega okvira.

(393) Danska in Švedska sta se podredno sklicevali na izjemne okoliščine, ki upravičujejo neposredno uporabo člena 107(3), točka (b), PDEU z odstopanjem od točk 61 in 62 začasnega okvira. Komisija bo zdaj ocenila, ali bi se lahko štelo, da takšne izjemne okoliščine obstajajo za to konkretno točko.

([201]) Npr. v zadevi SA.57659 je Komisija sprejela mehanizem, v katerem je bilo nadomestilo v obliki dolga ali enakovrednega instrumenta (glej uvodni izjavi 30 in 73 navedenega sklepa).

Obstoj izjemnih okoliščin, ki upravičujejo neposredno uporabo člena 107(3) PDEU

(394) Kot je navedeno v uvodni izjavi 141, sta Danska in Švedska trdili, da je neposredna uporaba člena 107(3), točka (b), PDEU v bistvu upravičena zaradi porazdelitve bremena, ki jo vključuje načrt dokapitalizacije, in želje po privabljanju zasebnega kapitala za dokapitalizacijo.

(395) V skladu z ustaljeno sodno prakso ([202]) ima Komisija pri ocenjevanju združljivosti ukrepov pomoči z notranjim trgom v skladu s členom 107(3) PDEU diskrecijsko pravico. Pri izvrševanju te diskrecijske pravice lahko Komisija sprejme smernice za določitev meril, na podlagi katerih namerava ocenjevati združljivost ukrepov pomoči, ki jih načrtujejo države članice, z notranjim trgom. Komisija se s tem, da sprejme taka pravila ravnanja in da z njihovo objavo razglasi, da jih bo v prihodnje uporabljala v primerih, na katere se nanašajo, sama omeji pri izvrševanju te diskrecijske pravice in od teh smernic načeloma ne more odstopiti, saj bi bila sicer lahko kaznovana zaradi kršitve splošnih pravnih načel, kot je enako obravnavanje ali varstvo legitimnih pričakovanj ([203]).

(396) Zato je na posebnem področju državnih pomoči Komisija vezana na okvire in obvestila, ki jih sprejme, če ne odstopajo od pravil Pogodbe ([204]). Vendar sprejetje okvirov, s katerimi Komisija omeji svojo diskrecijsko pravico, Komisije ne razbremeni obveznosti preverjanja posebnih izrednih okoliščin, ki jih v posameznem primeru uveljavlja neka država članica v okviru predloga neposredne uporabe člena 107(3), točka (b), PDEU ([205]).

(397) Ker Danska in Švedska nista uvedli mehanizma postopnega zviševanja (ali ustreznega alternativnega mehanizma) v skladu s točkama 61 in 62 začasnega okvira, je treba oceniti, ali v obravnavanem primeru obstajajo izjemne okoliščine, ki bi lahko upravičile neposredno uporabo člena 107(3), točka (b), PDEU in s tem neobstoj mehanizma postopnega zviševanja ali ustreznega alternativnega mehanizma, kot se zahteva v točkah 61 in 62 začasnega okvira.

(398) Komisija meni, da posebne značilnosti dokapitalizacije družbe SAS, zlasti cilj zagotavljanja privlačnosti dokapitalizacije za zasebne vlagatelje in znatne porazdelitve bremena, ki so jo ti vlagatelji sprejeli, pomenijo pomembno značilnost dokapitalizacije družbe SAS in so znatno prispevali k zmanjšanju zneska potrebne pomoči, vendar ne upravičujejo take neposredne uporabe člena 107(3), točka (b), PDEU, ki dovoljuje odstopanje od zahtev iz točk 61 in 62 začasnega okvira.

(399) Komisija meni, prvič, da Danska in Švedska nista dokazali, da je bil neobstoj mehanizma postopnega zviševanja pomemben dejavnik za zasebne vlagatelje, in zlasti, da bi vključitev takega mehanizma ogrozila njihovo udeležbo pri dokapitalizaciji. Zato ni mogoče šteti, da bi vključitev takega mehanizma zasebne vlagatelje bistveno odvrnila od udeležbe pri dokapitalizaciji družbe SAS.

([202]) Glej na primer sodbo z dne 19. julija 2016, Kotnik in drugi, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, točka 38 in navedena sodna praksa.

([203]) Glej sodbi z dne 8. marca 2016, Grčija/Komisija, C-431/14 P, ECLI:EU:C:2016:145, točka 69 in naveden sodna praksa, in z dne 19. julija 2016, Kotnik in drugi, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, točki 39 in 40.

([204]) Glej sodbo z dne 2. decembra 2010, Holland Malt/Komisija, C-464/09 P, EU:C:2010:733, točka 47 in navedena sodna praksa.

([205]) Glej sodbi z dne 8. marca 2016, Grčija/Komisija, C-431/14 P, EU:C:2016:145, točke 70 do 72, in z dne 19. julija 2016, Kotnik in drugi, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, točka 41.

(400) Drugič, zaradi ukrepa se je delež Danske in Švedske v družbi SAS znatno povečal, ne glede na udeležbo zasebnih vlagateljev pri dokapitalizaciji družbe SAS. Zato bi morale ukrep, natančneje lastniški instrument ukrepa, spremljati spodbude za spodbujanje prodaje delnic, povezanih z dokapitalizacijo zaradi izbruha COVID-19, ki sta jih kupili Danska in Švedska, kot se zahteva v točkah 61 in 62 začasnega okvira.

(401) Tretjič, čeprav bi sprožitev postopnega zviševanja, zlasti v obliki odobritve dodatnih delnic, povzročila nadaljnje razvrednotenje delnic zasebnih delničarjev, vključno s tistimi, ki so jih zasebni vlagatelji na novo pridobili v okviru dokapitalizacije družbe SAS, to ne spremeni dejstva, da je cilj mehanizma postopnega zviševanja vzpostavitev prejšnjega stanja, tj. deleža, ki sta ga Danska in Švedska imeli pred pandemijo COVID-19. Cilj je upravičenca ali druge vlagatelje spodbuditi k ponovnemu odkupu delnic države članice, pridobljenih z dokapitalizacijo zaradi COVID-19, zlasti s tem, da bi se lastništvo države nad temi delnicami za družbo SAS podražilo. Z navedeno spodbudo se drugonavedene ali druge vlagatelje spodbuja k ponovnemu odkupu navedenih delnic, povezanih z dokapitalizacijo zaradi izbruha COVID-19, od države članice, tako da se delež zadevne države članice zmanjša na raven pred izbruhom COVID-19. V točki 61 začasnega okvira je določeno obdobje štirih in šestih let (v dveh zaporednih fazah) po odobritvi dokapitalizacije zaradi COVID-19 upravičencu ali drugim vlagateljem za ponovni odkup navedenih delnic zaradi COVID-19. V navedenem obdobju lahko ponovno odkupijo delnice, povezane z dokapitalizacijo zaradi izbruha COVID-19, od države članice, tako da se postopno zviševanje ne sproži in se na koncu prepreči zmanjšanje deležev zasebnih delničarjev. Zato obstoj mehanizma postopnega zviševanja ali ustreznega alternativega mehanizmua ni nezdružljiv z udeležbo zasebnih vlagateljev pri dokapitalizaciji zaradi COVID-19.

(402) V teh okoliščinah Komisija meni, da Danska in Švedska nista dokazali, da bi uvedba mehanizma postopnega zviševanja ali ustreznega alternativnega mehanizma bistveno vplivala na sposobnost družbe SAS, da privabi zasebne vlagatelje k porazdelitvi bremena dokapitalizacije.

(403) Komisija zato meni, da odstopanje od zahteve iz točk 61 in 62 začasnega okvira v obravnavanem primeru ni upravičeno.

(404) Iz tega sledi, da ukrep, kot je bil družbi SAS odobren 26. oktobra 2020, ni v skladu s točkama 61 in 62 začasnega okvira, saj ga ne spremlja mehanizem postopnega zviševanja ali ustrezen alternativni mehanizem.

(405) Zato bo Komisija preučila alternativni mehanizem, ki ga je predlagala družba SAS, če bi Komisija ugotovila, da ukrep ni v skladu s točkama 61 in 62 začasnega okvira.

Alternativa mehanizmu postopnega zviševanja, ki ga je predlagala družba SAS

(406) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 148 in 149, je družba SAS v pripombah k sklepu o začetku postopka predlagala mehanizem, ki bi po njenem mnenju izpolnjeval zahteve iz točk 61 in 62 začasnega okvira.

(407) Ta mehanizem bi se v bistvu: (i) aktiviral štiri leta po odobritvi ukrepa, če zadevna država ni prodala vsaj 40 % svoje kapitalske udeležbe, in šest let po kapitalskem vložku zaradi COVID-19, če zadevna država ni prodala svoje celotne kapitalske udeležbe, in (ii) ob aktivaciji povečal nadomestilo Danski in/ali Švedski v višini 10 % njune dodatne udeležbe, ki izhaja iz dokapitalizacije zaradi COVID-19, ki še ni bila poplačana. Navedeno povečanje nadomestila ne bi bilo v obliki dodatnih delnic, kot je izrecno določeno v točki 61 začasnega okvira. Namesto tega bi družba SAS bodisi (i) spremenila pogoje danskih in/ali švedskih hibridnih kapitalskih instrumentov, da bi povečala znesek, plačljiv na podlagi teh instrumentov, bodisi (ii) izdala nov instrument Danski in/ali Švedski pod enakimi pogoji, kot veljajo za hibridne kapitalske instrumente.

(408) Komisija ugotavlja, prvič, da bi se mehanizem, ki ga je predlagala družba SAS, sprožil v istem časovnem okviru in pod enakimi pogoji, kot so določeni v točki 61 začasnega okvira, tj. štiri leta po odobritvi ukrepa, če zadevna država članica ni prodala vsaj 40 % svoje kapitalske udeležbe, in šest let po kapitalskem vložku zaradi COVID-19, če zadevna država članica ni prodala svoje celotne kapitalske udeležbe.

(409) Drugič, ta mehanizem bi tako po četrtem kot šestem letu po odobritvi ukrepa zagotovil povečanje nadomestila, ki se izplača Danski in/ali Švedski, za 10 % njune dodatnega udeležbe, ki izhaja iz dokapitalizacije zaradi COVID-19, ki še ni bila poplačana. Navedeno povečanje nadomestila ustreza minimalnemu povečanju, ki se zahteva v skladu s točko 61 začasnega okvira.

(410) Tretjič, Komisija ugotavlja, da mehanizem, ki ga je predlagala družba SAS, ne zagotavlja večjega nadomestila v obliki dodatnih delnic. Vendar poleg tega ugotavlja, da čeprav je odobritev dodatnih delnic mehanizem, ki je izrecno predviden v točki 61 začasnega okvira, se ta določba nanaša tudi na „druge mehanizme“. Poleg tega je v točki 62 začasnega okvira potrjena prožnost, ki jo ima Komisija pri sprejemanju alternativnih mehanizmov glede oblike navedenega nadomestila. V mehanizmu, ki ga je predlagala družba SAS, bo navedeno nadomestilo v obliki bodisi povečanega zneska, plačljivega na podlagi hibridnih državnih menic Danske in Švedske, bodisi tako, da bo družba SAS na datum sprožitve mehanizma Danski in Švedski izdala nov instrument pod enakimi pogoji, kot veljajo za navedene hibridne državne menice ([206]).

(411) Iz navedenega izhaja, da bi imel mehanizem, ki ga je predlagala družba SAS, (i) enak učinek na nadomestilo Danski in Švedski kot mehanizem postopnega zviševanja iz točke 61 začasnega okvira in (ii) bi spodbudil ponovni odkup delnic, ki sta jih Danska in Švedska pridobili z ukrepom, saj bi bile te delnice (ki niso prodane pred sprožitvijo mehanizma na raven pred izbruhom COVID-19) postopoma dražje za družbo SAS.

(412) Glede na zgoraj navedeno Komisija meni, da bi mehanizem, ki ga je predlagala družba SAS, na splošno privedel do podobnega rezultata glede spodbujevalnega učinka na izstop države in na splošno podobno vplival na nadomestilo državi kot mehanizem postopnega zviševanja iz točke 61 začasnega okvira. Zato meni, da bi bil mehanizem, kot je opisan v uvodni izjavi 148, skladen s točko 62 začasnega okvira. V teh okoliščinah bo Komisija preučila, ali bi bilo v obravnavanem primeru primerno in sorazmerno zahtevati, da Danska in Švedska tak mehanizem vključita v ukrep kot pogoj za razglasitev skladnosti ukrepa s točkama 61 in 62 začasnega okvira.

Ustreznost in sorazmernost zahteve, da Danska in Švedska uvedeta opisani mehanizem kot pogoj za razglasitev skladnosti ukrepa s točkama 61 in 62 začasnega okvira

(413) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 405 in 413, ukrep ni skladen s točkama 61 in 62 začasnega okvira. Kljub temu bi bil mehanizem, ki ga je družba SAS predlagala v pripombah k sklepu o začetku postopka, če bi ga Danska in Švedska uvedli, skladen z navedenima določbama začasnega okvira.

(414) V zvezi s tem je Komisija Danski in Švedski poslala zahtevo za informacije, da bi preverila, ali bi bila uvedba navedenega mehanizma po mnenju navedenih držav članic ustrezna in sorazmerna (uvodna izjava 222).

(415) Danska in Švedska sta potrdili, da bi mehanizem, ki ga je predlagala družba SAS, po njunem mnenju izpolnjeval zahteve iz točk 61 in 62 začasnega okvira.

(416) Poleg tega sta potrdili, da ne bi bilo večjih ovir za uvedbo mehanizma, ki ga je predlagala družba SAS, in da ne bi bilo drugih alternativnih mehanizmov, ki bi bili manj omejevalni od navedenega mehanizma in bi izpolnjevali zahteve iz točk 61 in 62 začasnega okvira.

(417) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 408 do 412, Komisija meni, da je mehanizem, ki pomeni alternativo mehanizmu postopnega zviševanja, ki ga je predlagala družba SAS, skladen s točkama 61 in 62 začasnega okvira.

([206]) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 148, se bodo tržne razmere med postopnim zviševanjem, kot je stopnja, po kateri bi bilo treba diskontirati prihodnja plačila družbe SAS, upoštevale tako, da povečanje zneska, plačljivega na podlagi hibridnih državnih menic (ali zneska, plačljivega v okviru novega instrumenta), v neto sedanji vrednosti ustreza denarni vrednosti natančno 10 % dodatne udeležbe, ki izhaja iz dokapitalizacije zaradi COVID-19, ki še ni bila poplačana.

(418) Poleg tega meni, da zahteva, da Danska in Švedska kot pogoj za združljivost ukrepa uvedeta navedeni mehanizem, ne presega tistega, kar je potrebno za zagotovitev spoštovanja točk 61 in 62 začasnega okvira. Kot je navedeno v uvodnih izjavah 409 in 410, bo mehanizem, ki ga je predlagala družba SAS, aktiviran na iste datume, kot so predvideni v točki 61 začasnega okvira, povečanje nadomestila pa bo ustrezalo minimalnemu povečanju, ki se zahteva v skladu z navedeno določbo.

(419) Komisija zlasti ugotavlja, da bi se v primeru uvedbe mehanizma, njegova prva aktivacija, če bi se sprožil, zgodila štiri leta po odobritvi ukrepa, tj. do 26. oktobra 2024, če Danska in Švedska do takrat še ne bi prodali vsaj 40 % svoje kapitalske udeležbe. Tudi če navedeni mehanizem ne bi bil zagotovljen v okviru ukrepa, odobrenega 26. oktobra 2020, bi bila njegova uvedba v dveh mesecih po priglasitvi tega sklepa Danski in Švedski še vedno povsem v skladu s časovnim okvirom iz točke 61 začasnega okvira.

(420) Komisija tudi ugotavlja, da je zadevni mehanizem predlagal upravičenec ukrepa v korist navedenih dveh držav članic.

(421) V teh okoliščinah Komisija meni, da bi vključitev mehanizma, ki ga je predlagala družba SAS, zagotovila spoštovanje točk 61 in 62 začasnega okvira ter da je v obravnavanem primeru ustrezno in sorazmerno, da se Danski in Švedski kot pogoj za združljivost ukrepa naloži, da navedeni mehanizem uvedeta v dveh mesecih od priglasitve tega sklepa.

Sklepna ugotovitev glede točk 61 in 62 začasnega okvira

(422) Komisija zato ugotavlja, da je ukrep v skladu s točkama 61 in 62 začasnega okvira, pod pogojem, da Danska in Švedska uvedeta mehanizem, opisan v uvodni izjavi 148, v dveh mesecih po priglasitvi tega sklepa.

6.3.4.1.3 Izstop države

(423) Komisija tudi ugotavlja, da družba SAS v skladu s švedskim zakonom o gospodarskih družbah ni mogla ponovno odkupiti navadnih delnic samo od nekaterih določenih delničarjev, temveč le od vseh delničarjev pod enakimi pogoji (uvodne izjave 122 do 124). Vendar poudarja, da bi lahko Danska in Švedska kadar koli prodali svoj lastniški delež zaradi COVID-19 po tržnih cenah kupcem, ki niso družba SAS. Zato meni, da so pogoji iz točk 63 in 64 začasnega okvira izpolnjeni.

6.3.4.2 Nadomestilo za hibridne kapitalske instrumente in izstop države

(424) V skladu s točko 65 začasnega okvira Komisija oceni splošno nadomestilo za namenske hibridne menice tako, da upošteva značilnosti instrumenta (uvodni izjavi 106 in 107), vključene spodbude za izstop, in primerno normno obrestno mero.

(425) V skladu s točko 66 začasnega okvira mora biti minimalno nadomestilo za hibridne kapitalske instrumente, dokler se ne pretvorijo v lastniškim podobne instrumente, vsaj enako izhodiščni obrestni meri (1-letna obrestna mera IBOR ali ekvivalent, kot ga je objavila Komisija) ([207]) plus premija, kot je določeno v **preglednici 5**.

Preglednica 5

Nadomestilo za hibridne kapitalske instrumente: 1-letni IBOR ali ekvivalent +

Vrsta prejemnika	1. leto	2. leto	3. leto	4. leto	5. leto	6. leto	7. leto	8. leto in pozneje
Velika podjetja	250 bazičnih točk	350 bazičnih točk	350 bazičnih točk	500 bazičnih točk	500 bazičnih točk	700 bazičnih točk	700 bazičnih točk	950 bazičnih točk

(426) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 106, se pri nadomestilu za hibridne instrumente kot izhodiščna obrestna mera uporablja STIBOR 6M (6-mesečna stockholmska medbančna obrestna mera). Komisija ugotavlja, da na trgih SEK ne obstaja javna enoletna obrestna mera STIBOR, ki bi se uporabljala kot izhodiščna obrestna mera ([208]). Komisija prav tako priznava, da je bila ob odobritvi ukrepa najdaljša objavljena obrestna mera STIBOR 6-mesečna obrestna mera (obrestna mera STIBOR 9M prav tako ni bila na voljo). Komisija je sprejela obrestno mero STIBOR 6M kot izhodiščno obrestno mero za valutne trge SEK, izračunano v skladu s sporočilom Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj ([209]). Zato meni, da je STIBOR 6M ustrezna izhodiščna obrestna mera za določitev nadomestila za nove hibridne državne menice, ki jih izda družba SAS, v SEK, pri čemer bi se obresti plačevale dvakrat letno.

(427) V skladu z uvodno izjavo 106 je nadomestilo za nove hibridne instrumente, ki jih družba SAS izda Danski in Švedski, določeno, kot je opisano v **preglednici 6.**

Preglednica 6

Nadomestilo za nove hibridne državne menice: STIBOR 6M+

Hibridne menice	1. leto	2. leto	3. leto	4. leto	5. leto	6. leto	7. leto	8. leto in pozneje
NSHN1 (5 milijard SEK)	340 bazičnih točk	440 bazičnih točk	440 bazičnih točk	590 bazičnih točk	590 bazičnih točk	790 bazičnih točk	790 bazičnih točk	1 040 bazičnih točk
NSHN2 (1 milijarda SEK)	440 bazičnih točk	540 bazičnih točk	540 bazičnih točk	690 bazičnih točk	690 bazičnih točk	890 bazičnih točk	890 bazičnih točk	1 140 bazičnih točk

(428) S primerjavo nadomestila za nove hibridne državne menice (**preglednica 6**) z minimalnim nadomestilom, določenem v začasnem okviru (**preglednica 5**), Komisija ugotavlja, da je nadomestilo za NSHN1 za 90 bazičnih točk višje od minimalnega nadomestila, ki se zahteva v skladu z začasnim okvirom. Kar zadeva NSHN2, ki jih je plasirala Danska, se ta razlika poveča na 190 bazičnih točk nad zahtevanim minimalnim nadomestilom. Komisija tudi ugotavlja, da je razlika v nadomestilu (100 bazičnih točk) med NSHN1 in NSHN2 rezultat sporazuma med Dansko in Švedsko in ne razlik v profilu tveganja hibridnih instrumentov ([210]).

([207]) Izhodiščne obrestne mere, izračunane v skladu s Sporočilom Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj (UL C 14, 19.1.2008, str. 6), objavljene na spletišču GD za konkurenco na spletnem naslovu https://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html.

([208]) Swedish Financial Benchmark Facility (SFBF) je neodvisni upravljavec referenčnih vrednosti, ki je od 20. aprila 2020 odgovoren za upravljanje in izračun obrestne mere STIBOR. Glej https://swfbf.se/.

([209]) UL C 14, 19.1.2008, str. 6.

([210]) Razen razlike v nadomestilu za 100 bazičnih točk in izdanih zneskih so vsi drugi pogoji NSHN1 in NSHN2 popolnoma enaki.

(429) Komisija nadalje ugotavlja, da se navedeni hibridni instrumenti v skladu z MSRP obravnavajo kot lastniški kapital (uvodna izjava 107), saj imajo veliko značilnosti, podobnih lastniškemu kapitalu, zaradi česar so bolj tvegani za vlagatelje. Zato se pri višjih nadomestilih zanje nad minimalnim nadomestilom, zahtevanim v skladu s točko 66 začasnega okvira (90 bazičnih točk in 190 bazičnih točk), upošteva dodatno tveganje, ki ga kot vlagateljici nosita Danska in Švedska: (i) navedeni hibridni kapitalski instrumenti so v smislu nadrejenosti podobni lastniškemu kapitalu ([211]); (ii) jih ni mogoče pretvoriti v delnice (uvodna izjava 107); (iii) imajo kupone, ki se izplačajo samo po presoji družbe SAS (uvodna izjava 108) ([212])); (iv) nimajo dospetja (uvodna izjava 106).

(430) Da bi se zagotovilo, da bodo kuponi na koncu izplačani, zlasti ker ima družba SAS možnost, da tega ne stori, je opredeljenih več spodbujevalnih mehanizmov: (i) obresti na neplačane (odložene) kupone se obračunavajo; (ii) kuponi se vedno pripišejo prvotnemu nominalnemu znesku hibridnih menic in (iii) zahteve glede ravnanja bodo veljale, dokler družba ne bo v celoti odplačala nominalnega zneska hibridnih menic in njihovih terjatev ne glede na morebitno prodajo terjatev, razen če se vse nove hibridne državne menice prodajo po nominalni ali višji vrednosti, vključno z izplačili obračunanih kuponov (vključno z obrestnimi obrestmi).

(431) Kar zadeva spodbude za izstop za udeležbo Danske in Švedske, nove hibridne državne menice vključujejo letno naraščajočo obrestno mero (skupaj z obrestnimi obrestmi v primeru neizplačanih kuponov), zaradi česar so za družbo vse dražji vir financiranja. Poleg tega je treba v skladu z začasnim okvirom navedene hibridne instrumente odplačati, da prenehajo zaveze glede ravnanja, naložene družbi SAS in njenim odvisnim podjetjem. Vsi navedeni elementi ustvarjajo močne spodbude za družbo SAS, da čim prej odplača ali refinancira hibridne državne menice.

(432) Ob upoštevanju posebnega profila tveganja, značilnosti in vključenih spodbud za izstop pri novih hibridnih državnih menicah Komisija meni, da dodatek 90 bazičnih točk nad minimalnim nadomestilom ([213]), kot je navedeno v **preglednici 6**, Danski in Švedski zagotavlja ustrezno nadomestilo za njune nove hibridne menice. Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 428 do 429, je ta zahteva za nove hibridne državne menice izpolnjena.

(433) Po mnenju družbe Ryanair bi bilo za ustrezno nadomestilo Švedski in Danski (glej uvodno izjavo 196) potrebno kritje v višini 400 bazičnih točk, ki presega zahtevo glede minimalnega nadomestila iz začasnega okvira. Kot je pojasnjeno v poročilu družbe Oxera, metodologija, uporabljena za določitev vrednosti 400 bazičnih točk, temelji na tržnih referenčnih vrednostih. Družba Ryanair poleg tega meni, da je razlika v kritju v višini 100 bazičnih točk med obema hibridnima menicama, ki naj bi bila enaka glede na njun profil tveganja, sama po sebi dokaz, da nadomestilo ni bilo izbrano na podlagi oprijemljivih ali verodostojnih premislekov.

(434) Komisija ugotavlja, da ukrepi, odobreni na podlagi začasnega okvira, pomenijo državno pomoč, ker zagotavljajo prednost, ki je upravičenec ne bi mogel pridobiti pod običajnimi tržnimi pogoji. Zato začasni okvir ne vključuje zahteve, da bi moralo ustrezno nadomestilo za hibridne kapitalske instrumente temeljiti na tržnih referenčnih vrednostih. Namesto tega je v točki 65 začasnega okvira določeno, da mora splošno nadomestilo za hibridni kapitalski instrument ustrezno upoštevati značilnosti instrumenta, vključene spodbude za izstop in primerno normno obrestno mero. Komisija upošteva elemente iz uvodnih izjav 425 do 433 in glede na navedene elemente ugotavlja, da je nadomestilo v višini 90 bazičnih točk, ki presega zahtevo glede minimalnega plačila iz začasnega okvira, v obravnavanem primeru ustrezno. Kar zadeva razliko v kritju v višini 100 bazičnih točk med obema hibridnima menicama, Komisija priznava, da ne temelji na razliki v profilu tveganja teh instrumentov, temveč na rezultatu sporazuma med Dansko in Švedsko (glej uvodno izjavo 429). Ker Komisija meni, da kritje v višini 90 bazičnih točk, ki presega zahteve glede minimalnega plačila, določene v začasnem okviru, v obravnavanem primeru pomeni ustrezno nadomestilo, mora enako veljati za še višje presežno kritje v višini 190 bazičnih točk.

([211]) V primeru insolventnosti so nove hibridne državne menice nadrejene vpisanemu kapitalu in kapitalskim rezervam.

([212]) Dejavnik zmanjševanja tveganja je dejstvo, da se bodo zaradi neizplačanih kuponov obračunale obrestne obresti, kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 108.

([213]) Točka 66 začasnega okvira.

(435) Čeprav Komisiji ni treba določiti ustreznega nadomestila s sklicevanjem na tržno referenčno vrednost, je treba nadalje poudariti, da ocena družbe Ryanair v nobenem primeru ne določa zanesljive referenčne vrednosti za tržno nadomestilo, povezano z zadevnimi hibridnimi instrumenti. Na primer, več finančnih instrumentov, ki jih je družba Ryanair uporabila v svoji analizi za oceno domnevno potrebnega dodatnega kritja, kot so nadrejene nezamenljive obveznice (glej uvodno izjavo 197), niso hibridni instrumenti, temveč dolžniški instrumenti. Nasprotno pa je minimalno nadomestilo iz točke 66 začasnega okvira (ki se mu v obravnavanem primeru prišteje kritje v višini 90 bazičnih točk in 190 bazičnih točk) nadomestilo, ki se uporablja izrecno za hibridne kapitalske instrumente, pri čemer je navedeno nadomestilo, ki odraža večjo podrejenost in druge dejavnike tveganja, povezane z lastniškimi ali lastniškim podobnimi instrumenti, precej višje od nadomestila za dolžniške instrumente, kot je določeno v točki 27(a) začasnega okvira.

6.3.4.3 Sklepna ugotovitev

(436) Glede na zgoraj navedeno Komisija meni, da so za lastniški instrument dansko in švedsko nadomestilo ter spodbude za izstop v skladu s točkami 60 do 64 začasnega okvira, če Danska in Švedska izpolnjujeta pogoj iz uvodne izjave 423. Kar zadeva hibridni kapitalski instrument, Komisija za NSHN1 in NSHN2 meni, da so nadomestilo za Dansko in Švedsko ter spodbude za izstop v skladu z načeli iz točk 65 do 70 začasnega okvira.

6.3.5 *Upravljanje in preprečevanje neupravičenega izkrivljanja konkurence*

6.3.5.1 Skladnost s točko 72 začasnega okvira

(437) V točki 72 začasnega okvira je navedeno, da če je upravičenec ukrepa dokapitalizacije zaradi COVID-19 v višini nad 250 milijonov EUR podjetje s pomembno tržno močjo vsaj na enem od upoštevnih trgov, na katerem posluje, morajo države članice predlagati dodatne ukrepe za ohranitev učinkovite konkurence na navedenih trgih.

(438) Ukrep se nanaša na dokapitalizacijo v višini 11 milijard SEK (1 069 milijonov EUR) v korist družbe SAS. Glede na navedeni znesek za dokapitalizacijo mora Komisija v tem sklepu oceniti, ali je imela družba SAS pomembno tržno moč za namene točke 72 začasnega okvira.

6.3.5.1.1 Opredelitev upoštevnih trgov

(439) Komisija je v svoji predhodni praksi odločanja v skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 139/2004 ([214]) (uredba o združitvah) v sektorju zračnega prevoza opredelila upoštevne trge za storitve rednega zračnega prevoza potnikov na podlagi dveh pristopov: (i) pristopa „O&N“, pri katerem je bil cilj aktivni letalski prevoznik ([215]), in (ii) pristopa „za vsako letališče posebej“, v nekaterih okoliščinah, ko je cilj vključeval pomemben portfelj slotov ([216]).

(440) V skladu s pristopom „O&N“ je vsaka kombinacija odhodnega letališča ali kraja in namembnega letališča ali kraja opredeljena kot ločen trg. Navedena opredelitev trga odraža vidik povpraševanja, tj. dejstvo, da potniki, ki želijo potovati iz odhodnega v namembni kraj, ne obravnavajo različnih parov krajev kot zamenljivih.

([214]) Uredba Sveta (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij (Uredba ES o združitvah) (UL L 24, 29.1.2004, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/139/oj).

([215]) Glej npr. zadeve M.8869 – Ryanair/LaudaMotion, točke 96–97; M.7541 – IAG/Aer Lingus, točka 14; M.7333 – Alitalia/Etihad, točka 63, in M.6447 – IAG/bmi, točka 31.

([216]) Glej npr. zadeve M.8869 – Ryanair/LaudaMotion, točka 116; M.8672 – easyJet/Certain Air Berlin Assets, točka 41; M.8633 – Lufthansa/Certain Air Berlin Assets, točka 58, in M.6447 – IAG/bmi, točka 483. V zadevah M.8672 – easyJet/Certain Air Berlin Assets in M.8633 – Lufthansa/Certain Air Berlin Assets je Komisija izvedla le oceno za vsako letališče posebej, saj se ciljna sredstva v času transakcije niso uporabljala na nobeni ruti (družba Air Berlin je zaradi insolventnosti dokončno prenehala opravljati lete na vseh rutah). Družba Ryanair trdi, da okoliščine, ki so prevladovale v obeh zadevah o združitvi družbe Air Berlin, ne veljajo za obravnavani primer, saj družba SAS še naprej posluje. Nesporno pa je, da bi letalski družbi, ki naj bi pridobili sredstva in slote družbe Air Berlin (easyJet in Lufthansa), po združitvi še naprej upravljali pridobljena sredstva in slote.

(441) Čeprav Komisija na splošno daje prednost zamenljivosti na strani povpraševanja, ima v njeni praksi v zvezi z opredelitvijo trga in ocenjevanjem konkurence v tem sektorju pomembno vlogo tudi vidik ponudbe. Komisija je na primer ugotovila, da konkurenca med letalskimi prevozniki poteka tudi na ravni mreže, saj mrežni prevozniki gradijo svoja omrežja in se odločajo, da bodo leteli predvsem na rutah, ki povezujejo njihova vozlišča ([217]). Nekateri nizkocenovni prevozniki tudi trdijo, da je z rastjo letalskih družb, ki zagotavljajo storitve od točke do točke, zamenljivost na strani ponudbe vse pomembnejši vidik opredelitve trga ([218]).

(442) V skladu s pristopom „za vsako letališče posebej“ je vsako letališče (zamenljiva letališča) opredeljeno kot ločen trg. Navedena opredelitev trga Komisiji omogoča, da oceni učinke transakcije na celotno opravljanje storitev zračnega prevoza potnikov na določenem letališču, zlasti na podlagi portfelja slotov prevoznika na letališču, ne da bi razlikovala med določenimi rutami, na katerih se opravljajo leti do zadevnega letališča ali z njega. Ocenjena bo moč upravičenca na takih upoštevnih trgih, med drugim na podlagi stopnje preobremenjenosti letališča in deležev zmogljivosti letališke infrastrukture upravičenca, za katere ima dovoljenje, da jih uporablja za svoje dejavnosti (tj. deleži slotov) ([219]).

(443) Pristop „za vsako letališče posebej“ je bil sprejet zlasti za oceno učinkov krepitve položaja letalske družbe na nekaterih letališčih in tveganj za učinkovito konkurenco zaradi koncentracije slotov na nekaterih letališčih v lasti podjetja ([220]). Komisija je v okviru svoje letališke politike ugotovila, da „je število slotov omejeno“ in „[da je] [d]ostop do takih virov […] ključnega pomena za zagotavljanje storitev letalskega prevoza in za ohranjanje učinkovite konkurence“ ([221]). Združila je vse rute z odhodom z letališča ali prihodom nanj, da bi opredelila ustrezen položaj brez transakcije, zlasti v primeru prevzema letalskega prevoznika, za katerega je bil uveden postopek zaradi insolventnosti ([222]).

(444) Zato Komisija meni, da so trgi, na katerih deluje upravičenec in ki so pomembni za oceno izkrivljajočih učinkov ukrepa na konkurenco za namene točke 72 začasnega okvira, trgi za zagotavljanje storitev zračnega prevoza potnikov na letališča, ki jih oskrbuje upravičenec, in z njih. Navedeno ugotovitev potrjuje dejstvo, da je cilj ukrepa ohraniti splošno sposobnost upravičenca, da opravlja storitve zračnega prevoza, zlasti z zagotavljanjem srednje- in dolgoročnega ohranjanja njegovih sredstev in pravic opravljanja storitev. Navedena sredstva in pravice načeloma niso dodeljeni nobeni določeni ruti. To zlasti velja za slote na koordiniranem letališču ([223]), ki so lahko zelo dragoceni in se lahko uporabljajo na vseh rutah s prihodom na zadevno letališče in odhodom z njega. Navedena ugotovitev je podprta tudi z Obvestilom Komisije o opredelitvi upoštevnega trga za namene konkurenčnega prava Skupnosti ([224]), v katerem je v opombi 1 navedeno, da je presoja zadev iz naslova državnih pomoči osredotočena na prejemnika pomoči in zadevno industrijo ali sektor, ne pa na ugotavljanje omejitev konkurence, s katerimi se sooča prejemnik pomoči.

([217]) Glej npr. zadeve M.7541 – IAG/Aer Lingus, točki 17 in 18; M.6607 – US Airways/American Airlines, točka 10, in M.6447 – IAG/bmi, točka 31.

([218]) Glej npr. zadevo M.6663 – Ryanair/Aer Lingus III, točka 57.

([219]) Glej primera po analogiji: zadeva M.8633 – Lufthansa/Certain Air Berlin assets; zadeva M.8672 – easyJet/Certain Air Berlin assets.

([220]) Glej npr. zadevo M.8869 – Ryanair/LaudaMotion.

([221]) Uvodna izjava 4 Predloga Komisije za uredbo o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Evropske unije (COM/2011/827 final z dne 1. decembra 2011).

([222]) Glej zadevo M.6447 – IAG/bmi, točke 136–157.

([223]) V skladu s členom 2 Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj) (uredba o slotih) koordinairano letališče pomeni „letališče, za katero je za lažje opravljanje dejavnosti letalskih prevoznikov, ki že opravljajo ali pa nameravajo opravljati letalske storitve na tem letališču, imenovan koordinator“.

([224]) Obvestilo Komisije o opredelitvi upoštevnega trga za namene konkurenčnega prava Skupnosti (UL C 372, 9.12.1997, str. 5).

(445) Ukrep na splošno podpira dejavnosti družbe SAS in lahko zato potencialno vpliva na konkurenco na vseh rutah s prihodom na letališče, na katerem ima slote, in odhodom z njega, ne glede na poseben konkurenčni položaj družbe SAS na kateri koli od zadevnih specifičnih rutah. Glede na to, da ukrep ne krepi položaja družbe SAS v nekaterih O&N v primerjavi z drugimi in da vpliva na splošni položaj družbe SAS, učinka ukrepa na vsaki od zadevnih rut ni primerno analizirati ločeno. Namesto tega je za namene uporabe točke 72 začasnega okvira primerno upoštevati pristop „za vsako letališče posebej“ in kot upoštevne trge opredeliti letališča, na katerih družba SAS opravlja storitve zračnega prevoza potnikov.

(446) Družba Ryanair v svojih pripombah trdi, da učinki ukrepa na splošno sposobnost poslovanja družbe SAS ne izključujejo, da ukrep vpliva na poseben konkurenčni položaj družbe SAS v vsakem od O&N. Ugotavlja, da ni utemeljenega razloga, da se ne bi ocenil nobeden od O&N, na katere se ukrep nanaša.

(447) Ugotovitev družbe Ryanair, da v skladu s pristopom „za vsako letališče posebej“ noben O&N ni opredeljen kot upoštevni trg, odraža napačno razumevanje opredelitve trga, ki jo je sprejela Komisija, in njenih posledic. V skladu s pristopom „za vsako letališče posebej“ so vsi O&N s prihodom na določeno letališče in odhodom z njega pomembni in vključeni v splošno oceno učinkov pomoči, čeprav ne na posamični podlagi. Opredelitev vsakega posameznega O&N, na katerem je družba SAS poslovala pred izbruhom COVID-19, kot je trdila družba Ryanair, ne bi zagotovila ustreznega ocenjevalnega okvira za ukrep dokapitalizacije, ki po naravi ne vodi do okrepitve položaja upravičenca na nekaterih trgih O&N v primerjavi z drugimi. Iz istega razloga trditve družbe Ryanair, da bi morala Komisija oceniti tržno moč družbe SAS v O&N skupaj z oceno posameznih letališč, ni mogoče sprejeti ([225]).

6.3.5.1.2 Pregled pomembnih letališč

(448) Komisija meni, da so za uporabo točke 72 začasnega okvira pomembna samo koordinirana letališča v Evropskem gospodarskem prostoru (EGP), na katerih je imela družba SAS bazo ([226]) pred pandemijo COVID-19, in sicer iz naslednjih razlogov.

(449) Prvič, v okviru navedene ocene ni mogoče šteti, da ima družba SAS pomembno tržno moč na letališčih, na katerih nima baze. Zlasti dejstvo, da ima letalski prevoznik bazo na določenem letališču, dokazuje, da ima na tem letališču trajen sedež, kar mu omogoča izvajanje intenzivnejšega konkurenčnega pritiska na konkurente, ki delujejo na istem letališču. Poleg tega ima v skladu s sodno prakso uporaba baze nekatere prednosti, ki se med drugim nanašajo na prilagodljivost pri zamenjavah letalskih povezav, premeščanje letal, nižje stroške zaradi motenj, izmenjavo posadke, storitve za potnike ali poznanost zadevne znamke ([227]). Poleg tega vzpostavitev baze na določenem letališču na splošno pomeni, da je osebje prevoznika vezano na to bazo in da se lahko zrakoplov, nameščen v tej bazi, uporabi na kateri koli ruti O&N z odhodom iz te baze. Iz navedenega sledi, da je prevoznik, ki ima bazo na določenem letališču, v boljšem položaju za vzpostavitev stalne in dolgoročne tržne prisotnosti – z možnostjo pridobitve in ohranjanja določene stopnje tržne moči – kot letalski prevoznik, ki deluje na tem letališču brez baze.

(450) Družba Ryanair trdi, da ni upravičeno omejiti opredelitve upoštevnih trgov na letališča, na katerih ima družba SAS bazo. Poleg tega poudarja, da Splošno sodišče v točki 331 sodbe v zadevi Lufthansa ni izključilo možnosti, da se Komisiji naloži obveznost, da oceni obstoj pomembne tržne moči upravičenca na letališčih, na katerih ta nima baze, če so predloženi zadostni dokazi v zvezi s tem. Družba Ryanair se v podporo svoji pripombi sklicuje na (i) lastni model družbe Ryanair, ki naj bi dokazoval, da ni nujno, da ima letalska družba bazo na letališču, da bi lahko uspešno poslovala na njem, in (ii) primere letališč, na katerih je delež družbe SAS v smislu števila ponujenih sedežev presegal 40 do 50 %, čeprav družba SAS na teh letališčih ni imela baze (Ålesund, Umeå, Haugesund, Åre-Östersund in Ängelholm-Helsingborg).

([225]) To zlasti pomeni, da Komisija ne bo nadalje obravnavala „velikega števila trgov O&N“, na katerih bi lahko imela družba SAS po mnenju družbe Ryanair pomembno tržno moč glede na njene tržne deleže v smislu števila ponujenih sedežev, saj navedeni posamezni trgi O&N ne ustrezajo upoštevnim trgom v smislu točke 72 začasnega okvira.

([226]) „Baza“ pomeni, da zrakoplov letalske družbe čez noč ostane na letališču in se uporablja za opravljanje letov na več rutah z navedenega letališča.

([227]) Glej sodbo z dne 6 julija 2010, Ryanair/Komisija, T-342/07, EU:T:2010:280, točka 269.

(451) Komisija meni, da navedene trditve ne izpodbijajo njene ugotovitve. Kot je navedeno v članku možganskega trusta, ki ga je družba Ryanair predložila v prilogi k svojim pripombam, je imela družba Ryanair pred pandemijo COVID-19 v Evropi 87 baz ([228]). Družba Ryanair ni niti pojasnila, zakaj meni, da njen model ni osredotočen na baze s sedežem v EGP, vključno z regionalnimi letališči, niti zakaj bi bilo treba „uspešne dejavnosti“ enačiti s pomembno tržno močjo. V zvezi s primeri letališč, na katerih je družba SAS uporabljala zrakoplove brez baze, družba Ryanair ne navaja, da je družba SAS zaradi zelo majhne velikosti teh letališč take deleže sedežev dosegla z opravljanjem letov na eni sami ruti na vsako letališče in z njega ([229]). Tako omejene dejavnosti na letališču ne podpirajo ugotovitve o pomembni tržni moči na letališču ([230]). Poleg tega so trditve družbe Ryanair v zvezi z možnostjo, da ima letalska družba pomembno tržno moč na letališču, na katerem nima baze, v nasprotju z njeno utemeljitvijo v zvezi ovirami za vstop ([231]). Natančneje, družba Ryanair trdi, da bi morala Komisija priznati, da sta ekonomija razpona ([232]) in mrežna ekonomija ([233]) dejavnika, ki lahko potencialnemu konkurentu preprečita, da bi vzpostavil ali razširil svojo prisotnost na letališču. Družba Ryanair z navedeno trditvijo dejansko priznava, da je upravljanje baze – tudi velike baze (vozlišča) – odločilno za zmožnost letalske družbe, da ima pomembno tržno moč na letališču.

(452) Drugič, za družbo SAS za namene uporabe točke 72 začasnega okvira ni mogoče šteti, da ima pomembno tržno moč na letališčih, ki se ne štejejo za koordinirana v skladu z uredbo o slotih. Na koordiniranih letališčih povpraševanje po letališki infrastrukturi, zlasti slotih, znatno presega zmogljivost letališč, medtem ko razširitev letališke infrastrukture za zadostitev povpraševanja kratkoročno ni mogoča. Nasprotno pa na nekoordiniranih letališčih zmogljivost letališča na splošno presega povpraševanje letalskih družb in je na voljo dovolj slotov, da se omogoči vstop ali širitev konkurenta v takšnem obsegu, da lahko učinkovito konkurira družbi SAS v vseh O&N s prihodom na določeno letališče in odhodom z njega.

(453) Tretjič, pravila o državni pomoči se uporabljajo samo na ozemlju EGP. Komisija v skladu z navedenimi pravili ni pristojna za preverjanje, ali ima družba SAS pomembno tržno moč na letališču v državi zunaj EGP.

(454) Četrtič, v skladu s točko 72 se zahteva ocena tržne moči upravičenca na podlagi njegovih dejavnosti pred dodelitvijo pomoči na upoštevnih trgih „na katerih posluje“. Ustrezni časovni okvir za oceno tržne moči družbe SAS je torej zadnje obdobje poslovanja pred pandemijo COVID-19, tj. poletna sezona IATA 2019 in zimska sezona IATA 2019/2020. Družba Ryanair trdi, da bi morala Komisija izvesti v prihodnost usmerjeno analizo tržne moči družbe SAS. Vendar navedena trditev očitno odstopa od besedila in namena točke 72 začasnega okvira.

(455) Danska in Švedska sta v priglasitvi pojasnili, da je družba SAS v poletni sezoni IATA 2019 ali zimski sezoni IATA 2019/2020 upravljala bazo na 23 letališčih v EGP ([234]). Od teh 23 letališč jih je bilo 16 koordiniranih ([235]). Komisija bo tržno moč družbe SAS na navedenih 16 zadevnih letališčih ocenila v naslednjih oddelkih.

([228]) Članek možganskega trusta, stran 26.

([229]) Priglasitev danskih in švedskih organov.

([230]) Tudi če bi družba SAS izstopila iz navedenih letališč in vrnila vse svoje slote, zmogljivost, ki je bila dana na voljo konkurentom, ne bi bistveno vplivala na njihov konkurenčni položaj. Zato nadaljnja prisotnost družbe SAS ne vpliva bistveno na zmožnost in spodbudo njenih konkurentov, da vstopijo na navedena letališča ali se na njih širijo.

([231]) Glej tudi uvodno izjavo 464.

([232]) V skladu z opredelitvijo družbe Ryanair se ekonomija razpona pojavi, kadar letalska družba upravlja vozlišča na več letališčih in ima potencial za delitev stroškov na številnih rutah, kar konkurentom otežuje poslovanje.

([233]) V skladu z opredelitvijo družbe Ryanair se mrežna ekonomija pojavi, kadar letalska družba upravlja vozlišča in lahko doseže višje faktorje zasedenosti ter s tem večjo stroškovno učinkovitost zaradi prevoza potnikov na povezovalnih letih. Družba Ryanair dodaja, da so tri glavna operativna vozlišča družbe SAS na letališčih v Københavnu, Oslu in Stockholmu, ki jih opisuje kot „hrbtenico svoje mreže letov“.

([234]) Ta letališča so: letališče København, letališče Stockholm Arlanda, letališče Oslo, letališče Trondheim, letališče Bergen, letališče Stavanger, letališče Göteborg Landvetter, letališče Billund, letališče Helsinki, letališče London Heathrow, letališče Aarhus, letališče Luleå, letališče Talin, letališče Aalborg, letališče Malaga, letališče Vilnius, letališče Tromsø, letališče Düsseldorf, letališče Stuttgart, letališče Gdańsk Lech Wałęsa, letališče Bodø, letališče Hamburg in letališče Amsterdam.

([235]) Ta letališča so: letališče København, letališče Stockholm Arlanda, letališče Oslo, letališče Trondheim, letališče Bergen, letališče Stavanger, letališče Göteborg Landvetter, letališče Billund, letališče Helsinki, letališče London Heathrow, letališče Malaga, letališče Tromsø, letališče Düsseldorf, letališče Stuttgart, letališče Hamburg in letališče Amsterdam.

6.3.5.1.3 Merila za oceno tržne moči družbe SAS na zadevnih letališčih

(456) Za ugotovitev pomembne tržne moči je potrebna zlasti preučitev vseh dejavnikov, ki lahko zadostno omejujejo ravnanje zadevnega podjetja. Ocena konkurenčnega pritiska na podjetje ne more temeljiti zgolj na obstoječih razmerah na trgu. Pomemben je tudi potencialni vpliv širitve dejanskih konkurentov ali vstopa potencialnih konkurentov, vključno z grožnjo takšne širitve ali vstopa.

(457) V zvezi s tem je Komisija za namene ocene tržne moči družbe SAS v tem primeru upoštevala konkurenčno strukturo na vsakem zadevnem letališču in zlasti (i) pritisk zaradi obstoječih ponudnikov storitev zračnega prevoza potnikov (letalske družbe, ki delujejo na letališču), zlasti položaj upravičenca in njegovih dejanskih konkurentov na trgu (oddelek 6.3.5.1.3.1), ter (ii) pritisk zaradi verjetne grožnje prihodnje širitve dejanskih konkurentov ali vstopa potencialnih konkurentov (oddelka 6.3.5.1.3.2 in 6.3.5.1.3.3).

6.3.5.1.3.1 Tržni deleži v smislu števila letov in sedežev kot kazalniki obstoječih konkurenčnih struktur

(458) Tržni deleži, izraženi s številom ponujenih letov (pogostostjo letov) ali številom uporabljenih sedežev na zadevnem letališču, so koristen prvi pokazatelj tržnega položaja letalske družbe in dejanskega konkurenčnega pritiska nanjo.

(459) Delež letov (ali pogostost letov) ([236]) je opredeljen kot razmerje med številom letov (ali pogostostjo letov), ki jih opravi letalski prevoznik na letališču, in skupnim številom letov (ali pogostostjo letov), ki jih opravljajo vsi letalski prevozniki na letališču. Ustreza razmerju med številom slotov, ki jih uporablja letalski prevoznik na letališču, in skupnim številom slotov, ki jih uporabljajo vsi letalski prevozniki na letališču. Približno ustreza tudi razmerju med številom slotov, dodeljenih letalskemu prevozniku na letališču, in skupnim številom slotov, dodeljenih vsem letalskim prevoznikom na letališču ([237]).

(460) Delež sedežev je opredeljen kot razmerje med številom sedežev, ki jih uporablja letalski prevoznik na letališču, in skupnim številom sedežev, ki jih na zadevnem letališču ponujajo vsi letalski prevozniki. Zato je kazalnik odstotka zmogljivosti, ki jo ponudi letalski prevoznik, glede na skupno zmogljivost, ponujeno na letališču.

(461) V skladu s sodno prakso v zvezi s prevladujočim položajem na trgu ([238]) Komisija meni, da (i) družba SAS verjetno ne bi imela pomembne tržne moči na zadevnih letališčih, kjer sta bila njen delež letov in delež sedežev manjša od 40 %, in (ii) da bi bilo treba pri oceni obstoja tržne moči za namene točke 72 začasnega okvira upoštevati dodatne dejavnike, zlasti tiste, ki odražajo omejitve, ki izhajajo iz potencialne konkurence ([239]), če je imela družba SAS na zadevnih letališčih najmanj 40-odstotni delež sedežev.

([236]) V tem sklepu je pogostost opredeljena kot povratni let ali dva leta (en odhodni let z zadevnega letališča do destinacije in en let z destinacije na zadevno letališče).

([237]) V skladu z uredbo o slotih mora prevoznik uporabiti vsaj 80 % dodeljenega zaporedja slotov. V nasprotnem primeru se dodeljeno zaporedje slotov vrne v pool slotov (pravilo „uporabi ali izgubi“). Podatki kažejo, da je na letališčih z največjo preobremenjenostjo izkoriščenost slotov v vsakem primeru na splošno več kot 95-odstotna (glej npr. IATA Submission - Steer EU Fact-Finding Study: Airport Slots (Predložitev IATA – Študija družbe Steer za ugotavljanje dejstev, izvedena v EU: letališki sloti), december 2019, str. 37, na voljo na spletni povezavi: iata-airport-slots-submission-eu-study-steer-dec-2019.pdf). Zato je na navedenih letališčih razlika med številom uporabljenih slotov in številom dodeljenih slotov omejena.

([238]) Glej npr. sodbo z dne 14. februarja 1978, United Brands in United Brands Continental/Komisija, 27/76, ECLI:EU:C:1978:22, in sodbo z dne 13. februarja 1979, Hoffmann-La Roche/Komisija, 85/76, ECLI:EU:C:1979:36.

([239]) Potencialno konkurenco lahko ustvari znatna neizkoriščena proizvodna zmogljivost (v tem primeru neizkoriščeni sloti) (glej sodbo z dne 13. februarja 1979, Hoffmann-La Roche/Komisija, 85/76, ECLI:EU:C:1979:36, točka 48).

6.3.5.1.3.2 Ovire za širitev ali vstop

(462) Komisija meni, da bi bilo treba pri ocenjevanju omejitev, ki izhajajo iz dejanske in potencialne konkurence, upoštevati ovire za širitev ali vstop, s katerimi se srečujejo drugi letalski prevozniki, ki niso upravičenec. Da bi letalski prevoznik lahko opravljal storitve zračnega prevoza potnikov, potrebuje dostop do letališke infrastrukture. Na koordiniranih letališčih mora imeti letalski prevoznik slote za opravljanje letov na rutah z zadevnih letališč ali nanje. Dejansko je v skladu s sodno prakso glavna ovira za vstop v sektor zračnega prevoza Unije pomanjkanje razpoložljivih slotov na velikih letališčih ([240]). V tem okviru visoka stopnja preobremenjenosti letališča odraža omejitve letaliških zmogljivosti, s katerimi se sooča letalski prevoznik, kar vpliva na njegovo zmožnost učinkovitega omejevanja ravnanja upravičenca.

(463) Družba Ryanair v svojih pripombah Komisiji očita, da se je osredotočila na omejitve slotov kot edino oviro za vstop. Po eni strani družba Ryanair trdi, da obstajajo drugi dejavniki, ki bi lahko potencialnemu konkurentu preprečili, da bi vzpostavil ali razširil svojo prisotnost, kot so: ekonomija razpona; znamčenje, promocije in zvestoba strank; mrežna ekonomija ali tveganje agresivnih povračilnih ukrepov s strani obstoječih konkurentov. Družba Ryanair je navedene štiri elemente le naštela.

(464) Vendar Komisija ugotavlja, da sta (i) dva od navedenih elementov (ekonomija razpona in mrežna ekonomija) dejansko povezana z omejitvami slotov, saj je zmožnost doseganja navedenih ekonomij (stroškovna učinkovitost) odvisna od zmožnosti letalske družbe, da opravlja lete na dovolj velikem številu rut na letališče in z njega, in s tem od zmožnosti, da dostopa do dovolj velikega števila slotov na letališču; (ii) da se znamčenje, promocije in zvestoba strank nanašajo na zmožnost oskrbe določene kategorije potnikov (potniki v višjem cenovnem razred ali časovno občutljivi potniki) in ne na splošno zmožnost opravljanja letov na letališče ali z njega, in so na splošno vsekakor del koristi, ki izhajajo iz dejavnosti vozlišč ([241]) in se upoštevajo pri opredelitvi zadevnih letališč (omejeno na baze upravičenca), in (iii) da je preostali element (tveganje agresivnih povračilnih ukrepov obstoječih konkurentov) podrobneje obravnavan v drugem ukrepu za preprečevanje neupravičenega izkrivljanja konkurence iz točke 71 začasnega okvira, ki se med drugim uporablja za trge, na katerih ima družba SAS pomembno tržno moč.

(465) Po drugi strani družba Ryanair trdi, da relativna stabilnost tržnih deležev družbe SAS v smislu ponujenih sedežev na zadevnih letališčih v daljšem časovnem obdobju (z izjemo letališča København), kaže, da bodo poleg preobremenjenosti letališč verjetno obstajale druge ovire, ki bodo konkurentom preprečevale vstop ali znatno povečanje svoje prisotnosti na teh letališčih.

(466) Vendar družba Ryanair ni predložila nobenega dokaza o obstoju takih ovir za vstop ali širitev na zadevnih letališčih ali kakršnih koli navedb o letalskih družbah, ki bi jih te domnevne ovire odvračale od vstopa na trg ali širitve. Nasprotno, zdi se, da so trditve družbe Ryanair v zvezi z ovirami za vstop in širitev v nasprotju z njenimi trditvami v zvezi z načelom nediskriminacije in pravili prostega pretoka (uvodna izjava 169). Družba Ryanair je zlasti predložila podatke ([242]), iz katerih je razvidno, da so nizkocenovni prevozniki med letoma 2014 in 2019 na Danskem zagotovili 66 % povečanja števila sedežev, medtem ko sta družbi SAS in Danish Air Transport v tem petletnem obdobju zagotovili le 3 % rasti. Na Švedskem so nizkocenovni prevozniki med letoma 2014 in 2019 zagotovili 40 % povečanja števila sedežev znotraj Evrope, medtem ko sta družbi SAS in Braathens v tem petletnem obdobju zagotovili le 22 % rasti. Navedeni podatki na nacionalni ravni so podprti s podatki, ki sta jih Danska in Švedska zbrali na ravni letališč in iz katerih je razvidno, da se je število potnikov, ki so jih prepeljali nizkocenovni prevozniki, na letališču København v obdobju 2014–2019 povečalo za 43 %, na letališču Stockholm Arlanda pa za 25 % ([243]). Rast nizkocenovnih prevoznikov kaže, da trditve družbe Ryanair v zvezi z drugimi ovirami za vstop in širitev, ki niso omejitve slotov, niso utemeljene in potrjujejo predhodne ugotovitve Komisije iz sklepa o začetku postopka, v skladu s katerimi se konkurenti družbe SAS ne soočajo z večjimi ovirami za vstop ali širitev na katerem koli zadevnem letališču.

([240]) Glej sodbo z dne 4. julija 2006, easyJet/Komisija, T-177/04, EU:T:2006:187, točka 166.

([241]) Glej npr. zadevo AT.39964 – Air France/KLM/Alitalia/Delta, točka 59, in zadevo AT.39595 – Continental/United/Lufthansa/Air Canada, točka 49.

([242]) Tržna študija letalske družbe.

([243]) Odgovor na zahtevo Komisije za informacije z dne 16. oktobra 2023.

(467) Glede na zgoraj navedeno Komisija meni, da se je pri preučitvi obstoja ovir za vstop in širitev za namene ocene tržne moči družbe SAS na zadevnih letališčih primerno osredotočiti na omejitve slotov.

6.3.5.1.3.3 Deleži slotov in stopnje preobremenjenosti kot kazalniki potencialnih konkurenčnih struktur

(468) Komisija je v sklepu o začetku postopka za vsako od zadevnih letališč, za katera tržni deleži družbe SAS v smislu števila letov in sedežev niso zadoščali za izključitev pomembne tržne moči družbe SAS, uporabila dva dodatna kazalnika, tj. delež slotov družbe SAS na letališču skupaj s stopnjo preobremenjenosti letališča.

(469) Delež slotov je opredeljen kot razmerje med številom slotov, dodeljenih letalskemu prevozniku na letališču, in skupnim številom razpoložljivih slotov na zadevnem letališču (tj. letališka zmogljivost, ki ustreza vsoti števila slotov, dodeljenih vsem letalskim prevoznikom, in števila nedodeljenih slotov, ki bi se lahko uporabili za širitev ali vstop letalskih prevoznikov na letališču).

(470) Komisija je opredelitev koordiniranega letališča v skladu z uredbo o slotih uporabila kot prvi približek visoke stopnje preobremenjenosti letališča.

(471) Za koordinirana letališča se dejanska stopnja preobremenjenosti izračuna tako, da se število slotov, dodeljenih vsem letalskim prevoznikom na letališču v zadevni sezoni IATA, deli s skupno zmogljivostjo letališča (v smislu števila slotov) v zadevni sezoni IATA. Povprečna stopnja preobremenjenosti v obratovalnih urah, nižja od 60 %, ne bi bila *prima facie* problematična ([244]).

(472) Družba Ryanair v svojih pripombah trdi, da Komisija svojo oceno tržne moči družbe SAS neustrezno osredotoča na deleže slotov namesto na tržne deleže. Ta trditev izhaja iz napačnega razumevanja posebnega namena analize tržne moči upravičenca na podlagi točke 72 začasnega okvira. Namen je opredeliti trge, na katerih bo pomoč najverjetneje negativno vplivala na konkurenco, tj. trge, na katerih ima upravičenec gospodarsko moč, ki mu omogoča, da prepreči ohranjanje učinkovite konkurence. Ker je pomoč namenjena ohranjanju zmožnosti poslovanja upravičenca (in ne njegovih dejanskih dejavnosti), je pomembna tržna moč upravičenca neposredno povezana z njegovo zmožnostjo nadaljnjega opravljanja letov na zadevna letališča in z njih na škodo vstopa ali širitve konkurentov. Tržni deleži družbe SAS, izraženi v smislu pogostosti letov ali števila sedežev, so pokazatelj dejanske konkurence, s katero se sooča družba SAS pri zagotavljanju storitev zračnega prevoza potnikov na letališču. Nasprotno pa delež slotov družbe SAS na letališču, dopolnjen z oceno preobremenjenosti na letališču, zajema dejanski in potencialni konkurenčni pritisk, s katerim se sooča družba SAS. Navedeni kazalniki dejansko ne odražajo le trenutnega opravljanja storitev zračnega prevoza potnikov različnih letalskih družb, ki so že prisotne, temveč tudi njihove možnosti za širitev (npr. z odprtjem novih rut ali povečanjem pogostosti letov) ter obseg novih vstopov letalskih družb, ki še niso dejavne na letališču ([245]).

([244]) Glej npr. zadevi M.8672 – easyJet/Certain Air Berlin Assets, točka 114, in M.8633 – Lufthansa/Certain Air Berlin Assets, točka 196. Glej tudi sodbo z dne 20. oktobra 2021, Polskie Linie Lotnicze „LOT"/Komisija, T-296/18, EU:T:2021:724, točka 111. Pogoji obratovanja na zadevnih letališčih se lahko razlikujejo zlasti zaradi različnih obratovalnih ur, prepovedi nočnih letov in omejitev gibanja. Zaradi primerljivosti je Komisija upoštevala deleže slotov in stopnje preobremenjenosti letališč med 6.00 in 21.59 po lokalnem času (tj. med 4.00 in 19.59 UTC v poletni sezoni IATA in med 5.00 in 20.59 UTC v zimski sezoni IATA).

([245]) V točki 5.62 poročila družbe Oxera ni navedeno drugače: „tržni deleži kažejo na položaj družbe SAS v primerjavi z obstoječimi konkurenti, medtem ko razpoložljiva zmogljivost (kadar je stopnja prezasedenosti nizka) kaže na možnost vstopa novih konkurentov ali širitve obstoječih konkurentov (ob predpostavki, da ni drugih ovir za vstop). *Pri deležih slotov sta oba ukrepa združena*". Kljub temu je treba poudariti, da je v naslednji točki (točka 5.63) poročila družbe Oxera napačno predstavljen analitični okvir, ki ga je uporabila Komisija, saj Komisija ne uporablja deleža slotov družbe SAS brez sklicevanja na stopnjo preobremenjenosti letališča. Zato bi Komisija v nasprotju s trditvami družbe Ryanair in z uporabo številčnega primera, predlaganega v poročilu družbe Oxera, razlikovala med primeri, v katerih je (i) delež družbe SAS 40-odstoten, preobremenjenost letališča pa 60-odstotna (delež letov SAS je 66,7-odstoten), in primeri, v katerih je (ii) delež družbe SAS 40-odstoten, preobremenjenost letališča pa 100-odstotna (delež letov družbe SAS je 40-odstoten, vendar ga „ni mogoče izpodbijati").

(473) Glede na navedeno Komisija meni, da pripombe družbe Ryanair ne postavljajo pod vprašaj ustreznosti deleža slotov družbe SAS skupaj s stopnjo preobremenjenosti letališča kot dejavnikov, ki sta še posebej pomembna za oceno pritiska, ki ga nad družbo SAS izvaja trenutna in potencialna konkurenca, in posledično za oceno tržne moči družbe SAS ([246]).

6.3.5.1.3.4 Sklepna ugotovitev

(474) Komisija ugotavlja, da so naslednji kazalniki najnatančnejša merila za oceno tržne moči družbe SAS v skladu s točko 72 začasnega okvira: prvič, delež in pogostost letov družbe SAS na zadevnih letališčih in, drugič, če vsaj eno od slednjih doseže 40 %, delež slotov družbe SAS skupaj s stopnjo preobremenjenosti letališča, ki se po potrebi dopolni z deležem slotov ali relativno velikostjo flote stacioniranih zrakoplovov njenih konkurentov.

6.3.5.1.4 Uporaba meril za oceno tržne moči družbe SAS na zadevnih letališčih

(475) Danska in Švedska sta predložili podatke o deležu opravljenih letov, deležu sedežev in deležu slotov družbe SAS na zadevnih letališčih ter o stopnjah preobremenjenosti teh letališč. Za konkurente družbe SAS sta Danska in Švedska navedli število slotov, ki so jim bili dodeljeni, ter oceno števila zrakoplovov, ki jih imajo stacionirane na zadevnih letališčih. Komisija je preverila splošno točnost podatkov, ki sta jih predložili Danska in Švedska, med drugim o statističnih podatkih, zbranih v okviru spletnega koordinacijskega sistema ([247]).

(476) Na podlagi navedenih podatkov sta bila od 16 zadevnih letališč delež tedenskih letov družbe SAS in delež ponujenih sedežev v poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020 na 11 koordiniranih letališčih manjša od 40 % ([248]). Komisija je v sklepu o začetku postopka v skladu s sodno prakso o prevladujočem položaju na trgu (glej odstavek 441 zgoraj) menila, da družba SAS na navedenih letališčih verjetno ne bi imela pomembne tržne moči.

(477) Družba Ryanair meni, da bi morala Komisija podrobneje oceniti vsaj vseh 16 zadevnih letališč, vključno z oceno preobremenjenosti ob različnih urah dneva in ovir za vstop, ki niso omejitve slotov. Vendar družba Ryanair ne navaja nobenega elementa, ki bi omajal ugotovitev o neobstoju pomembne tržne moči družbe SAS na zadevnih letališčih, kjer so njeni deleži opravljenih letov in ponujenih sedežev manjši od 40 %. Zlasti iz pripomb družbe Ryanair ni razvidno, da dejanski ali potencialni konkurenti družbe SAS ne morejo dejansko omejevati dejavnosti družbe SAS na navedenih letališčih. Nasprotno, trditve družbe Ryanair kažejo, da lahko konkurenti družbe SAS na navedenih letališčih neovirano rastejo.

(478) Delež opravljenih tedenskih letov ali ponujenih sedežev družbe SAS v poletni sezoni IATA 2019 ali zimski sezoni IATA 2019/2020 je presegel 40 % na naslednjih petih koordiniranih letališčih v EGP: letališče København, letališče Stockholm Arlanda, letališče Trondheim, letališče Stavanger, in letališče Tromsø. Za navedena letališča so tržni deleži družbe SAS v smislu pogostosti letov in števila sedežev, ponujenih na letališču, prvi pokazatelj morebitnega obstoja pomembne tržne moči. Vendar navedene metrike same po sebi ne zadoščajo za dokončen sklep o tem, ali ima družba SAS pomembno tržno moč v skladu s točko 72 začasnega okvira.

(479) Komisija bo tako dodatno ocenila tržno moč družbe SAS na navedenih petih letališčih, pri čemer bo skupaj upoštevala naslednje dodatne kazalnike: (i) delež slotov družbe SAS na letališču, zlasti na letališčih København in Stockholm Arlanda, ob konicah ([249]), in (ii) stopnjo preobremenjenosti letališča. Komisija bo zaradi celovitosti primerjala tudi število zrakoplovov, ki so jih imeli družba SAS in njeni konkurenti stacionirane na letališču, kot dopolnilni približek njihovih relativnih prednosti.

([246]) Ta ugotovitev je v skladu z analitičnim okvirom, ki ga je Komisija uporabila v okviru pristopa „za vsako letališče posebej“ v predhodnih sklepih o združitvah (glej zlasti zadevo M.8633 – Lufthansa/Certain Air Berlin assets (2017), točke 165–184.

([247]) Spletni koordinacijski sistem je spletni portal z več koordinatorji, ki se uporablja na 118 letališčih v 31 državah po vsem svetu. Registriranim uporabnikom zagotavlja širok nabor orodij za iskanje, razvrščanje, ogled in prenos informacij o slotih in voznih redih.

([248]) Ta letališča so: letališče Oslo (manj kot 40 %); letališče Bergen (manj kot 40 %); letališče Göteborg Landvetter (manj kot 20 %); letališče Billund (manj kot 20 %); letališče Helsinki (manj kot 5 %); letališče London Heathrow (manj kot 5 %); letališče Malaga (manj kot 5 %); letališče Düsseldorf (manj kot 5 %); letališče Stuttgart (manj kot 5 %); letališče Hamburg (manj kot 5 %); letališče Amsterdam (manj kot 5 %).

([249]) Komisija kot „konice“ šteje urne intervale, v katerih je stopnja preobremenjenosti na določenem letališču zelo visoka in zato zelo omejena ali pa na njem ni več zmogljivosti za vstop ali širitev.

(480) Kot je podrobno opisano v oddelkih 6.3.5.1.4.1 do 6.3.5.1.4.5, delež opravljenih letov ali sedežev družbe SAS na nobenem od navedenih petih letališč ne presega 50 %, pri čemer je delež slotov družbe SAS na posameznem letališču majhen ali zmeren in navedena letališča niso močno preobremenjena. Komisija je v sklepu o začetku postopka menila, da navedeni kazalniki zadoščajo za ugotovitev, da družba SAS nima pomembne tržne moči na nobenem od letališč København, Stockholm Arlanda, Trondheim, Stavanger in Tromsø. Družba Ryanair v svojih pripombah trdi, da je treba pri oceni tržne moči družbe SAS upoštevati druge značilnosti tržne strukture, kot je stopnja razdrobljenosti konkurentov na zadevnih letališčih ali konkurenčni pritisk, ki ga ti izvajajo na družbo SAS. Vendar družba Ryanair ne pojasnjuje, kako bi te druge značilnosti izpodbijale obstoj konkurenčnega pritiska na družbo SAS, zlasti v obliki morebitnega vstopa ali širitve konkurentov, ki bi bila zaradi zmerne stopnje preobremenjenosti letališč verjetna, pravočasna in zadostna. Vendar bo Komisija, kot je navedeno v uvodni izjavi 480, zaradi celovitosti upoštevala tudi relativni tržni položaj konkurentov družbe SAS v spodnji oceni tržne moči družbe SAS na letališčih København, Stockholm Arlanda, Trondheim, Stavanger in Tromsø ([250]).

6.3.5.1.4.1 Ocena tržne moči družbe SAS na letališču København

(481) Na letališču København so tržni deleži družbe SAS dosegli 40 % samo glede na število tedenskih letov (poletna sezona 2019 in zimska sezona 2019/2020: 40 %). Glede na število ponujenih sedežev so bili manjši od 40 % (poletna sezona IATA 2019: 36 %; zimska sezona IATA 2019/2020: 38 %).

(482) Poleg tega, kot je razvidno iz **preglednice 7**, je bila stopnja preobremenjenosti letališča København pred izbruhom COVID-19 zmerna. Letalski prevozniki, ki so se želeli razširiti ali vstopiti na letališče København, niso imeli večjih ovir. Zato so na družbo SAS izvajali pritisk ne le konkurenti, ki so bili že dejavni na letališču København (in so predstavljali vsaj 60-odstotni skupni tržni delež v obeh sezonah IATA), ampak tudi grožnja širitve navedenih konkurentov in vstopa novih konkurentov. Močan pritisk na družbo SAS je ponazorjen s povprečnim deležem slotov družbe SAS, ki je leta 2019 dosegel največ 16 %.

Preglednica 7

Delež slotov družbe SAS in stopnja preobremenjenosti letališča København

Sezona IATA	Povprečni delež slotov družbe SAS	Trije največji deleži slotov družbe SAS	Povprečna stopnja preobremenjenosti letališča	Tri najvišje stopnje preobremenjenosti letališča
Poletje 2019:	16 %	32 % (urni interval: 5.00–5.59 UTC) 32 % (urni interval: 6.00–6.59 UTC) 30 % (urni interval: 14.00–14.59 UTC)	43 %	73 % (urni interval: 6.00–6.59 UTC) 72 % (urni interval: 5.00–5.59 UTC) 70 % (urni interval: 17.00–17.59 UTC)
Zima 2019/2020	14 %	34 % (urni interval: 6.00–6.59 UTC) 32 % (urni interval: 7.00–7.59 UTC) 28 % (urni interval: 16.00–16.59 UTC)	37 %	67 % (urni interval: 7.00–7.59 UTC) 64 % (urni interval: 18.00–18.59 UTC) 63 % (urni interval: 19.00–19.59 UTC)

([250]) Komisija na splošno ugotavlja, da trditve družbe Ryanair glede šibkega tržnega položaja konkurentov družbe SAS na zadevnih letališčih niso utemeljene. Družba Ryanair zlasti ne zagotavlja nobenega elementa, ki bi dejansko ogrozil močno prisotnost družbe Norwegian Air Shuttle na norveških letališčih (zlasti na letališčih Trondheim, Stavanger in Tromsø) ter na letališčih København in Stockholm Arlanda. Družba Ryanair prav tako ne pojasni, zakaj bi bilo treba družbi Wideroe na letališču Tromsø, ki ga slednja uporablja kot vozlišče za severni del Norveške, ta položaj odvzeti. Glede na poseben profil navedenih zadevnih letališč finančne težave družbe Norwegian Air Shuttle ob dodelitvi pomoči ali regionalna osredotočenost družbe Wideroe same po sebi ne morejo upravičiti trditve družbe Ryanair, da, zlasti na norveških letališčih, niso ustvarjale znatnega konkurenčnega pritiska in da je za zadevna letališča značilna velika razdrobljenost donosnih konkurentov.

(483) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je imel družba SAS v poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020 na letališču stacioniranih 12 zrakoplovov. Glede na ocene, ki sta jih predložili Danska in Švedska, je imelo več drugih letalskih družb bazo na letališču København, vključno z družbami Norwegian Air Shuttle (10 zrakoplovov, stacioniranih v poletni sezoni IATA 2019 in sedem v zimski sezoni IATA 2019/2020), Lufthansa Group (Lufthansa, Brussels Airlines, Austrian, Swiss: pet zrakoplovov, stacioniranih v poletni sezoni IATA 2019 in štirje v zimski sezoni IATA 2019/2020) in Air France-KLM (dva zrakoplova, stacionirana v poletni sezoni 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020).

(484) Komisija glede na (i) zmerne deleže tedenskih letov družbe SAS in ponujenih sedežev na letališču København v obeh sezonah IATA (največ 40 %); (ii) omejen delež slotov družbe SAS na letališču København v obeh sezonah IATA (povprečno manj kot 20 %); (iii) razpoložljivo zmogljivost slotov na letališču København v obeh sezonah IATA in (iv) prisotnost relativno močnih konkurentov ugotavlja, da družba SAS za namene tega sklepa nima pomembne tržne moči na trgu storitev zračnega prevoza potnikov na letališče København in z njega.

6.3.5.1.4.2 Ocena tržne moči družbe SAS na letališču Stockholm Arlanda

(485) Na letališču Stockholm Arlanda so tržni deleži družbe SAS presegli 40 % glede na število tedenskih letov in ponujenih sedežev, vendar niso dosegli 50 % (poletna sezona IATA 2019: 48 % glede na število tedenskih letov in 42 % glede na število ponujenih sedežev; zimska sezona IATA 2019/2020: 47 % glede na število tedenskih letov in 45 % glede na število ponujenih sedežev).

(486) Vendar, kot je razvidno iz **preglednice 8**, je bila stopnja preobremenjenosti letališča Stockholm Arlanda pred izbruhom COVID-19 zmerna. Letalski prevozniki, ki so se želeli razširiti ali vstopiti na letališče Stockholm Arlanda, niso imeli večjih ovir. Zato so na družbo SAS izvajali pritisk ne le konkurenti, ki so bili že dejavni na letališču Stockholm Arlanda (in so predstavljali vsaj 52-odstotni skupni tržni delež v obeh sezonah IATA), ampak tudi grožnja širitve navedenih konkurentov in vstopa novih konkurentov. Močan pritisk na družbo SAS je ponazorjen z omejenim povprečnim deležem slotov družbe SAS, ki je leta 2019 dosegel največ 16 %.

Preglednica 8

Delež slotov družbe SAS in stopnja preobremenjenosti letališča Stockholm Arlanda

Sezona IATA	Povprečni delež slotov družbe SAS	Trije največji deleži slotov družbe SAS	Povprečna stopnja preobremenjenosti letališča	Tri najvišje stopnje preobremenjenosti letališča
Poletje 2019:	16 %	30 % (urni interval: 6.00–6.59 UTC) 29 % (urni interval: 5.00–5.59 UTC) 29 % (urni interval: 12.00–12.59 UTC)	36 %	59 % (urni interval: 13.00–13.59 UTC) 58 % (urni interval: 6.00–6.59 UTC) 58 % (urni interval: 15.00–15.59 UTC)
Zima 2019/2020	14 %	32 % (urni interval: 16.00–16.59 UTC) 28 % (urni interval: 6.00–6.59 UTC) 27 % (urni interval: 7.00–7.59 UTC)	31 %	62 % (urni interval: 7.00–7.59 UTC) 56 % (urni interval: 16.00–16.59 UTC) % 52 % (urni interval: 19.00–19.59 UTC)

(487) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je imela družba SAS v poletni sezoni IATA 2019 na letališču stacioniranih 16 zrakoplovov, v zimski sezoni IATA 2019/2020 pa 17 zrakoplovov. Glede na ocene, ki sta jih predložili Danska in Švedska, je imelo na letališču Stockholm Arlanda bazo več drugih letalskih družb, vključno z družbami Norwegian Air Shuttle (11 zrakoplovov, stacioniranih v poletni sezoni IATA 2019 in pet v zimski sezoni IATA 2019/2020), Lufthansa Group (Lufthansa in Austrian: trije zrakoplovi, stacionirani v poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020) ter Air France-KLM (dva zrakoplova, stacionirana v poletni sezoni 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020).

(488) Čeprav so deleži tedenskih letov in ponujenih sedežev družbe SAS na letališču Stockholm Arlanda v obeh sezonah IATA razmeroma veliki (vendar ne presegajo 48 %), Komisija na podlagi (i) omejenega deleža slotov družbe SAS na letališču Stockholm Arlanda v obeh sezonah IATA (povprečno manj kot 20 %), (ii) znatne razpoložljive zmogljivosti slotov na letališču Stockholm Arlanda v obeh sezonah IATA, tudi ob konicah, in (iii) prisotnosti razmeroma močnih konkurentov ugotavlja, da družba SAS za namene tega sklepa nima pomembne tržne moči na trgu storitev zračnega prevoza potnikov na letališče Stockholm Arlanda in z njega.

6.3.5.1.4.3 Ocena tržne moči družbe SAS na letališču Trondheim

(489) Na letališču Trondheim so tržni deleži družbe SAS presegli 40 % glede na število tedenskih letov in ponujenih sedežev ter dosegli 50 % samo v eni sezoni in samo glede na število ponujenih sedežev (poletna sezona IATA 2019: 43 % glede na število tedenskih letov in 50 % glede na število ponujenih sedežev; zimska sezona IATA 2019/2020: 41 % glede na število tedenskih letov in 48 % glede na število ponujenih sedežev).

(490) Vendar je bila stopnja preobremenjenosti letališča pred pandemijo COVID-19 zmerna, tako da letalski prevozniki, ki so se želeli razširiti ali vstopiti na letališče Trondheim, niso imeli večjih ovir ([251]). Poleg tega bi bil ocenjeni povprečni delež slotov družbe SAS v letu 2019 omejen, vsekakor pa manjši od 20 % (poletna sezona IATA 2019: 19 %; zimska sezona IATA 2019/2020: 17 %). Zato so na družbo SAS izvajali pritisk ne le konkurenti, ki so bili že dejavni na letališču Trondheim (in so predstavljali vsaj 49-odstotni skupni tržni delež v obeh sezonah IATA), ampak tudi grožnja širitve navedenih konkurentov in vstopa novih konkurentov ([252]).

(491) Poleg tega Komisija ugotavlja, da v skladu z ocenami, ki sta jih predložili Danska in Švedska, letališča Trondheim kot baze ni uporabljala le družba SAS (10 zrakoplovov, stacioniranih v poletni sezoni 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020), ampak tudi družbi Norwegian Air Shuttle (dva zrakoplova, stacionirana v poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020) in KLM (en zrakoplov, stacioniran v poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020).

(492) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da družba SAS za namene tega sklepa nima pomembne tržne moči na trgu storitev zračnega prevoza potnikov na letališče Trondheim in z njega.

([251]) Usklajevanje na letališču Trondheim je posledica omejitev terminalov in ne omejitev vzletno-pristajalnih stez, tako da je zmogljivost letališča Trondheim izražena zlasti v največjem številu odhajajočih in prihajajočih potnikov ali največjem številu mednarodnih odhodov in ne v številu premikov. Zato je zmogljivost letališča težko pretvoriti v število slotov. Kljub temu bi bila ob upoštevanju zgornje meje zmogljivosti, izražene v številu mednarodnih odhodov na uro (sedem) in konservativno ob upoštevanju, da so vsi sloti za odhodne lete, dodeljeni letalskim družbam (ki po ocenah predstavljajo polovico vseh dodeljenih slotov, drugo polovico pa predstavljajo sloti za prihodne lete), namenjeni mednarodnim letom, stopnja preobremenjenosti letališča Trondheima v letu 2019 nižja od 50 % (poletna sezona IATA 2019: 45 %; zimska sezona IATA 2019/2020: 43 %).

([252]) Ob upoštevanju zgornje meje zmogljivosti na letališču Trondheim, izražene v številu mednarodnih odhodov na uro (sedem), in konservativno ob upoštevanju, da so vsi sloti za odhodne lete, dodeljeni družbi SAS (ki po ocenah predstavljajo polovico slotov, ki so ji bili dodeljeni, drugo polovico pa predstavljajo sloti za prihodne lete) namenjeni mednarodnim letom, bi bil povprečni delež slotov družbe SAS v letu 2019 manjše od 20 % (poletna sezona IATA 2019: 19 %; zimska sezona IATA 2019/2020: 17 %). To kaže, da je bila družba SAS pred izbruhom COVID-19 na letališču izpostavljena močnim pritiskom.

6.3.5.1.4.4 Ocena tržne moči družbe SAS na letališču Stavanger

(493) Na letališču Stavanger so tržni deleži družbe SAS presegli 40 % glede na število tedenskih letov in ponujenih sedežev ter dosegli 50 % samo v eni sezoni in samo glede na število ponujenih sedežev (poletna sezona IATA 2019: 48 % glede na število tedenskih letov in 50 % glede na število ponujenih sedežev; zimska sezona IATA 2019/2020: 47 % glede na število tedenskih letov in 48 % glede na število ponujenih sedežev).

(494) Vendar je bila povprečna stopnja preobremenjenosti letališča pred izbruhom COVID-19 nizka (poletna sezona IATA 2019: 21 %; zimska sezona IATA 2019/2020: 22 %), tako da letalski prevozniki, ki so se želeli razširiti ali vstopiti na letališče Stavanger, niso imeli večjih ovir. Zato so na družbo SAS izvajali pritisk ne le konkurenti, ki so bili že dejavni na letališču Stavanger (in so predstavljali vsaj 50-odstotni skupni tržni delež v obeh sezonah IATA), ampak tudi grožnja širitve navedenih konkurentov in vstopa novih konkurentov. Močan pritisk na družbo SAS je ponazorjen z zelo omejenim povprečnim deležem slotov družbe SAS, ki je v poletni sezoni IATA 2019 v povprečju dosegel 10 %, v zimski sezoni IATA 2019/2020 pa v povprečju 8 %.

(495) Poleg tega Komisija ugotavlja, da v skladu z ocenami, ki sta jih predložili Danska in Švedska, letališča Stavanger ni uporabljala le družba SAS (osem zrakoplovov, stacioniranih v poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020), ampak tudi družbe Norwegian Air Shuttle (dva zrakoplova, stacionirana v poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020), Wideroe (en zrakoplov, stacioniran v poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020) in KLM (en zrakoplov, stacioniran v poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020).

(496) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da družba SAS za namene tega sklepa nima pomembne tržne moči na trgu storitev zračnega prevoza potnikov na letališče Stavanger in z njega.

6.3.5.1.4.5 Ocena tržne moči družbe SAS na letališču Tromsø

(497) Na letališču Tromsø so tržni deleži družbe SAS dosegli 40 % samo glede na število ponujenih sedežev (poletna sezona IATA 2019: 49 %; zimska sezona IATA 2019/2020: 46 %). Glede na število tedenskih letov so bili deleži manjši od 40 % (poletna sezona IATA 2019: 30 %; zimska sezona IATA 2019/2020: 28 %).

(498) V vsakem primeru je bila povprečna stopnja preobremenjenosti letališča pred pandemijo COVID-19 nizka (sezona IATA 2019: 18 %; zimska sezona IATA 2019/2020: 20 %), tako da letalski prevozniki, ki so se želeli razširiti ali vstopiti na letališče Tromsø, niso imeli večjih ovir. Zato so na družbo SAS izvajali pritisk ne le konkurenti, ki so bili že dejavni na letališču Tromsø (in so predstavljali vsaj 51-odstotni skupni tržni delež v obeh sezonah IATA), ampak tudi grožnja širitve navedenih konkurentov in vstopa novih konkurentov. Močan pritisk na družbo SAS je ponazorjen z zelo omejenim povprečnim deležem slotov družbe SAS, ki je v poletni sezoni IATA 2019 v povprečju dosegel 5 %, v zimski sezoni IATA 2019/2020 pa v povprečju 4 %.

(499) Poleg tega Komisija ugotavlja, da glede na ocene, ki sta jih predložili Danska in Švedska, SAS ni bila letalska družba z največjo floto, stacionirano na letališču Tromsø. Družba Wideroe je imela v poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020 na letališču stacionirane štiri zrakoplove, družba SAS pa dva zrakoplova. Na letališču je imela bazo tudi družba Norwegian Air Shuttle (en zrakoplov, stacioniran v poletni sezoni IATA 2019 in zimski sezoni IATA 2019/2020).

(500) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da družba SAS za namene tega sklepa nima pomembne tržne moči na trgu storitev zračnega prevoza potnikov na letališče Tromsø in z njega.

6.3.5.1.4.6 Sklepna ugotovitev o tržni moči

(501) Ker družba SAS nima pomembne tržne moči na nobenem od letališč, na katerih deluje, Komisija meni, da pogoji, pod katerimi bi morala Danska in Švedska predlagati dodatne ukrepe v skladu s točko 72 začasnega okvira, niso izpolnjeni.

6.3.5.2 Skladnost z drugimi pogoji iz oddelka 3.11.6 začasnega okvira

6.3.5.2.1 Točka 71 začasnega okvira

(502) V skladu s točko 71 začasnega okvira upravičenec do dokapitalizacije zaradi COVID-19 ne izvaja agresivne širitve poslovanja in prevzema prekomernih tveganj.

(503) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da sta Danska in Švedska ukrep pogojevali s spoštovanjem vseh pogojev iz oddelka 3.11.6 začasnega okvira. To vključuje skladnost s točko 71. Zato bo družbi SAS prepovedano vsakršno agresivno širjenje poslovanja in prevzemanje prekomernih tveganj (uvodna izjava 111).

(504) Poleg tega je Komisija 24. aprila 2020 ocenila poslovni načrt, ki ga je pripravila družba SAS. Kot je navedeno v uvodni izjavi 41, je bila v skladu z navedenim poslovnim načrtom preudarna in postopna vrnitev na ravni prometa pred izbruhom COVID-19 predvidena ne prej kot sredi leta 2023, pri čemer naj bi dolgo obdobje okrevanja trajalo od novembra 2020 do februarja 2022. Navedene napovedi so temeljile na predpostavki, da vlade po oktobru 2020 ne bodo uporabljale omejitev potovanj. Komisija ugotavlja, da so bile v času, ko je družba SAS pripravila svoj poslovni načrt, napovedi industrije bolj optimistične od napovedi, ki jih je uporabila družba SAS. Na primer, Evropska sekcija Mednarodnega letališkega sveta je 27. aprila 2020 v svojem blagem scenariju napovedala, da se bo potniški promet vrnil na ravni pred izbruhom COVID-19 ne prej kot leta 2022, na 90 % pa do decembra 2021.

(505) Julija 2020 so bile zaradi počasnejšega okrevanja, zabeleženega maja in junija 2020, nadaljevanja omejitev potovanj in negotovosti glede obetov v zvezi s pandemijo COVID-19 revidirane nekatere napovedi industrije. Evropska sekcija Mednarodnega letališkega sveta je nato napovedala, da do popolnega okrevanja ne bo prišlo pred letom 2024, kar je napovedalo tudi združenje IATA v svojem poročilu z dne 28. julija 2020, čeprav so se navedene projekcije nanašale na svetovni promet ([253]).

(506) V zvezi z navedenim sta Danska in Švedska v priglasitvi pojasnili, da se je družba SAS odločila, da do konca julija 2020 ne bo revidirala svojih projekcij poslovanja glede na to, da so bili promet, ki je bil dejansko zabeležen med aprilom in junijem 2020, in njeni prihodki iz poslovanja večji, kot je bilo predvideno. Iz njenih kazalnikov prometa je tudi razvidno, da se je število rezervacij julija in avgusta 2020 stalno povečevalo (uvodna izjava 51). Poleg tega je družba SAS pojasnila, da je bila njena glavna dejavnost osredotočena na notranje in mednarodne lete na kratke razdalje (zlasti v Skandinaviji), ki so okrevali hitreje kot leti na dolge razdalje. V vsakem primeru so projekcije prometa družbe SAS ostale bolj ali manj skladne s posodobljenimi napovedmi industrije, pri čemer se je popolno okrevanje pričakovalo med letoma 2023 in 2024.

(507) Komisija tudi ugotavlja, da je bil poslovni načrt družbe SAS, kot je razvidno iz oddelka 2.1.3.1, očitno osredotočen na ustrezno dimenzioniranje (stalno zmanjšanje števila zaposlenih, zmanjšanje dejavnosti, kot je zemeljska oskrba, itd.) ter poslovanje družbe v letih 2020 in 2021, ne pa na njeno širjenje ali prevzemanje prekomernih tveganj.

(508) Nazadnje, Komisija ugotavlja, da mora družba SAS izpolnjevati vse pogoje iz oddelka 3.11.6 začasnega okvira, zlasti glede prepovedi pridobitev iz točke 74 začasnega okvira.

(509) Iz navedenega sledi, da je ukrep v skladu s točko 71 začasnega okvira.

6.3.5.2.2 Točka 73 začasnega okvira

(510) V skladu s točko 73 začasnega okvira [u]pravičenci, ki so prejeli ukrepe dokapitalizacije zaradi COVID-19, tega ne smejo oglaševati v komercialne namene“.

([253]) Okrevanje notranjega prometa in mednarodnih letov na kratke razdalje je bilo predvideno za leto 2023. Navedene projekcije so bile konec oktobra 2020 dodatno revidirane po ponovnem izbruhu drugega vala pandemije COVID-19.

(511) Ukrep določa, da družba SAS in družbe pod njenim nadzorom ne bodo smele uporabljati ukrepa za komercialno oglaševanje (uvodna izjava 112).

(512) Ukrep je zato skladen s točko 73 začasnega okvira.

6.3.5.2.3 Točki 74 in 75 začasnega okvira.

(513) V točki 74 začasnega okvira je navedeno, da dokler ni odplačanih vsaj 75 % ukrepov dokapitalizacije zaradi COVID-19, se upravičencem, ki niso MSP, ne dovoli pridobiti več kot 10-odstotnega deleža v konkurentih ali drugih subjektih, ki izvajajo isto dejavnost, vključno z dejavnostmi višje in nižje v verigi.

(514) V ukrepu je določeno, da bodo družba SAS in vse družbe pod njenim nadzorom morale spoštovati navedeni pogoj, ob upoštevanju morebitne izjeme iz točke 75 začasnega okvira (uvodna izjava 112).

(515) Ukrep je zato v skladu s točkama 74 in 75 začasnega okvira.

6.3.5.2.4 Točka 76 začasnega okvira

(516) Komisija ugotavlja, da bo morala družba SAS zaradi ukrepa spoštovati točko 76 začasnega okvira v zvezi z uporabo državne pomoči v podjetjih v težavah že 31. decembra 2019 (uvodna izjava 121).

(517) Ukrep je zato skladen s točko 76 začasnega okvira.

6.3.5.2.5 Točka 77 začasnega okvira

(518) V točki 77 začasnega okvira je navedeno, da dokler ukrepi dokapitalizacije zaradi COVID-19 niso v celoti odplačani, upravičenci ne morejo izplačati dividend niti neobvezujočih kuponov niti ponovno odkupiti delnic, razen v razmerju do države.

(519) Danska in Švedska sta ukrep pogojevali s skladnostjo s točko 77 začasnega okvira, hkrati pa sta določili izjemo od prepovedi izplačila neobveznih kuponov s strani upravičenca v okviru novih komercialnih hibridnih menic, ki izhajajo iz pretvorbe obstoječih obveznic (uvodna izjava 115). Danska in Švedska sta v bistvu pojasnili, da je bila opustitev navedene posebne prepovedi potrebna za pridobitev udeležbe zasebnih upnikov v transakciji (uvodna izjava 115).

(520) Povedano drugače, Danska in Švedska sta se sklicevali na (delno) odstopanje od točke 77 začasnega okvira v zvezi z izplačilom neobvezujočih kuponov v okviru novih komercialnih hibridnih menic. Vendar tako (delno) odstopanje v točki 77 začasnega okvira ni predvideno.

(521) V zvezi s tem se Komisija v uvodni opombi sklicuje na sodno prakso, opisano v uvodnih izjavah 396 in 397.

(522) Čeprav se glede na besedilo točke 77 začasnega okvira zahteva uporaba prepovedi izplačil neobvezujočih kuponov v okviru ukrepa dokapitalizacije, je treba vseeno preveriti, ali so v obravnavanem primeru obstajale izjemne okoliščine, ki upravičujejo neposredno uporabo člena 107(3), točka (b), PDEU za dejstva obravnavanega primera in s tem odstopanje od točke 77 začasnega okvira v zvezi z izplačili neobvezujočih kuponov, izvedenimi v okviru novih komercialnih hibridnih menic.

(523) V obravnavanem primeru Komisija meni, da je bil ukrep (i) del regulativnega okvira, na katerega so vplivale izjemne okoliščine, ki jih je povzročila pandemija COVID-19, in da (ii) je imel posebne značilnosti, ki so bile zanj edinstvene, kar je upravičilo opustitev izplačil neobvezujočih kuponov za nove komercialne hibridne menice.

Na regulativni okvir so vplivale izjemne okoliščine, ki jih je povzročila pandemija COVID-19

(524) Prvič, gospodarske posledice navedenih izjemnih okoliščin so zahtevale takojšnje ukrepanje na ravni držav članic in na ravni Unije. Zato je Komisija 19. marca 2020, nekaj dni po tem, ko so države članice sprejele prve zajezitvene ukrepe, sprejela začasni okvir, da bi jim omogočila potrebno nujno ukrepanje. S tega vidika je Komisija v začasnem okviru navedla pogoje, ki jih morajo začasni ukrepi državne pomoči izpolnjevati, da se štejejo za združljive z notranjim trgom na podlagi člena 107(3), točka (b), PDEU in da jih je mogoče odobriti zelo hitro po priglasitvi s strani zadevne države članice. V navedenem okviru zaradi izredno nujnih okoliščin, ki so prevladovale ob njegovem sprejetju, ni bilo mogoče predvideti vseh ukrepov, ki bi jih države članice lahko sprejele v korist gospodarskih subjektov, ki jih je prizadela kriza zaradi pandemije COVID-19.

(525) Ugotovitev družbe Ryanair glede točke 77 začasnega okvira (uvodna izjava 203) te ugotovitve ne spremeni. Dejstvo, da je v začasnem okviru že upoštevana pandemija COVID-19, ne pomeni, da bi bilo mogoče ob njegovem sprejetju predvideti vse ukrepe, ki bi jih države članice lahko sprejele v korist gospodarskih subjektov, ki jih je prizadela kriza zaradi pandemije COVID-19. Kot je navedeno v uvodni izjavi 525, je Komisija začasni okvir sprejela v zelo kratkem času po prvih ukrepih omejitve gibanja zaradi pandemije COVID-19. Navedeni instrument je bil omejen in se je nenehno razvijal, kot je razvidno iz več sprememb, ki jih je Komisija uvedla v zvezi z njim med datumom njegovega sprejetja in datumom odobritve ukrepa. Komisija pri presoji možnosti odstopanja od začasnega okvira v obravnavanem primeru upošteva navedene izjemne okoliščine.

Ukrep je imel posebne značilnosti, ki so bile zanj edinstvene

(526) V zvezi s posebnimi značilnostmi, povezanimi z ukrepom, je treba opozoriti, da je v točki 77 začasnega okvira določena zahteva glede združljivosti, katere namen je preprečiti, da bi bili obstoječi zasebni vlagatelji in upniki upravičeni do državne pomoči z diskrecijskimi akti, ki jih sprejme upravičenec (kot so izjava o dividendah, ponovni odkup delnic ali izplačilo neobvezujočih kuponov). V tem smislu točka 77 začasnega okvira prispeva k znižanju zneska potrebne pomoči z zmanjšanjem denarnih odlivov upravičenca in s tem k omejevanju višine pomoči na tisto, kar je nujno potrebno za ponovno vzpostavitev kapitalske strukture upravičenca in zagotovitev njegove sposobnosti preživetja.

(527) Komisija v tem primeru meni, da je imel ukrep edinstvene značilnosti iz naslednjih šestih razlogov.

(528) Prvič, Komisija opozarja, da je dokapitalizacija družbe SAS vključevala znatno udeležbo zasebnih vlagateljev, kar je družbi omogočilo, da zbere do 3,75 milijarde SEK zasebnega kapitala. Pretvorba obveznic je sama po sebi znašala 2,25 milijarde SEK, tj. več kot 15 % skupnega zneska dokapitalizacije družbe SAS. Zato je navedena pretvorba predstavljala znaten del financiranja dokapitalizacije družbe SAS.

(529) Drugič, Komisija ugotavlja, da je bila možnost družbe SAS, da izplača neobvezujoče kupone za nove komercialne hibridne menice, ki izhajajo iz pretvorbe obveznic, ključna točka v pogajanjih z nekaterimi imetniki obveznic in, splošneje, ključni dejavnik za vse imetnike obveznic, da se strinjajo s pretvorbo obveznic (uvodna izjava 115). V nasprotju s trditvami družbe Ryanair (uvodna izjava 205) navedena trditev sama po sebi ni protislovna: Družba SAS se je pogajala neposredno z nekaterimi imetniki obveznic z daljšo ročnostjo, ki zastopajo interese vseh udeleženih imetnikov obveznic z daljšo ročnostjo, in ne z vsakim posameznim imetnikom obveznic z daljšo ročnostjo. Ko je bil dogovor dosežen, so imeli vsi imetniki obveznic z daljšo ročnostjo možnost glasovati na skupščini delničarjev za predlagano dokapitalizacijo ali proti njej, kot je razvidno iz sporočila za javnost, ki ga je družba SAS objavila 7. avgusta 2020 ([254]). Če bi bila torej opustitev prepovedi izplačil neobvezujočih kuponov ključna za navedene imetnike obveznic z daljšo ročnostjo, ki so se pogajali z družbo SAS, bi Danska in Švedska lahko razumno pričakovali, da bo to tudi ključni dejavnik za vse imetnike obveznic z daljšo ročnostjo.

([254]) Glej sporočilo za javnost družbe SAS z dne 7. avgusta 2020 (nazadnje obiskano novembra 2023).

(530) Tretjič, opozoriti je treba, da so imetniki obveznic z daljšo ročnostjo že zavrnili prvi predlog načrta dokapitalizacije, saj se sprva niso dogovorili o pogojih za pretvorbo obveznic (uvodna izjava 83). Bistveno je bilo, da družba SAS ter Danska in Švedska zagotovijo, da pogajanja ne bodo ponovno propadla glede zadev, ki so bile odločilne za navedene imetnike obveznic z daljšo ročnostjo. V zvezi s tem je trditev družbe Ryanair (uvodna izjava 206), v skladu s katero so imetniki obveznic z daljšo ročnostjo že imeli zadostne spodbude za naložbe zaradi znatne podpore Danske in Švedske, očitno neutemeljena, saj so navedeni imetniki obveznic z daljšo ročnostjo že na začetku zavrnili sodelovanje v transakciji.

(531) Četrtič, Komisija ugotavlja, da pretvorba obveznic v nove komercialne hibridne menice ni povzročila obogatitve imetnikov obveznic, ki so sodelovali pri dokapitalizaciji družbe SAS. Nasprotno, kot je navedeno v uvodni izjavi 119, je začetna naložba navedenih imetnikov obveznic v obveznice izgubila vrednost zaradi pretvorbe v nove komercialne hibridne menice. Povedano drugače, imetniki obveznic z daljšo ročnostjo so bili upravičeni do višje donosnosti naložb, če so obdržali obveznice in niso sprejeli njihove pretvorbe v nove komercialne hibridne menice. Zato je bila pretvorba izvedena na stroške imetnikov obveznic z daljšo ročnostjo, ki so tako skupaj z Dansko in Švedsko nosili breme dokapitalizacije družbe SAS.

(532) Petič, Komisija ugotavlja, da sta Danska in Švedska pričakovali, da bo imela pretvorba obstoječih obveznic v nove zasebne hibridne instrumente tri pozitivne učinke za družbo SAS, Dansko in Švedsko, in sicer (i) da se bodo izboljšali kapitalska struktura, likvidnostni položaj in ključna finančna razmerja družbe SAS (uvodna izjava 116); (ii) da se bo zmanjšal znesek potrebne državne pomoči (uvodna izjava 117) ter (iii) da se bo olajšalo in bolje zagotovilo nadomestilo Danski in Švedski (uvodna izjava 118).

(533) Družba Ryanair v zvezi s tem trdi, da je namen prepovedi izplačil neobvezujočih kuponov plačil iz točke 77 začasnega okvira preprečiti, da bi se upravičenec do pomoči za dokapitalizacijo pogajal s svojimi zasebnimi upniki, in s tem zmanjšati znesek potrebne pomoči (uvodna izjava 206). Vendar to ne drži. Čeprav je res, kot je navedeno v uvodni izjavi 527, da je namen prepovedi izplačil neobvezujočih kuponov preprečiti denarne odlive upravičenca in s tem zmanjšati znesek pomoči, točka 77 začasnega okvira upravičencu do pomoči za dokapitalizacijo ne preprečuje, da se z zasebnimi upniki (kot so imetniki obveznic z daljšo ročnostjo) pogaja o pogojih, pod katerimi bodo ti upniki prevzeli tveganje, da bodo poleg kapitala države članice vložili nov zasebni kapital, da bi ponovno vzpostavili kapitalsko strukturo upravičenca in zagotovili njegovo sposobnost preživetja. V vsakem primeru trditev družbe Ryanair ne spremeni ugotovitve, da brez opustitve prepovedi izplačil neobvezujočih kuponov za nove komercialne hibridne menice obstaja veliko tveganje, da zasebni vlagatelji ne bi privolili v sodelovanje pri dokapitalizaciji družbe SAS.

(534) Prav tako ni relevantna ugotovitev družbe Ryanair, v skladu s katero je Komisija napačno domnevala, da bi družba SAS brez porazdelitve bremena prejela več pomoči (uvodna izjava 207). Kot je dokazano v oddelku 6.3.3, je ukrep skladen s točko 54 začasnega okvira. Komisija je do navedenega sklepa prišla na podlagi predpostavke, da bi lahko Danska in Švedska k dokapitalizaciji družbe SAS prispevali do 14,25 milijarde SEK, (i) brez zasebnega kapitala in (ii) kljub temu, da je pomoč, ki je bila na koncu dodeljena, znašala 9,54 milijarde SEK (uvodna izjava 342). Zato bi lahko Danska in Švedska z 2,25 milijarde SEK zapolnili vrzel, ki so jo pustili imetniki obveznic s krajšo ročnostjo, če bi se ti odločili, da ne bodo sodelovali v transakciji. Komisija ne more izključiti, da bi Danska in Švedska brez porazdelitve bremena dodelili več pomoči. To bi pripeljalo do rezultata, ki bi bil v nasprotju s ciljem začasnega okvira in člena 107(3), točka (b), PDEU, v skladu s katerima mora biti pomoč omejena na tisto, kar je potrebno za doseganje njenih ciljev.

(535) Šestič in nazadnje, Komisija ugotavlja, da začasni okvir ne nalaga nobene zahteve po porazdelitvi bremena za združljivost državne pomoči v obliki dokapitalizacije. Porazdelitev bremena, ki jo zagotavlja ukrep, je v tem primeru rezultat prizadevanj družbe SAS, da bi na zahtevo Danske in Švedske pridobila alternativno financiranje na trgu po ugodnih pogojih, da bi znižala znesek dodeljene državne pomoči (uvodna izjava 84).

(536) Komisija zavrača trditev družbe Ryanair, da točka 77 začasnega okvira že vključuje porazdelitev bremena (uvodna izjava 208). Točka 77 začasnega okvira od zasebnih upnikov in drugih zasebnih deležnikov ne zahteva, da sodelujejo pri dokapitalizaciji upravičenca, kaj šele, da to storijo na svoje stroške.

(537) Iz navedenega izhaja, da je bila prepoved izplačil neobvezujočih kuponov v okviru novih komercialnih hibridnih menic v obravnavanem primeru odločilni element za udeležbo zasebnih imetnikov obveznic pri dokapitalizaciji družbe SAS, h kateri so znatno prispevali. Pogajanja med družbo SAS in navedenimi imetniki obveznic so bila negotova, saj so slednji že zavrnili prvi načrt dokapitalizacije družbe SAS. Navedeni imetniki obveznic so prostovoljno sprejeli (tj. ne da bi to zahteval začasni okvir ali katero koli drugo pravilo) izgube pri svojih naložbah zaradi pretvorbe obveznic v nove komercialne hibridne menice, medtem ko je ta pretvorba pozitivno vplivala na finančni položaj družbe SAS ter Danski in Švedski omogočila, da sta omejili znesek državne pomoči, ki je bil potreben za zadovoljitev potreb družbe po likvidnosti in lastniškem kapitalu.

(538) Zato Komisija meni, da bi zahteva po prepovedi izplačil neobvezujočih kuponov (ki jih je bilo treba izplačati na podlagi novih komercialnih hibridnih menic) verjetno odvrnila imetnike obveznic od sodelovanja v načrtih dokapitalizacije družbe SAS, kar bi posledično privedlo do povečanja državne pomoči, ki bi se vložila v kapitalsko strukturo družbe. V navedenih okoliščinah bi bila ohranitev navedene prepovedi v nasprotju s ciljem začasnega okvira in člena 107(3), točka (b), PDEU, v skladu s katerima mora biti pomoč omejena na tisto, kar je potrebno za doseganje njenih ciljev.

(539) Ker je bil zadevni ukrep zasnovan tako, da bi čim bolj zmanjšal znesek pomoči, je bilo treba za zagotovitev znatnega prispevka zasebnih vlagateljev zagotoviti, da bodo ti prejeli plačila za nove komercialne hibridne menice. To še toliko bolj velja, ker so izredne okoliščine, povezane s pandemijo COVID-19, neizogibno povzročile poslabšanje naložbenega ozračja v letalskem sektorju. Danska in Švedska zato brez spodbud nista mogli razumno pričakovati znatne udeležbe zasebnih vlagateljev.

(540) Komisija, zato meni, da je prepoved izplačila neobvezujočih kuponov v zvezi z novimi komercialnimi hibridnimi menicami – in s tem odstopanje od zahteve iz točke 77 začasnega okvira – v obravnavanem primeru upravičena glede na izjemne okoliščine primera in posebne značilnosti ukrepa.

6.3.5.2.6 Točka 78 začasnega okvira

(541) V točki 78 začasnega okvira je navedeno, da [d]okler ni odplačanih vsaj 75 % ukrepov dokapitalizacije zaradi COVID-19, prejemki vsakega od članov uprave upravičenca ne smejo presegati fiksnega dela njihovih prejemkov na dan 31. decembra 2019. Za osebe, ki postanejo člani uprave ob ali po dokapitalizaciji, je veljavna omejitev fiksni prejemek katerega koli člana uprave z enako stopnjo odgovornosti na dan 31. decembra 2019. Bonusi ali drugi variabilni ali primerljivi elementi prejemkov se ne izplačajo v nobenem primeru“.

(542) Komisija ugotavlja, da ukrep vsebuje prepoved iz točke 78 začasnega okvira (uvodna izjava 113).

(543) Ukrep je zato skladen s točko 78 začasnega okvira.

6.3.5.3 Sklepna ugotovitev o izpolnjevanju pogojev v zvezi z upravljanjem in preprečevanjem neupravičenega izkrivljanja konkurence

(544) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da ukrep izpolnjuje vse pogoje iz oddelka 3.11.6 začasnega okvira o pogojih upravljanja in preprečevanju neupravičenega izkrivljanja konkurence. Čeprav ukrep odstopa od točke 77 začasnega okvira, Komisija meni, da je tako odstopanje v tem posebnem primeru upravičeno iz razlogov, navedenih v oddelku 6.3.5.2.5.

6.3.6 *Strategija izstopa države iz udeležbe, ki izhaja iz dokapitalizacije, in obveznosti poročanja*

(545) V skladu s točko 79 začasnega okvira „[morajo] [u]pravičenci, ki niso MSP in ki so prejeli sredstva za dokapitalizacijo zaradi COVID-19 v višini več kot 25 % lastniškega kapitala v trenutku posega, […] dokazati verodostojno strategijo izstopa države članice iz udeležbe, razen če se poseg države zmanjša pod raven 25 % lastniškega kapitala v 12 mesecih od datuma dodelitve pomoči“ ([255]). V skladu s točko 80 začasnega okvira morata biti v strategiji izstopa določena načrt upravičenca za nadaljevanje njegove dejavnosti in uporaba sredstev, ki jih je vložila država, vključno z načrtom odplačevanja in ukrepi, ki jih bosta upravičenec in država sprejela za upoštevanje načrta odplačevanja.

(546) SAS je veliko podjetje, ki bi v času posega prejelo dokapitalizacijo v višini več kot 25 %. Zato sta Danska in Švedska predložili poslovni načrt, ki ga je pripravila družba SAS, da bi do poslovnega leta 2025 odkupila instrumente, ki sta jih zagotovili Danska in Švedska (uvodna izjava 125). Danska in Švedska sta pojasnili, da je družba SAS nameravala za odkup instrumentov državne pomoči uporabiti pozitivne proste denarne tokove poslovanja in prihodke od izdaj na kapitalskih trgih (vključno z dolžniškim in lastniškim kapitalom) ([256]). Poleg tega sta Danska in Švedska tudi pojasnili, da bosta čim prej in po finančni stabilizaciji družbe SAS razmislili o prodaji zasebnim tretjim osebam kot verjetni strategiji izstopa, zlasti za delnice, povezane z dokapitalizacijo zaradi izbruha COVID-19, vpisane v okviru dokapitalizacije. Danska in Švedska sta se v vsakem primeru zavezali, da bosta v 12 mesecih po dodelitvi pomoči prejeli in potrdili verodostojno strategijo izstopa, razen če se bo poseg države do navedenega roka zmanjšal pod raven 25 % lastniškega kapitala (uvodna izjava 126).

(547) Komisija zato ugotavlja, da so pogoji iz točk 79 in 80 začasnega okvira izpolnjeni.

(548) Poleg tega sta Danska in Švedska potrdili, da bo družba SAS Danski in Švedski poročala o napredku pri izvajanju načrta odplačevanja v skladu s točko 82 začasnega okvira (uvodna izjava 130). Družba SAS, Danska in Švedska so potrdile, da bodo izpolnjevale obveznosti objave oziroma poročanja iz točk 83 in 84 začasnega okvira (glej uvodno izjavo 130).

(549) Nazadnje, Danska in Švedska sta se v skladu s točko 85 začasnega okvira zavezali, da bosta priglasili načrt prestrukturiranja, če se njun kapitalski vložek v šestih letih po odobritvi ukrepa ne bo zmanjšal pod 15 % lastniškega kapitala upravičenca ([257]) (glej uvodno izjavo 130). Zato je ukrep v skladu s točko 85 začasnega okvira.

(550) Komisija ugotavlja, da družba Ryanair izpodbija šestletno obdobje, določeno v točki 85 začasnega okvira (uvodna izjava 209). Trdi, da taka „ohlapna“ zahteva ne spodbuja izstopa države ter je v nasprotju z načelom sorazmernosti in točko 45 začasnega okvira. Vendar ne navaja, kakšno bi moralo biti ustrezno obdobje.

(551) Komisija ugotavlja, da zahteva po načrtu prestrukturiranja ni mišljena kot spodbuda za izstop države članice iz deleža kapitala, pridobljenega z dokapitalizacijo zaradi COVID-19. V začasnem okviru so take spodbude že določene v oddelku 3.11.5, šele po navedenem šestletnem obdobju pa bo postalo jasno, da različni mehanizmi spodbud niso prinesli pričakovanega rezultata in da bo treba načrt prestrukturiranja ustrezno priglasiti. Tako obdobje je tudi popolnoma skladno z različnimi mehanizmi, vzpostavljenimi z začasnim okvirom za spodbujanje in pospešitev izstopa države iz lastniškega kapitala zadevnega upravičenca, od katerih so nekateri razporejeni na podobno obdobje.

([255]) V skladu z opombo 66 začasnega okvira bi bilo treba hibridne instrumente, ki jih odobri država, šteti za lastniški kapital.

([256]) Dolžniško financiranje lahko vključuje zavarovane in nezavarovane instrumente: (i) nezavarovane obveznice, vključno s hibridnimi obveznicami, zadolžnicami, komercialnimi zapisi in sindiciranimi posojili, (ii) zavarovane instrumente, kot so japonski poslovni najemi, financiranje zrakoplovov ter morebitni instrumenti prodaje in povratnega zakupa. Družba SAS sprejme odločitev o instrumentu financiranja na podlagi, med drugim, naslednjih dejavnikov: privlačnosti pogojev/stroškov financiranja zadevnega instrumenta; velikosti trga in razpoložljivih količin za SAS; dejanske bonitetne ocene družbe SAS in pričakovanih obetov glede bonitetne ocene/prehodov med bonitetnimi ocenami.

([257]) V skladu z opombo 66 začasnega okvira bi bilo treba hibridne instrumente, ki jih odobri država, šteti za lastniški kapital.

(552) Zato nikakor ni v nasprotju z načelom sorazmernosti, če se v točki 85 začasnega okvira določi, da se tak načrt prestrukturiranja priglasi le, če se po šestih letih poseg Danske in Švedske ne zmanjša pod 15 % lastniškega kapitala družbe SAS.

(553) Poleg tega naj bi bila analogija s sporočilom o bančništvu neustrezna, saj je bila navedena kriza, kot je bilo ugotovljeno v sporočilu, vsaj delno posledica prekomernih tveganj, ki so jih prevzele nekatere finančne institucije, za razliko od pandemije COVID-19, ki je zdravstvena kriza. Zato ni mogoče zahtevati, da so ukrepi, ki jih je Komisija sprejela za odpravo posledic krize zaradi COVID-19, enake vrste kot ukrepi za odziv na navedeno finančno krizo.

(554) Poleg tega je treba ugotovitev družbe Ryanair, ki temelji na točki 45 začasnega okvira, zavrniti. Čeprav je v navedeni točki določeno, da morajo za ukrepe dokapitalizacije veljati strogi pogoji, da se omeji izkrivljanje konkurence, je pojasnjeno, da se ti pogoji nanašajo na vstop države, nadomestilo državi in izhod države iz lastniškega kapitala zadevnih podjetij, določbe o upravljanju in ustrezne ukrepe za omejitev izkrivljanja konkurence. To je jasno sklicevanje na pogoje iz oddelkov 3.11.2 do 3.11.7 začasnega okvira.

(555) Zato Komisija ugotavlja, da ukrep izpolnjuje vse zahteve iz oddelka 3.11.7 začasnega okvira.

6.3.7 **Oddelek 4 začasnega okvira**

(556) Danska in Švedska sta potrdili, da bosta izpolnili obveznosti poročanja in spremljanja iz oddelka 4 začasnega okvira (uvodni izjavi 129 in 130).

6.3.8 **Združljivost ukrepa z drugimi določbami prava Unije**

(557) Družba Ryanair je v svojih pripombah trdila, da ukrep krši več določb PDEU, zlasti člene 18, 49 in 56 PDEU ter člen 15 Uredbe (ES) št. 1008/2008 (uvodna izjava 166). Sklicuje se tudi na kršitev splošnega načela prava Unije o prepovedi diskriminacije (uvodna izjava 167).

(558) V zvezi s tem družba Ryanair upravičeno opozarja, da državne pomoči, ki je sama po sebi ali zaradi nekaterih njenih podrobnosti v nasprotju z določbami ali splošnimi načeli prava Unije, ni mogoče razglasiti za združljivo z notranjim trgom ([258]).

(559) Vendar Komisija v zvezi s trditvijo, da ukrep pomeni kršitev člena 18 PDEU, ugotavlja, da je v prvem odstavku navedene določbe navedeno, da [je,] [k]jer se uporabljata Pogodbi in ne da bi to vplivalo na njune posebne določbe, […] prepovedana vsakršna diskriminacija glede na državljanstvo. Člen 18 PDEU naj bi se neodvisno uporabljal le za primere, ki jih ureja pravo Unije in za katere PDEU ne določa posebne prepovedi diskriminacije. Člen 107(2) in (3) PDEU določa odstopanja od načela nezdružljivosti državne pomoči z notranjim trgom iz člena 107(1) PDEU in tako omogoča različno obravnavanje podjetij, če so izpolnjeni pogoji, določeni z navedenimi odstopanji. Po mnenju Sodišča je treba navedena odstopanja šteti za „posebne določbe“ iz Pogodb v smislu člena 18, prvi odstavek, PDEU ([259]).

([258]) Sodbi z dne 31. januarja 2023, Komisija/Braesch in drugi, C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, točka 96), in z dne 28. septembra 2023, Ryanair/Komisija, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, točka 109).

([259]) Sodba Sodišča z dne 28. septembra 2023, Ryanair/Komisija, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, točka 111;

(560) Iz navedenega sledi, da je treba v obravnavanem primeru preučiti le, ali je različno obravnavanje, ki je posledica ukrepa, dovoljeno na podlagi člena 107(3), točka (b), PDEU. Zato je Komisija ocenila, ali je ukrep v skladu s členom 107(3), točka (b), PDEU, kot se razlaga v začasnem okviru. Komisija je ugotovila, da je ukrep v skladu z navedenimi zahtevami, kar pomeni, da je odobren za namene v njih priznanega cilja ter v mejah tistega, kar je potrebno in sorazmerno za dosego navedenega cilja ([260]). Zato morebitne kršitve člena 18 PDEU ni treba več presojati. V vsakem primeru družba Ryanair v obravnavanem primeru ne pojasnjuje razlogov, zakaj naj bi bil kršen člen 18 PDEU.

(561) Kar zadeva člena 49 in 56 PDEU ter člen 15 Uredbe (ES) št. 1008/2008, navedene določbe ščitijo prosto opravljanje storitev na notranjem trgu oziroma prosto opravljanje storitev zračnega prevoza na notranjem trgu. Komisija ugotavlja, da se člen 56 PDEU v skladu s členom 58 PDEU ne uporablja za prometni sektor; zato ukrep ne more pomeniti kršitve navedene določbe. Kar zadeva člen 15 Uredbe (ES) št. 1008/2008, družba Ryanair trdi, da sta Danska in Švedska s tem, ko sta ukrep rezervirali le za družbo SAS v škodo vseh letalskih družb, ki jih je pandemija COVID-19 enako prizadela, odvračali od prostega opravljanja storitev in svobode ustanavljanja navedenih letalskih družb, vključno z družbo Ryanair (uvodna izjava 170). V bistvu trdi, da izbira upravičenca omejuje njegovo svobodo opravljanja storitev in svobodo ustanavljanja.

(562) Komisija v zvezi s tem opozarja, da v skladu s sodno prakso omejevalni učinki, ki jih ima ukrep pomoči na svobodo opravljanja storitev ali svobodo ustanavljanja, ne pomenijo omejitve, prepovedane s Pogodbo, saj so lahko neločljivo povezani s samo naravo državne pomoči, kot je njena selektivnost ([261]).)

(563) V skladu z isto sodno prakso je treba, kadar so podrobnosti ukrepa pomoči tako neločljivo povezane s predmetom pomoči, da jih ni mogoče oceniti ločeno, njihov vpliv na združljivost ali nezdružljivost pomoči kot celote z notranjim trgom nujno določiti po postopku iz člena 108 PDEU ([262]).

(564) V zvezi s tem je Sodišče razsodilo, da v navedenih okoliščinah učinka izbire podjetja kot upravičenca do ukrepa na notranji trg ni mogoče preučiti ločeno od učinka združljivosti navedenega ukrepa pomoči kot celote z notranjim trgom po postopku iz člena 108 PDEU. Iz pripomb družbe Ryanair je razvidno, da se družba strinja z navedenim stališčem, saj trdi, da bi morala Komisija ukrep prepovedati v okviru postopka iz člena 108(3) PDEU, vendar zato, ker naj bi kršil člen 15 Uredbe (ES) št. 1008/2008 in člen 49 PDEU.

(565) Vendar, kot je razvidno iz sodne prakse, navedene v uvodni izjavi 563, omejevalni učinki, ki jih lahko ima državna pomoč na svobodo opravljanja storitev ali svobodo ustanavljanja, ne pomenijo omejitve, prepovedane s Pogodbo, saj je lahko ta neločljivo povezana s samo naravo državne pomoči, kot je njena selektivnost. V tem primeru Komisija ni opredelila nobenega elementa, ki bi dokazoval, da je ukrep, natančneje, izbira družbe SAS kot edinega upravičenca ukrepa, povzročil omejevalne učinke, ki bi presegali učinke, ki so neločljivo povezani z državno pomočjo, dodeljeno v skladu z zahtevami iz člena 107(3), točka (b), PDEU. Zainteresirane strani prav tako niso predložile takih dokazov.

([260]) Kar zadeva morebitno kršitev splošnega načela nediskriminacije, Komisija meni, da bi bilo tudi ob predpostavki, da so družba SAS in druge letalske družbe v primerljivem položaju glede na cilj ukrepa, tako različno obravnavanje v vsakem primeru upravičeno, saj je ukrep potreben za dosego cilja iz uvodne izjave 17, kot je dokazano v oddelku 6.3.1 (in zlasti obstoj skupnega interesa za poseg v korist družbe SAS, in sicer iz razlogov, navedenih v oddelku 6.3.1.2), in sorazmerno z navedenim ciljem, kot je dokazano v oddelkih 6.3.3 (sorazmernost pomoči) 6.3.4 (nadomestilo in izstop države), 6.3.5 (pogoji upravljanja in preprečevanje izkrivljanja konkurence) in 6.3.6 (strategija izstopa države), saj ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje cilja ukrepa.

([261]) Sodba Sodišča z dne 28. septembra 2023, Ryanair/Komisija, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, točka 132.

([262]) Sodba Sodišča z dne 28. septembra 2023, Ryanair/Komisija, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, točka 133. V ta namen glej tudi sodbi z dne 22. marca 1977, Iannelli & Volpi, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, točka 14, in z dne 31. januarja 2023, Komisija/Braesch in drugi, ECLI:C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, točka 97.

(566) Zato ukrep ne pomeni kršitve člena 49 PDEU in člena 15 Uredbe (ES) št. 1008/2008.

(567) Iz tega sledi, da glede na zgoraj navedeno ukrep ni v nasprotju z nobeno od določb prava Unije, ki jih je družba Ryanair navedla v svojih pripombah.

7. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

(568) Komisija ugotavlja, da sta Švedska in Danska nezakonito izvedli ukrep in s tem kršili člen 108(3) PDEU. Vendar meni, da je ukrep združljiv s členom 107(3), točka (b), PDEU, pod pogojem, da Danska in Švedska v dveh mesecih od priglasitve tega sklepa navedenima državama članicama uvedeta mehanizem, opisan v uvodni izjavi 148, v skladu s točkama 61 in 62 začasnega okvira –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Pomoč, ki sta jo Kraljevina Danska in Kraljevina Švedska dodelili družbi Scandinavian Airlines System AB in jo izvedli za družbo Scandinavian Airlines System AB, v višini 9,54 milijarde SEK, je združljiva z notranjim trgom pod pogoji iz člena 2.

Člen 2

Združljivost pomoči iz člena 1 je pogojena s tem, da Kraljevina Danska in Kraljevina Švedska od družbe Scandinavian Airlines System AB za izpolnitev pogojev iz točk 61 in 62 začasnega okvira zahtevata izdajo dodatnih kapitalskih vrednostnih papirjev Kraljevini Danski in Kraljevini Švedski, s čimer se poveča nadomestilo tema državama članicama za delnice COVID-19, ki sta jih pridobili s pomočjo iz člena 1 z vpisom novih navadnih delnic družbe Scandinavian Airlines System AB.

Instrumenti iz prvega odstavka se izdajo po štirih letih (če Kraljevina Danska in/ali Kraljevina Švedska ne proda vsaj 40 % delnic COVID-19, ki jih je pridobila) oziroma šestih letih (če Kraljevina Danska in/ali Kraljevina Švedska svojih delnic COVID-19 ne proda v celoti) od datuma dodelitve pomoči iz člena 1.

Za izdajo instrumentov iz prvega odstavka bo družba Scandinavian Airlines System AB bodisi (i) spremenila pogoje hibridnih državnih menic, ki jih je izdala Kraljevini Danski in Kraljevini Švedski, da bi zvišala znesek, ki ga je treba plačati v skladu z njimi, ali (ii) Kraljevini Danski in Kraljevini Švedski izdala nov instrument pod enakimi pogoji, kot so veljali za hibridne državne menice, ki jih je izdala Kraljevini Danski in Kraljevini Švedski.

Povečanje nadomestila, zagotovljenega z instrumenti iz prvega odstavka, bo ustrezalo 10-odstotnemu povečanju zneska, ki izhaja iz pomnožitve števila delnic družbe Scandinavian Airlines System AB v lasti Kraljevine Danske oziroma Kraljevine Švedske, ki pred datumoma iz odstavka 2 še niso prodane in ki presegajo število delnic, ki sta jih imeli navedeni državi članici v navedem podjetju pred dodelitvijo pomoči iz prvega odstavka, z (i) 1,16 SEK ali (ii) s povprečno ceno, tehtano glede na obseg, plačano za delnice družbe Scandinavian Airlines System AB na borzi Nasdaq Stockholm v obdobju 20 trgovalnih dni neposredno pred aktiviranjem postopnega zviševanja v času, navedenem v odstavku 2, pri čemer se upošteva višji znesek. Dodatni znesek glavnice, ki izhaja iz tega izračuna, se prilagodi, da se upoštevajo pričakovani prihodnji denarni tokovi, povezani z navedenim dodatnim nominalnim zneskom kapitalskih vrednostnih papirjev, diskontirani po ustrezni tržni obrestni meri, ki odraža njihove pogoje in tveganost izdajatelja v času, navedenem v odstavku 2.

Člen 3

Kraljevina Danska in Kraljevina Švedska v dveh mesecih od uradnega obvestila o tem sklepu obvestita Komisijo o ukrepih, sprejetih za izpolnjevanje pogojev iz člena 2.

Člen 4

Ta sklep je naslovljen na Kraljevino Dansko in Kraljevino Švedsko.

V Bruslju, 29. novembra 2023

Za Komisijo
Didier REYNDERS
član Komisije