2024/2549

1.10.2024

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2024/2549 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Νοεμβρίου 2023

σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις SA.57543 και SA.58342 (2020/NN) (πρώην 2020/N), τις οποίες χορήγησαν το Βασίλειο της Δανίας και το Βασίλειο της Σουηδίας υπέρ της Scandinavian Airlines System AB

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2023) 8356]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις ([1]) και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με τις ηλεκτρονικές κοινοποιήσεις της 11ης Αυγούστου 2020, μετά τις επαφές που προηγήθηκαν των κοινοποιήσεων ([2]), το Βασίλειο της Δανίας (στο εξής: Δανία) και το Βασίλειο της Σουηδίας (στο εξής: Σουηδία) κοινοποίησαν στην Επιτροπή τα σχέδιά τους να συμμετάσχουν στην ανακεφαλαιοποίηση (στο εξής: μέτρο) της Scandinavian Airlines System AB (στο εξής: SAS).

(2) Η Δανία και η Σουηδία κοινοποίησαν το μέτρο βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ), όπως ερμηνεύεται στο τμήμα 3.11 του προσωρινού πλαισίου για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό στηριχθεί η οικονομία κατά τη διάρκεια της πανδημίας της COVID-19 (στο εξής: προσωρινό πλαίσιο) ([3]).

(3) Το μέτρο περιλάμβανε δύο μέσα ανακεφαλαιοποίησης:

— την εγγραφή της Δανίας και της Σουηδίας για την αγορά κρατικών υβριδικών τίτλων (στο εξής: υβριδικό κεφαλαιακό μέσο)· και

— την εγγραφή των δύο αυτών κρατών μελών για την αγορά νέων κοινών μετοχών (στο εξής: μέσο μετοχικού κεφαλαίου).

(4) Το συνολικό μέγιστο ποσό του μέτρου, όπως κοινοποιήθηκε από τη Δανία και τη Σουηδία στις 11 Αυγούστου 2020, ήταν περίπου 11 δισεκατ. SEK (1,069 δισεκατ. EUR) ([4]), από τα οποία περίπου 6 δισεκατ. SEK επρόκειτο να χορηγηθούν από τη Δανία και 5 δισεκατ. SEK από τη Σουηδία.

([1]) ΕΕ C 250 της 14.7.2023, σ. 11.

([2]) Η Δανία και η Σουηδία υπέβαλαν σχέδιο εντύπου κοινοποίησης στις 12 Ιουνίου 2020. Μετά από άτυπες ανταλλαγές πληροφοριών με την Επιτροπή, η Δανία και η Σουηδία υπέβαλαν συμπληρωματικές πληροφορίες στις 16 Ιουνίου 2020. Η Επιτροπή απέστειλε στη Δανία και τη Σουηδία αιτήσεις παροχής πληροφοριών στις 16, 19, 23 και 30 Ιουνίου 2020, στις οποίες απάντησαν η Δανία και η Σουηδία στις 18, 22, 23 Ιουνίου 2020 και 2 Ιουλίου 2020. Η Επιτροπή απέστειλε περαιτέρω αιτήσεις παροχής πληροφοριών στις 2, 6 και 10 Ιουλίου 2020, στις οποίες απάντησαν η Δανία και η Σουηδία στις 3, 8, 13 και 23 Ιουλίου 2020. Η Δανία και η Σουηδία υπέβαλαν περαιτέρω πληροφορίες στις 27, 27, 30 και 31 Ιουλίου 2020 και στις 1 και 2 Αυγούστου 2020.

([3]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Προσωρινό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η οικονομία κατά τη διάρκεια της τρέχουσας έξαρσης της νόσου COVID-19 (ΕΕ C 91I της 20.3.2020, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τις ανακοινώσεις της Επιτροπής C(2020) 2215 (ΕΕ C 112I της 4.4.2020, σ. 1), C(2020) 3156 (ΕΕ C 164 της 13.5.2020, σ. 35), και C(2020) 4509 (ΕΕ C 218 της 2.7.2020, σ. 3). Μετά την έκδοση της αρχικής απόφασης, το προσωρινό πλαίσιο τροποποιήθηκε με τις ανακοινώσεις της Επιτροπής C(2020) 7127 (ΕΕ C 340I της 13.10.2020, σ. 1), C(2021) 564 (ΕΕ C 34 της 1.2.2021, σ. 6), C(2021) 8442 (ΕΕ C 473 της 24.11.2021, σ. 1) και C(2022) 7902 (ΕΕ C 423 της 7.11.2022, σ. 9).

([4]) Όταν γίνεται αναφορά στο μέτρο, όπως κοινοποιήθηκε στις 11 Αυγούστου 2020, χρησιμοποιείται η συναλλαγματική ισοτιμία της 14ης Αυγούστου 2020 κατά τη μετατροπή σε EUR του ποσού της ενίσχυσης σε SEK.

(5) Επίσης, το σχέδιο ανακεφαλαιοποίησης προέβλεπε συμμετοχή ιδιωτών επενδυτών, ύψους 3,75 δισεκατ. SEK. Για τον σκοπό αυτόν, η SAS σύναψε, μεταξύ άλλων, συμφωνίες με τους κατόχους ορισμένων υφιστάμενων υβριδικών τίτλων και με τους κατόχους ορισμένων ομολόγων για τη μετατροπή, αντίστοιχα, των εν λόγω υβριδικών τίτλων σε νέες κοινές μετοχές και των ομολόγων είτε σε νέους εμπορικούς υβριδικούς τίτλους είτε σε νέες κοινές μετοχές.

(6) Στις 17 Αυγούστου 2020 η Επιτροπή εξέδωσε απόφαση με την οποία αποφάσισε να μη διατυπώσει αντιρρήσεις κατά του μέτρου, με την αιτιολογία ότι το μέτρο κρίθηκε συμβατό με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ (στο εξής: αρχική απόφαση) ([5]).

(7) Στις 26 Οκτωβρίου 2020 η Δανία και η Σουηδία χορήγησαν την ενίσχυση στη SAS. Η Δανία και η Σουηδία κατέβαλαν τελικά ενίσχυση περίπου 9,54 δισεκατ. SEK (907 εκατ. EUR), η οποία ήταν, επομένως, χαμηλότερη από το ποσό των 11 δισεκατ. SEK που προβλεπόταν στην κοινοποίηση και είχε εγκριθεί από την Επιτροπή στην αρχική απόφαση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 4).

(8) Στις 4 Μαΐου 2021 η Ryanair DAC (στο εξής: Ryanair) άσκησε προσφυγή με αίτημα την ακύρωση της αρχικής απόφασης. Με την απόφαση της 10ης Μαΐου 2023 στην υπόθεση T-238/21 (στο εξής: απόφαση SAS II), το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε την αρχική απόφαση λόγω παράβασης των σημείων 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου ([6]). Το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι η Επιτροπή δεν είχε απαιτήσει την πρόβλεψη μηχανισμού κλιμάκωσης ή εναλλακτικού μηχανισμού όσον αφορά το μέσο μετοχικού κεφαλαίου, αντίθετα προς τις απαιτήσεις που ορίζονταν στις εν λόγω διατάξεις του προσωρινού πλαισίου.

(9) Μετά την ακύρωση της αρχικής απόφασης, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Δανία και τη Σουηδία στις 8, στις 13 και στις 15 Ιουνίου 2023. Η Δανία και η Σουηδία απάντησαν, αντίστοιχα, στις 12, στις 15 και στις 16 Ιουνίου 2023.

(10) Με επιστολή της 4ης Ιουλίου 2023, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Δανία και τη Σουηδία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ όσον αφορά την ενίσχυση (στο εξής: απόφαση κίνησης της διαδικασίας).

(11) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([7]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

(12) Στις 19 Ιουλίου 2023 η Δανία και η Σουηδία υπέβαλαν από κοινού τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

(13) Η Επιτροπή έλαβε επίσης παρατηρήσεις από δύο ενδιαφερόμενα μέρη, τη SAS και τη Ryanair, στις 10 Αυγούστου 2023 και στις 14 Αυγούστου 2023, αντίστοιχα. Στις 23 Αυγούστου 2023 η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις αυτές στη Δανία και τη Σουηδία. Με τις επιστολές της 25ης Σεπτεμβρίου 2023, η Δανία και η Σουηδία υπέβαλαν στην Επιτροπή κοινή απάντηση στις παρατηρήσεις της Ryanair.

(14) Στις 2 Οκτωβρίου 2023 η Επιτροπή απέστειλε στη Δανία και τη Σουηδία αίτηση παροχής πληροφοριών. Τα δύο κράτη μέλη απάντησαν στην εν λόγω αίτηση σε διάφορα στάδια, στις 6, στις 11, στις 12, στις 13, στις 16, στις 19 και στις 23 Οκτωβρίου 2023. Η Επιτροπή απέστειλε επίσης αιτήσεις παροχής πληροφοριών στις: 16 Οκτωβρίου 2023, στην οποία απάντησαν η Δανία και η Σουηδία στις 24, στις 26 και στις 31 Οκτωβρίου 2023· στις 9 Νοεμβρίου 2023, στην οποία απάντησαν η Δανία και η Σουηδία στις 14 Νοεμβρίου 2023· και στις 14 Νοεμβρίου 2023, στην οποία απάντησαν η Δανία και η Σουηδία στις 20 και στις 21 Νοεμβρίου 2023.

(15) Με επιστολές της 24ης και 17ης Οκτωβρίου 2023, αντίστοιχα, η Σουηδία και η Δανία συμφώνησαν, κατ' εξαίρεση, να παραιτηθούν από τα δικαιώματά τους που απορρέουν από το άρθρο 342 της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 του κανονισμού αριθ. 1/1958 ([8]), και να αποδεχτούν την έκδοση και την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης στην αγγλική γλώσσα.

([5]) Απόφαση C(2020) 5750 final της Επιτροπής, της 17ης Αυγούστου 2020, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.57543 (2020/N) — Δανία και την κρατική ενίσχυση SA.58342 (2020/N) — Σουηδία — ανακεφαλαιοποίηση της SAS AB λόγω COVID-19 (ΕΕ C 50 της 12.2.2021, σ. 1). Στις 23 Αυγούστου 2020 η Επιτροπή εξέδωσε διορθωτική απόφαση για την τροποποίηση της αρχικής απόφασης.

([6]) Απόφαση της 10ης Μαΐου 2023, *Ryanair* κατά *Επιτροπής (SAS II· COVID-19)*, T-238/21, ECLI:EU:T:2023:247.

([7]) Πρβλ. υποσημείωση 1.

([8]) Κανονισμός αριθ. 1 περί καθορισμού του γλωσσικού καθεστώτος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος (ΕΕ 17 της 6.10.1958, σ. 385, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj).

2. **ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ**

(16) Στις ενότητες που ακολουθούν, περιγράφονται το μέτρο και το πλαίσιό του κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου, δηλαδή στις 26 Οκτωβρίου 2020. Η αξιολόγηση του μέτρου, μετά την ακύρωση της αρχικής απόφασης από το Γενικό Δικαστήριο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 8), πρέπει να βασιστεί στα πραγματικά περιστατικά και τα στοιχεία που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης.

2.1. **Σκοπός του μέτρου**

(17) Το μέτρο αποσκοπούσε στην αποκατάσταση των ιδίων κεφαλαίων και της ρευστότητας της SAS στο πλαίσιο της εξαιρετικής κατάστασης που προκλήθηκε από την πανδημία της COVID-19.

(18) Το μέτρο αποτέλεσε μέρος μιας συνολικής δέσμης μέτρων που έλαβαν η Δανία και η Σουηδία με στόχο τη διασφάλιση επαρκούς ρευστότητας στην αγορά και στην αντιμετώπιση της έλλειψης ρευστότητας που βίωναν οι επιχειρήσεις λόγω της έξαρσης της πανδημίας. Σκοπός της εν λόγω δέσμης μέτρων ήταν επίσης να διασφαλιστεί ότι οι διαταραχές που προκλήθηκαν από την πανδημία δεν θα υπονόμευαν τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων και ότι θα διαφυλασσόταν η συνέχεια της οικονομικής δραστηριότητας κατά τη διάρκεια της πανδημίας και μετά από αυτήν.

2.1.1. *Τα μέτρα ανάσχεσης που έλαβαν η Δανία και η Σουηδία για την αντιμετώπιση της πανδημίας της COVID-19*

(19) Στις 11 Μαρτίου 2020 ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας χαρακτήρισε τη νόσο COVID-19 ως πανδημία. Ο κίνδυνος για τη δημόσια υγεία που απέρρεε από την απουσία θεραπευτικών μέσων ή εμβολίων κατά του νέου ιού που προκαλούσε την COVID-19 καθόρισε τον εξαιρετικό χαρακτήρα των εν λόγω συνθηκών. Η ταχύτητα της εξάπλωσης είχε τεράστιες συνέπειες τόσο από την άποψη των θανατηφόρων αποτελεσμάτων στις ομάδες υψηλού κινδύνου όσο και από την άποψη της οικονομικής και κοινωνικής διαταραχής.

(20) Για να περιοριστεί η εξάπλωση της COVID-19, τα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων της Δανίας και της Σουηδίας, έλαβαν μεγάλης κλίμακας μέτρα ανάσχεσης, όπως απαιτήσεις για εξ αποστάσεως εργασία από το σπίτι και για αποφυγή των δημόσιων συγκεντρώσεων, κλείσιμο μη αναγκαίων επιχειρήσεων και εφαρμογή νυχτερινών απαγορεύσεων κυκλοφορίας. Επίσης, η Δανία και η Σουηδία, καθώς και τα άλλα κράτη μέλη, περιόρισαν δραστικά τις μετακινήσεις και τα ταξίδια εντός της επικράτειάς τους, καθώς και προς και από ξένες χώρες, θεσπίζοντας ταξιδιωτικούς περιορισμούς και γενικά υγειονομικά μέτρα (π.χ. απαγορεύσεις πτήσεων, καραντίνα ή απαιτήσεις για αρνητικό αποτέλεσμα διαγνωστικών εξετάσεων για την COVID-19).

(21) Όσον αφορά τη Δανία, το υπουργείο Εξωτερικών της Δανίας συνέστησε, στις 13 Μαρτίου 2020, στους πολίτες και στους κατοίκους της να αποφύγουν μη αναγκαία ταξίδια προς οποιαδήποτε άλλη χώρα. Την ίδια ημέρα, οι δανικές αρχές έκλεισαν τα σύνορα της Δανίας και επέβαλαν προσωρινή απαγόρευση εισόδου στη χώρα. Οι εν λόγω περιορισμοί ίσχυαν για τις περισσότερες ξένες χώρες έως τις 26 Ιουνίου 2020 ([9]), ημερομηνία κατά την οποία η Δανία κατάργησε τους περιορισμούς στα ταξίδια προς τα κράτη μέλη και τις χώρες Σένγκεν, με ορισμένες εξαιρέσεις ([10]). Παρά την άρση των εν λόγω περιορισμών, η Δανία συνέχισε να παρακολουθεί την εβδομαδιαία εξέλιξη του επιδημιολογικού κινδύνου σε όλες τις ξένες χώρες, συμπεριλαμβανομένων άλλων κρατών μελών, και να επικαιροποιεί αναλόγως τις συστάσεις της σχετικά με τα ταξίδια εκτός Δανίας. Επίσης, η μερική άρση των περιορισμών από τις 26 Ιουνίου 2020 συνοδευόταν, ωστόσο, από τον κανόνα των έξι ημερών, σύμφωνα με τον οποίο οι αλλοδαποί που ταξίδευαν για σκοπούς αναψυχής μπορούσαν να εισέλθουν στη Δανία μόνο εάν είχαν κάνει κράτηση για τουλάχιστον έξι διανυκτερεύσεις. Ο εν λόγω κανόνας επηρέασε τον τουρισμό από το εξωτερικό στη Δανία, καθώς το καλοκαίρι του 2019 το 70 % των αλλοδαπών τουριστών που εισήλθαν στη χώρα παρέμειναν για λιγότερο από έξι ημέρες.

([9]) Στις 29 Μαΐου 2020 η Δανία είχε αρχίσει να αίρει τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς για ταξίδια προς τη Γερμανία, την Ισλανδία και τη Νορβηγία, με ισχύ από τις 15 Ιουνίου 2020.

([10]) Οι εξαιρέσεις αφορούσαν το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Σουηδία, την Πορτογαλία, τη Ρουμανία, τη Μάλτα και την Ιρλανδία. Βλέπε: https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/ny-model-for-rejsevejledningerne-for-europa-traeder-i-kraft?publisherId=2012662&releaseId=13596062 (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

(22) Αργότερα, η Δανία παρατήρησε αύξηση του επιδημιολογικού κινδύνου σ' ολόκληρη την Ένωση από τον Σεπτέμβριο του 2020 και μετά. Η Δανία επέβαλε περιορισμούς στα ταξίδια προς τη Γαλλία και την Κροατία στις 31 Αυγούστου 2020 λόγω της έξαρσης των λοιμώξεων COVID-19 στις εν λόγω χώρες ([11]). Επέβαλε παρόμοιους περιορισμούς στα ταξίδια προς την Τσεχική Δημοκρατία στις 11 Σεπτεμβρίου 2020 ([12]) και προς την Αυστρία, την Ουγγαρία, τις Κάτω Χώρες, την Πορτογαλία και την Ελβετία μία εβδομάδα αργότερα ([13]). Η Δανία συνέχισε να προσθέτει κράτη μέλη στον κατάλογο των χωρών υψηλού κινδύνου με βάση την εβδομαδιαία παρακολούθηση της επιδημιολογικής κατάστασης σ' ολόκληρο τον κόσμο, με την επιβολή περιορισμών για το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ιρλανδία, την Ισλανδία και τη Σλοβενία στις 25 Σεπτεμβρίου 2020 ([14])· για τον Άγιο Μαρίνο και τη Σλοβακία στις 3 Οκτωβρίου 2020 ([15])· για διάφορες περιφέρειες της Σουηδίας στις 9 Οκτωβρίου 2020 ([16])· για τη Βουλγαρία, την Ιταλία, τη Λιθουανία και την Πολωνία στις 16 Οκτωβρίου 2020 ([17])· και για τη Γερμανία, την Κύπρο και τη Λετονία στις 23 Οκτωβρίου 2020 ([18]). Ως εκ τούτου, έως τις 26 Οκτωβρίου 2020 η Δανία είχε θέσει σε εφαρμογή ταξιδιωτικούς περιορισμούς για 24 κράτη μέλη, καθώς και για όλες τις τρίτες χώρες, ενόψει της εμφάνισης δεύτερου κύματος της πανδημίας της COVID-19 ([19]).

(23) Η Σουηδία, αντίστοιχα, εξέδωσε παρόμοιους ταξιδιωτικούς περιορισμούς. Στις 14 Μαρτίου 2020 οι σουηδικές αρχές συνέστησαν στους πολίτες και στους κατοίκους της χώρας να αποφύγουν τα μη αναγκαία ταξίδια σε όλες τις χώρες. Η σύσταση αυτή ίσχυε έως τις 17 Ιουνίου 2020, οπότε και άρχισε να αίρεται προοδευτικά όσον αφορά τα ταξίδια προς και από άλλα κράτη μέλη ([20]). Επίσης, η Σουηδία επέβαλε προσωρινή απαγόρευση εισόδου όλων των αλλοδαπών στην Ένωση μέσω της Σουηδίας από τις 19 Μαρτίου 2020 έως τις 31 Αυγούστου 2020. Μετά τις 17 Ιουνίου 2020, όπως και η Δανία, η Σουηδία συνέχισε να παρακολουθεί τακτικά την εξέλιξη της επιδημιολογικής κατάστασης σ' όλες τις ξένες χώρες, εκδίδοντας νέες συστάσεις κατά των ταξιδιών σε όλες τις χώρες που παρουσίαζαν υψηλό κίνδυνο μόλυνσης από την COVID-19. Μετά τη σταδιακή άρση των ταξιδιωτικών περιορισμών για ορισμένα κράτη μέλη μεταξύ του Ιουλίου και του Σεπτεμβρίου 2020, η Σουηδία επανέφερε επίσης τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς στις 22 Οκτωβρίου 2020, ενόψει της εμφάνισης δεύτερου κύματος της πανδημίας της COVID-19 ([21]).

(24) Συνολικά, η πανδημία του κορονοϊού προκάλεσε σοβαρό κλυδωνισμό στην παγκόσμια οικονομία και στις οικονομίες της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των οικονομιών της Δανίας και της Σουηδίας, με σοβαρές οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες. Η οικονομική δραστηριότητα στην Ένωση υπέστη δραματική μείωση το πρώτο εξάμηνο του έτους και ανέκαμψε μόνο εν μέρει κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού του 2020, καθώς άρθηκαν σταδιακά τα μέτρα ανάσχεσης. Ωστόσο, η αναζωπύρωση της πανδημίας τον Σεπτέμβριο του 2020 προκάλεσε περαιτέρω διαταραχές, καθώς οι εθνικές αρχές θέσπισαν νέα μέτρα για τη δημόσια υγεία για τον περιορισμό της εξάπλωσης της πανδημίας. Η Επιτροπή εκτίμησε στις φθινοπωρινές οικονομικές προβλέψεις 2020 ότι η οικονομία της ζώνης του ευρώ θα συρρικνωνόταν κατά 7,8 % το 2020. Για τα έτη 2021 και 2022 η Επιτροπή προειδοποίησε ότι, μολονότι προβλεπόταν οικονομική ανάπτυξη της τάξης του 4,2 % και του 3 %, αντίστοιχα, οι εν λόγω εκτιμήσεις παρουσίαζαν εξαιρετικά υψηλό βαθμό αβεβαιότητας και κινδύνων λόγω του πλαισίου της COVID-19 ([22]).

(25) Ως εκ τούτου, η Δανία και η Σουηδία θεώρησαν ότι η πανδημία της COVID-19 και τα σχετικά μέτρα ανάσχεσης που έλαβαν οι ίδιες και πολλές άλλες χώρες επηρέασαν σοβαρά την πραγματική οικονομία και ιδίως επιχειρήσεις όπως η SAS.

([11]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).
([12]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).
([13]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-arrivals-from-another-five-european-countries/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).
([14]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-nationals-of-another-four-countries-from-sept-26/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).
([15]) https://www.schengenvisainfo.com/news/arrivals-from-slovakia-san-marino-to-be-quarantined-in-denmark-from-october-3/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).
([16]) https://www.schengenvisainfo.com/news/covid-19-denmark-advises-citizens-to-avoid-travel-to-eight-swedish-regions/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).
([17]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-discourages-its-citizens-from-travelling-to-bulgaria-italy-lithuania-poland/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).
([18]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).
([19]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).
([20]) Στις 17 Ιουνίου 2020 η Σουηδία κατάργησε τη σύσταση για την αποφυγή των ταξιδιών στον Άγιο Μαρίνο, στο Βέλγιο, στη Γαλλία, την Ελβετία, την Ελλάδα, την Ισλανδία, την Ισπανία, την Ιταλία, την Κροατία, στο Λουξεμβούργο, το Μονακό, στην Ουγγαρία, την Πόλη του Βατικανού και την Πορτογαλία· στις 15 Ιουλίου 2020 για τα ταξίδια στην Ανδόρα, τη Γερμανία και την Πολωνία· και στις 29 Ιουλίου 2020 για τα ταξίδια στη Δανία, τη Νορβηγία και την Τσεχία.
([21]) https://www.schengenvisainfo.com/news/sweden-extends-its-temporary-entry-ban-until-december-22/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).
([22]) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_2021 (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023). Οι εν λόγω προβλέψεις βασίζονται σε πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν έως τις 22 Οκτωβρίου 2020.

2.1.2. *Ο αντίκτυπος της πανδημίας της COVID-19 και των σχετικών μέτρων ανάσχεσης στις δραστηριότητες της SAS*

(26) Η πανδημία της COVID-19 και τα σχετικά μέτρα ανάσχεσης που θεσπίστηκαν παγκοσμίως, μεταξύ άλλων από τη Δανία και τη Σουηδία, είχαν ως αποτέλεσμα την παύση των περισσότερων δραστηριοτήτων αερομεταφορών για αεροπορικές εταιρείες όπως η SAS.

(27) Το 2019 η SAS μετέφερε συνολικά σχεδόν 30 εκατομμύρια επιβάτες ([23]), με μέσο συντελεστή πληρότητας επιβατών 75,2 % ([24]). Το ποσοστό αυτό ήταν ελαφρώς χαμηλότερο απ' ό,τι το 2018 (– 1,1 %). Ομοίως, η SAS κατέγραψε επίσης παρόμοια μικρή μείωση το 2019 σε σύγκριση με το 2018 σε ορισμένους βασικούς δείκτες επιδόσεων, όπως τα διαθέσιμα επιβατοχιλιόμετρα (Available Seat Kilometre, στο εξής: ASK) ([25]) (– 0,8 %) και τα έσοδα ανά επιβατοχιλιόμετρο (Revenue per Passenger Kilometre, στο εξής: RPK) ([26]) (– 1,4 %).

(28) Από τον Δεκέμβριο του 2019 έως τον Φεβρουάριο του 2020, δηλαδή λίγο προτού ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας να κηρύξει την COVID-19 πανδημία, η SAS βελτίωνε τους εν λόγω βασικούς δείκτες επιδόσεων ([27]). Η εταιρεία κατέγραψε σημαντική αύξηση του αριθμού των μεταφερόμενων επιβατών σε σύγκριση με την περίοδο από τον Δεκέμβριο του 2018 έως τον Φεβρουάριο του 2019 ([28]), της τιμής ASK ([29]) και της τιμής RPK ([30]).

(29) Ωστόσο, τον Μάρτιο του 2020, μετά τη λήψη των πρώτων μέτρων ανάσχεσης (αιτιολογικές σκέψεις 21 και 23), η SAS απώλεσε περίπου το 60 % των επιβατών της σε σύγκριση με τον Μάρτιο του 2019, και τα οικεία RPK μειώθηκαν κατά 62 % ([31]). Έως τον Ιούνιο του 2020 η SAS ακύρωσε σχεδόν όλες τις διεθνείς πτήσεις της, περιορίζοντας τις δραστηριότητές της σε ορισμένα δρομολόγια εσωτερικού στη Σουηδία και τη Νορβηγία, καταγράφοντας μείωση των επιβατών άνω του 95 % (Απρίλιος 2020) και του 93 % (Μάιος 2020) σε σύγκριση με τις ίδιες περιόδους του 2019. Η SAS αναγκάστηκε να ακινητοποιήσει το μεγαλύτερο μέρος του στόλου της, ο οποίος αποτελούνταν από περισσότερα από 150 αεροσκάφη, διατηρώντας σε λειτουργία μόνο 15 ([32]).

([23]) Βλέπε την ετήσια έκθεση και έκθεση βιωσιμότητας της SAS για το οικονομικό έτος 2019 (σ. 44), διαθέσιμη στη διεύθυνση https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023). Στην εν λόγω έκθεση, το 2019 αντιστοιχεί στο οικονομικό έτος της SAS, δηλαδή στην περίοδο από τον Νοέμβριο του 2018 έως τον Οκτώβριο του 2019.

([24]) Ο συντελεστής πληρότητας επιβατών είναι δείκτης μέτρησης στον κλάδο των αερομεταφορών που μετρά το ποσοστό της χρησιμοποιούμενης ικανότητας μεταφοράς επιβατών μιας αεροπορικής εταιρείας. Αποτελεί σημαντικό δείκτη για την εκτίμηση της ικανότητας μιας αεροπορικής εταιρείας να καλύπτει τη χωρητικότητα των αεροσκαφών που χρησιμοποιεί, μολονότι ο εν λόγω δείκτης μέτρησης μπορεί να μη λαμβάνει υπόψη την τιμολόγηση και την κερδοφορία που επιτυγχάνεται κατά την πώληση της εν λόγω χωρητικότητας.

([25]) Τα διαθέσιμα επιβατοχιλιόμετρα (ASK) είναι δείκτης μέτρησης της μεταφορικής ικανότητας ενός αεροσκάφους που είναι διαθέσιμη για την παραγωγή εσόδων. Αναφέρεται στον αριθμό των επιβατοχιλιομέτρων που είναι διαθέσιμα για αγορά σε μια αεροπορική εταιρεία. Τα επιβατοχιλιόμετρα υπολογίζονται με πολλαπλασιασμό του αριθμού των χιλιομέτρων που θα διανύσει ένα συγκεκριμένο αεροπλάνο σε ένα δρομολόγιο επί τον αριθμό των διαθέσιμων θέσεων στο εν λόγω αεροπλάνο. Η τιμή ASK μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να αξιολογηθεί η αποδοτικότητα μιας αεροπορικής εταιρείας όσον αφορά τη δημιουργία εσόδων από τη διαθεσιμότητα θέσεων στους πελάτες. Ως εκ τούτου, η αεροπορική εταιρεία χρησιμοποιεί ανεπαρκώς τη μεταφορική της ικανότητα εάν δεν πωληθούν όλα τα εισιτήρια για θέσεις στο αεροπλάνο.

([26]) Τα έσοδα ανά επιβατοχιλιόμετρο (RPK) υπολογίζονται με πολλαπλασιασμό του αριθμού των επιβατών που πληρώνουν εισιτήριο επί τη διανυόμενη απόσταση. Για παράδειγμα, ένα αεροπλάνο με 100 επιβάτες που διανύει απόσταση 250 χιλιομέτρων παράγει 25 000 RPK.

([27]) Η COVID-19 άρχισε να εξαπλώνεται σημαντικά σε παγκόσμιο επίπεδο τον Φεβρουάριο του 2020. Κατά τη διάρκεια του εν λόγω μήνα, η SAS παρατήρησε ήδη κάποια συρρίκνωση της ζήτησης σε ορισμένα από τα δρομολόγια που εκτελούσε, ιδίως στα διηπειρωτικά δρομολόγια (εκτός της Ένωσης) και στα δρομολόγια προς και από την Ιταλία. Παρά τις πρώτες αυτές σαφείς ενδείξεις της πανδημίας, η SAS μετέφερε μεγαλύτερο αριθμό επιβατών τον Φεβρουάριο του 2020 σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μήνα του 2019.

([28]) Ειδικότερα, η SAS κατέγραψε τον Δεκέμβριο του 2019 συνολική αύξηση των μεταφερόμενων επιβατών κατά 2,1 % σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μήνα του 2018 (βλέπε https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/nearly-2-million-passengers-traveled-with-sas-in-december/)· κατά 3,2 % τον Ιανουάριο του 2020 σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μήνα του 2019 (βλέπε https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/1-9-million-passengers-traveled-with-sas-in-january/)· και κατά σχεδόν 4 % τον Φεβρουάριο του 2020 σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μήνα του 2019 (https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---february-2020/) (τελευταία επίσκεψη σε όλες στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([29]) Η SAS αύξησε τα προσφερόμενα ASK κατά 0,9 % τον Δεκέμβριο του 2019, κατά 1,9 % τον Ιανουάριο του 2020 και κατά 1,5 % τον Φεβρουάριο του 2020 σε σύγκριση με τον Δεκέμβριο του 2018, τον Ιανουάριο του 2019 και τον Φεβρουάριο του 2019, αντίστοιχα.

([30]) Η SAS αύξησε τα οικεία RPK κατά 2,6 % τον Δεκέμβριο του 2019, κατά 2,8 % τον Ιανουάριο του 2020 και κατά 0,5 % τον Φεβρουάριο του 2020, σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του προηγούμενου έτους.

([31]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---march-2020/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([32]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---may-2020/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

(30) Παρά τη σχετική και σταδιακή άρση των ταξιδιωτικών περιορισμών εντός της Ένωσης κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού του 2020, τα αριθμητικά στοιχεία εναέριας κυκλοφορίας της SAS βελτιώθηκαν ελάχιστα μεταξύ του Ιουνίου και του Σεπτεμβρίου 2020. Σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, η SAS κατέγραψε μείωση της μεταφορικής της ικανότητας μεταξύ 73 % (Σεπτέμβριος 2020) και 91 % (Ιούνιος 2020) και μείωση του συνολικού αριθμού των μεταφερόμενων επιβατών μεταξύ 74 % (Αύγουστος 2020) και 86 % (Ιούνιος 2020) ([33]). Τον Οκτώβριο του 2020, μετά την εμφάνιση δεύτερου κύματος της πανδημίας της COVID-19, η SAS συνέχισε να δραστηριοποιείται σε ένα περιβάλλον εξαιρετικά περιορισμένης ζήτησης, μεταφέροντας περίπου το 20 % του αριθμού των επιβατών που μεταφέρθηκαν τον Οκτώβριο του 2019 ([34]).

(31) Κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) εκτιμούσε ότι, στην καλύτερη περίπτωση, με βάση τα στοιχεία που συλλέχθηκαν από τον Ιανουάριο έως τον Οκτώβριο του 2020, ο τομέας των αερομεταφορών δεν θα επανερχόταν στα επίπεδα του 2019 πριν από το 2024 ([35]). Το ευρωπαϊκό τμήμα του Διεθνούς Συμβουλίου Αερολιμένων εξέδωσε παρόμοια πρόβλεψη στις 6 Οκτωβρίου 2020, θεωρώντας ότι η επαναφορά στα επίπεδα ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας του 2019 ήταν απίθανη πριν από το 2024 ή το 2025, με ακραία αβεβαιότητα όσον αφορά την εξέλιξη της εν λόγω εναέριας κυκλοφορίας το 2021 ([36]).

(32) Η σημαντική απώλεια ζήτησης την οποία υπέστη η SAS λόγω των συνεπειών της πανδημίας της COVID-19, των μέτρων ανάσχεσης και της σημαντικής αβεβαιότητας όσον αφορά τις προοπτικές του τομέα των αερομεταφορών βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα, επηρέασαν σοβαρά την οικονομική της θέση.

2.1.3. *Ανάγκες της SAS όσον αφορά τα ίδια κεφάλαια και τη ρευστότητα για την αντιμετώπιση της πανδημίας της COVID-19*

(33) Σύμφωνα με τη Δανία και τη Σουηδία, η SAS υπέστη σημαντικές ζημίες μετά την έξαρση της πανδημίας της COVID-19 και τη θέσπιση των μέτρων ανάσχεσης που περιγράφονται στην ενότητα 2.1.1. Η SAS ανέμενε ότι θα υφίστατο περαιτέρω ζημίες κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου. Ως αποτέλεσμα, η εταιρεία χρειαζόταν στήριξη ιδίων κεφαλαίων και ρευστότητας με τη μορφή ανακεφαλαιοποίησης για να αντιμετωπίσει τις οικονομικές της δυσχέρειες.

(34) Σύμφωνα με τη Δανία και τη Σουηδία, η SAS χρειαζόταν τη στήριξη αυτήν παρά τις διάφορες πρωτοβουλίες εξοικονόμησης κόστους που υλοποίησε για τον μετριασμό των ζημιών της, καθώς και την κρατική ενίσχυση που είχε λάβει προηγουμένως στο πλαίσιο της πανδημίας της COVID-19.

2.1.3.1. Πρωτοβουλίες εξοικονόμησης κόστους τις οποίες υλοποίησε η SAS για τον μετριασμό των επιπτώσεων της πανδημίας της COVID-19

(35) Στις 3 Μαρτίου 2020, λίγο μετά την έξαρση της πανδημίας της COVID-19 στην Ευρώπη, η SAS ανακοίνωσε ότι θα δρομολογούσε αμέσως διάφορες πρωτοβουλίες εξοικονόμησης κόστους για την αντιμετώπιση των συνεπειών της πανδημίας και της μειωμένης ζήτησης για υπηρεσίες αερομεταφορών ([37]). Η SAS ανέστειλε τις πτήσεις προς το Χονγκ Κονγκ από τις 5 Μαρτίου 2020 και ανακοίνωσε περαιτέρω μείωση των πτήσεων μικρών αποστάσεων κατά τους προσεχείς μήνες, προκειμένου να αντισταθμίσει όσο το δυνατόν περισσότερο την απώλεια εσόδων με μείωση των σχετικών με τις πτήσεις δαπανών (καύσιμα, προσωπικό, φόροι και τέλη αεροσκαφών κ.λπ.).

(36) Στις 12 Μαρτίου 2020, κατά τη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της SAS, η SAS ενημέρωσε τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου ότι ήταν αναγκαίο να εργαστούν σε δύο άξονες για την αντιμετώπιση των συνεπειών της πανδημίας της COVID-19 και της επιδείνωσης της οικονομικής κατάστασης της SAS.

(37) *Πρώτον,* η SAS ανέφερε ότι έπρεπε να εξασφαλίσει διαθέσιμα, περικόπτοντας επειγόντως δαπάνες. Στο πλαίσιο αυτό, η διοίκηση της SAS συμφώνησε την οικειοθελή μείωση κατά 20 % των μισθών των μελών της, με άμεση ισχύ για περίοδο τριών μηνών. Παράλληλα, η SAS ενημέρωσε το διοικητικό συμβούλιο ότι είχε ξεκινήσει διάλογο με τις ενώσεις εργαζομένων της προκειμένου να συμφωνηθεί προσωρινή μείωση του χρόνου εργασίας κατά έως και 20 % (και αντίστοιχη περικοπή των αποδοχών) για περίοδο τριών μηνών για όλο το προσωπικό της SAS. Επίσης, από τα πρακτικά της συνεδρίασης του διοικητικού συμβουλίου της 12ης Μαρτίου 2020 προκύπτει ότι η SAS είχε ήδη ξεκινήσει συζητήσεις με εκμισθωτές προκειμένου να παραιτηθεί από τη μίσθωση αεροσκαφών και άλλων περιουσιακών στοιχείων ή να την αναβάλει σε προσωρινή βάση. Δεδομένων των χαμηλών επιπέδων κρατήσεων, η SAS θα προέβαινε επίσης σε μείωση των αεροπορικών

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

δρομολογίων της κατά 15-20 % τον Μάρτιο και τον Απρίλιο του 2020, με αναστολή των πτήσεων προς την Κίνα και την Ιταλία έως τις 3 Απριλίου 2020 και μείωση της συχνότητας των δρομολογίων στους περισσότερους προορισμούς της SAS. *Δεύτερον*, η SAS ενημέρωσε το διοικητικό συμβούλιο ότι εκπονούσε ένα νέο επιχειρηματικό σχέδιο για να συνεκτιμήσει τις επιπτώσεις της πανδημίας της COVID-19 και τις συνέπειές της στη βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη εμπορική στρατηγική της.

(38) Στις 15 Μαρτίου 2020 η SAS ανακοίνωσε ότι διακόπτει προσωρινά το μεγαλύτερο μέρος της εναέριας κυκλοφορίας της από τις 16 Μαρτίου 2020, λόγω της εξέλιξης της πανδημίας της COVID-19 και των μέτρων ανάσχεσης που έλαβαν η Δανία και η Σουηδία (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 21 και 23). Επίσης, η SAS ανακοίνωσε ότι θα προβεί σε προσωρινή μείωση των θέσεων εργασίας για έως και 10 000 εργαζόμενους, οι οποίοι ισοδυναμούν με το 90 % του συνολικού εργατικού δυναμικού της, αμέσως μετά τη θέσπιση νομοθεσίας που επέτρεπε προσωρινές απολύσεις στη Δανία (στις 15 Μαρτίου 2020) και στη Σουηδία (στις 16 Μαρτίου 2020) ([38]).

(39) Κατά τη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της 1ης Απριλίου 2020, η SAS ανέφερε ότι εκτελούσε τότε μόνο το 10 % των δρομολογίων της σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του προηγούμενου έτους. Η SAS ανέφερε επίσης ότι είχε καθορίσει, για το υπόλοιπο του έτους 2020, διάφορες πρωτοβουλίες μείωσης του κόστους με δυνατότητα εξοικονόμησης 4,1 δισεκατ. SEK. Επίσης, το διοικητικό συμβούλιο ενέκρινε τη σύναψη συμφωνίας πώλησης και επαναμίσθωσης πέντε εφεδρικών κινητήρων αεροσκαφών, η οποία απέφερε στη SAS διαθέσιμα ύψους 45 εκατ. USD.

(40) Κατά τη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της 15ης Απριλίου 2020, η SAS παρουσίασε το επιχειρηματικό της σχέδιο στο οποίο καθοριζόταν η νέα εμπορική στρατηγική της για την αντιμετώπιση της πανδημίας της COVID-19 και των συνεπειών της βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.

(41) Το επιχειρηματικό σχέδιο της SAS υπέθετε, ουσιαστικά, ότι δεν θα υπήρχε σχεδόν καμία ζήτηση για υπηρεσίες αερομεταφορών μεταξύ του Απριλίου και του Ιουνίου 2020 λόγω των ταξιδιωτικών περιορισμών ([39]). Οι επιβάτες θα άρχιζαν να ταξιδεύουν ξανά μόνο από τον Ιούλιο έως τον Οκτώβριο του 2020, και σε περιορισμένο βαθμό ([40]). Στη συνέχεια, η επιβατική κίνηση θα ανέκαμπτε με σταθερό ρυθμό από τον Νοέμβριο του 2020 για να ανέλθει στο 85 % της επιβατικής κίνησης του 2019 τον Φεβρουάριο του 2022. Κατόπιν, η αύξηση της επιβατικής κίνησης θα επιβραδυνόταν, λόγω των μακροπρόθεσμων αλλαγών στην ταξιδιωτική συμπεριφορά που επέφερε η πανδημία της COVID-19 (κατ' οίκον εργασία, λιγότερα επιχειρηματικά συνέδρια, νέα μοντέλα αναψυχής κ.λπ.). Ως εκ τούτου, η SAS δεν ανέμενε να επιστρέψει στα επίπεδα προ της COVID-19 πριν από τα μέσα του 2023 το νωρίτερο. Η εν λόγω πρόβλεψη για τη ζήτηση βασίστηκε στην υπόθεση ότι δεν θα υπήρχαν πρόσθετα κύματα πανδημίας και κανένας ταξιδιωτικός περιορισμός μετά τον Οκτώβριο του 2020.

(42) Στο σενάριο αυτό, η SAS προέβλεπε ζημία ύψους 22 δισεκατ. SEK για τα οικονομικά έτη 2020 και 2021 ([41]). Για να μετριάσει την εν λόγω ζημία, η εταιρεία προέβλεψε στο επιχειρηματικό της σχέδιο τρεις βασικές κατευθύνσεις: την προσαρμογή της προσφοράς της στη ζήτηση· τη δρομολόγηση μιας επιθετικής μείωσης του κόστους· και τη διαχείριση απολύσεων.

(43) Όσον αφορά την πρώτη κατεύθυνση (προσαρμογή της προσφοράς της στη ζήτηση), η SAS σχεδίαζε να παρακολουθεί στενά την εξέλιξη της ζήτησης για υπηρεσίες αερομεταφορών σε εβδομαδιαία βάση στο πλαίσιο της πανδημίας της COVID-19. Η SAS θα κρατούσε το μεγαλύτερο μέρος του στόλου της στο έδαφος έως τον Ιούνιο του 2020 και θα αύξανε σταδιακά τον αριθμό των αεροσκαφών που θα εκτελούσαν δρομολόγια από τον Ιούλιο του 2020, ανάλογα με τα αποτελέσματα τριών κύριων δεικτών. Οι εν λόγω δείκτες θα μετρούσαν, αντίστοιχα, την «ικανότητα μετακίνησης» (μέσω ανάλυσης των κυβερνητικών ταξιδιωτικών περιορισμών και των εταιρικών απαγορεύσεων που ισχύουν σ' ολόκληρο τον κόσμο), την «πρόθεση μετακίνησης» (π.χ. μέσω μέτρησης των δεδομένων αναζητήσεων ή των επιπέδων κρατήσεων στους δικτυακούς τόπους της SAS) και την «πραγματική μετακίνηση» (π.χ. μέσω του αριθμού των εμφανίσεων, των μεταφερόμενων επιβατών και των κατηγοριών κρατήσεων που θα κατέγραφε η SAS). Σε πιο μακροπρόθεσμο ορίζοντα (δηλαδή μετά τον Οκτώβριο του 2020), οπότε και η ζήτηση αναμενόταν να ανακάμψει με σταθερό ρυθμό, η SAS θα επικέντρωνε τις υπηρεσίες της στα πιο επικερδή δρομολόγια (ιδίως στις πτήσεις μικρών αποστάσεων εντός της Σκανδιναβίας και της Ευρώπης) και για τους πλέον κερδοφόρους πελάτες (κατηγορία διακεκριμένων θέσεων), μειώνοντας παράλληλα τη μεταφορική της ικανότητα και τη συχνότητα για τη μεγιστοποίηση της χρήσης των αεροσκαφών. Σχεδίαζε επίσης να αντικαταστήσει το μεγαλύτερο μέρος των τρεχόντων μέσων ανάλυσης, συστημάτων και εργαλείων της με πιο προηγμένα προϊόντα για να βελτιώσει την ακρίβεια των δεικτών εναέριας κυκλοφορίας και κρατήσεων, καθώς και να επανεξετάσει τις υπηρεσίες που παρείχε επί του σκάφους για να εξαλείψει έξοδα «αποβλήτων» (μείωση της διπλής προσφοράς φαγητού επί του σκάφους κ.λπ.).

([38]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-temporarily-halt-most-of-the-traffic/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023). Βλέπε επίσης τα πρακτικά της συνεδρίασης του διοικητικού συμβουλίου της SAS της 16ης Μαρτίου 2020 (παράρτημα 40.1 της κοινοποίησης).

([39]) Λιγότερο από το 8 % των επιβατών που μετέφερε η SAS το 2019.

([40]) Η SAS αναμενόταν να φτάσει τον Οκτώβριο του 2020 μόλις στο 30 % των επιβατών που μετέφερε το 2019.

([41]) Πρβλ. υποσημείωση 23. Το οικονομικό έτος της SAS διαρκεί από την 1η Νοεμβρίου έως τις 31 Οκτωβρίου.

(44) Όσον αφορά τη δεύτερη κατεύθυνση (δρομολόγηση επιθετικής μείωσης του κόστους), η SAS πρότεινε να πραγματοποιήσει επιθετική μείωση του κόστους στοχεύοντας σε πάγιες δαπάνες, με στόχο την εξοικονόμηση 2,4 δισεκατ. SEK έως το τέλος Οκτωβρίου 2020 και πρόσθετη εξοικονόμηση 1 δισεκατ. SEK έως το τέλος Μαρτίου 2021 ([42]). Η SAS προσδοκούσε επίσης ότι θα μειώσει τα έξοδά της μετά τον Οκτώβριο του 2020 μέσω της μείωσης του στόλου της· μέσω της σταδιακής στροφής προς έναν μόνο τύπο αεροσκαφών με στόχο την αύξηση της αποδοτικότητας του κόστους συντήρησης· και μέσω της καθυστέρησης των παραδόσεων αεροσκαφών για τη διατήρηση διαθεσίμων, ώστε να εξοικονομηθούν επιπλέον 1,1 δισεκατ. SEK έως το 2024.

(45) Όσον αφορά την τρίτη κατεύθυνση (διαχείριση απολύσεων), η SAS σκόπευε να συνεχίσει να προσφεύγει σε μαζικές προσωρινές απολύσεις στη Σουηδία, τη Νορβηγία και τη Δανία, με στόχο τη συνολική εξοικονόμηση 2 δισεκατ. SEK έως το τέλος του Οκτωβρίου 2020 και να λάβει, στη συνέχεια, περαιτέρω μέτρα για την αύξηση της παραγωγικότητας κατά την περίοδο ανάκαμψης (συγκεκριμένα, βελτίωση της παραγωγικότητας κατά 25 % για το προσωπικό εδάφους και κατά 17 % για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών), με στόχο πρόσθετη μείωση των δαπανών κατά 2 δισεκατ. SEK. Παράλληλα, η SAS θα δρομολογούσε πρόγραμμα απολύσεων για να μειώσει σε μόνιμη βάση το συνολικό προσωπικό της κατά 30 % έως το τέλος Οκτωβρίου του 2020 και να μειώσει περαιτέρω τα γενικά έξοδα κατά 1,6 δισεκατ. SEK έως τον Μάρτιο του 2021 (με μείωση κατά ένα τρίτο του εναέριου προσωπικού και κατά 50 % του προσωπικού του κλάδου μεταφοράς εμπορευμάτων· μείωση του πάγιου κόστους ΤΠ κατά 20 %· αύξηση της εξωτερικής ανάθεσης δραστηριοτήτων μεταφοράς εμπορευμάτων και επίγειας εξυπηρέτησης· και μείωση των επενδύσεων για μάρκετινγκ, ΤΠ και προϊόντα σε ό,τι είναι απολύτως αναγκαίο για τη SAS).

(46) Με το εν λόγω πρόγραμμα περικοπής του κόστους, η SAS αποσκοπούσε στην επίτευξη συνολικής μείωσης κόστους κατά 5,4 δισεκατ. SEK κατά τα οικονομικά έτη 2020 και 2021 (και περαιτέρω μείωση του κόστους κατά 4,5 δισεκατ. SEK μετά το 2021).

(47) Ωστόσο, κατά τη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της 15ης Απριλίου 2020, το διοικητικό συμβούλιο ζήτησε από τη διοίκηση της SAS να συμπεριλάβει περισσότερες πηγές μείωσης του κόστους στο επιχειρηματικό σχέδιο.

(48) Ως εκ τούτου, κατά τη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της 22ας Απριλίου 2020, η SAS παρουσίασε ένα πιο φιλόδοξο πρόγραμμα περικοπής του κόστους. Ουσιαστικά, η SAS πρότεινε να μειωθούν περαιτέρω οι εξωτερικές δαπάνες· να αυξηθεί ο αριθμός των απολύσεων (από το 30 % στο 40 % του συνολικού προσωπικού της SAS)· και να καθυστερήσουν περισσότερες παραδόσεις αεροσκαφών. Από τα πρακτικά της εν λόγω συνεδρίασης προκύπτει επίσης ότι η SAS μελετούσε το ενδεχόμενο εκποίησης ορισμένων βασικών στοιχείων ενεργητικού και, ιδίως, του προγράμματος επιβράβευσης σταθερής πελατείας Eurobonus, καθώς και των δραστηριοτήτων μεταφοράς εμπορευμάτων και επίγειας εξυπηρέτησης. Όσον αφορά το πρόγραμμα Eurobonus, η SAS στάθμισε τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της εν λόγω εκποίησης και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι άλλες επιλογές ήταν καταλληλότερες από την εκποίηση ([43]). Όσον αφορά την εκποίηση του κλάδου μεταφοράς εμπορευμάτων, η SAS ανέφερε ότι κανένας αγοραστής δεν εκδήλωσε ενδιαφέρον να αγοράσει μέρος ή το σύνολο του κλάδου μεταφοράς εμπορευμάτων ([44]), ενώ, για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης, […] (*).

(49) Με το εν λόγω αναθεωρημένο επιχειρηματικό σχέδιο, η SAS είχε στόχο να επιτύχει συνολική μείωση του κόστους κατά έως και 7,3 δισεκατ. SEK το 2020 και το 2021, μειώνοντας τις προβλεπόμενες συσσωρευμένες ζημίες από 22 δισεκατ. SEK σε 15 δισεκατ. SEK έως το τέλος του 2021.

(50) Η SAS ενέκρινε το εν λόγω επιχειρηματικό σχέδιο στις 24 Απριλίου 2020 μετά την έγκριση του διοικητικού συμβουλίου και συνέχισε τις πρωτοβουλίες της για τη μείωση του κόστους με βάση τις τρεις κύριες κατευθύνσεις που προσδιορίστηκαν.

([42]) Οι εν λόγω μειώσεις δαπανών αφορούσαν δαπάνες προσωπικού (μέσω παγώματος των προσλήψεων, μείωσης των προγραμμάτων κατάρτισης), συνολικού ύψους άνω των 800 εκατ. SEK· συντήρηση αεροσκαφών (μέσω επαναδιαπραγμάτευσης συμφωνιών χρονομίσθωσης με υποστήριξη, καθυστέρησης παραδόσεων αεροσκαφών, μείωσης της συντήρησης κ.λπ.), συνολικού ύψους 1,3 δισεκατ. SEK· και άλλες δαπάνες (έργα που διακόπηκαν, μείωση των δαπανών για μη ουσιώδεις δραστηριότητες όπως μάρκετινγκ, σύμβουλοι, τεχνολογίες πληροφοριών και εγκαταστάσεις μειωμένου κόστους), συνολικού ύψους 1,3 δισεκατ. SEK.

([43]) Μεταξύ άλλων λόγων, το πρόγραμμα Eurobonus της SAS αποτελούσε σημαντική πηγή εσόδων για την εταιρεία και στρατηγικό στοιχείο για την εμπορική στρατηγική της το οποίο αφορούσε συγκεκριμένους και τακτικούς πελάτες. Η SAS έκρινε ότι υπήρχαν άλλοι τρόποι παραγωγής διαθεσίμων από το εν λόγω πρόγραμμα πέραν της εκποίησης, για παράδειγμα με τη μεταβίβαση του εν λόγω προγράμματος σε χωριστή νομική οντότητα, προκειμένου να μπορέσει η SAS να το χρησιμοποιήσει ως χρηματοοικονομική ασφάλεια στο εγγύς μέλλον για σκοπούς χρηματοδότησης με δανειακά κεφάλαια, ή με την πώληση πόντων με έκπτωση σε πιστούς πελάτες για την παραγωγή περισσότερων διαθεσίμων. Ωστόσο, για την εν λόγω μεταβίβαση θα απαιτούνταν αρκετοί μήνες, με αποτέλεσμα η SAS να θεωρήσει ότι η εν λόγω μεταβίβαση δεν θα μπορούσε να αποτελέσει βραχυπρόθεσμη λύση στις οικονομικές δυσχέρειες που αντιμετώπιζε, αλλά μόνο κάτι που θα μπορούσε να διερευνηθεί σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα.

([44]) Η SAS δεν έχει στην κυριότητά της αεροσκάφη μεταφοράς εμπορευμάτων, αλλά χρησιμοποιεί το κάτω μέρος των επιβατικών αεροσκαφών της για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Ως εκ τούτου, οι δυνητικοί πράκτορες μεταφορών θα δυσκολεύονταν να βελτιστοποιήσουν τις ροές εμπορευμάτων, δεδομένου ότι θα εξαρτώνταν από το πρόγραμμα επιβατικών πτήσεων της SAS, καθώς οι πτήσεις εκτελούνται από αυτήν. Επομένως, το μόνο ενδιαφέρον που εκδηλώθηκε από αγοραστές αφορούσε την ανάληψη των δραστηριοτήτων μάρκετινγκ και πωλήσεων της «ικανότητας μεταφοράς εμπορευμάτων» της SAS, αλλά έναντι σημαντικής προμήθειας. Επίσης, προγενέστερες απόπειρες της SAS να πωλήσει τον εν λόγω κλάδο δραστηριοτήτων είχαν αποδειχθεί ανεπιτυχείς. Ως εκ τούτου, η SAS θεώρησε ότι ήταν προτιμότερο να διατηρηθεί ο κλάδος εντός του ομίλου, αλλά με σημαντική μείωση του προσωπικού (– 50 %).

(*) Εμπιστευτικές πληροφορίες.

(51) Πρώτον, όσον αφορά τις πτήσεις (αιτιολογική σκέψη 43), η SAS πραγματοποίησε λίγα μόνο δρομολόγια εσωτερικού στη Σουηδία, καθώς και μεταξύ Νορβηγίας, Δανίας και Σουηδίας, και ορισμένες πτήσεις επαναπατρισμού ([45]) και μεταφοράς εμπορευμάτων ([46]) μεταξύ του Απριλίου και του Ιουνίου 2020, αξιοποιώντας λιγότερο από το 10 % της μεταφορικής ικανότητάς της τον Απρίλιο και τον Μάιο σε σύγκριση με την ίδια περίοδο το 2019 (αιτιολογική σκέψη 29) ([47]). Στις 8 Ιουνίου 2020, με βάση τα ενθαρρυντικά αποτελέσματα των πιο πρόσφατων μέτρων σχετικά με τη ζήτηση (αιτιολογική σκέψη 43) ([48]), η SAS προετοιμάστηκε να αυξήσει σταδιακά τον αριθμό των αεροσκαφών που θα εκτελούσαν δρομολόγια από 16, στις 2 Ιουνίου 2020, σε 45 στα μέσα Ιουλίου του 2020, ώστε να ακολουθήσει την τάση αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας που διαπίστωσε ([49]). Το πρόγραμμα πτήσεων θα εστίαζε κυρίως στην εγχώρια εναέρια κυκλοφορία στη Δανία, τη Νορβηγία και τη Σουηδία, καθώς και σε ορισμένες συνδέσεις με βασικούς ευρωπαϊκούς επιχειρηματικούς προορισμούς (Βέλγιο, Γερμανία, Κάτω Χώρες)· και στην ενίσχυση των συνδέσεων εντός Σκανδιναβίας. Για παράδειγμα, η SAS εκτιμούσε ότι, για την πρώτη εβδομάδα του Ιουλίου 2020, σκόπευε να προσφέρει το 34 % της οικείας δυναμικότητας θέσεων στην αγορά προς, από και εντός της Σκανδιναβίας σε σύγκριση με την ίδια εβδομάδα του 2019, ποσοστό το οποίο θεωρούσε σύμφωνο με τη μέση μεταφορική ικανότητα που πρόσφεραν οι ανταγωνιστές της (28 %) ([50]). Η αύξηση των πτήσεων τον Ιούνιο και τον Ιούλιο του 2020 απέφερε πρόσθετα έσοδα στη SAS, μειώνοντας τις ζημίες της, και της έδωσε τη δυνατότητα να σχεδιάσει δεύτερη αύξηση των αεροσκαφών που θα πραγματοποιούσαν δρομολόγια τον Αύγουστο του 2020 για προορισμούς αναψυχής στην Ευρώπη, δεδομένων επίσης των καλών αποτελεσμάτων των πιο πρόσφατων μετρήσεων της εξέλιξης της ζήτησης. Συναφώς, η SAS έκρινε ότι η εν λόγω αύξηση (η οποία θα είχε ως αποτέλεσμα να προσφέρεται στην αγορά έως και το 45 % της οικείας μεταφορικής ικανότητας που προσφέρθηκε κατά την ίδια περίοδο το 2019) ήταν σύμφωνη με την προσφερόμενη από τους ανταγωνιστές της μεταφορική ικανότητα για τον Αύγουστο του 2020 ([51]). Ωστόσο, με την αύξηση του αριθμού των κρουσμάτων COVID σ' ολόκληρη την Ευρώπη τον Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο του 2020, η SAS μείωσε τη μεταφορική της ικανότητα πολύ κάτω από το 40 % έως το τέλος Οκτωβρίου του 2020.

(52) Δεύτερον, όσον αφορά τη μείωση των πάγιων δαπανών (αιτιολογική σκέψη 44), η SAS μείωσε τις προγραμματισμένες επενδύσεις της καθυστερώντας τις παραδόσεις αεροσκαφών. Η SAS ξεκίνησε γρήγορα διάλογο με τον οικείο προμηθευτή αεροσκαφών Airbus σχετικά με τη δυνατότητα αναβολής των πληρωμών πριν από την παράδοση και των παραδόσεων αεροσκαφών. Με τον τρόπο αυτόν, η SAS κατόρθωσε να επιτύχει αναβολή πληρωμών πριν από την παράδοση ύψους [0-300] εκατ. USD ([200-500] εκατ. SEK) κατά την περίοδο […] και να αναπρογραμματίσει την παράδοση τεσσάρων […] από τις […] στις […], τεσσάρων […] από τις […] στις […] και δύο […] από τις […] στις […]. Ωστόσο, η Σουηδία και η Δανία εξήγησαν ότι η SAS δεν μπορούσε να προβεί σε ακυρώσεις παραγγελιών από την […], χωρίς να αναλάβει τον κίνδυνο […]. Επίσης, η SAS ανέβαλε όλες τις παραδόσεις […] μισθωμένων αεροσκαφών κατά […] μήνες και επιτάχυνε τη διαδικασία πώλησης ή καταγγελίας σε προγενέστερη ημερομηνία των συμβάσεων μίσθωσης για […] ([52]) προκειμένου να παραγάγει διαθέσιμα νωρίτερα. Επιπλέον, η SAS επαναδιαπραγματεύτηκε συμβάσεις με περισσότερους από 200 προμηθευτές σ' όλα τα τμήματα των δραστηριοτήτων της, με στόχο την κατάργηση κάθε μεταβλητού κόστους βραχυπρόθεσμα· την επαναδιαπραγμάτευση των πάγιων δαπανών σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα και τη βελτίωση των όρων πληρωμής. Οι εν λόγω επαναδιαπραγματεύσεις έδωσαν στη SAS τη δυνατότητα να εξοικονομήσει πάνω από 1,5 δισεκατ. SEK μέσω μείωσης των δαπανών για το υπόλοιπο του έτους 2020.

(53) Τρίτον, όσον αφορά τις απολύσεις (αιτιολογική σκέψη 45), στις 28 Απριλίου 2020 η SAS ανακοίνωσε ότι θα κινήσει τη διαδικασία μόνιμης μείωσης του μεγέθους του μελλοντικού εργατικού δυναμικού της κατά έως και 5 000 θέσεις πλήρους απασχόλησης, στις περισσότερες περιπτώσεις με περίοδο προειδοποίησης έξι μηνών ([53]). Άλλα μέτρα που σχετίζονται με την εργασία περιλάμβαναν τη μείωση της πληρωτέας υπερωριακής εργασίας και τη χορήγηση άδειας άνευ αποδοχών σε ορισμένους εργαζομένους.

([45]) Η SAS πραγματοποίησε πτήσεις επαναπατρισμού από τη Βραζιλία, το Πακιστάν, την Κολομβία, τη Γουινέα, το Περού και την Τουρκία.

([46]) Κυρίως διάφορες πτήσεις μεταξύ Στοκχόλμης και Χονγκ Κονγκ, με τη χρήση κενών επιβατικών αεροσκαφών, για τη μεταφορά ιατρικού εξοπλισμού και φαρμακευτικών προϊόντων από την Ασία στην Ευρώπη.

([47]) Στις 15 Απριλίου 2020 η SAS εκτελούσε το 7,4 % των αεροπορικών δρομολογίων της σε σύγκριση με το 2019. Με βάση τα στοιχεία του Eurocontrol, η SAS έκρινε ότι το ποσοστό αυτό ήταν μάλλον σύμφωνο με τη μέση προσφορά αντίστοιχων εταιρειών (5,7 %), η οποία περιλάμβανε δείγμα 25 αεροπορικών εταιρειών (Wideroe, Alitalia, Aer Lingus, KLM, Turkish Airlines, Iberia, Wizz Air, Lufthansa, Air France, LOT, Ryanair, Austrian Airlines, EasyJet κ.λπ.). (Πηγή: Συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της SAS AB της 15ης Απριλίου, παράρτημα 40.1 της κοινοποίησης).

([48]) Οι δείκτες αποκάλυπταν μερική και επικείμενη άρση των ταξιδιωτικών περιορισμών στην Ευρώπη και εντός της Σκανδιναβίας στις αρχές του καλοκαιριού του 2020· αύξηση των πωλήσεων κατά έως και 29 % σε σύγκριση με την προηγούμενη εβδομάδα και αύξηση της κερδοφορίας / του συντελεστή πληρότητας από τις αρχές Ιουνίου.

([49]) Τον Ιούλιο του 2020 η SAS κατέγραψε πραγματική εναέρια κυκλοφορία που ήταν υψηλότερη απ' ό,τι αναμενόταν στο επιχειρηματικό της σχέδιο που εγκρίθηκε στις 24 Απριλίου 2024.

([50]) Η SAS ανέλυσε τη δημοσιευμένη εβδομαδιαία μεταφορική ικανότητα, μεταξύ άλλων, των εταιρειών Norwegian, Lufthansa, Ryanair, Air France/KLM, Wizz Air, Wideroe, IAG Group, Finnair, EasyJet, Braathens Regional και Turkish Airlines.

([51]) Η SAS έκρινε ότι η Wizz Air επέστρεφε, τον Αύγουστο του 2020, σε προσφορά της πλήρους μεταφορικής ικανότητάς της σε σύγκριση με τον Αύγουστο του 2019· η Ryanair και η Air France/KLM περίπου στο 65 %· η Lufthansa σε λιγότερο από το 40 % και η Finnair σε λιγότερο από το 30 %.

([52]) 15 […], πέντε […] και ένα […].

([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/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

(54) Συνολικά, η SAS κατόρθωσε να μειώσει το μεταβλητό κόστος κατά σχεδόν 40 % σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος· καθυστέρησε 10 παραδόσεις αεροσκαφών και επιτάχυνε τη σταδιακή κατάργηση 21 αεροσκαφών· επαναδιαπραγματεύτηκε περισσότερες από 200 συμβάσεις με προμηθευτές για τη βελτίωση των όρων πληρωμής και τη μείωση του μεταβλητού κόστους· και ολοκλήρωσε τις 5 000 απολύσεις έως τις 26 Οκτωβρίου 2020.

(55) Επιπρόσθετα σ' αυτά τα μέτρα περικοπής του κόστους, η Δανία και η Σουηδία ανέφεραν ότι η SAS υπέβαλε αίτηση και έλαβε κρατική ενίσχυση στο πλαίσιο της πανδημίας της COVID-19 για τον μετριασμό των ζημιών της.

2.1.3.2. Κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στη SAS στο πλαίσιο της πανδημίας της COVID-19

(56) Κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου, η SAS είχε επωφεληθεί από διάφορα μέτρα κρατικής ενίσχυσης, ενώ προβλέπονταν επίσης άλλα μέτρα κρατικής ενίσχυσης.

(57) Πρώτον, στις 15 Απριλίου 2020 ([54]) και στις 24 Απριλίου 2020 ([55]), η Επιτροπή ενέκρινε κρατική ενίσχυση από τη Δανία και τη Σουηδία στη SAS με τη μορφή κρατικών εγγυήσεων έως και του 90 % μιας ανακυκλούμενης πιστωτικής διευκόλυνσης ύψους 3,3 δισεκατ. SEK (324 εκατ. EUR). Τα εν λόγω μέτρα αποσκοπούσαν στη μερική αποζημίωση της αεροπορικής εταιρείας για τη ζημία που υπέστη άμεσα λόγω της πανδημίας της COVID-19 και κοινοποιήθηκαν από τη Δανία και τη Σουηδία βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ.

(58) Δεύτερον, η SAS έλαβε επίσης αποζημίωση από τη Δανία για τις πάγιες δαπάνες της στο πλαίσιο του καθεστώτος που ενέκρινε η Επιτροπή στις 8 Απριλίου 2020 ([56]). Στο πλαίσιο αυτό, η SAS έλαβε 59 375 580 SEK για τη θυγατρική της Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden ([57])· 21 126 457 SEK για τις δραστηριότητες επίγειας εξυπηρέτησης· και 11 135 382 SEK για τις μεταφορές εμπορευμάτων (δηλαδή συνολικά 91 637 419 SEK ή 8,9 εκατ. EUR).

(59) Τρίτον, τον Αύγουστο του 2020 οι δανικές αρχές κοινοποίησαν προκαταρκτική εκτίμηση της ενδεχόμενης ενίσχυσης που θα μπορούσε να λάβει η SAS στο πλαίσιο δύο καθεστώτων στήριξης αεροπορικών εταιρειών τα οποία είχαν κοινοποιηθεί εκ των προτέρων από τη Δανία στην Επιτροπή την περίοδο εκείνη ([58]). Σύμφωνα με την εν λόγω εκτίμηση, η SAS θα λάμβανε μέγιστο ποσό 800 000 EUR (περίπου 6 εκατ. DKK) σύμφωνα με το πρώτο καθεστώς και περίπου 4,7 εκατ. EUR (35 εκατ. DKK) στο πλαίσιο του δεύτερου καθεστώτος ([59]).

(60) Τέλος, η SAS έλαβε αποζημίωση από τη Νορβηγία για την αποκατάσταση ζημιών που προκλήθηκαν από την πανδημία της COVID-19, στο πλαίσιο του καθεστώτος που εγκρίθηκε από την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ στις 17 Απριλίου 2020 στην υπόθεση 85047 ([60]). Η εν λόγω αποζημίωση ανήλθε σε 10 εκατ. NOK περίπου (932 723 EUR) ([61]). Επίσης, όπως υποστήριξαν η Δανία και η Σουηδία, η SAS σύναψε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με το νορβηγικό κράτος. Η SAS είχε εκτιμήσει ότι οι πληρωμές στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης ανέρχονταν σε περίπου 500 εκατ. SEK (49 εκατ. EUR).

([54]) Απόφαση C(2020) 2416 final της Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2020, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.56795 (2020/N) — Δανία — Αποζημίωση για την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν στη SAS από την πανδημία COVID-19 (ΕΕ C 220 της 3.7.2020, σ. 1).

([55]) Απόφαση C(2020) 2784 final της Επιτροπής, της 24ης Απριλίου 2020, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.57061 (2020/N) — Σουηδία — Αποζημίωση για την αποκατάσταση των ζημιών που προκλήθηκαν στη SAS από την πανδημία COVID-19 (ΕΕ C 220 της 3.7.2020, σ. 1).

([56]) Απόφαση C(2020) 2294 final της Επιτροπής, της 8ης Απριλίου 2020, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.56774 (2020/N) — Δανία — Καθεστώς αποζημίωσης εταιρειών που εκτέθηκαν σε μεγάλη μείωση του κύκλου εργασιών λόγω της COVID-19 (ΕΕ C 144 της 30.4.2020, σ. 1). Το καθεστώς εγκρίθηκε βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ.

([57]) Η Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden είναι κοινοπραξία που ανήκει σε τρεις θυγατρικές της SAS (βλέπε επίσης ενότητα 2.7).

([58]) Υπόθεση SA.58157 — COVID-19: ενισχύσεις σε δανικούς αερολιμένες και σε αεροπορικές εταιρείες που προσγειώνονται στη Δανία και αναχωρούν από τη Δανία· και υπόθεση SA.58088 — COVID-19: αποζημίωση αεροπορικών εταιρειών σε δρομολόγια εσωτερικού της Δανίας για την αποκατάσταση ζημιών λόγω COVID-19 [βάσει, αντίστοιχα, του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, όπως ερμηνεύεται από το τμήμα 3.1 του προσωρινού πλαισίου, και του άρθρου 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ]. Η Επιτροπή ενέκρινε το πρώτο μέτρο στην απόφασή της, της 3ης Σεπτεμβρίου 2020, στην υπόθεση SA.58157 (ΕΕ C 7 της 7.1.2021, σ. 4)· όσον αφορά το δεύτερο μέτρο, η Δανία εγκατέλειψε τελικά το σχέδιό της να χορηγήσει ενισχύσεις στο πλαίσιο του καθεστώτος SA.58088 και απέσυρε την κοινοποίησή της στις 14 Οκτωβρίου 2020.

([59]) Τελικά, η SAS έλαβε ενίσχυση μόνο στο πλαίσιο του καθεστώτος που αφορούσε η υπόθεση SA.58157, ύψους 800 000 EUR. Μετά την εγκατάλειψη από τη Δανία του σχεδίου της να χορηγήσει ενισχύσεις στο πλαίσιο της υπόθεσης SA.58088, η SAS δεν επωφελήθηκε από το εκτιμώμενο ποσό των 4,7 εκατ. EUR. Ωστόσο, τόσο η ενίσχυση που ελήφθη στο πλαίσιο του καθεστώτος το οποίο αφορούσε η υπόθεση SA.58157 όσο και η εκτιμώμενη ενίσχυση στο πλαίσιο της υπόθεσης SA.58088 λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση της αναλογικότητας (ενότητα 6.3.3).

([60]) https://www.eftasurv.int/state-aid/state-aid-register/covid-19-grant-scheme-undertakings-suffering-substantial-loss-turnover (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([61]) Εφαρμόστηκε η συναλλαγματική ισοτιμία του Αυγούστου 2020 από την InforEuro.

2.1.3.3. Χρηματοοικονομικές ανάγκες της SAS για ίδια κεφάλαια και ρευστότητα

(61) Στην κοινοποίηση που απέστειλαν στις 11 Αυγούστου 2020, οι δανικές και οι σουηδικές αρχές εξήγησαν ότι τα μέτρα μετριασμού και η κρατική ενίσχυση που έλαβε η SAS δεν επαρκούσαν για την αντιμετώπιση της δυσχερούς οικονομικής θέσης της λόγω της πανδημίας της COVID-19 και των σχετικών μέτρων ανάσχεσης.

(62) Το επιχειρηματικό σχέδιο της SAS έδειξε ότι, παρά τα μέτρα μετριασμού και την κρατική στήριξη που έλαβε, η SAS ανέμενε να συσσωρεύσει ζημίες ύψους περίπου 15 δισεκατ. SEK το 2020 και το 2021. Η SAS ανέμενε ότι η ρευστότητά της θα εξαντλούνταν έως το τέλος Οκτωβρίου του 2020, και ότι θα έκλεινε το οικονομικό έτος 2020 με αρνητικά ίδια κεφάλαια της τάξης των σχεδόν 11 δισεκατ. SEK.

(63) Η Δανία και η Σουηδία εξήγησαν επίσης ότι, σύμφωνα με την ενδιάμεση έκθεση της SAS για το δεύτερο τρίμηνο του 2020, ο δείκτης χρέους προς ίδια κεφάλαια ([62]) της SAS ήταν αρνητικός στο τέλος Απριλίου του 2020 (– 459,4). Επίσης, η χρηματοοικονομική ετοιμότητα της SAS μειώθηκε από το 32 % στο 26 %, φθάνοντας σχεδόν στο ελάχιστο όριο του 25 % που απαιτείται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([63]). Τα ίδια κεφάλαια ήταν αρνητικά, από 5,4 δισεκατ. SEK τον Απρίλιο του 2019 σε μείον 65 εκατ. SEK τον Απρίλιο του 2020. Μεταξύ του Μαΐου και του Ιουλίου 2020 τα έσοδα της SAS συνέχισαν να μειώνονται κατά πάνω από 80 % σε σύγκριση με την ίδια περίοδο το 2019. Η μείωση των λειτουργικών δαπανών (– 67 % σε σύγκριση με την ίδια περίοδο το 2019), η οποία προέκυψε από τη χαμηλότερη ζήτηση και τα μέτρα μετριασμού του κόστους που έλαβε η SAS, δεν αντιστάθμισε την εν λόγω μείωση των εσόδων ([64]).

(64) Συνολικά, η SAS συνέχισε να καταγράφει ζημίες μέχρι τον Ιούλιο του 2020, συσσωρεύοντας ζημίες ύψους σχεδόν 6 δισεκατ. SEK από την έναρξη της πανδημίας της COVID-19. Τα ίδια κεφάλαια της SAS συνέχισαν επίσης να μειώνονται, με λογιστική αρνητική καθαρή θέση άνω του 1 δισεκατ. SEK στις 31 Ιουλίου 2020 ([65]). Η επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης της SAS συνεχίστηκε μεταξύ του Αυγούστου και του Οκτωβρίου του 2020, με μείωση των εσόδων κατά 77 % σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος ([66]).

(65) Η Δανία και η Σουηδία επιβεβαίωσαν στην κοινοποίηση που απέστειλαν στις 11 Αυγούστου 2020 με επικαιροποιημένα στοιχεία (Ιούλιος 2020) ότι έως τον Δεκέμβριο του 2020 η SAS ανέμενε να καταγράψει αρνητική καθαρή θέση ύψους 9,4 δισεκατ. SEK και να έχει καταναλώσει τη διαθέσιμη ρευστότητά της (η οποία στις 31 Ιανουαρίου 2020 ανερχόταν σε 6,598 δισεκατ. SEK) έως τον Δεκέμβριο του 2020, αν όχι νωρίτερα ([67]). Η εν λόγω διαπίστωση υποστηριζόταν από ανάλυση της χρηματοοικονομικής κατάστασης της SAS την οποία παρείχε ο οργανισμός αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας Moody's με ημερομηνία 10 Ιουνίου 2020, στην οποία ο οργανισμός Moody's εκτιμούσε ότι η SAS διέθετε ρευστότητα για να λειτουργήσει μόνο μέχρι το τέλος του έτους ([68]).

(66) Σύμφωνα με τη Δανία και τη Σουηδία, μια σημαντική διατάραξη των αεροπορικών μεταφορών, όπως αυτή που θα προκαλούνταν από ενδεχόμενη πτώχευση ή αθέτηση των υποχρεώσεων της SAS, θα επιδείνωνε σημαντικά την κατάσταση της σουηδικής και της δανικής οικονομίας, κυρίως λόγω της σημασίας της SAS για την οικονομία των εν λόγω κρατών μελών.

([62]) Ο δείκτης χρέους προς ίδια κεφάλαια είναι χρηματοοικονομικός δείκτης ο οποίος δείχνει την αναλογία του μεριδίου μιας εταιρείας που ανήκει στους πιστωτές της προς τα ίδια κεφάλαια που κατέχει η εταιρεία. Υπολογίζει τη στάθμιση του συνολικού χρέους και των συνολικών χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων έναντι του συνόλου των ιδίων κεφαλαίων. Όσο υψηλότερη είναι η αναλογία, τόσο μεγαλύτερη είναι η μόχλευση μιας εταιρείας. Οι εταιρείες με υψηλό βαθμό μόχλευσης αντιμετωπίζουν μεγαλύτερο κίνδυνο μη εξόφλησης των οφειλών τους, όταν μειώνονται τα έσοδα. Έχουν επίσης μικρότερη δυνατότητα άντλησης νέων δανειακών κεφαλαίων. Μια αρνητική αναλογία δείχνει ότι το παθητικό της εταιρείας υπερβαίνει το ενεργητικό της. Στις περισσότερες περιπτώσεις, αυτό θα θεωρούνταν ένδειξη υψηλού κινδύνου και κίνητρο για την αναζήτηση προστασίας από την πτώχευση.

([63]) Η απαίτηση χρηματοοικονομικής ετοιμότητας της SAS συνίσταται στην ύπαρξη ταμειακών διαθεσίμων σε ετοιμότητα που αντιστοιχούν τουλάχιστον στο 25 % των ετήσιων πάγιων δαπανών ανά πάσα στιγμή. Η Δανία και η Σουηδία παρατηρούν ότι η εν λόγω απαίτηση ρευστότητας απορρέει από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj), σύμφωνα με τον οποίο μια αεροπορική εταιρεία οφείλει να διατηρεί χρηματοοικονομική ετοιμότητα προκειμένου να διατηρήσει την άδεια λειτουργίας της.

([64]) https://www.sasgroup.net/investor-relations/financial-reports/interim-reports/continued-negative-impact-of-covid-19/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([65]) Βλέπε την ενδιάμεση έκθεση της SAS για το τρίτο τρίμηνο του 2020, η οποία διατίθεται στη διεύθυνση: https://www.sasgroup.net/files/documents/financial-reports/Q3-2020/Q320-Presentation-2020-08-25.pdf (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

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

([67]) Παράρτημα 33 της κοινοποίησης των δανικών και των σουηδικών αρχών.

([68]) Παράρτημα 34.1 της κοινοποίησης των δανικών και των σουηδικών αρχών.

2.1.4. *Ο ρόλος της SAS για τη δανική και τη σουηδική οικονομία*

(67) Η Δανία και η Σουηδία αναφέρθηκαν αρχικά στις βασικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών που παρείχε η SAS προς, από και εντός των δύο αυτών κρατών μελών.

(68) Όσον αφορά τη Δανία, οι δανικές αρχές εξήγησαν ότι η SAS αντιπροσώπευε το 32 % της συνολικής εγχώριας και διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας επιβατών της Δανίας το 2019, προσφέροντας περισσότερα από 100 δρομολόγια από, προς και εντός της Δανίας ([69]). Μόνο το 2019, η SAS ξεκίνησε 12 νέα δρομολόγια από δανικούς αερολιμένες ([70]).

(69) Σε εγχώριο επίπεδο, σύμφωνα με τις δανικές αρχές, η SAS συνεισέφερε στην εγχώρια συνδεσιμότητα της Δανίας σε ποσοστό 41 % το 2019 ([71]), εκτελώντας δρομολόγια από τους αερολιμένες του Aalborg, του Aarhus, του Billund, του Bornholm και των Φερόων Νήσων. Το 2019 η SAS συνέδεσε με την Κοπεγχάγη το Billund, το Aarhus και το Aalborg με 250 πτήσεις εσωτερικού τον μήνα κατά μέσο όρο, και, σε κάποιο βαθμό, τις Φερόες Νήσους (με περισσότερες από 500 πτήσεις ετησίως), καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και με τακτικά δρομολόγια. Η SAS διατήρησε συνδέσεις εσωτερικού, κατά τη διάρκεια της πανδημίας της COVID-19, μεταξύ Κοπεγχάγης και Aalborg, Aarhus και Φερόων Νήσων, οι οποίες κατέστησαν δυνατή την πραγματοποίηση αναγκαίων ταξιδιών στη Δανία μεταξύ του Απριλίου και του Ιουνίου του 2020. Μετά τον Ιούνιο του 2020 η SAS εκτελούσε από 100 έως 200 πτήσεις σε μηνιαία βάση μεταξύ των εν λόγω προορισμών ([72]).

(70) Όσον αφορά τους διεθνείς προορισμούς, η SAS πρόσφερε συνδέσεις με σκανδιναβικές χώρες ([73]), καθώς και με ενωσιακά ([74]) και διεθνή επιχειρηματικά κέντρα (Νέα Υόρκη, Σικάγο, Ουάσινγκτον, Χονγκ Κονγκ, Λονδίνο, Γενεύη κ.λπ.) με τακτικά δρομολόγια, γενικά καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ([75]). Το 2019 η SAS μετέφερε περίπου 10 εκατομμύρια επιβάτες προς και από τη Δανία, εξυπηρετώντας σχεδόν το 30 % του συνολικού αριθμού διεθνών επιβατών προς και από τη Δανία ([76]). Από τον Ιανουάριο έως τον Σεπτέμβριο του 2020 η SAS εξακολούθησε να είναι η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία όσον αφορά τον αριθμό μεταφερθέντων επιβατών, εξυπηρετώντας και πάλι το 30 % του συνολικού αριθμού των επιβατών εξωτερικού που ταξίδεψαν από και προς τη Δανία ([77]).

(71) Όσον αφορά τη Σουηδία, οι σουηδικές αρχές εξήγησαν ότι, καθώς η Σουηδία βρίσκεται σε μια μεγάλη και αραιοκατοικημένη χερσόνησο που τοποθετείται γεωγραφικά στην περιφέρεια της Ένωσης, οι αερομεταφορές αποτελούν τον συνηθέστερο τρόπο μεταφοράς για διεθνή ταξίδια προς και από τη χώρα, καθώς αντιπροσωπεύουν περίπου το 70 % του συνόλου των διεθνών ταξιδιών. Σύμφωνα με τον Σουηδικό Οργανισμό Μεταφορών, η SAS αντιπροσώπευε το 49 % της εγχώριας εναέριας κυκλοφορίας στη Σουηδία το 2019 ως προς τον αριθμό μεταφερθέντων επιβατών και το ένα τέταρτο της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας, προσφέροντας πάνω από 150 δρομολόγια από, προς και εντός της Σουηδίας ([78]).

([69]) Σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκέντρωσαν οι δανικές αρχές από την Trafikstyrelsen (αρχή πολιτικής αεροπορίας και σιδηροδρόμων της Δανίας) σε απάντηση της αίτησης παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 2ας Οκτωβρίου 2023, οι τρεις μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν από, προς και εντός της Δανίας (εκτός από τη SAS) το 2019 ήταν η Norwegian Air Shuttle (με 85 δρομολόγια), η Ryanair (48 δρομολόγια) και η EasyJet (16 δρομολόγια). Η Norwegian Air Shuttle εκτελούσε ένα μόνο δρομολόγιο εσωτερικού, ενώ η Ryanair και η EasyJet δεν εκτελούσαν κανένα.

([70]) Βλέπε την ετήσια έκθεση και έκθεση βιωσιμότητας της SAS για το οικονομικό έτος 2019, σ. 8, διαθέσιμη στη διεύθυνση: https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([71]) Σύμφωνα με τα στοιχεία της αρχής πολιτικής αεροπορίας και σιδηροδρόμων της Δανίας, το 2019 η SAS ήταν η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία σε εγχώριο επίπεδο, έχοντας μεταφέρει το 41 % του συνολικού αριθμού επιβατών στο εσωτερικό της χώρας, και ακολουθούσαν η Norwegian Air Shuttle (29 %), η Danish Air Transport (22 %), η Air Alsie (4,5 %) και η Dancopter (0,8 %).

([72]) Σύμφωνα με την αρχή πολιτικής αεροπορίας και σιδηροδρόμων της Δανίας, η SAS παρέμεινε η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία σε εγχώριο επίπεδο μεταξύ του Ιανουαρίου και του Σεπτεμβρίου 2020, έχοντας μεταφέρει το 39 % του συνολικού αριθμού επιβατών εσωτερικού στη Δανία, και ακολουθούσαν η Danish Air Transport (28,5 %), η Norwegian Air Shuttle (24 %) και η Air Alsie (3,1 %).

([73]) Το 2019 η SAS πρόσφερε, για παράδειγμα, από 600 έως 700 πτήσεις σε μηνιαία βάση προς το Όσλο, καθώς και προς τη Στοκχόλμη· πάνω από 300 πτήσεις τον μήνα προς το Γκέτεμποργκ και το Stavanger· και πτήσεις που συνέδεαν τη Δανία με το Ελσίνκι, το Aalesund, το Trondheim και το Bergen.

([74]) Το 2019 η SAS πρόσφερε, για παράδειγμα, πάνω από 100 πτήσεις τον μήνα προς τις Βρυξέλλες, το Άμστερνταμ, το Παρίσι, το Γκντανσκ, το Αμβούργο, τη Φρανκφούρτη, το Ντίσελντορφ, το Μόναχο, το Βίλνιους, τη Βαρσοβία και το Μιλάνο.

([75]) Σύμφωνα με τα στοιχεία της αρχής πολιτικής αεροπορίας και σιδηροδρόμων της Δανίας και της SAS, η SAS εκτελούσε περίπου τα δύο τρίτα των δρομολογίων της καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (64 από τα 102 δρομολόγια), συμπεριλαμβανομένων δρομολογίων στη Νέα Υόρκη, στο Σικάγο, στην Ουάσιγκτον, στο Χονγκ Κονγκ, στο Λονδίνο και στη Γενεύη, ενώ η Norwegian Air Shuttle εκτελούσε 29 δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (από 85 δρομολόγια), η Ryanair 23 (από 48 δρομολόγια) και η EasyJet 11 (από 16 δρομολόγια) καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

([76]) Σύμφωνα με τα στοιχεία της αρχής πολιτικής αεροπορίας και σιδηροδρόμων της Δανίας, η SAS ήταν η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία όσον αφορά τους επιβάτες εξωτερικού που ταξίδεψαν από και προς τη Δανία το 2019, ακολουθούμενη από τη Norwegian Air Shuttle (15 %), τη Ryanair (9 %), την EasyJet (5 %) και την KLM (4 %).

([77]) Σύμφωνα με την αρχή πολιτικής αεροπορίας και σιδηροδρόμων της Δανίας, η SAS μετέφερε πάνω από 2 εκατομμύρια επιβάτες μεταξύ Ιανουαρίου και Σεπτεμβρίου 2020, ακολουθούμενη από τη Norwegian Air Shuttle (11 % του συνολικού αριθμού επιβατών εξωτερικού), τη Ryanair (10 %), την KLM (5 %) και την EasyJet (4,5 %).

([78]) Σύμφωνα με τα στοιχεία του Σουηδικού Οργανισμού Μεταφορών, η SAS ήταν η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία όσον αφορά τις υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς επιβατών στο εσωτερικό της χώρας, με πάνω από 3 εκατομμύρια επιβάτες, ακολουθούμενη από την Braathens Regional (30 %), τη Norwegian Air Shuttle (18 %), τη LOT Polish Airlines (0,8 %) και την Amapola Flyg (0,7 %).

(72) Σε εγχώριο επίπεδο, η SAS εκτελούσε πτήσεις από τους αερολιμένες της Στοκχόλμης και του Γκέτεμποργκ, συνδέοντας επιβάτες με τους αερολιμένες των πόλεων Umeå, Luleå, Malmö, Visby, Östersund, Helsingborg, Skelleftea, Sundsvall, Kalmar, Örnsköldsvik, Ronneby και Kiruna, με πάνω από 150 πτήσεις τον μήνα (για κάθε προορισμό), με τακτικά δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Κατά τη διάρκεια της πανδημίας της COVID-19, από τον Μάρτιο έως τον Ιούνιο του 2020 η SAS διατήρησε τις περισσότερες από αυτές τις συνδέσεις εσωτερικού, καθιστώντας δυνατή την πραγματοποίηση απαραίτητων ταξιδιών εντός της Σουηδίας. Μετά τον Ιούνιο του 2020 η SAS ξεκίνησε εκ νέου όλα τα οικεία δρομολόγια εσωτερικού με μέσο όρο 50 πτήσεις τον μήνα ανά προορισμό ([79]). Όσον αφορά τους διεθνείς προορισμούς ([80]), η SAS πρόσφερε συνδέσεις με σκανδιναβικές χώρες ([81]), με άλλα κράτη μέλη ([82]), καθώς και με διεθνή επιχειρηματικά κέντρα (Λος Άντζελες, Αγία Πετρούπολη, Λονδίνο, Ζυρίχη κ.λπ.), με τακτικά δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

(73) Τόσο η Δανία όσο και η Σουηδία τόνισαν επίσης την ειδική συνεισφορά της SAS κατά τη διάρκεια της πανδημίας της COVID-19 με τις υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων και τις ειδικές πτήσεις που πραγματοποιούσε. Τόνισαν ότι η SAS πραγματοποίησε περίπου 50 πτήσεις μεταφοράς πάνω από 800 τόνων ιατρικών και φαρμακευτικών προϊόντων από την Κίνα, παραδίδοντάς τα στη Σουηδία και τη Δανία, συμπεριλαμβανομένων 600 τόνων μέσων ατομικής προστασίας και πάνω από 40 εκατομμυρίων μασκών προσώπου για το προσωπικό υγειονομικής περίθαλψης στη Σουηδία και τη Δανία. Επίσης, η SAS καθιέρωσε έκτακτες πτήσεις μεταφοράς εμπορευμάτων για σημαντικές σουηδικές και δανικές βιομηχανικές εταιρείες, συμπεριλαμβανομένων εξαρτημάτων παραγωγής και ανταλλακτικών, ώστε να καταστεί δυνατή η συνέχεια της αλυσίδας παραγωγής που διακόπηκε λόγω της πανδημίας της COVID-19. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 51, η SAS εκτέλεσε επίσης αρκετές πτήσεις επαναπατρισμού από χώρες όπως η Βραζιλία και το Πακιστάν για εγκλωβισμένους εκεί κατοίκους Σουηδίας και Δανίας, σε συντονισμό με τις σουηδικές και δανικές αρχές.

(74) Η Δανία και η Σουηδία εξήγησαν επίσης ότι η SAS υπήρξε σημαντικός εργοδότης για τα εν λόγω κράτη μέλη. Ανέφεραν ότι, μολονότι η SAS είχε ήδη πραγματοποιήσει περίπου 5 000 απολύσεις για να μετριάσει τις ζημίες της, εξακολουθούσε να απασχολεί περίπου 6 000 άτομα κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου, η απόλυση των οποίων θα είχε επιτείνει περαιτέρω τη σοβαρή διαταραχή που προκάλεσε η πανδημία της COVID-19 και θα προκαλούσε σοβαρές κοινωνικές δυσχέρειες στην οικονομία των εν λόγω κρατών μελών.

(75) Τέλος, η Δανία και η Σουηδία ανέφεραν επίσης ότι μια ενδεχόμενη κατάσταση αφερεγγυότητας ή αθέτησης υποχρεώσεων της SAS θα είχε αλυσιδωτές επιπτώσεις σε μεγάλο αριθμό προμηθευτών (κατασκευαστών αεροσκαφών και κινητήρων, παρόχων αερολιμενικών και αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, προμηθευτών καυσίμων, παρόχων υπηρεσιών τροφοδοσίας, παρόχων ΤΠ, παρόχων τεχνικής συντήρησης, περιφερειακών εταίρων παραγωγής, χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών), για τους οποίους η SAS αποτελεί σημαντικό πελάτη. Εν προκειμένω, η Δανία και η Σουηδία ανέφεραν ότι οι αγορές της SAS από προμηθευτές στη Σουηδία και τη Δανία ανήλθαν το 2019 σε 4,2 δισεκατ. SEK και 3,9 δισεκατ. SEK, αντίστοιχα. Γενικότερα, το 2019 η SAS συνεισέφερε άμεσα 5,9 δισεκατ. SEK στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (στο εξής: ΑΕΠ) της Σουηδίας, ενώ η έμμεση συνεισφορά της ανήλθε σε 4,7 δισεκατ. SEK, συν 6 δισεκατ. SEK από τα προκαλούμενα οφέλη. Το ποσό αυτό αντιστοιχεί στο 30 % της συνολικής συνεισφοράς του τομέα των αερομεταφορών στη σουηδική οικονομία ([83]). Η SAS συνεισέφερε επίσης 3 δισεκατ. DKK σε ετήσια βάση στο ΑΕΠ της Δανίας το 2019 ([84]). Οι δανικές αρχές επισήμαναν συναφώς ότι το 2020 το 58 % των επιβατών που μετέφερε η SAS από και προς τη Δανία ταξίδευαν για επαγγελματικούς λόγους.

([79]) Σύμφωνα με τα στοιχεία του Σουηδικού Οργανισμού Μεταφορών, από τον Ιανουάριο έως τον Σεπτέμβριο του 2020 η SAS εξακολούθησε να είναι η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία για την εγχώρια εναέρια κυκλοφορία όσον αφορά τον αριθμό μεταφερθέντων επιβατών, καλύπτοντας το 60 % της συνολικής κίνησης επιβατών· η Braathens Regional κάλυψε το 20 %· η Norwegian Air Shuttle το 14 %, η Air Leap το 1,8 % και η Amapola Flyg το 1,8 %.

([80]) Σύμφωνα με τα στοιχεία του Σουηδικού Οργανισμού Μεταφορών, η SAS ήταν η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία στον κλάδο των διεθνών αεροπορικών μεταφορών από και προς τη Σουηδία το 2019, μεταφέροντας πάνω από 7 εκατομμύρια επιβάτες, ακολουθούμενη από τη Norwegian Air Shuttle (18 %), τη Ryanair (8 %), τη Wizz Air (5,6 %) και τη Lufthansa (5 %). Από τον Ιανουάριο έως τον Σεπτέμβριο του 2020 το μερίδιο των επιβατών εξωτερικού της SAS μειώθηκε ελαφρά από 25 % σε 23 %· η Norwegian Air Shuttle διατήρησε το δεύτερο μεγαλύτερο μερίδιο (13 %, έναντι 18 % το 2019). Το μερίδιο της Ryanair παρέμεινε σταθερό, ενώ τα μερίδια της Wizz Air και της Lufthansa αυξήθηκαν από 5,6 % σε 7,2 % και από 5,1 % σε 6,6 %, αντίστοιχα.

([81]) Το 2019 η SAS πρόσφερε, για παράδειγμα, πάνω από 600 πτήσεις τον μήνα προς το Όσλο και την Κοπεγχάγη και πάνω από 300 προς το Ελσίνκι· πρόσφερε επίσης πάνω από 100 πτήσεις προς το Billund, το Tampere, το Turku και το Vaasa· και πτήσεις που συνέδεαν τη Σουηδία με το Aarhus, το Stavanger, το Tromsø, το Trondheim και το Oulu.

([82]) Το 2019 η SAS πρόσφερε, για παράδειγμα, πάνω από 100 πτήσεις τον μήνα προς τις Βρυξέλλες, το Άμστερνταμ, το Παρίσι, το Βερολίνο, τη Φρανκφούρτη, το Βίλνιους και το Τάλιν.

([83]) Βλέπε έκθεση της Copenhagen Economics του Απριλίου 2019, διαθέσιμη στη διεύθυνση: https://www.copenhageneconomics.com/dyn/resources/Filelibrary/file/6/216/1562329592/sas-swedenreport.pdf (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([84]) Ό.π. Η έκθεση αναφέρει επίσης ότι η συνδεσιμότητα που δημιούργησε η SAS συνεισφέρει 18,4 δισεκατ. DKK στο ΑΕΠ της Δανίας.

(76) Για να αποφευχθούν οι σοβαρές συνέπειες τυχόν αφερεγγυότητας ή αθέτησης υποχρεώσεων της SAS στις οικονομίες τους, η Δανία και η Σουηδία θεώρησαν ότι δεν υπήρχαν άλλες εναλλακτικές αντί του μέτρου, όπως αυτό κοινοποιήθηκε από τα εν λόγω δύο κράτη μέλη.

2.1.5. *Απουσία εναλλακτικών αντί του μέτρου ανακεφαλαιοποίησης*

(77) Η Δανία και η Σουηδία εξήγησαν στην κοινοποίησή τους ότι η SAS δεν βρήκε εναλλακτική χρηματοδότηση για να καλύψει τις ανάγκες της σε κεφάλαιο και ρευστότητα τις οποίες αφορούσε το μέτρο, ούτε στην αγορά ούτε στο πλαίσιο άλλων μέτρων ενίσχυσης.

(78) Αμέσως μετά την έξαρση της COVID-19 τον Μάρτιο του 2020, η SAS επιχείρησε να συνάψει ανακυκλούμενη πιστωτική διευκόλυνση με τραπεζικό όμιλο ([85]), προσπάθεια που αποδείχθηκε ανεπιτυχής χωρίς κρατική στήριξη, καθώς οι τράπεζες δεν ήταν έτοιμες να αναλάβουν κανέναν μη εξασφαλισμένο κίνδυνο. Παράλληλα, οι σουηδικές αρχές αποφάσισαν να στηρίξουν τον κλάδο των αερομεταφορών μέσω ενός καθεστώτος παροχής κρατικών εγγυήσεων σε αεροπορικές εταιρείες που κάλυπταν το 90 % των δανείων που συνάπτονταν με πιστωτικά ιδρύματα. Η Επιτροπή ενέκρινε το εν λόγω καθεστώς με απόφαση της 11ης Απριλίου 2020 στην υπόθεση SA 56812 ([86]). Η SAS επιχείρησε να λάβει δάνειο από πιστωτικά ιδρύματα με την υποστήριξη της εγγύησης του σουηδικού κράτους, αλλά αυτά ήταν απρόθυμα να χορηγήσουν ένα εν μέρει μη εξασφαλισμένο δάνειο. Ως εκ τούτου, λόγω των δυσκολιών που αντιμετώπιζε η SAS, οι σουηδικές αρχές, από κοινού με τις δανικές αρχές, αποφάσισαν να χορηγήσουν στη SAS κρατική εγγύηση η οποία θα κάλυπτε δυνητικά έως και το 100 % της ανακυκλούμενης πιστωτικής διευκόλυνσης που ζητούσε η SAS σε περίπτωση που τα πιστωτικά ιδρύματα εξακολουθούσαν να αρνούνται να αναλάβουν κίνδυνο 10 % επί του δανείου ή θεωρούσαν ότι οι πρόσθετες ασφάλειες της SAS δεν επαρκούσαν για την κάλυψη του δικού τους κινδύνου. Η Επιτροπή ενέκρινε την ενίσχυση αυτήν (αιτιολογική σκέψη 57). Η Δανία και η Σουηδία ανέφεραν ότι, με την εν λόγω κοινή κρατική εγγύηση, η SAS κατάφερε τελικά να συνάψει ανακυκλούμενη πιστωτική διευκόλυνση, η οποία καλυπτόταν κατά 90 % από τις κρατικές εγγυήσεις, αλλά οι τράπεζες που χορήγησαν την εν λόγω διευκόλυνση απαιτούσαν σημαντικές εξασφαλίσεις για το υπόλοιπο 10 % του μη εξασφαλισμένου τμήματος της διευκόλυνσης με τη μορφή μη βεβαρημένων στοιχείων ενεργητικού ιδιοκτησίας της SAS. Σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της σύμβασης ανακυκλούμενης πιστωτικής διευκόλυνσης που συνάφθηκε με τις εν λόγω τράπεζες, η SAS παρείχε ως ασφάλεια ένα σύνολο στοιχείων ενεργητικού που συνίστατο σε αεροσκάφη, συνολικής αξίας διπλάσιας του μη εξασφαλισμένου ποσού της ανακυκλούμενης πιστωτικής διευκόλυνσης για το οποίο αναλάμβαναν κίνδυνο οι τράπεζες (10 % του ονομαστικού ποσού του δανείου), καθώς και αρνητική ρήτρα ενεχύρασης των ενδοομιλικών δανείων και λογαριασμών της SAS ([87]).

(79) Επίσης, στις 10 Ιουνίου 2020 η πιστοληπτική ικανότητα της SAS υποβαθμίστηκε από δύο οργανισμούς αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας. Η Standard & Poor's υποβάθμισε την πιστοληπτική ικανότητα της SAS από B+ σε CCC ([88]) και τη διατήρησε σε καθεστώς πιστοληπτικής επιτήρησης με αρνητικές επιπτώσεις, κάτι που αντικατόπτριζε «μεγάλη πιθανότητα αναδιάρθρωσης του χρέους εντός των επόμενων εβδομάδων», διότι η θέση ρευστότητας της SAS είχε επιδεινωθεί περαιτέρω τις προηγούμενες εβδομάδες και η διάρθρωση του κεφαλαίου της αεροπορικής εταιρείας δεν φαινόταν βιώσιμη ([89]). Το πιστωτικό προφίλ της SAS υποβαθμίστηκε από τον οργανισμό Moody's από B2 σε Caa1 ([90]), λόγω των σημαντικών διαθεσίμων που κατανάλωνε η SAS για να διατηρήσει τις δραστηριότητές της, εξέλιξη που καθιστούσε «αναπόφευκτο το ότι η SAS θα απαιτήσει ανακεφαλαιοποίηση από τους μετόχους της» ([91]). Η Moody's θεώρησε ότι «η ακαθάριστη μόχλευση της SAS, μετρούμενη ως ο λόγος χρέους προς τα κέρδη προ τόκων, φόρων, απομείωσης και αποσβέσεων (EBITDA), ήταν 4,6 φορές μεγαλύτερη το οικονομικό έτος 2020, με αποτέλεσμα να υπάρχει μικρό περιθώριο ασφάλειας έναντι της σοβαρής ύφεσης της αγοράς που προκλήθηκε από την πανδημία του κορονοϊού» ([92]).

([85]) Δηλαδή […], […], […] και […].

([86]) Απόφαση της Επιτροπής της 11ης Απριλίου 2020 στην υπόθεση SA.56812 (2020/N) — Σουηδία — COVID-19: Καθεστώς εγγυήσεων δανείων προς αεροπορικές εταιρείες (ΕΕ C 269 της 14.8.2020, σ. 2).

([87]) Αρνητική ρήτρα ενεχύρασης είναι μια σύμβαση ή μια ρήτρα σε δανειακή σύμβαση που εμποδίζει τον δανειολήπτη να ενεχυριάσει το σύνολο των στοιχείων ενεργητικού ή καθορισμένο μέρος αυτών σε άλλον δανειοδότη. Διασφαλίζει ότι ο αρχικός δανειοδότης διατηρεί την προτεραιότητα σε περίπτωση αθέτησης υποχρέωσης του δανειολήπτη και κατάσχεσης των περιουσιακών του στοιχείων.

([88]) Σύμφωνα με τις κλίμακες αξιολόγησης της Standard & Poor's, η αξιολόγηση CCC σημαίνει ότι το πιστωτικό προφίλ της εταιρείας είναι, επί του παρόντος, ευάλωτο και εξαρτώμενο από ευνοϊκές επιχειρηματικές, χρηματοπιστωτικές και οικονομικές συνθήκες για την εκπλήρωση των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων. Βλέπε https://www.spglobal.com/ratings/en/about/intro-to-credit-ratings (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([89]) Βλέπε 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/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([90]) Σύμφωνα με τις κλίμακες αξιολόγησης της Moody's, η αξιολόγηση Caa σημαίνει ότι η κατάσταση των υποχρεώσεων κρίνεται κακή και οι υποχρεώσεις υπόκεινται σε πολύ υψηλό πιστωτικό κίνδυνο. Βλέπε https://www.moodys.com/sites/products/productattachments/ap075378_1_1408_ki.pdf (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([91]) Παράρτημα 34.1 της κοινοποίησης των δανικών και των σουηδικών αρχών.

([92]) Ο λόγος χρέους προς EBITDA είναι δείκτης μόχλευσης που μετρά την ικανότητα μιας εταιρείας να εξοφλήσει το χρέος της. Ο λόγος αυτός, ο οποίος χρησιμοποιείται συχνά από τους οργανισμούς αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας, καθορίζει την πιθανότητα αθέτησης υποχρεώσεων που αφορούν εκδοθέντα δάνεια. Ο λόγος αυτός είναι χρήσιμος για τον προσδιορισμό του αριθμού των ετών EBITDA που θα απαιτηθούν για την αποπληρωμή του συνόλου του χρέους. Συνήθως, μπορεί να είναι ανησυχητικό εάν ο λόγος είναι μεγαλύτερος από 3, αλλά αυτό μπορεί να διαφέρει ανάλογα με τον κλάδο. Βλέπε, για παράδειγμα, https://www.investopedia.com/terms/l/leverageratio.asp (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

(80) Επίσης, η Δανία και η Σουηδία εξήγησαν ότι τα μέτρα κρατικής ενίσχυσης που είχε ήδη λάβει η SAS ήταν είτε ανεπαρκή είτε ακατάλληλα για την αντιμετώπιση των αναγκών της σε ίδια κεφάλαια, καθώς αποσκοπούσαν στην αντιμετώπιση μόνο της άμεσης έλλειψης ρευστότητας της SAS και όχι της επιδείνωσης της κεφαλαιακής διάρθρωσής της σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

(81) Σύμφωνα με τη Σουηδία και τη Δανία, η ανακυκλούμενη πιστωτική διευκόλυνση που υποστηριζόταν από το μέτρο κρατικής εγγύησης (αιτιολογική σκέψη 57) είχε ως αποτέλεσμα μόνο τον περιορισμό του ρυθμού κατανάλωσης των διαθεσίμων εκμετάλλευσης της SAS ([93]) σε 500 έως 700 εκατ. SEK σε μηνιαία βάση έως το τέλος του οικονομικού έτους 2020 και, ως εκ τούτου, δεν ήταν κατάλληλη για να μπορέσει η SAS να ανασυγκροτήσει την προ COVID διάρθρωση του κεφαλαίου της (ήταν επίσης ανεπαρκής για τη διατήρηση των ρευστών διαθεσίμων). Επιπλέον, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης ανακυκλούμενης πίστωσης, η SAS έπρεπε να ακυρώσει την ανακυκλούμενη πιστωτική διευκόλυνση (και να αποπληρώσει κάθε ανεξόφλητο ποσό) μόλις εφαρμοζόταν επιτυχώς το σχέδιο ανακεφαλαιοποίησης που μελετούσαν η Δανία και η Σουηδία ([94]). Όλες οι άλλες ενισχύσεις που έλαβε η SAS αποσκοπούσαν μόνο στην κάλυψη, για σύντομο χρονικό διάστημα, ορισμένων λειτουργικών δαπανών με τη μορφή επιχορηγήσεων ή αντιστάθμισης για την ανάληψη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (αιτιολογικές σκέψεις 58 έως 60) και δεν συνέβαλαν στην αντιμετώπιση των σημαντικών οικονομικών δυσχερειών της SAS και στη διασφάλιση της βιωσιμότητάς της.

(82) Η Δανία και η Σουηδία ανέφεραν επίσης ότι δεν υπήρχαν άλλα υφιστάμενα καθεστώτα οριζόντιων ενισχύσεων που να έχουν εγκριθεί από τα εν λόγω δύο κράτη μέλη στο πλαίσιο της πανδημίας της COVID-19 και να μπορούσαν να αντιμετωπίσουν τις οικονομικές δυσκολίες της SAS, για τους λόγους που εκτίθενται στον **πίνακα 1** και στον **πίνακα 2**.

Πίνακας 1

Κατάλογος σχετικών καθεστώτων ενίσχυσης που είχαν εγκριθεί από τη Σουηδία στο πλαίσιο της πανδημίας της COVID-19 από την 1η Μαρτίου 2020 έως τις 26 Οκτωβρίου 2020 ([95])

Καθεστώς ενίσχυσης	Περιγραφή του μέτρου	Εξηγήσεις της Σουηδίας σχετικά με την ακαταλληλότητα/ανεπάρκεια του μέτρου
SA.56860 Καθεστώς εγγύησης δανείων σε επιχειρήσεις που επλήγησαν από την πανδημία της COVID-19	Το μέτρο παρείχε ενίσχυση με τη μορφή εγγυήσεων για δάνεια που δεν υπερέβαιναν τα 75 εκατ. SEK (περίπου 6,8 εκατ. EUR) ανά επιχείρηση. Υψηλότερα ποσά δανείων θα μπορούσαν να επιτραπούν σε εξαιρετικές περιπτώσεις, αλλά μόνο έως το ανώτατο όριο των 250 εκατ. SEK (περίπου 22,7 εκατ. EUR).	Το ανώτατο ποσό ενίσχυσης που μπορούσε να χορηγηθεί στο πλαίσιο του εν λόγω καθεστώτος ήταν ανεπαρκές για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας της SAS. Η SAS χρειαζόταν επίσης κεφάλαιο για να ενισχύσει τα ίδια κεφάλαιά της και, ως εκ τούτου, δεν μπορούσε να βασίζεται αποκλειστικά σε δάνεια.
SA.56812 Καθεστώς εγγύησης δανείων σε αεροπορικές εταιρείες που επλήγησαν από την πανδημία της COVID-19	Το μέτρο παρείχε ενίσχυση με τη μορφή κρατικών εγγυήσεων για νέα δάνεια σε ορισμένες αεροπορικές εταιρείες που διέθεταν άδεια λειτουργίας στη Σουηδία, ώστε να διασφαλιστεί η επαρκής ρευστότητά τους.	Η SAS δεν μπορούσε να εξασφαλίσει δάνειο στην αγορά στο πλαίσιο του εν λόγω καθεστώτος ενίσχυσης (αιτιολογική σκέψη 78).
SA.56972 Έκπτωση ενοικίου για μισθωτές που επλήγησαν από την πανδημία της COVID-19	Το καθεστώς παρείχε ενίσχυση (έως 800 000 EUR) για την κάλυψη εκπτώσεων ενοικίου που συμφωνούνταν από ιδιοκτήτες και επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν στον κλάδο των διαρκών καταναλωτικών αγαθών (εξαιρουμένου του διαδικτυακού εμπορίου), των ξενοδοχείων, των εστιατορίων και ορισμένων άλλων δραστηριοτήτων με έμφαση στις σχέσεις με τους πελάτες στο πλαίσιο της πανδημίας της COVID-19.	Το καθεστώς ενίσχυσης δεν ήταν κατάλληλο για την κάλυψη των αναγκών ρευστότητας και κεφαλαίου της SAS και το χορηγούμενο ποσό ήταν προδήλως ανεπαρκές.

([93]) Ο ρυθμός με τον οποίο μια εταιρεία εξαντλεί τα ταμειακά της αποθέματα ή το ταμειακό της υπόλοιπο σε ένα σενάριο πρόκλησης ζημιών λόγω των λειτουργικών δραστηριοτήτων της.

([94]) Μετά τη χορήγηση του μέτρου στις 26 Οκτωβρίου 2020, η SAS αποπλήρωσε πλήρως την ανακυκλούμενη πιστωτική διευκόλυνση στις 29 Οκτωβρίου 2020. Οι κρατικές εγγυήσεις που χορήγησαν η Σουηδία και η Δανία έληξαν ταυτόχρονα.

([95]) Ο κατάλογος αυτός περιλαμβάνει μόνο τα καθεστώτα ενίσχυσης για τα οποία η SAS θα μπορούσε να πληροί τις προϋποθέσεις επιλεξιμότητας ώστε να επωφεληθεί από την ενίσχυση.

Καθεστώς ενίσχυσης	Περιγραφή του μέτρου	Εξηγήσεις της Σουηδίας σχετικά με την ακαταλληλότητα/ανεπάρκεια του μέτρου
SA.58822 Καθεστώς αποζημίωσης για επιχειρήσεις που αντιμετωπίζουν μειώσεις κύκλου εργασιών λόγω της πανδημίας της COVID-19	Το μέτρο παρείχε ενίσχυση (έως 800 000 EUR) για τις ζημίες που είχαν υποστεί επιχειρήσεις λόγω της έξαρσης της πανδημίας της COVID-19 και των σχετικών περιοριστικών μέτρων τον Ιούνιο και τον Ιούλιο του 2020.	Το καθεστώς ενίσχυσης κάλυπτε μόνο τη μείωση του κύκλου εργασιών για περιορισμένο χρονικό διάστημα. Επίσης, το χορηγούμενο ποσό ενίσχυσης ήταν προδήλως ανεπαρκές για την κάλυψη των οικονομικών αναγκών της SAS.

Πίνακας 2

Κατάλογος σχετικών καθεστώτων ενίσχυσης που είχαν εγκριθεί από τη Δανία στο πλαίσιο της πανδημίας της COVID-19 από την 1η Μαρτίου 2020 έως τις 26 Οκτωβρίου 2020 ([96])

Καθεστώς ενίσχυσης	Περιγραφή του μέτρου	Εξηγήσεις της Δανίας σχετικά με την ακαταλληλότητα/ανεπάρκεια του μέτρου
SA.57027 Πιστωτική διευκόλυνση και αναβολές καταβολής φόρου που συνδέονται με τον ΦΠΑ και τον φόρο μισθωτών υπηρεσιών	Το μέτρο παρείχε ενίσχυση με τη μορφή τόσο αναβολών καταβολής φόρων όσο και πιστωτικής διευκόλυνσης για την άμβλυνση της περιορισμένης ρευστότητας για τις πλέον ευάλωτες επιχειρήσεις, με ιδιαίτερη έμφαση σε ΜΜΕ, με συνολικό προϋπολογισμό ύψους 130 εκατ. EUR.	Το μέτρο δεν ήταν κατάλληλο για την αντιμετώπιση της οικονομικής κατάστασης της SAS, δεδομένου ότι η ενίσχυση κάλυπτε μόνο αναβολές καταβολής φόρων και πιστωτικές διευκολύνσεις. Επίσης, η ενίσχυση χορηγούνταν κυρίως σε ΜΜΕ και το ύψος της ήταν περιορισμένο.
SA.57932 Καθεστώς αποζημίωσης επιχειρήσεων που επλήγησαν από το κλείσιμο των συνόρων και τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς	Το μέτρο παρείχε ενισχύσεις σε επιχειρήσεις στον τομέα των ταξιδιών και του τουρισμού που πληρούσαν ορισμένες προϋποθέσεις επιλεξιμότητας.	Το ανώτατο ποσό ενίσχυσης που μπορούσε να χορηγηθεί στο πλαίσιο του καθεστώτος (8 εκατ. EUR ανά εταιρεία) ήταν ανεπαρκές για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας της SAS.

(83) Επίσης, η Δανία και η Σουηδία εξήγησαν ότι η χρηματοδότηση με τη μορφή αυξημένου χρέους δεν θα κάλυπτε σε καμία περίπτωση τις κεφαλαιακές ανάγκες της SAS. Η εταιρεία χρειαζόταν αναγκαστικά να αντλήσει κεφάλαια για να καλύψει τις ανάγκες της σε ίδια κεφάλαια. Στο πλαίσιο αυτό, η Δανία και η Σουηδία εξήγησαν ότι το μέτρο σχεδιάστηκε με σκοπό να καλύψει όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαιακών αναγκών της SAS από την αγορά, με την προσέλκυση ιδιωτών επενδυτών και με το αίτημα προς τους υφιστάμενους ιδιώτες μετόχους της SAS να επιμεριστούν το βάρος της ανακεφαλαιοποίησης με τη Δανία και τη Σουηδία, όπως εξηγείται περαιτέρω στην ενότητα 2.2.

(84) Από τα πρακτικά των συνεδριάσεων του διοικητικού συμβουλίου της SAS που πραγματοποιήθηκαν τον Μάιο και τον Ιούνιο του 2020 προκύπτει ότι η Δανία και η Σουηδία απαίτησαν ρητώς από τη SAS να ζητήσει από τους ιδιώτες επενδυτές να επιμεριστούν το οικονομικό βάρος της ανακεφαλαιοποίησης (στο εξής: επιμερισμός του βάρους), ως προϋπόθεση για τη συμμετοχή των δύο αυτών κρατών μελών στην ανακεφαλαιοποίηση της SAS. Ως εκ τούτου, η SAS ήταν υποχρεωμένη να διαπραγματευτεί με ιδιώτες μετόχους, ομολογιούχους και κατόχους τίτλων υποχρεώσεων της SAS, καθώς και με τράπεζες που συμμετείχαν στη διαδικασία ανακεφαλαιοποίησης. Στις 30 Ιουνίου 2020 η SAS ανακοίνωσε ένα πρώτο σχέδιο ανακεφαλαιοποίησης, το οποίο περιλάμβανε τη μετατροπή υφιστάμενων ομολόγων και υφιστάμενων υβριδικών τίτλων υπό ορισμένες προϋποθέσεις και καλούσε ομολογιούχους και κατόχους τίτλων να εγκρίνουν το προτεινόμενο σχέδιο σε συνεδρίαση που είχε προγραμματιστεί για τις 17 Ιουλίου 2020 ([97]). Ωστόσο, στις 10 Ιουλίου 2020 η SAS ανακοίνωσε ότι η εν λόγω συνεδρίαση ακυρώθηκε λόγω της αναμενόμενης άρνησης των κατόχων τίτλων και των ομολογιούχων να αποδεχτούν τους όρους μετατροπής που περιλαμβάνονταν στο πρώτο σχέδιο ανακεφαλαιοποίησης ([98]).

([96]) Ο κατάλογος αυτός περιλαμβάνει μόνο τα καθεστώτα ενίσχυσης για τα οποία η SAS θα μπορούσε να πληροί τις προϋποθέσεις επιλεξιμότητας ώστε να επωφεληθεί από την ενίσχυση.

([97]) Βλέπε δελτίο Τύπου της SAS της 30ής Ιουνίου 2020, στο οποίο περιγράφεται λεπτομερώς η πρόταση για το πρώτο σχέδιο ανακεφαλαιοποίησης, στη διεύθυνση: 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/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([98]) Βλέπε δελτίο Τύπου της SAS της 10ης Ιουλίου 2020 στη διεύθυνση: 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-

(85) Η απόρριψη του σχεδίου ανακεφαλαιοποίησης που πρότεινε η SAS με τη στήριξη της Δανίας και της Σουηδίας οδήγησε τα δύο αυτά κράτη μέλη να συμφωνήσουν αναθεώρηση των όρων υπό τους οποίους οι ενδιαφερόμενοι ομολογιούχοι και κάτοχοι τίτλων θα αποδέχονταν τον επιμερισμό του βάρους. Το μέτρο που αξιολογείται στην παρούσα απόφαση αποτελούσε μέρος του εν λόγω αναθεωρημένου σχεδίου ανακεφαλαιοποίησης και περιγράφεται στις επόμενες ενότητες.

2.2. **Περιγραφή των διαφόρων συνιστωσών του μέτρου**

(86) Το σχέδιο ανακεφαλαιοποίησης περιλάμβανε τρία βασικά στοιχεία: το μέσο μετοχικού κεφαλαίου (6 δισεκατ. SEK), το υβριδικό κεφαλαιακό μέσο (6 δισεκατ. SEK), τα οποία αμφότερα αποτελούν το μέτρο, και τη μετατροπή ιδιωτικού χρέους σε ίδια κεφάλαια ή υβριδικά μέσα (3,75 δισεκατ. SEK). Επομένως, το σχέδιο ανακεφαλαιοποίησης προέβλεπε εισφορά κεφαλαίου συνολικού ύψους 15,75 δισεκατ. SEK στη SAS, εκ των οποίων 11 δισεκατ. SEK επρόκειτο να χορηγηθούν στο πλαίσιο του μέτρου από τη Δανία και τη Σουηδία.

(87) Ειδικότερα, το σχέδιο ανακεφαλαιοποίησης περιλάμβανε:

— το υβριδικό κεφαλαιακό μέσο, το οποίο αποτελούνταν από:

  — υβριδικούς τίτλους απευθείας διάθεσης (directed notes) ύψους 5 δισεκατ. SEK, οι οποίοι διατέθηκαν στη Δανία και τη Σουηδία και κατανεμήθηκαν ισομερώς μεταξύ των δύο κρατών μελών· και

  — υβριδικούς τίτλους απευθείας διάθεσης ύψους 1 δισεκατ. SEK, οι οποίοι διατέθηκαν μόνο στη Δανία·

— το μέσο μετοχικού κεφαλαίου, το οποίο αποτελούνταν από:

  — έκδοση δικαιωμάτων ύψους περίπου 4 δισεκατ. SEK, βάσει των οποίων η Δανία και η Σουηδία εγγράφηκαν για αγορά και ανέλαβαν νέες κοινές μετοχές ύψους έως 3 δισεκατ. SEK περίπου (κατανεμημένες ισομερώς μεταξύ των δύο κρατών μελών), η οποία ήταν ανοικτή σε όλους τους μετόχους και τους λοιπούς επενδυτές της SAS· και

  — απευθείας έκδοση κοινών μετοχών ύψους 2 δισεκατ. SEK περίπου, οι οποίες διατέθηκαν στη Δανία και τη Σουηδία (κατανεμημένες περίπου ισομερώς μεταξύ των δύο κρατών μελών)·

— τη μετατροπή ιδιωτικού χρέους σε μετοχικό ή υβριδικό κεφάλαιο, η οποία περιλάμβανε:

  — τη μετατροπή τίτλων κεφαλαίου μειωμένης εξασφάλισης, αορίστου διάρκειας, κυμαινόμενου επιτοκίου (στο εξής: υφιστάμενοι υβριδικοί τίτλοι), ύψους 1,5 δισεκατ. SEK, σε κοινές μετοχές ([99]), και

  — τη μετατροπή μη εξασφαλισμένων ομολόγων σταθερού επιτοκίου με προτεραιότητα που έληγαν τον Νοέμβριο του 2022 (στο εξής: ομόλογα), ύψους 2,25 δισεκατ. SEK, σε νέους εμπορικούς υβριδικούς τίτλους (στο εξής: νέοι εμπορικοί υβριδικοί τίτλοι) ή κοινές μετοχές, κατ' επιλογή των ομολογιούχων ([100]).

2.3. **Μορφή του μέτρου**

(88) Το μέτρο έλαβε τη μορφή ανακεφαλαιοποίησης, συνολικού ύψους 11 δισεκατ. SEK, με τη χρήση ενός μέσου μετοχικού κεφαλαίου (6 δισεκατ. SEK) και ενός υβριδικού κεφαλαιακού μέσου (5 δισεκατ. SEK).

2.4. **Νομική βάση**

(89) Η συμμετοχή της Δανίας και της Σουηδίας στην ανακεφαλαιοποίηση της SAS βασίστηκε i) στο νομοσχέδιο αριθ. 2019/20:187 της κυβέρνησης της Σουηδίας, της 15ης Ιουνίου 2020, σχετικά με την αποζημίωση ομάδων κινδύνου, τις παρεμβάσεις κεφαλαίου σε κρατικές επιχειρήσεις και άλλα μέτρα σχετικά με την COVID-19, με το οποίο τροποποιήθηκε ο προϋπολογισμός για το έτος 2020, και ii) στην εντολή της Δημοσιονομικής Επιτροπής του Κοινοβουλίου της Δανίας, της 25ης Ιουνίου 2020, για συμβολή στην ανακεφαλαιοποίηση της SAS υπό ορισμένες προϋποθέσεις.

([99]) Στις 2 Σεπτεμβρίου 2020 οι κάτοχοι τίτλων ενέκριναν τη μετατροπή των υφιστάμενων υβριδικών τίτλων, με ανταλλαγή στο 90 % της ονομαστικής αξίας, σε κοινές μετοχές της SAS στην τιμή προεγγραφής των 1,16 SEK ανά μετοχή, με την επιφύλαξη της έγκρισης από την έκτακτη συνέλευση των μετόχων.

([100]) Στις 2 Σεπτεμβρίου 2020 οι κάτοχοι τίτλων ενέκριναν τη μετατροπή των ομολόγων, με ανταλλαγή στο 100 % της ονομαστικής αξίας, σε μη μειωμένης ασφάλισης, μη εξασφαλισμένους, μη εγγυημένους εξαγοράσιμους τίτλους κεφαλαίου κυμαινόμενου επιτοκίου και αορίστου διάρκειας σε SEK στη SAS.

2.5. **Χορηγούσα αρχή και διαχείριση του μέτρου**

(90) Το υπουργείο Οικονομικών της Δανίας και η κυβέρνηση της Σουηδίας ήταν οι χορηγούσες αρχές. Τη διαχείριση του μέτρου ανέλαβαν το υπουργείο Οικονομικών της Δανίας και το υπουργείο Επιχειρήσεων και Καινοτομίας της Σουηδίας. Το μέτρο χρηματοδοτήθηκε από τον κρατικό προϋπολογισμό της Σουηδίας και της Δανίας.

2.6. **Προϋπολογισμός και διάρκεια του μέτρου**

(91) Ο προϋπολογισμός του μέτρου ανέρχεται σε 11 δισεκατ. SEK. Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 7, η Δανία και η Σουηδία κατέβαλαν τελικά ενίσχυση ύψους 9,54 δισεκατ. SEK.

(92) Η Δανία και η Σουηδία χορήγησαν το μέτρο στις 26 Οκτωβρίου 2020.

2.7. **Δικαιούχος**

(93) Δικαιούχος του μέτρου είναι η SAS, σκανδιναβική αεροπορική εταιρεία δικτύου που καλύπτει την εγχώρια εναέρια κυκλοφορία στη Δανία, τη Σουηδία και τη Νορβηγία, καθώς και την ενδοσκανδιναβική εναέρια κυκλοφορία, και προσφέρει απευθείας συνδέσεις με τα κύρια ενωσιακά και διεθνή επιχειρηματικά κέντρα. Είναι επίσης μέλος της παγκόσμιας συμμαχίας στον τομέα των αερομεταφορών Star Alliance ([101]).

(94) Η SAS είναι σουηδική ανώνυμη εταιρεία που διέπεται από τον σουηδικό νόμο περί εταιρειών 2005:551 (στο εξής: σουηδικός νόμος περί εταιρειών) ([102]). Η SAS είναι η μητρική εταιρεία των SAS Danmark A/S, SAS Norge AS και SAS Sverige AB ([103]), καθώς και των SAS Cargo Group, SAS Ground Handling Denmark A/S, SAS Ground Handling Norway AS, SAS Ground Handling Sweden AB και SAS Technical Services (όλες οι εν λόγω εταιρείες αποκαλούμενες στο εξής: όμιλος SAS).

(95) Σύμφωνα με τις δανικές και τις σουηδικές αρχές, το 2019 η SAS μετέφερε περίπου 30 εκατομμύρια επιβάτες. Η SAS πραγματοποίησε πτήσεις σε 233 προορισμούς με στόλο άνω των 150 αεροσκαφών. Ο κύριος κόμβος της SAS είναι ο αερολιμένας της Κοπεγχάγης, ενώ ο αερολιμένας του Όσλο και ο αερολιμένας Arlanda της Στοκχόλμης αποτελούν τον δεύτερο και τον τρίτο μεγαλύτερο κόμβο της, αντίστοιχα.

(96) Κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου, η SAS ανήκε εν μέρει στις κυβερνήσεις της Σουηδίας και της Δανίας, με συμμετοχή 14,82 % και 14,24 %, αντίστοιχα. Το υπόλοιπο 70,92 % ανήκε σε ιδιώτες μετόχους, μεταξύ των οποίων το ίδρυμα Knut and Alice Wallenberg Foundation (στο εξής: KAW), το οποίο κατείχε το 6,5 %.

(97) Στις 8 Μαΐου 2020 η SAS υπέβαλε στις δανικές και στις σουηδικές αρχές επίσημο γραπτό αίτημα για εισφορά κεφαλαίου.

(98) Η Δανία και η Σουηδία επιβεβαίωσαν στην κοινοποίησή τους ότι η SAS δεν ήταν προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής (γενικός κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία, στο εξής: ΓΚΑΚ) ([104]) στις 31 Δεκεμβρίου 2019 και προσκόμισαν αποδεικτικά στοιχεία για την τεκμηρίωση του εν λόγω συμπεράσματος, συμπεριλαμβανομένων των ενοποιημένων λογαριασμών της SAS που αποδείκνυαν την οικονομική της κατάσταση στις 31 Δεκεμβρίου 2019 ([105]). Ανέφεραν ότι i) οι ενοποιημένοι λογαριασμοί της SAS, ως εταιρείας περιορισμένης ευθύνης και μητρικής του ομίλου SAS, δείχνουν ότι δεν απώλεσε πάνω από το ήμισυ του εγγεγραμμένου μετοχικού κεφαλαίου της λόγω συσσωρευμένων ζημιών [βλέπε άρθρο 2 σημείο 18) στοιχείο α) του ΓΚΑΚ], δεδομένου ότι στις 31 Δεκεμβρίου 2019 το εγγεγραμμένο μετοχικό κεφάλαιο της SAS ανερχόταν σε 7,7 δισεκατ. SEK, ενώ τα ίδια κεφάλαιά της ανέρχονταν σε 5,7 δισεκατ. SEK· ii) η SAS δεν υπαγόταν σε συλλογική πτωχευτική διαδικασία ούτε πληρούσε τις προϋποθέσεις του εθνικού δικαίου που τη διέπει όσον αφορά την υπαγωγή της σε συλλογική πτωχευτική διαδικασία μετά από αίτημα των πιστωτών της [βλέπε άρθρο 2 σημείο 18) στοιχείο γ) του ΓΚΑΚ]· και iii) στις 31 Δεκεμβρίου 2019 ο δείκτης χρέους προς ίδια κεφάλαια της SAS ήταν 4,96, δηλαδή κατά πολύ χαμηλότερος από το όριο του 7,5 που ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 18) στοιχείο ε) του ΓΚΑΚ.

([101]) Η Star Alliance δημιουργήθηκε από πέντε αεροπορικές εταιρείες το 1997 ως η πρώτη παγκόσμια συμμαχία αερομεταφορών. Η Star Alliance διαθέτει 26 αεροπορικές εταιρείες - μέλη, οι οποίες προσφέρουν συνδέσεις σε ένα παγκόσμιο δίκτυο. Μια εταιρεία διαχείρισης έργου με έδρα τη Φρανκφούρτη της Γερμανίας συντονίζει τις δραστηριότητες της Star Alliance, συμπεριλαμβανομένων δραστηριοτήτων συστέγασης σε αερολιμένες, υποδομών, επικοινωνιακών πρωτοβουλιών και άλλων υπηρεσιών.

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

([103]) Οι τρεις αυτές θυγατρικές έχουν στην ιδιοκτησία τους μια κοινοπραξία με την επωνυμία Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden.

([104]) Όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 18 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2014, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης (ΕΕ L 187 της 26.6.2014, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([105]) Για λόγους σαφήνειας, τα αριθμητικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στην ετήσια έκθεση της SAS για το 2019 αφορούν το οικονομικό έτος από την 1η Νοεμβρίου 2018 έως τις 31 Οκτωβρίου 2019. Επομένως, για τους σκοπούς της παρούσας αξιολόγησης, η Επιτροπή ζήτησε να προσαρμοστούν οι σχετικοί αριθμοί ώστε να αντικατοπτρίζουν την οικονομική κατάσταση της SAS στις 31 Δεκεμβρίου 2019.

2.8. **Υλοποίηση του μέτρου**

(99) Το μέτρο περιλάμβανε i) το μέσο μετοχικού κεφαλαίου (5 δισεκατ. SEK) και ii) το υβριδικό κεφαλαιακό μέσο (6 δισεκατ. SEK).

(100) Σύμφωνα με το σχέδιο ανακεφαλαιοποίησης, η SAS συμφώνησε επίσης με τους κατόχους ορισμένων υφιστάμενων υβριδικών τίτλων και τους κατόχους ορισμένων ομολόγων σχετικά με: i) τη μετατροπή των υφιστάμενων υβριδικών τίτλων σε κοινές μετοχές (1,5 δισεκατ. SEK) και ii) τη μετατροπή των ομολόγων σε νέους εμπορικούς υβριδικούς τίτλους ή κοινές μετοχές, κατ' επιλογή των ομολογιούχων (2,25 δισεκατ. SEK).

2.8.1. *Το μέσο μετοχικού κεφαλαίου*

(101) Το μέσο μετοχικού κεφαλαίου του μέτρου περιλάμβανε i) απευθείας έκδοση και ii) έκδοση δικαιωμάτων.

2.8.1.1. Απευθείας έκδοση

(102) Το μέτρο προέβλεπε απευθείας έκδοση κοινών μετοχών ύψους περίπου 2 δισεκατ. SEK, η οποία αντιστοιχούσε σε περίπου 1,729 δισεκατομμύρια νέες μετοχές με τιμή προεγγραφής 1,16 SEK, προς τη Δανία και τη Σουηδία.

(103) Στις 26 Οκτωβρίου 2020 η Δανία και η Σουηδία εγγράφηκαν για την αγορά νέων μετοχών με τιμή προεγγραφής 1,16 SEK για συνολικό ποσό 2 δισεκατ. SEK (κατανεμημένο μεταξύ περίπου 1 016 εκατ. SEK για τη Δανία και περίπου 990 εκατ. SEK για τη Σουηδία).

2.8.1.2. Έκδοση δικαιωμάτων

(104) Το Μέτρο προέβλεπε έκδοση δικαιωμάτων με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

— Η έκδοση δικαιωμάτων για νέες κοινές μετοχές ήταν διαθέσιμη σε επιλέξιμους μετόχους ([106]), για ποσό ύψους περίπου 4 δισεκατ. SEK και τιμή προεγγραφής 1,16 SEK. Οι επιλέξιμοι μέτοχοι έλαβαν 9 δικαιώματα εγγραφής ανά μετοχή που κατείχαν κατά την ημερομηνία καταχώρισης της έκδοσης των δικαιωμάτων. Άλλοι επενδυτές εκτός από τους επιλέξιμους μετόχους είχαν δυνατότητα να συμμετάσχουν στην έκδοση δικαιωμάτων είτε αγοράζοντας δικαιώματα εγγραφής στην αγορά είτε, στον βαθμό που η έκδοση των δικαιωμάτων δεν θα καλύπτονταν πλήρως μέσω της άσκησης των δικαιωμάτων εγγραφής, με την υποβολή αίτησης για εγγραφή για την αγορά μετοχών χωρίς δικαιώματα εγγραφής.

— Η έκδοση δικαιωμάτων καλύφθηκε από δεσμεύσεις εγγραφής και δεσμεύσεις αναδοχής της έκδοσης που αντιστοιχούσαν στο 81,5 % του συνολικού ποσού της έκδοσης δικαιωμάτων, στο πλαίσιο των οποίων περίπου 3 δισεκατ. SEK καλύφθηκαν από δεσμεύσεις κατ' αναλογία εγγραφής και από δεσμεύσεις αναδοχής από τη Δανία και τη Σουηδία (ισομερώς κατανεμημένες) και περίπου 259 εκατ. SEK καλύφθηκαν από δέσμευση κατ' αναλογία εγγραφής της KAW, υπό ορισμένες προϋποθέσεις.

— Το τελικό ποσό της έκδοσης δικαιωμάτων που έπρεπε να καλυφθεί από τη Δανία και τη Σουηδία εξαρτιόταν από την τελική εγγραφή άλλων μετόχων για την αγορά μετοχών και μπορούσε να κυμαίνεται από ένα ελάχιστο ποσό ύψους 1,16 δισεκατ. SEK περίπου από τη Δανία και τη Σουηδία (εάν όλες οι μετοχές που είχαν αναληφθεί δεσμευτικά από τη Δανία και τη Σουηδία καλύπτονταν με ιδιωτικό κεφάλαιο) έως μέγιστο ποσό ύψους 3 δισεκατ. SEK (εάν καμία από τις μετοχές που είχαν αναληφθεί δεσμευτικά από τη Δανία και τη Σουηδία δεν καλύπτονταν με ιδιωτικό κεφάλαιο).

(105) Τον Οκτώβριο του 2020 το ενδιαφέρον του ιδιωτικού τομέα για την έκδοση δικαιωμάτων, ύψους 4 δισεκατ. SEK, αποδείχθηκε υψηλότερο από το αναμενόμενο. Επομένως, η Δανία και η Σουηδία εγγράφηκαν για την αγορά κοινών μετοχών στην έκδοση δικαιωμάτων για συνολικό ποσό μόνο 1 540 765 422 SEK, αντί του προβλεπόμενου ανώτατου ποσού των 3 δισεκατ. SEK περίπου.

([106]) Όλοι οι μέτοχοι της SAS που ήταν εγγεγραμμένοι στο μητρώο μετόχων της SAS κατά την ημερομηνία καταχώρισης, όπως οριζόταν στο ενημερωτικό δελτίο της έκδοσης των δικαιωμάτων.

2.8.2. *Το υβριδικό κεφαλαιακό μέσο*

(106) Το υβριδικό κεφαλαιακό μέσο έλαβε τη μορφή κεφαλαιακών τίτλων αορίστου διάρκειας σε SEK (στο εξής: νέοι κρατικοί υβριδικοί τίτλοι) που εκδόθηκαν προς τη Δανία και τη Σουηδία, και περιλάμβανε:

— ένα σύνολο υβριδικών τίτλων (στο εξής: NSHN1), το οποίο διατέθηκε στη Δανία και τη Σουηδία, συνολικού ποσού 5 δισεκατ. SEK, κατανεμημένο ισομερώς μεταξύ τους, με κυμαινόμενο διατραπεζικό επιτόκιο δανεισμού Στοκχόλμης (STIBOR) έξι μηνών, συν αρχικό περιθώριο 340 μονάδων βάσης ετησίως. Το προβλεπόμενο περιθώριο του NSHN1 θα αυξανόταν στη συνέχεια ως εξής: κατά το 2ο και το 3ο έτος, 440 μονάδες βάσης ετησίως· κατά το 4ο και το 5ο έτος, 590 μονάδες βάσης ετησίως· κατά το 6ο και το 7ο έτος, 790 μονάδες βάσης ετησίως· και, κατά το 8ο έτος και στη συνέχεια, 1 040 μονάδες βάσης ετησίως. Το NSHN1 αποτελούνταν από τίτλους κεφαλαίου μειωμένης εξασφάλισης και είχε την ίδια προτεραιότητα με το NSHN2,

— ένα σύνολο υβριδικών τίτλων (στο εξής: NSHN2), το οποίο διατέθηκε μόνο στη Δανία, συνολικού ποσού 1 δισεκατ. SEK, με κυμαινόμενο επιτόκιο STIBOR έξι μηνών, συν αρχικό περιθώριο 440 μονάδων βάσης ετησίως. Το προβλεπόμενο περιθώριο των τίτλων του NSHN2 θα αυξανόταν στη συνέχεια ως εξής: κατά το 2ο και το 3ο έτος, 540 μονάδες βάσης ετησίως· κατά το 4ο και το 5ο έτος, 690 μονάδες βάσης ετησίως· κατά το 6ο και το 7ο έτος, 890 μονάδες βάσης ετησίως· και, κατά το 8ο έτος και στη συνέχεια, 1 140 μονάδες βάσης ετησίως. Το NSHN2 αποτελούνταν από τίτλους κεφαλαίου μειωμένης εξασφάλισης και είχε την ίδια προτεραιότητα με το NSHN1.

(107) Οι νέοι κρατικοί υβριδικοί τίτλοι ήταν ελεύθερα μεταβιβάσιμοι αλλά μη εισηγμένοι στο χρηματιστήριο, δεν περιλάμβαναν δυνατότητα μετατροπής σε μετοχές, ήταν εξαγοράσιμοι από τη SAS ανά πάσα στιγμή στο άρτιο και αντιμετωπίζονταν ως ίδια κεφάλαια στη λογιστική της SAS βάσει των Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ).

(108) Προκειμένου να καταστεί δυνατή η αντιμετώπισή τους ως ιδίων κεφαλαίων βάσει των ΔΠΧΑ, η καταβολή των τοκομεριδίων των νέων κρατικών υβριδικών τίτλων ήταν προαιρετική και επαφιόταν αποκλειστικά στη διακριτική ευχέρεια της SAS. Ωστόσο, σε περίπτωση αναβολής της καταβολής τοκομεριδίων, τα τοκομερίδια αυτά θα ανατοκίζονταν μέχρι την πραγματική καταβολή τους.

2.8.3. *Μετατροπή των υφιστάμενων υβριδικών τίτλων και ομολογιών*

(109) Στο πλαίσιο του σχεδίου ανακεφαλαιοποίησης, κατόπιν αιτήματος της δανικής και της σουηδικής κυβέρνησης, η SAS διεξήγαγε διαπραγματεύσεις με ορισμένους σημαντικούς κατόχους των υφιστάμενων υβριδικών τίτλων και με ορισμένους σημαντικούς κατόχους των ομολόγων ύψους 2,25 δισεκατ. SEK, οι οποίες κατέληξαν σε συμφωνία σχετικά με:

— τους όρους μετατροπής των υφιστάμενων υβριδικών τίτλων που προτάθηκε να ανταλλαγούν με κοινές μετοχές της SAS στο 90 % της ονομαστικής αξίας και με τιμή εγγραφής 1,16 SEK ανά μετοχή·

— τους όρους μετατροπής των ομολόγων που προτάθηκε να ανταλλαγούν με διαρκείς, μη μειωμένης ασφάλισης, μη εξασφαλισμένους, μη εγγυημένους, εξαγοράσιμους τίτλους κεφαλαίου κυμαινόμενου επιτοκίου (δηλαδή τους νέους εμπορικούς υβριδικούς τίτλους) της SAS στο 100 % της ονομαστικής αξίας. Οι νέοι εμπορικοί υβριδικοί τίτλοι είχαν κυμαινόμενο επιτόκιο STIBOR έξι μηνών συν ένα αρχικό περιθώριο 340 μονάδων βάσης ετησίως. Το προβλεπόμενο περιθώριο των νέων εμπορικών υβριδικών τίτλων θα αυξανόταν στη συνέχεια ως εξής: κατά το 2ο και το 3ο έτος 440 μονάδες βάσης ετησίως, κατά το 4ο και 5ο έτος 590 μονάδες βάσης ετησίως, κατά το 6ο και το 7ο έτος 1 090 μονάδες βάσης ετησίως, κατά το 8ο έτος έως και το 10ο έτος 1 440 μονάδες βάσης ετησίως και κατά το 11ο έτος και στη συνέχεια 1 590 μονάδες βάσης ετησίως.

(110) Οι νέοι εμπορικοί υβριδικοί τίτλοι αντιμετωπίστηκαν ως ίδια κεφάλαια στη λογιστική της SAS βάσει των ΔΠΧΑ, είχαν προτεραιότητα έναντι των νέων κρατικών υβριδικών τίτλων και ήταν ελεύθερα μεταβιβάσιμοι και εξαγοράσιμοι από τη SAS ανά πάσα στιγμή στο άρτιο.

2.8.4. *Όροι διακυβέρνησης και αποτροπή αδικαιολόγητων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού*

(111) Η Δανία και η Σουηδία εξάρτησαν το μέτρο από την τήρηση των στοιχείων σχετικά με τη διακυβέρνηση και τον ανταγωνισμό που ορίζονται στο τμήμα 3.11.6 του προσωρινού πλαισίου.

(112) Η SAS και όλες οι εταιρείες που ελέγχονται από τη SAS θα υπόκειντο σε απαγόρευση διαφήμισης και σε απαγόρευση εξαγορών. Η Δανία και η Σουηδία ανέλαβαν να υλοποιήσουν τις ακόλουθες δεσμεύσεις:

— η SAS και οι εταιρείες που ελέγχονται από τη SAS δεν θα πρέπει να χρησιμοποιήσουν το μέτρο για σκοπούς εμπορικής διαφήμισης·

— η SAS και οι εταιρείες που ελέγχονται από τη SAS δεν θα πρέπει να προβούν σε εξαγορά μεριδίου άνω του 10 % σε ανταγωνιστικές ή άλλες εταιρείες στον ίδιο επιχειρηματικό τομέα, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων προηγούμενου ή επόμενου σταδίου, εφόσον δεν έχει εξοφληθεί τουλάχιστον το 75 % του συνολικού ποσού του μέτρου. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, με την επιφύλαξη του ελέγχου των συγκεντρώσεων και κατόπιν προηγούμενης έγκρισης της Επιτροπής, η SAS και οι εταιρείες που ελέγχονται από τη SAS θα μπορούσαν να αποκτήσουν μερίδιο άνω του 10 % σε εταιρείες προηγούμενου ή επόμενου σταδίου στον τομέα των δραστηριοτήτων τους, εάν η εξαγορά ήταν αναγκαία για τη διατήρηση της βιωσιμότητας του αγοραστή.

(113) Εάν δεν εξοφληθεί τουλάχιστον το 75 % του μέτρου, η Δανία και η Σουηδία δεσμεύτηκαν ότι: i) η αμοιβή της διοίκησης της SAS δεν θα πρέπει να υπερβαίνει το σταθερό μέρος της αμοιβής που λάμβανε κατά την 31η Δεκεμβρίου 2019· για τα πρόσωπα που καθίστανται μέλη της διοίκησης κατά ή μετά την ανακεφαλαιοποίηση, το ισχύον όριο είναι οι σταθερές αποδοχές των μελών της διοίκησης με τον ίδιο βαθμό ευθύνης κατά την 31η Δεκεμβρίου 2019· και ii) η SAS δεν θα πρέπει να καταβάλλει μπόνους ή άλλα μεταβλητά ή συγκρίσιμα στοιχεία αποδοχών.

(114) Μέχρι την πλήρη εξόφληση του μέτρου, η SAS θα είχε την υποχρέωση να μην προβαίνει σε καταβολές μερισμάτων, καταβολές προαιρετικών τοκομεριδίων ή επαναγορά μετοχών, εκτός από πράξεις σε σχέση με τη Δανία και τη Σουηδία ή εκτός από τις περιπτώσεις που υπέχει νομική υποχρέωση να το πράξει. Η απαγόρευση καταβολής μερισμάτων δεν θα ίσχυε για τις ενδοομιλικές καταβολές μερισμάτων που πραγματοποιούνται προς τη SAS από εταιρείες που ανήκουν (άμεσα ή έμμεσα) εξολοκλήρου στη SAS.

(115) Ωστόσο, η απαγόρευση των καταβολών προαιρετικών τοκομεριδίων δεν θα ίσχυε για τις καταβολές τοκομεριδίων επί των νέων εμπορικών υβριδικών τίτλων που προκύπτουν από τη μετατροπή υφιστάμενων ομολόγων. Οι δανικές και οι σουηδικές αρχές εξήγησαν ότι η καταβολή των εν λόγω τοκομεριδίων ήταν ζωτικής σημασίας για ορισμένους ομολογιούχους κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τον επιμερισμό του βάρους και, γενικότερα, αναμενόταν να αποτελέσει βασική παράμετρο ώστε να συμφωνήσουν όλοι οι ομολογιούχοι για τη μετατροπή. Σύμφωνα με τη Δανία και τη Σουηδία, η εν λόγω μετατροπή ήταν απαραίτητη για την επιτυχία ολόκληρου του σχεδίου ανακεφαλαιοποίησης και αποσκοπούσε στην επίτευξη τριών θετικών αποτελεσμάτων.

(116) Πρώτον, θα μείωνε το συνολικό ποσό της κρατικής ενίσχυσης που χρειαζόταν η SAS. Αν δεν πραγματοποιούνταν η μετατροπή, θα υπήρχε εκκρεμούσα έλλειψη ιδίων κεφαλαίων ύψους 2,25 δισεκατ. SEK στον ισολογισμό της SAS, την οποία, κατά πάσα πιθανότητα, θα είχε ζητηθεί να καλύψουν η Δανία και η Σουηδία, λόγω της περιορισμένης πρόσβασης της SAS στις κεφαλαιαγορές πριν από το μέτρο. Αντίθετα, η επιτυχής μετατροπή θα μείωνε αναλόγως την αναγκαία κρατική ενίσχυση και το ποσό των καταβολών τοκομεριδίων που όφειλε η SAS. Πράγματι, ως αποτέλεσμα της μετατροπής των ομολόγων, η SAS θα ήταν σε θέση να μειώσει σημαντικά τις ταμειακές εκροές της κατά τα πρώτα έτη μετά τη χορήγηση του μέτρου. Σύμφωνα με τη Δανία και τη Σουηδία, τα ομόλογα λάμβαναν υποχρεωτικό τοκομερίδιο ύψους 5,375 % ετησίως, ενώ οι νέοι εμπορικοί υβριδικοί τίτλοι θα λάμβαναν χαμηλότερα, προαιρετικά τοκομερίδια έως το 5ο έτος. Με τη μετατροπή των ομολόγων, η SAS δεν θα ήταν υποχρεωμένη να τα εξοφλήσει τον Νοέμβριο του 2022, αποφεύγοντας έτσι εκροή ύψους 2,25 δισεκατ. SEK που θα ήταν δύσκολο να αναχρηματοδοτηθεί από τις κεφαλαιαγορές.

(117) Δεύτερον, η μετατροπή θα βελτίωνε τη διάρθρωση κεφαλαίου της SAS, καθώς τα ομόλογα (που θεωρούνται χρέος) θα μετατραπούν σε νέους εμπορικούς υβριδικούς τίτλους (που θεωρούνται ίδια κεφάλαια) ή κοινές μετοχές. Κατά συνέπεια, οι σχετικοί χρηματοοικονομικοί δείκτες της SAS [καθαρό χρέος προς ίδια κεφάλαια ([107])· χρηματοπιστωτική σταθερότητα ([108])· δείκτης μόχλευσης· κ.λπ.] και η ταμειακή κατάστασή της ([109]) θα ωφελούνταν σημαντικά από τη μετατροπή.

([107]) Εάν υποτεθεί ότι τα EBITDA ανέρχονται σε 3,4 δισεκατ. SEK το οικονομικό έτος 2021, η μετατροπή θα επέφερε τη μείωση του χρέους κατά 2,25 δισεκατ. SEK και τη μείωση του δείκτη καθαρού χρέους προς EBITDA κατά 66,2 %.

([108]) Η σταθερότητα μιας εταιρείας ορίζεται ως ο λόγος μεταξύ των ιδίων κεφαλαίων που αντλούνται από τους μετόχους της και των εξωτερικών κεφαλαίων που αντλούνται από κατόχους χρεωστικών τίτλων. Εάν υποτεθεί ότι χρησιμοποιούνται συνολικά στοιχεία ενεργητικού ύψους 54 δισεκατ. SEK το οικονομικό έτος 2021, η βελτίωση των ιδίων κεφαλαίων κατά 2,25 δισεκατ. SEK θα αύξανε την εν λόγω σταθερότητα κατά 4,2 %.

([109]) Ως αποτέλεσμα της μετατροπής, η SAS δεν θα ήταν υποχρεωμένη να αποπληρώσει τα 2,25 δισεκατ. SEK των υφιστάμενων ομολόγων που οφείλονταν τον Νοέμβριο του 2022. Επίσης, με τη μετατροπή, η SAS θα μπορούσε να εξοικονομήσει έως και 0,8 δισεκατ. SEK από καταβολές τοκομεριδίων για τους νέους εμπορικούς υβριδικούς τίτλους κατά τα πρώτα πέντε έτη σε σύγκριση με το ποσό των προγραμματισμένων οφειλόμενων καταβολών τοκομεριδίων επί των υφιστάμενων ομολόγων και υβριδικών τίτλων.

(118) Τρίτον, η μετατροπή θα διευκόλυνε και θα διασφάλιζε καλύτερα την απόδοση του μέσου μετοχικού κεφαλαίου και του υβριδικού κεφαλαιακού μέσου της Δανίας και της Σουηδίας, για τους λόγους που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 116.

(119) Η Δανία και η Σουηδία ανέφεραν επίσης ότι η μετατροπή των υφιστάμενων ομολόγων στους νέους εμπορικούς υβριδικούς τίτλους πραγματοποιήθηκε σε βάρος των ομολογιούχων. Η καθαρή τρέχουσα αξία των νέων εμπορικών υβριδικών τίτλων υπολογίστηκε στο 80 % της αξίας όψεως, δεδομένης της σταθεροποιημένης κανονικής κατάστασης της SAS (η οποία αναμενόταν να επιτευχθεί με την υλοποίηση του σχεδίου ανακεφαλαιοποίησης), ενώ τα ομόλογα θα αποτιμώνταν στο 100 % της ονομαστικής αξίας τους στην ίδια κατάσταση (με την ονομαστική αξία των ομολόγων να εξοφλείται τον Νοέμβριο του 2022).

(120) Όσον αφορά τους νέους κρατικούς υβριδικούς τίτλους, οι δανικές και οι σουηδικές αρχές αποδέχτηκαν ότι οι περιορισμοί όσον αφορά τη διακυβέρνηση, όπως ορίζονται στο τμήμα 3.11.6 του προσωρινού πλαισίου, με εξαίρεση την απαγόρευση των καταβολών προαιρετικών τοκομεριδίων, θα εξακολουθούσαν να ισχύουν έως την πλήρη εξόφληση (καταβολή του πλήρους ονομαστικού ποσού και των δεδουλευμένων τοκομεριδίων) ή έως την πώληση όλων των νέων κρατικών υβριδικών τίτλων στο άρτιο ή υπέρ το άρτιο, συμπεριλαμβανομένων των καταβολών δεδουλευμένων τοκομεριδίων και τόκων από ανατοκισμό.

(121) Θα απαγορευόταν επίσης στη SAS η διασταυρούμενη επιδότηση εταιρειών του ομίλου οι οποίες στις 31 Δεκεμβρίου 2019 ήταν προβληματικές επιχειρήσεις κατά την έννοια του ΓΚΑΚ.

2.8.5. *Στρατηγική εξόδου της Δανίας και της Σουηδίας*

(122) Όσον αφορά την έκδοση δικαιωμάτων, σύμφωνα με τις δανικές και τις σουηδικές αρχές, η Δανία και η Σουηδία θα είχαν δύο πιθανές στρατηγικές εξόδου: i) η SAS θα μπορούσε να επαναγοράσει τις μετοχές από τη Δανία και τη Σουηδία ή ii) η Δανία και η Σουηδία θα μπορούσαν να πωλήσουν τις μετοχές τους στην αγορά.

(123) Οι σουηδικές αρχές εξήγησαν ότι, βάσει του σουηδικού νόμου περί εταιρειών, μια εταιρεία δεν έχει τη δυνατότητα να επαναγοράσει κοινές μετοχές μόνο από έναν συγκεκριμένο μέτοχο, αλλά μόνο από όλους τους μετόχους υπό τους ίδιους όρους.

(124) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τις δανικές και τις σουηδικές αρχές, η δεύτερη στρατηγική εξόδου (δηλαδή η πώληση κοινών μετοχών σε τρίτους σε τιμές αγοράς) θα ήταν η μόνη πρακτικά βιώσιμη επιλογή.

(125) Επίσης, η Δανία και η Σουηδία ανέφεραν ότι η SAS σχεδίαζε να εξοφλήσει το μέτρο έως το 2025. Η Δανία και η Σουηδία εξήγησαν ότι η SAS σκόπευε να χρησιμοποιήσει τόσο θετικές ελεύθερες ταμειακές ροές της επιχείρησης όσο και έσοδα από εκδόσεις τίτλων στην κεφαλαιαγορά (συμπεριλαμβανομένων χρεωστικών τίτλων και μετοχικού κεφαλαίου) για την εξόφληση των μέσων κρατικής ενίσχυσης ([110]). Επιπρόσθετα, η Δανία και η Σουηδία εξήγησαν ότι θα εξέταζαν, το συντομότερο δυνατόν και μετά τη χρηματοπιστωτική σταθεροποίηση της SAS, το ενδεχόμενο πώλησης σε ιδιώτες τρίτους ως πιθανή στρατηγική εξόδου, ιδίως για τις μετοχές λόγω της COVID-19 για τις οποίες είχαν εγγραφεί στην ανακεφαλαιοποίηση.

(126) Σε κάθε περίπτωση, στο πλαίσιο του μέτρου, η Δανία και η Σουηδία δεσμεύτηκαν να καθορίσουν και να στηρίξουν αξιόπιστη στρατηγική εξόδου εντός 12 μηνών από τη χορήγηση του μέτρου, εκτός εάν η παρέμβαση των κρατών μειωνόταν κάτω από το επίπεδο του 25 % των ιδίων κεφαλαίων έως την εν λόγω προθεσμία.

([110]) Η χρηματοδότηση με δανειακά κεφάλαια μπορεί να περιλαμβάνει τόσο εξασφαλισμένα όσο και μη εξασφαλισμένα μέσα: i) μη εξασφαλισμένα ομόλογα που περιλαμβάνουν υβριδικά ομόλογα, γραμμάτια εις διαταγήν, εμπορικά χρεόγραφα, καθώς και κοινοπρακτικά δάνεια, ii) εξασφαλισμένα μέσα, όπως ιαπωνικές λειτουργικές μισθώσεις, χρηματοδοτήσεις αεροσκαφών και, ενδεχομένως, μέσα πώλησης και επαναγοράς. Η απόφαση για το χρηματοδοτικό μέσο λαμβάνεται από τη SAS με βάση, μεταξύ άλλων, τους ακόλουθους παράγοντες: την ελκυστικότητα των όρων / του κόστους χρηματοδότησης του αντίστοιχου μέσου· το μέγεθος της αγοράς και τους διαθέσιμους όγκους για τη SAS· την πραγματική αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας της SAS και τις αναμενόμενες προοπτικές/μεταβολές της πιστοληπτικής ικανότητας.

2.9. **Σώρευση κρατικών ενισχύσεων**

(127) Η ενίσχυση που χορηγήθηκε στο πλαίσιο του μέτρου θα μπορούσε να σωρευτεί με ενίσχυση βάσει των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1407/2013 ([111]) και (ΕΕ) αριθ. 360/2012 της Επιτροπής ([112]) ή βάσει του ΓΚΑΚ, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι αντίστοιχες προϋποθέσεις που καθορίζονται στους εν λόγω κανονισμούς.

(128) Η ενίσχυση που χορηγήθηκε βάσει του μέτρου θα μπορούσε επίσης να σωρευτεί με ενίσχυση η οποία χορηγείται βάσει άλλων μέτρων που εγκρίνονται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ ή το προσωρινό πλαίσιο, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι αντίστοιχες προϋποθέσεις που καθορίζονται στις εν λόγω νομικές βάσεις.

2.10. **Παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων**

(129) Οι δανικές και οι σουηδικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι θα τηρήσουν τις υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων που προβλέπονται στο τμήμα 4 του προσωρινού πλαισίου (συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης δημοσίευσης σχετικών πληροφοριών για την ανακεφαλαιοποίηση που χορηγήθηκε στη SAS στον εμπεριστατωμένο δικτυακό τόπο για τις κρατικές ενισχύσεις ή στο εργαλείο ΤΠ της Επιτροπής εντός τριών μηνών από τον χρόνο χορήγησης) ([113]).

(130) Οι δανικές και οι σουηδικές αρχές επιβεβαίωσαν επίσης ότι θα διασφαλίσουν ότι:

— η SAS θα υποβάλλει εκθέσεις στη Δανία και τη Σουηδία με βάση το χρονοδιάγραμμα που ορίζεται στο σημείο 82 του προσωρινού πλαισίου όσον αφορά την πρόοδο ως προς την εφαρμογή του χρονοδιαγράμματος αποπληρωμής και τη συμμόρφωση με τους όρους που καθορίζονται στο τμήμα 3.11.6 του προσωρινού πλαισίου·

— η SAS, ως δικαιούχος του μέτρου, θα δημοσιεύσει, εντός 12 μηνών από την ημερομηνία της ανακεφαλαιοποίησης και, στη συνέχεια, ανά 12 μήνες σε περιοδική βάση, πληροφορίες σχετικά με τη χρήση της ενίσχυσης που έλαβε σύμφωνα με το σημείο 83 του προσωρινού πλαισίου. Πρέπει να περιλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο η χρήση από τη SAS της ληφθείσας ενίσχυσης στηρίζει τις δραστηριότητές της σύμφωνα με τους στόχους της Ένωσης και τις εθνικές υποχρεώσεις που συνδέονται με τον ψηφιακό μετασχηματισμό, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο η SAS συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου της Ένωσης για κλιματική ουδετερότητα στο σύνολο της οικονομίας έως το 2050, μεταξύ άλλων μέσω της ενίσχυσης αυτής και στις οικείες δραστηριότητες δημόσιας προβολής·

— η Δανία και η Σουηδία θα υποβάλλουν ετήσιες εκθέσεις στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή του χρονοδιαγράμματος αποπληρωμής και τη συμμόρφωση με τους όρους του τμήματος 3.11.6 και του σημείου 54 του προσωρινού πλαισίου·

— η Δανία και η Σουηδία θα τηρούν λεπτομερή αρχεία σχετικά με τη χορήγηση της ενίσχυσης για 10 έτη από την ημερομηνία χορήγησης του μέτρου και δεσμεύονται να τα διαβιβάζουν στην Επιτροπή κατόπιν αιτήματος. Τα αρχεία αυτά πρέπει να περιέχουν όλες τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για να αποδειχθεί ότι έχουν τηρηθεί οι όροι του προσωρινού πλαισίου· και

— η Δανία και η Σουηδία θα κοινοποιήσουν σχέδιο αναδιάρθρωσης, εάν η παρέμβαση της Δανίας και της Σουηδίας δεν έχει μειωθεί σε επίπεδο κάτω από το 15 % των ιδίων κεφαλαίων της SAS εντός 6 ετών από τη χορήγηση του μέτρου.

([111]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1407/2013 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 2013, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (ΕΕ L 352 της 24.12.2013, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj).

([112]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 360/2012 της Επιτροπής, της 25ης Απριλίου 2012, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας οι οποίες χορηγούνται σε επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 114 της 26.4.2012, σ. 8, ELI: http://data.pa.eu/eli/reg/2012/360/oj).

([113]) Γίνεται αναφορά στις πληροφορίες που απαιτούνται σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014.

2.11. **Λόγοι κίνησης της επίσημης διαδικασίας έρευνας**

(131) Προκειμένου να συμμορφωθεί με την απόφαση SAS II, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Σ' αυτήν, η Επιτροπή έκρινε, κατόπιν προκαταρκτικής εξέτασης, ότι το μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ([114]). Διαπίστωσε επίσης ότι το εν λόγω μέτρο, μολονότι κοινοποιήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ στο πλαίσιο της διαδικασίας που κατέληξε στην έκδοση της αρχικής απόφασης, είχε καταστεί παράνομη ενίσχυση από τη στιγμή που χορηγήθηκε, κατόπιν της ακύρωσης της εν λόγω απόφασης από το Γενικό Δικαστήριο, εφόσον το μέτρο δεν ήταν πλέον εγκεκριμένο με απόφαση της Επιτροπής ([115]).

(132) Η Επιτροπή έκρινε, σε προκαταρκτική βάση, ότι, δεδομένου ότι το μέτρο είχε καταστεί παράνομο, έπρεπε να αξιολογηθεί η συμβατότητά του σύμφωνα με τις νομικές διατάξεις που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης, δηλαδή στις 26 Οκτωβρίου 2020. Κατά τον εν λόγω χρόνο, το προσωρινό πλαίσιο περιείχε τις σχετικές διατάξεις για την αξιολόγηση της συμβατότητας του μέτρου βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ ([116]).

(133) Στην οικεία απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε, σε προκαταρκτική βάση, ότι το μέτρο δεν ήταν σύμφωνο με τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου.

(134) Σύμφωνα με την απόφαση SAS II, η Επιτροπή έκρινε προκαταρκτικά ότι το μέσο μετοχικού κεφαλαίου του μέτρου δεν φαινόταν να συνοδεύεται, όπως απαιτούνταν από το σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου, από μηχανισμό κλιμάκωσης που να αυξάνει την αμοιβή του κράτους, ώστε να δοθούν κίνητρα στον δικαιούχο να επαναγοράσει την κρατική εισφορά κεφαλαίου. Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης αμφιβολίες ως προς το αν, σύμφωνα με το σημείο 62 του προσωρινού πλαισίου, το μέσο μετοχικού κεφαλαίου του μέτρου συνοδευόταν από κατάλληλο μηχανισμό εναλλακτικό του μηχανισμού που προβλέπεται στο σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου, κάτι που οδηγεί συνολικά σε παρόμοιο αποτέλεσμα όσον αφορά τα κίνητρα για την έξοδο του κράτους και παρόμοιο συνολικό αντίκτυπο στην αμοιβή του κράτους.

3. **ΟΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ**

(135) Στις κοινές παρατηρήσεις τους επί της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Δανία και η Σουηδία εστίασαν στις αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή σχετικά με τη συμμόρφωση του μέτρου με τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου. Αναφέρθηκαν επίσης συνοπτικά σε ορισμένες άλλες πτυχές της προκαταρκτικής αξιολόγησης της συμβατότητας του μέτρου.

3.1. **Το μέτρο προβλέπει ήδη κατάλληλη αμοιβή και κίνητρα εξόδου για τη Δανία και τη Σουηδία**

(136) Μολονότι αναγνωρίζουν την απόφαση SAS II και τα συμπεράσματά της σχετικά με τη μη τήρηση των σημείων 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου, οι δανικές και οι σουηδικές αρχές θεωρούν ότι το μέτρο μπορεί, παρ' όλα αυτά, να κηρυχθεί συμβατό με την εσωτερική αγορά. Κατά την άποψή τους, το μέτρο περιείχε ήδη κατάλληλο εναλλακτικό μηχανισμό αντί του μηχανισμού κλιμάκωσης, σύμφωνα με το σημείο 62 του προσωρινού πλαισίου, για τους ακόλουθους λόγους.

(137) Πρώτον, η σημαντική έκπτωση που προβλεπόταν, βάσει του μέτρου, επί της μέγιστης τιμής μετοχής στην οποία η Δανία και η Σουηδία απέκτησαν τις μετοχές της SAS είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της αμοιβής προς όφελός τους.

(138) Δεύτερον, η υποχρέωση της SAS να υποβάλει, βάσει του μέτρου, σχέδιο αναδιάρθρωσης συνιστούσε ήδη ισχυρό κίνητρο για την έξοδο της Δανίας και της Σουηδίας.

(139) Τρίτον, ο επιμερισμός του βάρους τον οποίο ανέλαβαν οι ιδιώτες επενδυτές είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της ανάγκης για κίνητρα εξόδου της Δανίας και της Σουηδίας.

([114]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 71 έως 75.
([115]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 77 και 78.
([116]) Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 79 έως 85.

(140) Τέλος, οι αρχές τόσο της Δανίας όσο και της Σουηδίας είχαν, σύμφωνα με τις πολιτικές εντολές τους, την πρόθεση να αποχωρήσουν από τη διάρθρωση του κεφαλαίου της SAS όσον αφορά τις μετοχές λόγω COVID που αποκτήθηκαν μέσω του μέτρου. Στην πολιτική συμφωνία της 15ης Ιουνίου 2020 σχετικά με την ανακεφαλαιοποίηση και την κυριότητα της SAS από το δανικό κράτος ([117]) και σε υπουργική απόφαση της 24ης Ιουνίου 2020, ορίζεται ότι η κυριότητα της SAS πρέπει καταρχήν να μειωθεί με την πώληση των μετοχών σε υπεύθυνους μακροπρόθεσμους επενδυτές, όταν οι συνθήκες της αγοράς είναι ευνοϊκές. Στη Σουηδία, η κυβέρνηση είχε δηλώσει ρητά την πρόθεσή της να μειώσει/εκποιήσει την κυριότητα της SAS, οποτεδήποτε θα το επέτρεπε εκ νέου η κατάσταση της αγοράς, σύμφωνα με τις εντολές που είχε λάβει προηγουμένως από το κοινοβούλιο ([118]).

(141) Εναλλακτικά, η Δανία και η Σουηδία θεωρούν ότι το μέτρο μπορεί να κηρυχθεί συμβατό με την εσωτερική αγορά απευθείας βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ. Αυτό ισχύει, κατά την άποψή τους, λόγω των ειδικών χαρακτηριστικών της ανακεφαλαιοποίησης της SAS και, ιδίως, της επιθυμίας να διασφαλιστεί ο επιμερισμός του βάρους και να προσελκυσθούν νέα ιδιωτικά κεφάλαια στην ανακεφαλαιοποίηση. Η Δανία και η Σουηδία θεωρούν ότι αυτά i) δεν απαιτούνταν από το προσωρινό πλαίσιο, όπως αναγνώρισε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 95 της αρχικής απόφασης και στην αιτιολογική σκέψη 206 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας· και ii) θα είχε αποδειχθεί, στην περίπτωση της SAS, ότι αποτελούν καταλληλότερο εργαλείο για τη διασφάλιση της αμοιβής της Δανίας και της Σουηδίας και για τον μετριασμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.

3.2. **Άλλες παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας**

(142) Η Δανία και η Σουηδία τονίζουν ότι το Γενικό Δικαστήριο, στην απόφαση SAS II, επιβεβαίωσε ότι το υβριδικό κεφαλαιακό μέσο πληρούσε όλες τις σχετικές προϋποθέσεις που αφορούν την αμοιβή και τα κίνητρα εξόδου που καθορίζονται στο προσωρινό πλαίσιο.

(143) Επισημαίνουν επίσης ότι η απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου στην υπόθεση Lufthansa ([119]) επιβεβαίωσε τη μεθοδολογία που χρησιμοποίησε η Επιτροπή για να αξιολογήσει την ύπαρξη σημαντικής ισχύος στην αγορά με βάση την προσέγγιση «ανά αερολιμένα», την οποία χρησιμοποίησε επίσης η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

4. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ**

(144) Δύο ενδιαφερόμενα μέρη υπέβαλαν παρατηρήσεις στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, και συγκεκριμένα η SAS και η Ryanair.

4.1. **Παρατηρήσεις της SAS**

(145) Η SAS υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με δύο σημεία της προκαταρκτικής αξιολόγησης της συμβατότητας του μέτρου στην οποία προέβη η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, σχετικά με την εφαρμογή των σημείων 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου, αφενός, και την εφαρμογή του σημείου 49 στοιχείο γ) του προσωρινού πλαισίου, αφετέρου.

4.1.1. *Το μέτρο προβλέπει ήδη κατάλληλη αμοιβή και κίνητρα εξόδου για τη Δανία και τη Σουηδία*

(146) Η SAS υπενθυμίζει ότι, σύμφωνα με το σουηδικό εταιρικό δίκαιο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 123), δεν είναι δυνατόν να εφαρμοστεί μηχανισμός κλιμάκωσης βάσει του οποίου να χορηγούνται πρόσθετες μετοχές σε συγκεκριμένο μέτοχο, σε περίπτωση επέλευσης μελλοντικού γεγονότος. Ως εκ τούτου, υπήρχε νομικό εμπόδιο στην εφαρμογή μηχανισμού κλιμάκωσης όπως αυτού που προβλέπεται ειδικά στο σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου.

(147) Επίσης, σύμφωνα με τη SAS, λόγω ιδίως της σημαντικής εκ των προτέρων έκπτωσης επί της τιμής των μετοχών που απέκτησαν η Δανία και η Σουηδία μέσω του μέτρου, καθώς και των δεσμεύσεων συμπεριφοράς που επιβλήθηκαν στη SAS, το μέτρο περιλάμβανε ήδη επαρκές ποσό αμοιβής για τη Δανία και τη Σουηδία και επαρκή κίνητρα εξόδου ώστε να παρέχεται εναλλακτική που να οδηγεί στο ίδιο συνολικό αποτέλεσμα όσον αφορά τα κίνητρα για την έξοδο του κράτους και παρόμοιο συνολικό αντίκτυπο στην αμοιβή του κράτους.

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

([118]) Η τελευταία τέτοια εντολή ήταν η πρόταση Regeringens 2019/20:187 της 15ης Ιουνίου 2020: https://data.riksdagen.se/fil/93D66908-D6E7-4ED0-8D30-7AF1EDAD2AD0.

([119]) Απόφαση της 10ης Μαΐου 2023, *Ryanair* κατά *Επιτροπής*, T-34/21 και T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248, σκέψη 322.

(148) Παρά την εν λόγω θέση, η SAS έχει προτείνει εναλλακτικό μηχανισμό που, εάν η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο, όπως κοινοποιήθηκε από τη Δανία και τη Σουηδία, δεν συμμορφώνεται με τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου, θα μπορούσε να εφαρμοστεί προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις εν λόγω διατάξεις του προσωρινού πλαισίου. Ο εν λόγω εναλλακτικός μηχανισμός θα λάμβανε τη μορφή έκδοσης πρόσθετων χρεογράφων κεφαλαίου προς το οικείο κράτος μέλος ([120]), με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

— Κατά τον χρόνο κατά τον οποίο πρέπει να ενεργοποιηθεί ο εν λόγω μηχανισμός, εάν το ένα ή και τα δύο κράτη μέλη δεν έχουν πωλήσει τον απαιτούμενο αριθμό μετοχών, η SAS είτε i) θα τροποποιήσει τους όρους των αντίστοιχων κρατικών υβριδικών τίτλων προκειμένου να αυξήσει το πληρωτέο ποσό βάσει αυτών, για παράδειγμα αυξάνοντας το κεφάλαιο· ή ii) θα εκδώσει νέο μέσο προς το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη υπό τους ίδιους όρους (π.χ. βαθμός μειωμένης εξασφάλισης, λογιστική μεταχείριση και απόδοση) με τους ισχύοντες αντίστοιχους υβριδικούς τίτλους.

— Ο εν λόγω μηχανισμός θα αντιστοιχούσε, σε χρηματικούς όρους, στο 10 % του ποσού που προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό της συμμετοχής του αντίστοιχου κράτους (δηλαδή του αριθμού των μετοχών) που υπερβαίνει τη συμμετοχή της στη SAS πριν από την ανακεφαλαιοποίηση, η οποία δεν έχει πωληθεί ακόμη κατά το εν λόγω χρονικό σημείο, επί i) 1,16 SEK (τιμή προεγγραφής για την αγορά μετοχών το 2020) ή ii) τη σταθμισμένη κατά τον όγκο μέση τιμή που καταβλήθηκε για τις μετοχές της SAS στο χρηματιστήριο Nasdaq της Στοκχόλμης κατά τη διάρκεια περιόδου 20 ημερών συναλλαγών αμέσως πριν από την πέμπτη ημέρα συναλλαγών πριν από την ημερομηνία ενεργοποίησης του μηχανισμού, ανάλογα με το ποιο από τα δύο ποσά είναι μεγαλύτερο. Δεδομένου ότι η απόδοση των κρατικών υβριδικών τίτλων ενδέχεται να μην είναι σύμφωνη με τους όρους της αγοράς κατά τον χρόνο ενεργοποίησης του μηχανισμού, το πρόσθετο ποσό κεφαλαίου που προκύπτει από τον υπολογισμό αυτόν θα προσαρμοζόταν προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι αναμενόμενες μελλοντικές ταμειακές ροές που σχετίζονται με αυτό το πρόσθετο ονομαστικό ποσό χρεογράφων κεφαλαίου, προεξοφλημένο με κατάλληλο επιτόκιο της αγοράς που αντικατοπτρίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις αυτών και την επικινδυνότητα του εκδότη κατά τον χρόνο της κλιμάκωσης. Η μεθοδολογία αυτή διασφαλίζει ότι, δεδομένων των αναμενόμενων μελλοντικών ταμειακών ροών και του προεξοφλητικού επιτοκίου κατά τον χρόνο της κλιμάκωσης, η αύξηση της απόδοσης αντιστοιχεί ακριβώς στο 10 % σε χρηματικούς όρους.

— Σύμφωνα με τον ειδικό μηχανισμό που ορίζεται στο σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου, ο εν λόγω εναλλακτικός μηχανισμός θα ενεργοποιούνταν το 4ο έτος μετά τη χορήγηση του μέτρου, εάν το οικείο κράτος μέλος δεν είχε πωλήσει τουλάχιστον το 40 % της συμμετοχής του στην ανακεφαλαιοποίηση λόγω της COVID-19, και το 6ο έτος μετά τη χορήγηση του μέτρου, εάν το οικείο κράτος μέλος δεν είχε πωλήσει πλήρως την εν λόγω συμμετοχή στην ανακεφαλαιοποίηση.

(149) Σύμφωνα με τη SAS, ο προτεινόμενος μηχανισμός θα παρείχε κατάλληλο κίνητρο στη SAS για να επαναγοράσει τις μετοχές που απέκτησαν η Δανία και η Σουηδία μέσω του μέτρου. Η εν λόγω εναλλακτική θα πληρούσε, κατά την άποψη της SAS, τις προϋποθέσεις των σημείων 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου και θα ήταν ανάλογη προς τον σκοπό που επιδιώκουν οι εν λόγω διατάξεις.

4.1.2. *Η SAS δεν ήταν σε θέση να βρει χρηματοδότηση στις αγορές με προσιτούς όρους*

(150) Ως προκαταρκτική παρατήρηση, η SAS συμμερίζεται τις εξηγήσεις που παρείχαν η Δανία και η Σουηδία στην κοινοποίηση του μέτρου και την προκαταρκτική εκτίμηση στην οποία προέβη η Επιτροπή στην αρχική απόφαση, σύμφωνα με τις οποίες η SAS δεν ήταν σε θέση να βρει χρηματοδότηση με προσιτούς όρους στις αγορές για την κάλυψη των κεφαλαιακών αναγκών της. Ωστόσο, η SAS παρείχε πρόσθετα στοιχεία και γενικές πληροφορίες σχετικά με το ζήτημα αυτό.

(151) Σύμφωνα με τη SAS, πριν από την πανδημία της COVID-19, η SAS χρησιμοποιούσε διάφορες πηγές χρηματοδότησης από την αγορά, μεταξύ των οποίων τραπεζικά δάνεια, ομόλογα, δάνεια μειωμένης εξασφάλισης, υβριδικά ομόλογα και χρηματοδοτικές μισθώσεις. Για τη χρηματοδότηση των αεροσκαφών της, η SAS χρησιμοποιούσε συνήθως έναν συνδυασμό μισθώσεων και εξασφαλισμένων τραπεζικών δανείων και πιστωτικών διευκολύνσεων. Επιπλέον, η SAS χρησιμοποιούσε άλλες πηγές χρηματοδότησης που δεν είχαν ακόμη εξοφληθεί πριν από την έναρξη της ανακεφαλαιοποίησης (Αύγουστος 2020), μεταξύ των οποίων i) μη εξασφαλισμένο ομόλογο ύψους 1,5 δισεκατ. SEK (που είχε εκδοθεί τον Νοέμβριο του 2017), ii) ιδιωτική τοποθέτηση κοινών μετοχών ύψους 1,27 δισεκατ. SEK (που είχαν εκδοθεί τον Νοέμβριο του 2017), iii) μη εξασφαλισμένο ομόλογο ύψους 0,75 δισεκατ. SEK (που είχε εκδοθεί τον Ιούνιο του 2018), και iv) υβριδικό ομόλογο ύψους 1,5 δισεκατ. SEK (που είχε εκδοθεί το 2019) ([121]).

([120]) Η SAS θεωρεί ότι η Επιτροπή έχει αποδεχτεί παρόμοιους μηχανισμούς σε προηγούμενες αποφάσεις, π.χ. στην απόφαση της Επιτροπής της 31ης Ιουλίου 2020 στην υπόθεση SA.57659 — Ισπανία — COVID-19: Ταμείο ανακεφαλαιοποίησης (ΕΕ C 269 της 14.8.2020, σ. 8).

([121]) Στο πλαίσιο του μέτρου, και τα δύο μη εξασφαλισμένα ομόλογα μετατράπηκαν σε νέα υβριδικά ομόλογα ή κοινές μετοχές (κατ' επιλογή των ομολογιούχων) και το υβριδικό ομόλογο μετατράπηκε σε κοινές μετοχές.

(152) Επίσης, η SAS εξηγεί ότι, πριν από την πανδημία της COVID-19, διέθετε πρόγραμμα ιδιωτικής τοποθέτησης ομολόγων με […] στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος μεσοπρόθεσμων τίτλων (στο εξής: πρόγραμμα EMTN). Επρόκειτο για ομόλογα που καλύπτονταν από συμβόλαια ασφάλισης πιστωτικού κινδύνου. Η SAS πραγματοποίησε νέες εκδόσεις ομολόγων το 2016, το 2017 και το 2018. Το πρόγραμμα EMTN με […] επρόκειτο να ανανεωθεί το 2020. Ωστόσο, λόγω της πανδημίας της COVID-19, δεν υπήρχε διαθεσιμότητα στην αγορά συμβολαίων ασφάλισης πιστωτικού κινδύνου, ενώ κανένας επενδυτής δεν ήταν πρόθυμος να επενδύσει στη SAS. Ως αποτέλεσμα, η SAS δεν κατάφερε να ανανεώσει το πρόγραμμα EMTN.

(153) Η SAS αναφέρει επίσης ότι, λόγω της πανδημίας της COVID-19, αντιμετώπιζε επίσης δυσκολία πρόσβασης σε άλλες πηγές χρηματοδότησης από την αγορά κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου. Συναφώς, η SAS υπέβαλε τρεις βασικές εξηγήσεις.

(154) Καταρχάς, η αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας της SAS δείχνει ότι ήταν απίθανο η SAS να είναι σε θέση να εκδώσει μη εξασφαλισμένο χρέος ή υβριδικά μέσα με προσιτούς όρους. Στις 16 Ιανουαρίου 2020, πριν από την πανδημία της COVID-19, ο οργανισμός αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας Standard & Poor's εξέδωσε αξιολόγηση B+ για τη SAS, θεωρώντας ότι η εταιρεία μπορούσε να διατηρήσει μέτρα πίστωσης· αντίθετα, στις 10 Ιουνίου 2020 η αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας της εταιρείας υποβαθμίστηκε σε CCC και η εταιρεία παρέμεινε σε καθεστώς πιστοληπτικής επιτήρησης με αρνητικές επιπτώσεις. Η SAS προσκόμισε το σημείωμα της Standard & Poor's της 10ης Ιουνίου 2020, στο οποίο εξηγούνταν τα κίνητρα του εν λόγω οργανισμού αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας για την υποβάθμιση.

(155) Σύμφωνα με τη SAS, η έλλειψη χρηματοδότησης από την αγορά με τη μορφή μη εξασφαλισμένων ομολόγων και υβριδικών μέσων με προσιτούς όρους αποδεικνύεται περαιτέρω από τα επίπεδα διαπραγμάτευσης των χρηματοδοτικών μέσων της SAS στη δευτερογενή αγορά. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι τα εν λόγω μέσα είχαν πολύ υψηλό κόστος χρηματοδότησης, με αποτέλεσμα να αποκλείεται κάθε έκδοση νέων μέσων σε ιδιώτες επενδυτές ως εφικτή επιλογή:

— Ομόλογα: στις 31 Δεκεμβρίου 2019 το μη εξασφαλισμένο ομόλογο εξοφλητικής προτεραιότητας της SAS που εκδόθηκε το 2017 με ληκτότητα το 2022 αποτελούσε, σύμφωνα με το Bloomberg, αντικείμενο διαπραγμάτευσης στο 103,4 % της ονομαστικής αξίας. Αυτό ισοδυναμεί με πραγματικό περιθώριο (δηλαδή το ασφάλιστρο διαφοράς πίστωσης επί των επιτοκίων μηδενικού κινδύνου) της τάξης των 375 μονάδων βάσης και τεκμαρτό κόστος χρηματοδότησης 3,99 %. Αντίθετα, στις 14 Ιουνίου 2020 —μία ημέρα πριν από την ανακοίνωση της στήριξης από τις κυβερνήσεις της Σουηδίας και της Δανίας— το ομόλογο αποτελούσε αντικείμενο διαπραγμάτευσης στο 67 % της ονομαστικής αξίας, το οποίο ισοδυναμούσε με πραγματικό περιθώριο 2485 μονάδων βάσης και τεκμαρτό κόστος χρηματοδότησης 24,9 %. Η σημαντική αύξηση των τεκμαρτών αποδόσεων των υφιστάμενων ομολόγων της SAS κατά τους πρώτους μήνες της πανδημίας της COVID-19 κατέδειξε την έλλειψη εναλλακτικής χρηματοδότησης στην αγορά ομολόγων με προσιτούς όρους.

— Υβριδικοί τίτλοι: στις 31 Δεκεμβρίου 2019 το υβριδικό ομόλογο της SAS που εκδόθηκε το 2019 αποτελούσε, σύμφωνα με το Bloomberg, αντικείμενο διαπραγμάτευσης στο 102,38 % της ονομαστικής αξίας, το οποίο ισοδυναμούσε με πραγματικό περιθώριο 802 μονάδων βάσης και τεκμαρτό κόστος χρηματοδότησης 8,17 %. Αντίθετα, στις 14 Ιουνίου 2020 το ομόλογο τελούσε υπό διαπραγμάτευση στο 52 % της ονομαστικής αξίας, το οποίο ισοδυναμούσε με πραγματικό περιθώριο 1571 μονάδων βάσης και τεκμαρτό κόστος χρηματοδότησης 15,81 %. Η σημαντική αύξηση των τεκμαρτών αποδόσεων των υφιστάμενων υβριδικών μέσων της SAS κατά τους πρώτους μήνες της πανδημίας της COVID-19 κατέδειξε την έλλειψη εναλλακτικής χρηματοδότησης στην αγορά υβριδικών μέσων με προσιτούς όρους.

(156) Επίσης, κατά τη SAS, το γεγονός ότι, κατά την ημερομηνία χορήγησης του μέτρου, τα ανεξόφλητα μη εξασφαλισμένα και υβριδικά ομόλογα μετατράπηκαν στο πλαίσιο της ανακεφαλαιοποίησης της SAS καταδεικνύει ότι η πρόσβαση της SAS στην αγορά ομολόγων και υβριδικών μέσων με προσιτούς όρους ήταν πολύ περιορισμένη. Πράγματι, η SAS ζητούσε ήδη από την υφιστάμενη επενδυτική βάση της να μετατρέψει τους υφιστάμενους τίτλους της σε μετοχικούς ή χρεωστικούς τίτλους με λιγότερο αυστηρούς όρους. Το αίτημα προς τους ίδιους επενδυτές να επενδύσουν σε νέα ομόλογα ή υβριδικά μέσα δεν θα μπορούσε να είναι επιτυχές σε τέτοιες περιστάσεις. Με τη σειρά τους, οι νέοι επενδυτές θα αξιολογούσαν κατ' ανάγκη τον πιστωτικό κίνδυνο των επενδύσεων σε ομόλογα ή υβριδικά μέσα της SAS, με βάση την επιδεινωμένη πιστοληπτική ικανότητα της εταιρείας, η οποία είχε υποβαθμιστεί σε CCC.

(157) Επίσης, κατά τη SAS, άλλες επιλογές για την εξασφάλιση χρηματοδότησης από την αγορά με προσιτούς όρους, υπό μορφή δανείων καλυμμένων από πρόσθετη ασφάλεια με τη χρήση μη βεβαρημένων αεροσκαφών ή άλλων στοιχείων ενεργητικού, όπως του προγράμματος Eurobonus, ήταν επίσης πιθανό να είναι αναποτελεσματικές για τρεις λόγους.

(158) *Πρώτον*, κατά την ημερομηνία χορήγησης του μέτρου, η SAS είχε στην κυριότητά της το 35 % του στόλου των αεροσκαφών της, από τα οποία 17 αεροσκάφη ήταν μη βεβαρημένα, με συνολική λογιστική αξία περίπου [0-2] δισεκατ. SEK. Ωστόσο, 10 από αυτά τα 17 αεροσκάφη ήταν σε διαδικασία σταδιακής κατάργησης και, ως εκ τούτου, δεν ήταν ελκυστικά ως ασφάλεια για δυνητικούς δανειστές ([122]). Επίσης, η SAS ανέφερε ότι 3 από τα υπόλοιπα 7 μη βεβαρημένα αεροσκάφη είχαν ήδη χρησιμοποιηθεί ως μέρος της ασφάλειας για την εξασφάλιση της ανακυκλούμενης πιστωτικής διευκόλυνσης ύψους 324 εκατ. SEK, η οποία ήταν εγγυημένη από τη Δανία και τη Σουηδία σε ποσοστό 90 %, ενώ το υπόλοιπο 10 % εξακολουθούσε να χορηγείται με κίνδυνο των τραπεζών ([123]). Σύμφωνα με τη SAS, ένας ανεξάρτητος τρίτος αποτίμησε την αξία των τριών αυτών αεροσκαφών στα [50-100] εκατ. USD. Ωστόσο, κατά την άποψη της SAS, τα αεροσκάφη αυτά δεν επαρκούσαν για την εξασφάλιση του μη εγγυημένου τμήματος της ανακυκλούμενης πιστωτικής διευκόλυνσης, δεδομένου ότι οι τράπεζες απαιτούσαν, εκτός από τα αεροσκάφη, ενεχυριάσεις επί των ενδοομιλικών δανείων και λογαριασμών της SAS. Σύμφωνα με τη SAS, εάν τρία αεροσκάφη δεν επαρκούσαν για να εξασφαλίσουν το 10 % ενός δανείου ύψους 0,3 δισεκατ. SEK, ήταν προφανές ότι τα άλλα 4 διαθέσιμα αεροσκάφη δεν θα επαρκούσαν για να καλύψουν οποιοδήποτε σημαντικό μέρος των κεφαλαιακών αναγκών της.

(159) *Δεύτερον*, η SAS όντως κατείχε ορισμένα άλλα στοιχεία ενεργητικού τα οποία, θεωρητικά, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως ασφάλεια για εξασφαλισμένα δανειακά κεφάλαια. Ειδικότερα, για τη χρήση του προγράμματος Eurobonus ως ασφάλειας θα απαιτούνταν σημαντικές εσωτερικές προσπάθειες αναδιάρθρωσης, συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης σύστασης νέων εταιρειών στις οποίες θα μεταβιβάζονταν τα περιουσιακά στοιχεία. Η SAS θεωρούσε ότι, κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου, καμία από αυτές τις επιλογές δεν ήταν εφικτή λόγω των σχετικών χρονικών περιορισμών.

(160) *Τρίτον*, κατά τη SAS, η διάθεση για χορήγηση δανείων, ακόμα και εξασφαλισμένων με πρόσθετες ασφάλειες, σε επιχειρήσεις του τομέα των αερομεταφορών ήταν τότε πολύ περιορισμένη. Αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι, πριν από την ανακεφαλαιοποίηση, η SAS ήταν σε θέση να εξασφαλίσει ανακυκλούμενη πιστωτική διευκόλυνση μόνο επειδή αυτή καλυπτόταν κατά 90 % από κρατικές εγγυήσεις. Μολονότι το υπόλοιπο 10 % ήταν μη εγγυημένο, οι τράπεζες που χορήγησαν το δάνειο απαιτούσαν πλήρη παροχή πρόσθετης ασφάλειας γι' αυτό το υπόλοιπο 10 % (μεταξύ άλλων με αεροσκάφη).

(161) Τέλος, σε κάθε περίπτωση, η έκδοση νέων χρεωστικών τίτλων δεν θα είχε συμβάλει στην αντιμετώπιση των προβλημάτων φερεγγυότητας της SAS, καθώς χρειαζόταν νέα ίδια κεφάλαια για την αποκατάσταση της κεφαλαιακής διάρθρωσής της. Το γεγονός ότι η SAS υπέστη σημαντικές ζημίες είχε ως αποτέλεσμα την ταχεία μείωση του μετοχικού κεφαλαίου της. Συναφώς, η SAS προσκόμισε παράρτημα το οποίο περιείχε διάφορες εκθέσεις ερευνών από τράπεζες (Den Norske Bank, Nordea, Sydbank) και εφημερίδες (Dagens Industri) ([124]), καθώς και γράφημα της 2ας Ιουνίου 2020, στο οποίο παρουσιάζονταν οι συστάσεις χρηματιστών σχετικά με τις μετοχές της SAS ([125]). Σ' ένα τέτοιο πλαίσιο, η αύξηση του χρέους δεν θα είχε ως αποτέλεσμα την αποκατάσταση του μετοχικού κεφαλαίου. Σε κάθε περίπτωση, θα αύξανε τις ζημίες της SAS λόγω αυξημένων καταβολών τόκων. Ως εκ τούτου, κατά τη SAS, ο μόνος τρόπος για να παραμείνει η εταιρεία σε λειτουργία ήταν να αντλήσει κεφάλαια με τη μορφή ιδίων κεφαλαίων.

([122]) Ειδικότερα, τα εν λόγω 10 αεροσκάφη εκτός λειτουργίας είχαν λογιστική αξία ύψους [350-400] εκατ. SEK. Ωστόσο, σύμφωνα με τη SAS, κατά τη διάρκεια της πανδημίας, η χρηματοδότηση αεροσκαφών παλαιότερης τεχνολογίας ή αεροσκαφών εκτός λειτουργίας ήταν σχεδόν αδύνατη.

([123]) Συμφωνήθηκε ότι μέρος των κεφαλαίων της ανακεφαλαιοποίησης θα χρησιμοποιούνταν για την αποπληρωμή της ανακυκλούμενης πιστωτικής διευκόλυνσης. Κατόπιν, τα 3 αεροσκάφη που χρησιμοποιήθηκαν για την εξασφάλιση αυτής της δανειακής διευκόλυνσης θα καθίσταντο εκ νέου μη βεβαρημένα.

([124]) Στις 28 Μαΐου 2020 η Den Norske Bank (DNB) διατύπωσε την εξής παρατήρηση: «Δεδομένου ότι η λογιστική θέση είναι ήδη αρνητική, ο ισολογισμός περιλαμβάνει μη βιώσιμα επίπεδα χρέους και οι προοπτικές προβλέπουν συνέχιση των σημαντικών απωλειών κερδών σε ένα σενάριο κλιμάκωσης που αναμένεται να διαρκέσει έτη, προβλέπουμε ότι θα μπορούσε να χρειαστεί νέα χρηματοδότηση ύψους έως και 10 δισεκατ. SEK». Την ίδια ημέρα, η Sydbank διατύπωσε την εξής παρατήρηση: «Εάν οι ζημίες συνεχιστούν, όπως προβλέπουμε κατά τους προσεχείς μήνες, θα χρειαστούν εισφορές κεφαλαίου ύψους έως και 10 δισεκατ. SEK». Στις 29 Μαΐου 2020 η Nordea διατύπωσε την εξής παρατήρηση: «Βραχυπρόθεσμα, τα 4,2 δισεκατ. SEK σε διαθέσιμα και τα 3,3 δισεκατ. SEK σε πιστωτικές διευκολύνσεις με κρατική εγγύηση θα διατηρήσουν τη SAS σε λειτουργία. Ωστόσο, δεδομένης της έλλειψης ιδίων κεφαλαίων και, τελικά, της έλλειψης επαρκών ταμειακών διαθεσίμων, η SAS θα χρειαστεί να μετατρέψει το υφιστάμενο χρέος σε ίδια κεφάλαια και να εκδώσει περισσότερο μετοχικό κεφάλαιο». Η εφημερίδα Dagens Industri ανέφερε, στις 2 Ιουνίου 2020, ότι «η HSBC υποβάθμισε τη σύστασή της για τις μετοχές της SAS [από "διακράτηση" σε "πώληση"]. *[…]*. Μεταξύ άλλων, η τράπεζα επισημαίνει ότι η SAS έχει αρνητική ταμειακή ροή 500-700 εκατ. SEK μηνιαίως και θεωρεί ότι αυτό καταδεικνύει τις κεφαλαιακές ανάγκες της εταιρείας».

([125]) Το εν λόγω γράφημα απεικονίζει την εξέλιξη των συστάσεων των χρηματιστών από τον Ιούνιο του 2018 έως τον Ιούνιο του 2020, καθώς και την εξέλιξη της τιμής της μετοχής της SAS. Δείχνει ότι οι χρηματιστές πρότειναν την αγορά μετοχών της SAS σε ποσοστό 100 % μεταξύ του Ιουνίου 2018 και του Δεκεμβρίου 2018. Μεταξύ του Ιανουαρίου 2019 και του Φεβρουαρίου 2020 οι συστάσεις των χρηματιστών ήταν κατά 60 % υπέρ της «αγοράς» και κατά 40 % υπέρ της «διακράτησης». Μεταξύ του Μαρτίου και του Απριλίου 2020 οι συστάσεις ήταν υπέρ της «διακράτησης» των μετοχών. Από τον Μάιο του 2020 οι χρηματιστές άρχισαν να συνιστούν την «πώληση» των μετοχών της SAS (50 % των συστάσεων τον Μάιο του 2020 και 67 % τον Ιούνιο του 2020).

(162) Στο πλαίσιο αυτό, η SAS επισημαίνει ότι το μέτρο ήταν αποτελεσματικά διαρθρωμένο ώστε να προσελκύσει υψηλό επίπεδο ιδιωτικής συμμετοχής:

— Μετοχικοί τίτλοι: για να δοθούν κίνητρα για τη συμμετοχή ενδιαφερομένων από τον ιδιωτικό τομέα στην έκδοση δικαιωμάτων, η συναλλαγή έπρεπε να καλυφθεί με δεσμεύσεις αναδοχής από τη Δανία και τη Σουηδία για το 81,5 % της έκδοσης δικαιωμάτων. Τελικά, για έκδοση δικαιωμάτων συνολικού ύψους περίπου 3,99 δισεκατ. SEK, ιδιώτες επενδυτές εγγράφηκαν για την αγορά σημαντικού μέρους των κοινών μετοχών, με ποσό ύψους 2,45 δισεκατ. SEK περίπου.

— Μη εξασφαλισμένα ομόλογα: ιδιώτες επενδυτές μετέτρεψαν μη εξασφαλισμένα ομόλογα συνολικού ύψους περίπου 1,615 δισεκατ. SEK σε νέους εμπορικούς υβριδικούς τίτλους στο 100 % της ονομαστικής αξίας, ενώ τα υπόλοιπα μη εξασφαλισμένα ομόλογα, συνολικού ύψους περίπου 0,635 δισεκατ. SEK, μετατράπηκαν σε κοινές μετοχές στο 100 % της ονομαστικής αξίας.

— Υβριδικά ομόλογα: ιδιώτες επενδυτές μετέτρεψαν υβριδικά ομόλογα ύψους 1,5 δισεκατ. SEK σε κοινές μετοχές στο 90 % της ονομαστικής αξίας.

4.2. **Παρατηρήσεις της Ryanair**

(163) Η Ryanair υπέβαλε παρατηρήσεις επί της απόφασης κίνησης της διαδικασίας σχετικά με τη νομιμότητα του μέτρου και επτά πτυχές της προκαταρκτικής αξιολόγησης της συμβατότητας του μέτρου στην οποία προέβη η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

4.2.1. *Νομιμότητα του μέτρου*

(164) Η Ryanair υποστηρίζει ότι, δεδομένου ότι η Επιτροπή κήρυξε παράνομο το μέτρο στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, θα έπρεπε, ως εκ τούτου, και κατ' εφαρμογή της ρήτρας standstill, να απαιτήσει από τη Δανία και τη Σουηδία να αναστείλουν αμέσως την ενίσχυση και να καταβάλουν τόκους για την περίοδο κατά την οποία η παράνομη ενίσχυση παρέμεινε στη διάθεση της SAS ([126]).

4.2.2. *Το μέτρο δεν συμμορφώνεται με τα άρθρα 18, 49 και 56 της ΣΛΕΕ και το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008*

(165) Η Ryanair υποστηρίζει, πρώτον, ότι, μολονότι το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ προβλέπει εξαίρεση από την απαγόρευση χορήγησης κρατικών ενισχύσεων βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους, δεν προβλέπει εξαίρεση από τους λοιπούς κανόνες και τις γενικές αρχές της Ένωσης. Η Ryanair υποστηρίζει ότι, κατά πάγια νομολογία ([127]), η Επιτροπή έχει την υποχρέωση, κατά την αξιολόγηση της συμβατότητας κρατικής ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά, να διασφαλίζει τη συμμόρφωση του μέτρου ενίσχυσης, καθώς και τυχόν στοιχείων που συνδέονται άρρηκτα με αυτό, με οποιουσδήποτε άλλους κανόνες και γενικές αρχές της Ένωσης, όπως η ίση μεταχείριση. Η Ryanair θεωρεί ότι η Επιτροπή δεν προέβη σε τέτοια αξιολόγηση για το επίμαχο μέτρο στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

(166) Η Ryanair υποστηρίζει επίσης ότι το μέτρο δεν συμμορφώνεται με την απαγόρευση των διακρίσεων λόγω ιθαγένειας (άρθρο 18 της ΣΛΕΕ), την ελευθερία εγκατάστασης (άρθρο 49 της ΣΛΕΕ) και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών [άρθρο 56 της ΣΛΕΕ και άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008].

(167) Η Ryanair υπενθυμίζει ότι η γενική αρχή της ίσης μεταχείρισης επιβάλλει να μην αντιμετωπίζονται παρόμοιες καταστάσεις κατά τρόπο διαφορετικό και διαφορετικές καταστάσεις καθ' όμοιο τρόπο, εκτός αν τέτοια αντιμετώπιση δικαιολογείται αντικειμενικά. Επίσης, κατά τη Ryanair, το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, το οποίο επεκτείνει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών του άρθρου 56 της ΣΛΕΕ στις υπηρεσίες αερομεταφορών, «απαγορεύει την εφαρμογή οποιασδήποτε εθνικής κανονιστικής ρυθμίσεως που έχει ως αποτέλεσμα να καθίσταται η παροχή υπηρεσιών μεταξύ κρατών μελών δυσκολότερη απ' ό,τι η παροχή υπηρεσιών που πραγματοποιείται αποκλειστικώς στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους». Ομοίως, το άρθρο 49 της ΣΛΕΕ ορίζει ότι «οι περιορισμοί της ελευθερίας εγκαταστάσεως των υπηκόων ενός κράτους μέλους στην επικράτεια ενός άλλου κράτους μέλους απαγορεύονται».

([126]) Η Ryanair παραπέμπει στην απόφαση της 12ης Φεβρουαρίου 2008, CELF I, C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, σκέψεις 63 και 64.
([127]) Για παράδειγμα, απόφαση της 12ης Μαρτίου 1977, Iannelli κατά Meroni, C-74/76, ECLI:EU:C:1977:51, σκέψη 14.

(168) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι, δεδομένου ότι η πανδημία της COVID-19 έχει πλήξει σοβαρά όλες τις αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη Σουηδία και τη Δανία (συμπεριλαμβανομένης της ίδιας) και δεδομένου ότι το μέτρο ωφελεί μόνο τη SAS, το μέτρο ευνοεί τη SAS έναντι αεροπορικών εταιρειών που βρίσκονται σε συγκρίσιμη κατάσταση. Κατά τη Ryanair, η Επιτροπή δεν παρέχει καμία αντικειμενική δικαιολόγηση της εν λόγω διαφορετικής μεταχείρισης. Ειδικότερα, δεν εξηγεί τους λόγους για τους οποίους άλλοι αερομεταφορείς που δραστηριοποιούνται στη Σουηδία και τη Δανία δεν μπορούν να επιτύχουν τον επιδιωκόμενο δημόσιο στόχο, δηλαδή την άρση της σοβαρής διαταραχής των οικονομιών της Σουηδίας και της Δανίας.

(169) Η Ryanair στηρίζει τα επιχειρήματά της επισημαίνοντας ότι η SAS αντιπροσώπευε μόνο εκτιμώμενο μερίδιο της τάξης του 35 % και 34 % της ενδοευρωπαϊκής συνδεσιμότητας στη Σουηδία και τη Δανία, αντίστοιχα, ενώ άλλες αεροπορικές εταιρείες αντιπροσώπευαν το υπόλοιπο 65 % στη Σουηδία και 64 % στη Δανία ([128]). Επίσης, το 2020, λόγω της πανδημίας της COVID-19 και των επακόλουθων μέτρων ανάσχεσης, υπήρξε σημαντική πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα στις υπηρεσίες αερομεταφορών, καθώς χιλιάδες αεροσκάφη ακινητοποιήθηκαν στο έδαφος σ' ολόκληρη την Ένωση ([129]). Σύμφωνα με τη Ryanair, άλλες αεροπορικές εταιρείες είχαν επαρκή μεταφορική ικανότητα για την επίτευξη του επιδιωκόμενου δημόσιου σκοπού.

(170) Η Ryanair υποστηρίζει επίσης ότι, χορηγώντας το μέτρο αποκλειστικά στη SAS χωρίς αντικειμενική αιτιολόγηση, η Δανία και η Σουηδία εισάγουν διακρίσεις μεταξύ αεροπορικών εταιρειών που βρίσκονται σε συγκρίσιμη κατάσταση. Η εν λόγω διάκριση θα είχε ως αποτέλεσμα την αποθάρρυνση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και της ελευθερίας εγκατάστασης εντός της Ένωσης. Ενώ η Ryanair ανέπτυσσε τη θέση της στη Σουηδία και τη Δανία τα τελευταία χρόνια, το μέτρο απειλεί την ανάπτυξη αυτήν επιτρέποντας τεχνητά στη SAS να εδραιώσει και να αναπτύξει την ανταγωνιστική της θέση στις εν λόγω χώρες.

4.2.3. *Δεν πληρούνταν τα κριτήρια επιλεξιμότητας για τη λήψη του μέτρου από τη SAS (σημείο 49 του προσωρινού πλαισίου)*

4.2.3.1. Η Επιτροπή δεν αιτιολόγησε δεόντως ότι, χωρίς την παρέμβαση της Δανίας και της Σουηδίας, η SAS θα σταματούσε τις δραστηριότητές της ή θα αντιμετώπιζε σοβαρές δυσκολίες να τις διατηρήσει.

(171) Η Ryanair επικρίνει την εκτίμηση της Επιτροπής, βάσει του σημείου 49 στοιχείο α) του προσωρινού πλαισίου, κατά την οποία θεωρούνταν ότι η μόνη ρεαλιστική εναλλακτική λύση αντί της ενίσχυσης ήταν το «σενάριο αφερεγγυότητας» της SAS και οι «σοβαρές δυσκολίες να διατηρήσει τις δραστηριότητές της» (αιτιολογική σκέψη 88 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας), και η οποία παρέπεμπε σε χρηματοοικονομικές προβλέψεις που υποτίθεται ότι καταδείκνυαν ότι η SAS θα αντιμετώπιζε «τεχνική έλλειψη ρευστότητας έως τον Δεκέμβριο του 2020» (αιτιολογικές σκέψεις 14 και 88 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας).

(172) Η Ryanair θεωρεί ότι, εφαρμόζοντας την προσέγγιση αυτήν, η Επιτροπή δεν αξιολόγησε άλλο εναλλακτικό σενάριο εκτός του σεναρίου της αφερεγγυότητας ή της έλλειψης ρευστότητας της SAS. Σύμφωνα με τη Ryanair, η SAS θα μπορούσε να μειώσει τις μη συστημικές δραστηριότητές της ή να βρει εναλλακτική χρηματοδότηση στις αγορές με προσιτούς όρους.

([128]) Η Ryanair υπέβαλε τα εν λόγω αριθμητικά στοιχεία στο παράρτημα Α.2.α (Δανία) και Α.2.β (Σουηδία) των παρατηρήσεών της. Τα παραρτήματα αυτά παραπέμπουν σε μελέτη αναλυτή αεροπορικών εταιρειών με ημερομηνία 27 Απριλίου 2021, την εκπόνηση της οποίας ανέθεσε η Ryanair για την ανάλυση του μεγέθους και της προέλευσης των αδειών λειτουργίας των μεγαλύτερων αεροπορικών εταιρειών σε πολλές μεγάλες ευρωπαϊκές αγορές στο πλαίσιο της προσφυγής της Ryanair κατά της αρχικής απόφασης (στο εξής: μελέτη της αγοράς αερομεταφορών). Η εν λόγω μελέτη καλύπτει την αγορά αερομεταφορών σε δέκα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων της Δανίας και της Σουηδίας, και προσδιορίζει i) τα μερίδια αγοράς των κυριότερων αεροπορικών εταιρειών σε κάθε χώρα, καθώς και ii) τον πενταετή ρυθμό αύξησης αυτών (2014-2019), iii) τη συμβολή των μεγαλύτερων αεροπορικών εταιρειών στην αύξηση αυτήν, και iv) τη συνολική αύξηση των δρομολογίων που εξυπηρετούσαν οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες κατά την ίδια περίοδο. Τα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν για την εν λόγω μελέτη προέρχονται από την OAG, ανεξάρτητη παγκόσμια εταιρεία πληροφοριών για τον τομέα των αερομεταφορών. Η μελέτη της αγοράς αερομεταφορών συγκεντρώνει δεδομένα σε τρεις πίνακες, τόσο στο παράρτημα Α.2.α (για τη Δανία) όσο και στο παράρτημα Α.2.β (για τη Σουηδία): ο πίνακας 1 αναφέρει, για τη Δανία και τη Σουηδία, τις τέσσερις μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες όσον αφορά τον αριθμό θέσεων και τα μερίδια αγοράς το 2019· στον πίνακα 2 παρέχονται στοιχεία σχετικά με την εξέλιξη του αριθμού θέσεων που πρόσφεραν 16 ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες στην Ευρώπη μεταξύ του 2014 και του 2019· και στον πίνακα 3 παρουσιάζεται η εξέλιξη του αριθμού των δρομολογίων και του αριθμού θέσεων μεταξύ του 2014 και του 2019 (τόσο σε εγχώριο όσο και σε ενδοευρωπαϊκό επίπεδο) στη Δανία, για τη SAS, τη Danish Air Transpor, αερομεταφορείς χαμηλού κόστους και «άλλους» αερομεταφορείς· και, στη Σουηδία, για τη SAS, τη Braathens Regional, αερομεταφορείς χαμηλού κόστους και «άλλους» αερομεταφορείς.

([129]) Η Ryanair συμπεριέλαβε, στο παράρτημα 3 των παρατηρήσεών της, απόσπασμα διαφόρων στοιχείων σχετικά με τον αριθμό των καθηλωμένων στο έδαφος αεροσκαφών στην περιοχή του Eurocontrol, το οποίο διατίθεται στη διεύθυνση: https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

4.2.3.2. Η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι η παρέμβαση ήταν προς το κοινό συμφέρον

(173) Ως προκαταρκτική παρατήρηση, η Ryanair επικρίνει την εκτίμηση της Επιτροπής, βάσει του σημείου 49 στοιχείο β) του προσωρινού πλαισίου, διότι στηρίχθηκε αποκλειστικά στους ισχυρισμούς των σουηδικών και των δανικών αρχών. Αντίθετα, θα έπρεπε να είχε προβεί σε αυτόνομη αξιολόγηση της συστημικής σημασίας της SAS για τα δύο αυτά κράτη μέλη.

(174) Σε κάθε περίπτωση, κατά τη Ryanair, ακόμα και αν η Επιτροπή στηριζόταν πλήρως στα στοιχεία που παρείχαν η Σουηδία και η Δανία, και πάλι δεν θα ήταν σε θέση να αποδείξει ότι η SAS είναι συστημική επιχείρηση η οποία δεν θα μπορούσε να αντικατασταθεί εύκολα από τους ανταγωνιστές της.

(175) Πρώτον, τα στοιχεία που παρέχονται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας σχετικά με τη συνεισφορά του τομέα των αερομεταφορών στη δανική και τη σουηδική οικονομία είναι άνευ σημασίας, δεδομένου ότι δεν αντικατοπτρίζουν τη συγκεκριμένη συνεισφορά της SAS.

(176) Δεύτερον, με βάση τα αριθμητικά στοιχεία που περιέχονται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η συνεισφορά της SAS στο ΑΕΠ ανέρχεται μόλις στο 30 % της συνολικής συνεισφοράς του τομέα των αερομεταφορών στη Σουηδία και στο 10 % στη Δανία. Σύμφωνα με τη Ryanair, τα ποσοστά αυτά δεν είναι ιδιαίτερα υψηλά για μια υποτιθέμενη συστημική αεροπορική εταιρεία, ιδίως όταν δυναμικοί ανταγωνιστές (όπως η Ryanair) είναι απολύτως σε θέση να αντικαταστήσουν τη SAS σε διάφορα δρομολόγια. Το σημαντικότερο για τη Ryanair είναι ότι αυτά είναι αριθμητικά στοιχεία της περιόδου πριν από την πανδημία που δεν έχουν καμία σχέση με την πιθανή συνεισφορά της SAS στην οικονομία και στις θέσεις εργασίας μετά την πανδημία. Η εν λόγω συνεισφορά είναι πιθανό να είναι πολύ χαμηλότερη, δεδομένων των οικονομικών προκλήσεων που επισήμανε η ίδια η Επιτροπή σ' ολόκληρη την απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

(177) Τρίτον, η Ryanair υποστηρίζει ότι η Επιτροπή πρέπει να αποδείξει ότι το σύνολο των δραστηριοτήτων της SAS είναι αναντικατάστατο ή να εκτιμήσει με ακρίβεια τι μερίδιο των τρεχουσών δραστηριοτήτων της δεν θα μπορούσε να αντικατασταθεί. Κατά τη Ryanair, αεροπορικές εταιρείες πτωχεύουν τακτικά τις τελευταίες δεκαετίες στην Ευρώπη και η κατάρρευσή τους δεν έχει θέσει ποτέ σε κίνδυνο την οικονομία και τη συνδεσιμότητα της χώρας καταγωγής τους. Όταν μια αεροπορική εταιρεία κινεί διαδικασία πτώχευσης, οι δραστηριότητές της αναλαμβάνονται γενικά από αποδοτικότερες αεροπορικές εταιρείες, όπως αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους. Κατά τη Ryanair, το εν λόγω επιχείρημα διασαφηνίζεται από ορισμένα προηγούμενα περιστατικά, όπως οι πτωχεύσεις της Sabena, καθώς και οι πτωχεύσεις της Malev και της Spanair το 2012. Στις δύο τελευταίες περιπτώσεις, τις πτωχεύσεις αυτές ακολούθησε άμεση αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας στους αερολιμένες της Βουδαπέστης και της Βαρκελώνης, όπου δραστηριοποιούνταν οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες. Κατά την άποψη της Ryanair, το σενάριο αυτό θα ήταν ακόμα πιθανότερο το 2020, καθώς το συγκεκριμένο πλαίσιο χαρακτηρίζεται από ασύγκριτα υψηλότερη διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα σε σύγκριση με το 2012 (εξαιτίας της κρίσης λόγω COVID-19 και της σταθερά χαμηλής ζήτησης) και, ως εκ τούτου, μεγαλύτερη ετοιμότητα άλλων αεροπορικών εταιρειών να παρέμβουν. Αυτό θα ήταν επίσης σύμφωνο με συμπέρασμα στο οποίο κατέληξε η Επιτροπή το 2014, σύμφωνα με το οποίο «[η] πείρα δείχνει ότι, ακόμη και αν μια αεροπορική εταιρεία πτωχεύσει και δεν μπορεί να αναδιαρθρωθεί ώστε να καταστεί και πάλι βιώσιμη, η εξαφάνισή της δεν σημαίνει ότι το οικείο κράτος μέλος θα χάσει τη συνδεσιμότητά του» και «ο αριθμός των άμεσων προορισμών από τους πληγέντες αερολιμένες μπορεί να αυξηθεί σημαντικά βραχυμεσοπρόθεσμα και μπορεί να υπερβεί τον αριθμό των προορισμών που ήταν διαθέσιμοι πριν από την κατάρρευση του εθνικού αερομεταφορέα. Η εν λόγω αύξηση φαίνεται να οφείλεται κυρίως στους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους» ([130]).

(178) Τέλος, η Ryanair υποστήριξε ότι η εικαζόμενη αδυναμία υποκατάστασης των δραστηριοτήτων της SAS αντικρούεται με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, στην οποία η Επιτροπή ισχυρίστηκε ότι, παρά το υψηλό μερίδιο αγοράς της SAS, η εταιρεία δεν είχε σημαντική ισχύ στην αγορά και ότι ανταγωνιστές της SAS είχαν τη δυνατότητα να εισέλθουν στην αγορά και να προκαλέσουν τη SAS.

(179) Επιπλέον, κατά τη Ryanair, η Επιτροπή δεν εξήγησε τους λόγους για τους οποίους ένα σενάριο που θα αφορούσε μείωση του μεγέθους της SAS δεν θα εξυπηρετούσε εξίσου το κοινό συμφέρον. Ακόμα και αν ορισμένες από τις δραστηριότητες της SAS είχαν πραγματικά συστημικό χαρακτήρα, η Επιτροπή δεν προσδιόρισε, κατά την άποψη της Ryanair, αν οι εν λόγω συστημικές δραστηριότητες δεν θα μπορούσαν να διατηρηθούν με τη μείωση του μεγέθους του ομίλου και τη μείωση ή την κατάργηση μη συστημικών δραστηριοτήτων, όπως των δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης ([131]).

([130]) Η Ryanair παραπέμπει στο παράρτημα Α.4 των παρατηρήσεών της, το οποίο περιέχει άρθρο από την ενημερωτική σύνοψη για την πολιτική ανταγωνισμού της Επιτροπής, της 9ης Ιουλίου 2014, με τίτλο «State aid for airline restructuring: Does it give you wings?» (Κρατικές ενισχύσεις για την αναδιάρθρωση αεροπορικών εταιρειών: Σας δίνει φτερά;) (2014 — τεύχος 10, 9 Ιουλίου 2014, σ. 1 και 4) (στο εξής: σύνοψη για την πολιτική ανταγωνισμού).

([131]) Η Ryanair παραπέμπει στο παράρτημα Α.5 των παρατηρήσεών της, το οποίο περιέχει απόσπασμα άρθρου των Emmanuel Combe και Didier Bréchemier με ημερομηνία Μαΐου 2020 («Before COVID-19, Air Transportation in Europe: an already fragile sector») (στο εξής: άρθρο της δεξαμενής σκέψης). Το εν λόγω άρθρο συντάχθηκε για το Fondation pour l'innovation politique, μια γαλλική δεξαμενή σκέψης για την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και την ελεύθερη οικονομία. Το απόσπασμα παρουσιάζει επισκόπηση της οικονομικής κατάστασης ορισμένων ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών πριν από και κατά τη διάρκεια της πανδημίας της COVID-19.

4.2.3.3. Η SAS ήταν σε θέση να βρει χρηματοδότηση στις αγορές με προσιτούς όρους

(180) Προκαταρκτικά, η Ryanair επικρίνει την εκτίμηση της Επιτροπής βάσει του σημείου 49 στοιχείο γ) του προσωρινού πλαισίου, διότι στηρίχθηκε αποκλειστικά στους ισχυρισμούς της σουηδικής και της δανικής κυβέρνησης για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η SAS δεν ήταν σε θέση να καλύψει τις ανάγκες της σε κεφάλαια και ρευστότητα από τις κεφαλαιαγορές.

(181) Επίσης, το προκαταρκτικό συμπέρασμα της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας βάσει του σημείου 49 στοιχείο γ) του προσωρινού πλαισίου φέρεται να είναι εσφαλμένο για τρεις λόγους.

(182) Πρώτον, η Ryanair θεωρεί ότι σημαντικά ποσά ιδίων κεφαλαίων από νέους επενδυτές θα ήταν πιθανώς διαθέσιμα στη SAS στις κεφαλαιαγορές. Η Ryanair προσκομίζει, στο παράρτημα 7 των παρατηρήσεών της, οικονομική έκθεση την οποία ανέθεσε στην Oxera Consulting LLP για την υποστήριξη του συμπεράσματος αυτού (στο εξής: έκθεση της Oxera). Η έκθεση της Oxera αναφέρει ότι μόνο οι υφιστάμενοι μέτοχοι της SAS ήταν σε θέση να συμμετάσχουν στην αύξηση κεφαλαίου την οποία προέβλεπε το μέτρο, δεδομένου ότι μόνο οι σουηδικές και οι δανικές αρχές είχαν τη δυνατότητα να συνεισφέρουν στην απευθείας έκδοση νέων κοινών μετοχών, ενώ η έκδοση δικαιωμάτων κοινών μετοχών ήταν ανοικτή μόνο σε υφιστάμενους μετόχους της SAS. Ωστόσο, σύμφωνα με την έκθεση της Oxera, κατά την έναρξη της πανδημίας της COVID-19, πολλές εισηγμένες στο χρηματιστήριο επιχειρήσεις άντλησαν χρηματοδότηση από τις αγορές μετοχών. Στον τομέα των αερομεταφορών, η έκθεση της Oxera αναφέρει ότι εννέα αεροπορικές εταιρείες συγκέντρωσαν συνολικά 6,2 δισεκατ. EUR κατά την περίοδο από τον Απρίλιο έως τον Δεκέμβριο του 2020 ([132]). Σύμφωνα με τη Ryanair, αυτό σημαίνει ότι η SAS θα μπορούσε να έχει αντλήσει χρηματοδότηση από ίδια κεφάλαια από άλλους επενδυτές πέραν των υφιστάμενων μετόχων της μέσω δημόσιας προσφοράς, χωρίς τη συμμετοχή της Σουηδίας και της Δανίας.

(183) Δεύτερον, η Ryanair υποστηρίζει ότι στοιχεία της αγοράς δείχνουν ότι αρκετές αεροπορικές εταιρείες με συγκρίσιμη πιστοληπτική ικανότητα με τη SAS κατά την έναρξη της πανδημίας της COVID-19 ήταν σε θέση να συγκεντρώσουν σημαντικά ποσά χρηματοδότησης με δανειακά κεφάλαια στις αγορές. Τα στοιχεία αυτά παρέχουν ισχυρή ένδειξη ότι η SAS θα ήταν επίσης σε θέση να το πράξει, μεταξύ άλλων προσφέροντας τη μη βεβαρημένη αξία των 55 αεροσκαφών που κατείχε η SAS ως πρόσθετη ασφάλεια για τη συγκέντρωση δανειακών κεφαλαίων με πιο προσιτούς όρους. Εν προκειμένω, η έκθεση της Oxera περιέχει πίνακα σύγκρισης αεροπορικών εταιρειών με την ίδια πιστοληπτική ικανότητα με τη SAS πριν από την πανδημία της COVID-19, οι οποίες κατόρθωσαν να αντλήσουν χρηματοδότηση με δανειακά κεφάλαια το 2020 ([133]).

(184) Τέλος, η Ryanair επικρίνει την Επιτροπή ότι δεν εξέτασε αν η SAS θα μπορούσε να πραγματοποιήσει άλλες συναλλαγές με ιδιώτες συμμετέχοντες στην αγορά που θα είχαν συμβάλει στη ρευστότητα της SAS χωρίς να αυξήσει το χρέος της, όπως έκδοση υβριδικών μέσων ή πώληση υποθηκευμένων αεροσκαφών.

4.2.3.4. Η Επιτροπή βασίστηκε σε εσφαλμένα δεδομένα για να αξιολογήσει τη συμμόρφωση με το σημείο 49 στοιχείο δ) του προσωρινού πλαισίου

(185) Η Ryanair αμφισβητεί τα οικονομικά στοιχεία που χρησιμοποίησε η Επιτροπή στην εκτίμησή της για να ελέγξει αν η SAS μπορούσε να χαρακτηριστεί προβληματική επιχείρηση στις 31 Δεκεμβρίου 2019 κατά την έννοια του ΓΚΑΚ. Η Ryanair υποστηρίζει ότι η εκτίμηση βασίστηκε στους μη ενοποιημένους λογαριασμούς της SAS, ενώ θα έπρεπε να είχαν χρησιμοποιηθεί οι ενοποιημένοι λογαριασμοί της.

(186) Επίσης, η Ryanair επισημαίνει ότι η Επιτροπή θα έπρεπε να έχει διασαφηνίσει αν βασίστηκε στο κατάλληλο ενοποιημένο σύνολο λογαριασμών της SAS σε άλλα μέρη της αξιολόγησής της.

4.2.4. *Το μέτρο δεν είναι ούτε κατάλληλο ούτε αποτελεί τη λιγότερο στρεβλωτική για τον ανταγωνισμό εναλλακτική λύση (σημείο 53 του προσωρινού πλαισίου)*

(187) Η Ryanair θεωρεί ότι η απόφαση κίνησης της διαδικασίας απλώς περιγράφει το μέτρο χωρίς να παρέχει εξηγήσεις σχετικά με την καταλληλότητά του για την αντιμετώπιση των αναγκών ανακεφαλαιοποίησης της SAS. Υποστηρίζει επίσης ότι η απόφαση κίνησης της διαδικασίας δεν περιέχει καμία διαπίστωση ότι το μέτρο προκαλεί τις λιγότερες στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό. Ειδικότερα, η απόφαση κίνησης της διαδικασίας, όπως ισχυρίζεται, δεν περιέχει ανάλυση των στρεβλώσεων που προκαλούνται από το μέτρο σε σύγκριση με άλλα πιθανά μέσα ενίσχυσης.

([132]) Οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες ήταν η Ryanair, η EasyJet, η IAG, η Air Canada, η United Airlines, η American Airlines, η Spirit Airlines, η Norwegian Airlines και η Hawaiian Airlines.

([133]) Οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες ήταν η American Airlines, η Allegiant Air, η Azul, η Hawaiian Airlines, η Spirit Airlines και η GOL Airlines.

4.2.5. *Το μέτρο δεν είναι αναλογικό και το ποσό της ανακεφαλαιοποίησης υπερβαίνει το ελάχιστο αναγκαίο για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας (σημείο 54 του προσωρινού πλαισίου)*

4.2.5.1. Προβαλλόμενη εσφαλμένη εφαρμογή του προσωρινού πλαισίου

(188) Παραπέμποντας στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση ([134]), η Ryanair θεωρεί ότι η βιωσιμότητα, κατά την έννοια του σημείου 54 του προσωρινού πλαισίου, επιτυγχάνεται «όταν μια επιχείρηση είναι σε θέση να παρέχει τη δέουσα προβλεπόμενη απόδοση επί του κεφαλαίου εφόσον έχει καλύψει όλες τις δαπάνες της, συμπεριλαμβανομένης της απόσβεσης και των χρηματοοικονομικών επιβαρύνσεων». Σύμφωνα με τη Ryanair, η απόφαση κίνησης της διαδικασίας δεν αξιολογεί την ικανότητα της SAS να επανέλθει σε επίπεδο κερδοφορίας που θα ήταν αποδεκτό για τους ιδιώτες επενδυτές. Η Ryanair επικρίνει την Επιτροπή για την εξομοίωση της βιωσιμότητας με την «πρόσβαση της εταιρείας στις ιδιωτικές κεφαλαιαγορές» και για το γεγονός ότι η οικεία αξιολόγηση της βιωσιμότητας λαμβάνει υπόψη μόνο δείκτες χρέους και ιδίων κεφαλαίων. Η Ryanair υποστηρίζει ότι η Επιτροπή θα έπρεπε να είχε αξιολογήσει σειρά μετρήσεων, ιδίως δείκτες κερδοφορίας, όπως τα μελλοντικά περιθώρια κέρδους, την απόδοση ενεργητικού ή την απόδοση ιδίων κεφαλαίων.

(189) Η Ryanair θεωρεί επίσης ότι η Επιτροπή θα έπρεπε να είχε αξιολογήσει τον αντίκτυπο των σεναρίων αρνητικών εξελίξεων στη δυνατότητα της SAS να ανακτήσει τη βιωσιμότητά της, όπως σε προηγούμενες αποφάσεις σχετικά με τον τραπεζικό τομέα. Οι δοκιμές ευαισθησίας που διενέργησε η Επιτροπή όσον αφορά το επιχειρηματικό σχέδιο της SAS είναι ανεπαρκείς και η Επιτροπή θα έπρεπε να είχε προβεί σε «ευρύ φάσμα προσομοιώσεων ακραίων καταστάσεων», εξετάζοντας «σειρά πιθανών σεναρίων αρνητικών εξελίξεων, με συνεκτίμηση της υφιστάμενης αβεβαιότητας στην αγορά».

4.2.5.2. Προβαλλόμενη πρόδηλη πλάνη εκτίμησης όσον αφορά τον υπολογισμό του ποσού της ενίσχυσης

(190) Η Ryanair υποστηρίζει ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε διάφορα σφάλματα εκτίμησης όσον αφορά τον υπολογισμό του ποσού της ενίσχυσης που χρειαζόταν η SAS.

(191) Πρώτον, σύμφωνα με τη Ryanair, τα κατώτατα όρια που χρησιμοποίησε η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας για να καθορίσει τη βιωσιμότητα είναι ακατάλληλα διότι είναι υπερβολικά υψηλά και στοχεύουν σε υπερβολικά ευνοϊκή οικονομική θέση. Η Ryanair επισημαίνει ότι, πριν από την πανδημία της COVID-19, ο δείκτης καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια της SAS, ο δείκτης καθαρού χρέους προς EBITDA και ο δείκτης ιδίων κεφαλαίων προς στοιχεία ενεργητικού (τρία από τα τέσσερα κριτήρια βιωσιμότητας που αξιολογήθηκαν) ήταν χειρότεροι από τους στόχους που είχε θέσει η Επιτροπή για την απόδειξη της βιωσιμότητας, και ότι η SAS ήταν, παρ' όλα αυτά, σε θέση να αντλήσει χρηματοδότηση από τις κεφαλαιαγορές εκείνη την περίοδο. Για παράδειγμα, σύμφωνα με τη Ryanair, ο δείκτης καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια της SAS ήταν 4,75 τον Ιανουάριο του 2020, ο δείκτης καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια υπερέβαινε σταθερά το 3,0-3,5 και ανήλθε έως και το 4 τον Ιανουάριο του 2020, ενώ ο δείκτης ιδίων κεφαλαίων προς στοιχεία ενεργητικού ήταν σταθερά κάτω από 18,1 %, κυμαινόμενος από περίπου 16 % τον Οκτώβριο του 2019 έως περίπου 8 % τον Ιανουάριο του 2020.

(192) Δεύτερον, η Ryanair υποστηρίζει ότι η Επιτροπή έθεσε ως στόχο ένα ακατάλληλο σημείο αναφοράς όταν έκρινε ότι η αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας επενδυτικού βαθμού αντιπροσωπεύει την ελάχιστη πιστοληπτική ικανότητα που χρειάζεται να έχει μια εταιρεία για να μπορεί να έχει πρόσβαση σε χρηματοδότηση από την αγορά. Μάλιστα, υπάρχουν αεροπορικές εταιρείες που έχουν πρόσβαση σε κεφαλαιαγορές με χαμηλότερη αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας, μεταξύ άλλων κατά τη διάρκεια της πανδημίας της COVID-19. Δεδομένου ότι η αναλογικότητα της ενίσχυσης έχει διαπιστωθεί σε σχέση με ένα όριο πιστοληπτικής ικανότητας υψηλότερο από αυτό που απαιτείται συνήθως από τους επενδυτές προκειμένου αεροπορικές εταιρείες να λαμβάνουν χρηματοδότηση στις κεφαλαιαγορές, η ενίσχυση δεν περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο για τη διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας της SAS.

(193) Τρίτον, η Ryanair αναφέρει ότι η απόφαση κίνησης της διαδικασίας δεν περιλαμβάνει επαρκή ανάλυση των χρηματοοικονομικών προβλέψεων της SAS. Επίσης, η Επιτροπή θα έπρεπε να είχε αξιολογήσει, κυρίως, τον βαθμό στον οποίο η SAS θα μπορούσε να μειώσει διαρθρωτικά τη βάση κόστους της για να βελτιώσει την κερδοφορία ή τον βαθμό στον οποίο ήταν σε θέση να μειώσει το κόστος βραχυπρόθεσμα. Ομοίως, η Επιτροπή δεν αξιολόγησε τον αντίκτυπο εναλλακτικών προβλέψεων εναέριας κυκλοφορίας και υποθέσεων σχετικά με την ανάκαμψη της εναέριας κυκλοφορίας από την πανδημία.

(194) Ως εκ τούτου, η Ryanair θεωρεί ότι η ενίσχυση δεν περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο για τη διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας της SAS.

([134]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων (ΕΕ C 249 της 31.7.2014, σ. 1).

4.2.6. *Το μέτρο δεν διασφαλίζει κατάλληλη αμοιβή για τη Δανία και τη Σουηδία και την έξοδό τους απ' αυτό (τμήμα 3.11.5 του προσωρινού πλαισίου)*

4.2.6.1. Το μέσο μετοχικού κεφαλαίου δεν παρέχει ούτε μηχανισμό κλιμάκωσης ούτε συγκρίσιμο εναλλακτικό μηχανισμό (σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου)

(195) Η Ryanair παραπέμπει στην απόφαση SAS II, η οποία έκρινε ότι το μέσο μετοχικού κεφαλαίου δεν συνοδευόταν από μηχανισμό κλιμάκωσης, όπως επισημαίνεται επίσης στην αιτιολογική σκέψη 134 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας. Η Ryanair συμμερίζεται την προκαταρκτική διαπίστωση της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία το μέσο μετοχικού κεφαλαίου του μέτρου δεν φαίνεται να συνοδεύεται από κατάλληλο εναλλακτικό μηχανισμό που να οδηγεί συνολικά σε παρόμοιο αποτέλεσμα όσον αφορά τα κίνητρα για την έξοδο του κράτους και παρόμοιο συνολικό αντίκτυπο στην αμοιβή του κράτους με τον μηχανισμό κλιμάκωσης που προβλέπεται στο σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου.

4.2.6.2. Το υβριδικό κεφαλαιακό μέσο δεν ανταμείβει επαρκώς τη Σουηδία και τη Δανία (σημεία 65 και 66 του προσωρινού πλαισίου)

(196) Η Ryanair αμφισβητεί το προκαταρκτικό συμπέρασμα της Επιτροπής, σύμφωνα με το οποίο τα υβριδικά μέσα ανταμείβουν επαρκώς τη Σουηδία και τη Δανία.

(197) Υποστηρίζει ότι τα περιθώρια του NSHN1 και του NSHN2, τα οποία είναι κατά 90 και 190 μονάδες βάσης, αντίστοιχα, υψηλότερα από τις ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπονται στο σημείο 66 του προσωρινού πλαισίου, δεν αποζημιώνουν πλήρως τη Σουηδία και τη Δανία για τα χαρακτηριστικά κινδύνου των εν λόγω μέσων. Η έκθεση της Oxera που υπέβαλε η Ryanair αναλύει την απόκλιση μεταξύ χρηματοπιστωτικών μέσων που διαθέτουν από ένα από τα τέσσερα βασικά χαρακτηριστικά κινδύνου που προσδιόρισε η Επιτροπή (βλέπε αιτιολογική σκέψη 430) και ενός σχετικού δείκτη αναφοράς της αγοράς που αποτελείται από χρηματοπιστωτικά μέσα τα οποία δεν διαθέτουν αυτό το χαρακτηριστικό κινδύνου, αλλά είναι κατά τα άλλα παρόμοια, π.χ. όσον αφορά την ημερομηνία έκδοσης, τη ληκτότητα και την αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας ([135]). Η εν λόγω ανάλυση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι θα χρειαστεί πρόσθετο περιθώριο 400 μονάδων βάσης για την επαρκή αποζημίωση της Σουηδίας και της Δανίας, αντί των προβλεπόμενων περιθωρίων των 90 και 190 μονάδων βάσης.

(198) Επίσης, σύμφωνα με τη Ryanair, δεδομένου ότι το NSHN1 και το NSHN2 είναι πανομοιότυπα όσον αφορά το προφίλ κινδύνου τους, ο συντελεστής δέλτα της διαφοράς περιθωρίου 100 μονάδων βάσης μεταξύ των δύο μέσων δεν βασίζεται σε απτές και αξιόπιστες εκτιμήσεις.

4.2.7. *Το μέτρο δεν αποτρέπει τις αδικαιολόγητες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού (σημείο 72 του προσωρινού πλαισίου)*

(199) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι το μέτρο δεν αποτρέπει τις αδικαιολόγητες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και, ειδικότερα, παραβιάζει το σημείο 72 του προσωρινού πλαισίου.

(200) Προς επίρρωση του ισχυρισμού της, η Ryanair προβάλλει δύο δέσμες επιχειρημάτων όσον αφορά i) τον ορισμό των σχετικών αγορών και ii) την εκτίμηση της ισχύος της SAS στην αγορά των αερολιμένων.

(201) Πρώτον, η Ryanair υποστηρίζει ότι, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή παρέκκλινε από την πρακτική της όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τις συγκεντρώσεις αεροπορικών εταιρειών, η οποία συνίσταται στον καθορισμό των αγορών ως ζευγών πόλεων μεταξύ ενός σημείου προέλευσης και ενός σημείου προορισμού (στο εξής: προσέγγιση σημείων προέλευσης) και, αντ' αυτού, πρότεινε τον καθορισμό των σχετικών αγορών αποκλειστικά με βάση μια προσέγγιση ανά αερολιμένα. Η Ryanair θεωρεί ότι, μ' αυτόν τον τρόπο, η Επιτροπή προσδιόρισε εσφαλμένα τις σχετικές αγορές και δεν εκτίμησε αν η SAS κατέχει σημαντική ισχύ στην αγορά τουλάχιστον σε μία από τις σχετικές αγορές, όπως απαιτεί το σημείο 72 του προσωρινού πλαισίου. Κατά τη Ryanair, το γεγονός ότι το μέτρο αφορά τη SAS ως όμιλο και όχι συγκεκριμένα δρομολόγια δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να επηρεαστεί η συγκεκριμένη ανταγωνιστική θέση της SAS σε καθένα από τα ζεύγη πόλεων προέλευσης και προορισμού λόγω της χορηγηθείσας ενίσχυσης. Ως εκ τούτου, κατά τη Ryanair, δεν υπάρχει αντικειμενικός λόγος να εστιάσει το πεδίο της εκτίμησης από την άποψη του ανταγωνισμού σε

([135]) Ειδικότερα, η Ryanair συγκρίνει: μη μετατρέψιμα ομόλογα εξοφλητικής προτεραιότητας με μη μετατρέψιμα ομόλογα μειωμένης εξασφάλισης (για την εκτίμηση του απαιτούμενου περιθωρίου για το επίπεδο μειωμένης εξασφάλισης), μετατρέψιμα δάνεια και ομόλογα με μη μετατρέψιμα ομόλογα (για την εκτίμηση του απαιτούμενου περιθωρίου για τη μη μετατρεψιμότητα), μη μετατρέψιμα ομόλογα με μη μετατρέψιμα ομόλογα πληρωμής σε είδος (για την εκτίμηση του απαιτούμενου περιθωρίου για τη διακριτική ευχέρεια του εκδότη να καταβάλλει τοκομερίδια) και μη μετατρέψιμα ομόλογα 10-20 ετών με μη μετατρέψιμα ομόλογα αορίστου διάρκειας (για την εκτίμηση του απαιτούμενου περιθωρίου για την αόριστη διάρκεια).

παραμέτρους της κρατικής ενίσχυσης που αφορούν την πλευρά της προσφοράς. Οι επιπτώσεις στην πλευρά της ζήτησης είναι εξίσου σημαντικές για την αξιολόγηση των κρατικών ενισχύσεων στον τομέα των αερομεταφορών, διότι ο δικαιούχος επωφελείται από πλεονέκτημα έναντι άλλων επιχειρήσεων που είναι ανταγωνιστές του στα δρομολόγια των ζευγών σημείων προέλευσης και προορισμού. Επίσης, το σημείο 72 του προσωρινού πλαισίου ορίζει ότι η Επιτροπή πρέπει i) να αξιολογήσει αν ο δικαιούχος κατέχει σημαντική ισχύ στην αγορά σε καθεμία από τις σχετικές αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται, και ii) να απαιτήσει διορθωτικά μέτρα στις εν λόγω αγορές. Ως εκ τούτου, το προσωρινό πλαίσιο απαιτεί εκτίμηση από την άποψη του ανταγωνισμού, ευθυγραμμισμένη με εκείνη που απαιτείται συνήθως σε υποθέσεις συμπράξεων και συγκεντρώσεων. Η Ryanair παρέπεμψε στις παρατηρήσεις της σχετικά με την έκθεση της Oxera, η οποία ανέλυε τα μερίδια αγοράς της SAS σε 567 δρομολόγια τα οποία εκτελούσε η SAS προς και από σκανδιναβικές χώρες κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου IATA 2019.

(202) Δεύτερον, η Ryanair υποστηρίζει ότι, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η εκτίμηση της Επιτροπής σχετικά με την ισχύ της SAS στην αγορά παρουσιάζει ορισμένες ελλείψεις: i) η Επιτροπή δεν ακολούθησε μελλοντοστρεφή προσέγγιση και στηρίχθηκε μόνο σε ιστορικά δεδομένα για τη θερινή περίοδο IATA 2019 και τη χειμερινή περίοδο IATA 2019/2020· ii) η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη αερολιμένες στους οποίους η SAS δεν είχε βάση, μολονότι δεν είναι αναγκαίο μια αεροπορική εταιρεία να διαθέτει βάση για να λειτουργεί επιτυχώς σε έναν αερολιμένα· iii) η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη άλλους φραγμούς εισόδου πέραν των περιορισμών που αφορούν τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης (slot), όπως τις οικονομίες φάσματος, την προώθηση του εμπορικού σήματος, τις προωθητικές ενέργειες και την αφοσίωση των πελατών, τις οικονομίες δικτύου ή τον κίνδυνο επιθετικών αντιποίνων από κατεστημένους φορείς· και iv) η Επιτροπή αγνόησε εσφαλμένα τον βαθμό κατακερματισμού των ανταγωνιστών στους αερολιμένες, εστίασε ακατάλληλα στα μερίδια διαθέσιμου χρόνου χρήσης αντί των μεριδίων αγοράς και δεν αξιολόγησε τους αερολιμένες σε επαρκώς λεπτομερές επίπεδο.

4.2.8. *Η Επιτροπή δεν μπορεί να άρει την απαγόρευση των καταβολών προαιρετικών τοκομεριδίων (σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου)*

(203) Η Ryanair υποστηρίζει ότι δεν συνέτρεχε εξαιρετική περίσταση που θα μπορούσε να δικαιολογήσει παρέκκλιση από το σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου. Η ίδια η πανδημία της COVID-19 δεν μπορεί να συνιστά τέτοια εξαιρετική περίσταση, διότι το προσωρινό πλαίσιο λαμβάνει ήδη υπόψη τον έκτακτο χαρακτήρα της πανδημίας αυτής και καθορίζει απαιτήσεις σ' αυτήν τη βάση.

(204) Όσον αφορά τα ειδικά χαρακτηριστικά του μέτρου, η Ryanair επικρίνει την ύπαρξη διαφόρων ανακολουθιών.

(205) Πρώτον, θεωρεί ότι η περιγραφή των διαπραγματεύσεων σχετικά με τον επιμερισμό του βάρους με τους ομολογιούχους αποτελεί αντίφαση. Κατά την άποψή της, η Επιτροπή υποστήριξε ότι «η καταβολή [των] τοκομεριδίων περιλαμβανόταν στις διαπραγματεύσεις με ορισμένους ομολογιούχους», ενώ «αναμενόταν να αποτελέσει βασικό στοιχείο ώστε όλοι οι ομολογιούχοι να συμφωνήσουν για τη μετατροπή». Δεύτερον, η Ryanair επισημαίνει ότι η Επιτροπή εξηγεί ότι η απαγόρευση των καταβολών προαιρετικών τοκομεριδίων αποσκοπεί στην ελαχιστοποίηση του ποσού της αναγκαίας ενίσχυσης. Ωστόσο, κατά την άποψή της, η Επιτροπή έκρινε ότι η άρση της απαγόρευσης αναμενόταν να μειώσει το ποσό της κρατικής ενίσχυσης που θα χορηγούνταν. Κατά τη Ryanair, η απαγόρευση που προβλέπεται στο σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου συνίσταται στην επιβολή δεσμευτικής υποχρέωσης στους δικαιούχους της ενίσχυσης ανακεφαλαιοποίησης, προκειμένου να αποφευχθεί η διαπραγμάτευση με τους επενδυτές επί του σημείου αυτού και, τελικά, να μειωθεί το ποσό της απαιτούμενης ενίσχυσης. Κατά την άποψη της Ryanair, οι ομολογιούχοι είχαν ήδη επαρκή κίνητρα για να επενδύσουν, δεδομένης της σημαντικής στήριξης της ενίσχυσης από τη Δανία και τη Σουηδία.

(206) Τρίτον, η Ryanair υποστηρίζει ότι η εκτίμηση της Επιτροπής βασίστηκε στο εσφαλμένο αντίστροφο σενάριο, δηλαδή ότι η SAS θα είχε απλώς λάβει περισσότερη ενίσχυση για την κάλυψη των οικονομικών της αναγκών εάν οι ομολογιούχοι δεν συμφωνούσαν με την απαγόρευση των καταβολών προαιρετικών τοκομεριδίων. Συναφώς, η Ryanair θεωρεί ότι το κατάλληλο αντίστροφο σενάριο, ελλείψει της συγκατάθεσης των ομολογιούχων, θα ήταν ότι η SAS θα είχε λάβει μικρότερη ενίσχυση ή καμία ενίσχυση.

(207) Τέταρτον, η Ryanair θεωρεί ότι το γεγονός ότι η άρση της απαγόρευσης των καταβολών προαιρετικών τοκομεριδίων μπορούσε να αποτελέσει βασικό στοιχείο για τη συμμετοχή των ομολογιούχων στην ανακεφαλαιοποίηση δεν θα μπορούσε να δικαιολογήσει την παρέκκλιση της Επιτροπής από το προσωρινό πλαίσιο. Το γεγονός ότι «το προσωρινό πλαίσιο δεν επιβάλλει καμία υποχρέωση επιμερισμού του βάρους» (αιτιολογική σκέψη 206 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας) θα ήταν άνευ σημασίας, κατά τη Ryanair, διότι το σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου φέρεται να επιβάλλει κάποιον επιμερισμό του βάρους, όπως αναγνωρίζει η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 198 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας: «το σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου θεσπίζει απαίτηση συμβατότητας που εμποδίζει τους υφιστάμενους ιδιώτες παρόχους κεφαλαίων να επωφεληθούν από την κρατική ενίσχυση μέσω πράξεων διακριτικής ευχέρειας στις οποίες προβαίνει ο δικαιούχος (όπως κήρυξη μερισμάτων, επαναγορά μετοχών ή καταβολή προαιρετικών τοκομεριδίων)».

4.2.9. *Η Επιτροπή δεν απαιτεί την έγκαιρη κοινοποίηση σχεδίου αναδιάρθρωσης (σημείο 85 του προσωρινού πλαισίου)*

(208) Η Ryanair δηλώνει ότι η εξαετής περίοδος μετά την οποία τα κράτη μέλη ενδέχεται να υποχρεωθούν να υποβάλουν σχέδιο αναδιάρθρωσης του δικαιούχου μέτρου ανακεφαλαιοποίησης, όπως ορίζεται στο σημείο 85 του προσωρινού πλαισίου, δεν παρέχει κίνητρα για την έξοδο του κράτους. Έρχεται επίσης σε πλήρη αντίθεση με την τραπεζική ανακοίνωση του 2008 ([136]), η οποία, όπως υποστηρίζεται, απαιτούσε από τις τράπεζες να υποβάλουν σχέδιο αναδιάρθρωσης προτού να εγκριθεί καν η ανακεφαλαιοποίηση. Κατά τη Ryanair, μια τέτοια χαλαρή προσέγγιση, σε συνδυασμό με την απουσία διαρθρωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, είναι ασυμβίβαστη με την αρχή της αναλογικότητας. Αντιβαίνει επίσης στο σημείο 45 του προσωρινού πλαισίου, το οποίο ορίζει ότι «η έκδοση μέσων [ανακεφαλαιοποίησης] θα πρέπει να υπόκειται σε αυστηρούς όρους, διότι προκαλούν μεγάλες στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό μεταξύ επιχειρήσεων». Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να απαιτήσει την κοινοποίηση σχεδίου αναδιάρθρωσης πολύ νωρίτερα.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(209) Οι δανικές και οι σουηδικές αρχές αντέδρασαν σε τέσσερα σημεία που έθεσε η Ryanair στις παρατηρήσεις της, δηλαδή τον παράνομο χαρακτήρα της ενίσχυσης, το κοινό συμφέρον παρέμβασης, τους κανόνες για την ελεύθερη κυκλοφορία και τη συμμόρφωση με τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου.

5.1. Δεν δικαιολογείται προσωρινή ανάκτηση της ενίσχυσης

(210) Οι δανικές και οι σουηδικές αρχές αντιλαμβάνονται, από τις παρατηρήσεις της Ryanair, ότι η Ryanair ζήτησε από την Επιτροπή να διατάξει τόσο την αναστολή της παράνομης ενίσχυσης όσο και την προσωρινή ανάκτησή της. Αναγνωρίζουν ότι, στο πλαίσιο επίσημης έρευνας, η Επιτροπή μπορεί να απευθύνει διαταγή στο κράτος μέλος να ανακτήσει προσωρινά την ενίσχυση έως ότου η Επιτροπή να λάβει θέση σχετικά με τη συμβατότητα με την εσωτερική αγορά. Ωστόσο, η προσωρινή ανάκτηση της ενίσχυσης επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια της Επιτροπής. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου (στο εξής: διαδικαστικός κανονισμός) ([137]), για την επιβολή προσωρινής ανάκτησης πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

— σύμφωνα με την κρατούσα πρακτική, δεν υπάρχουν αμφιβολίες περί του χαρακτήρα του συγκεκριμένου μέτρου ως ενίσχυσης·

— επιβάλλεται να αναληφθεί επείγουσα δράση·

— υπάρχει σοβαρός κίνδυνος να προξενηθεί ουσιώδης και ανεπανόρθωτη ζημία σε ανταγωνιστή.

(211) Στην προκειμένη περίπτωση, οι δανικές και οι σουηδικές αρχές τονίζουν ότι δεν υπάρχει επείγουσα ανάγκη ανάληψης δράσης και ότι το μέτρο δεν προκαλεί κίνδυνο πρόκλησης ουσιωδών και ανεπανόρθωτων ζημιών στη Ryanair ή σε οποιονδήποτε άλλον ανταγωνιστή.

(212) Επίσης, η Δανία και η Σουηδία ισχυρίζονται ότι η Ryanair δεν τεκμηρίωσε τους λόγους για τους οποίους πληρούνταν οι προϋποθέσεις για την έκδοση διαταγής προσωρινής ανάκτησης της ενίσχυσης από την Επιτροπή στην προκειμένη περίπτωση.

5.2. Η παρέμβαση υπέρ της SAS ήταν προς το κοινό συμφέρον

(213) Οι δανικές και οι σουηδικές αρχές αμφισβητούν τον ισχυρισμό της Ryanair ότι η SAS, κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου, δεν βρισκόταν «σε μοναδική θέση μεταξύ όλων των άλλων αεροπορικών εταιρειών» που δραστηριοποιούνταν στη Δανία και τη Σουηδία. Η Δανία και η Σουηδία υποστηρίζουν ότι η SAS, με το εκτεταμένο εγχώριο και διεθνές δίκτυό της, διαδραμάτιζε (και εξακολουθεί να διαδραματίζει) ουσιαστικό ρόλο στη διατήρηση των συνδέσεων αερομεταφορών εντός, προς και από τη Σουηδία και τη Δανία. Για τον λόγο αυτόν, έκριναν αναγκαίο να ενισχύσουν τα ίδια κεφάλαια της SAS και την πρόσβασή της σε ρευστότητα σε μια περίοδο κατά την οποία η βιωσιμότητα της SAS απειλούνταν σοβαρά από τις επιπτώσεις της εξάπλωσης της COVID-19.

([136]) Ανακοίνωση σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων στα μέτρα που λήφθηκαν για τους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς στο πλαίσιο της τρέχουσας παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης («Τραπεζική ανακοίνωση») (ΕΕ C 270 της 25.10.2008, σ. 8).

([137]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(214) Επίσης, κατά τη Δανία και τη Σουηδία, το γεγονός ότι η Επιτροπή στήριξε την εκτίμησή της, μεταξύ άλλων, σε πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τα κράτη μέλη δεν εμποδίζει την Επιτροπή να προβεί σε ανεξάρτητη και ενδελεχή αξιολόγηση των πληροφοριών αυτών. Η εκτίμηση της Επιτροπής βασίζεται σε συγκεκριμένα πραγματικά περιστατικά και δεδομένα, τα οποία δεν αμφισβητούνται καθαυτά από τη Ryanair και καταδεικνύουν τη σημαντική συμβολή της SAS στην απασχόληση, στη συνδεσιμότητα και στις οικονομίες της Δανίας και της Σουηδίας. Επιπρόσθετα, οι δανικές και οι σουηδικές αρχές επισημαίνουν ότι η Επιτροπή ζήτησε επανειλημμένα πρόσθετες πληροφορίες για να αξιολογήσει αν πληρούνταν το σημείο 49 στοιχείο β) του προσωρινού πλαισίου, κάτι που αποδεικνύει ότι η Επιτροπή διενήργησε ανεξάρτητη αξιολόγηση.

(215) Σε απάντηση στην παρατήρηση της Ryanair (αιτιολογική σκέψη 177), η Δανία και η Σουηδία υπενθυμίζουν ότι το κρίσιμο σημείο της ανάλυσης ήταν ότι η Δανία και η Σουηδία δεν μπορούσαν να είναι βέβαιες ότι το επίπεδο συνδεσιμότητας που παρείχε η SAS θα διατηρούνταν από άλλους ανταγωνιστές κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης.

(216) Επιπλέον, η Δανία και η Σουηδία θεωρούν ότι οι ισχυρισμοί της Ryanair ότι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους θα αντικαθιστούσαν τη SAS σε όλα τα δρομολόγια, με αποτέλεσμα να συμβάλουν έτσι στην οικονομία και τη συνδεσιμότητα στη Δανία και τη Σουηδία όπως η SAS, είναι εσφαλμένοι. Οι σουηδικές αρχές αναφέρουν ότι οι λειτουργικές αεροπορικές συνδέσεις είναι απαραίτητες για την οικονομία της χώρας, ιδίως λόγω της ιδιαίτερης γεωγραφικής θέσης και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της Σουηδίας ([138]). Επομένως, ήταν αναγκαίο, κατά την άποψή τους, να διατηρηθούν οι δραστηριότητες της SAS ώστε να διασφαλιστεί επαρκές επίπεδο συνδεσιμότητας, δεδομένου ότι η SAS διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη διατήρηση των αεροπορικών συνδέσεων προς, από και εντός της Σουηδίας. Η SAS πραγματοποιεί πτήσεις σε δεκατρείς σουηδικές πόλεις και καλύπτει ολόκληρη τη χώρα από το Malmö στα νότια έως το Kiruna στα βόρεια. Αυτοί οι εγχώριοι προορισμοί συνδέονται με τη Στοκχόλμη και την Κοπεγχάγη ως κόμβους, από τους οποίους προσφέρεται δίκτυο πτήσεων ανταπόκρισης για ταξίδια τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό. Αυτό, όπως υποστηρίζεται, καθιστά τη SAS μοναδική. Η Ryanair δεν ασκεί, σε αντίθεση με τη SAS, δραστηριότητα βασισμένη σε δίκτυο τύπου ακτινωτού τροχού ([139]) και δεν μπορεί να έχει την ίδια διαθεσιμότητα μεταφορών εσωτερικού και εξωτερικού.

(217) Γενικότερα, κατά την άποψη των δανικών και των σουηδικών αρχών, τα κράτη μέλη διαθέτουν σημαντική διακριτική ευχέρεια κατά τον καθορισμό του κοινού συμφέροντος που επιδιώκεται με την παρέμβαση υπέρ δικαιούχου, δεδομένου ότι ο έλεγχος της Επιτροπής περιορίζεται στην πρόδηλη πλάνη εκτίμησης. Όσον αφορά το μέτρο και την επιλογή της παρέμβασης υπέρ της SAS, δεν συντρέχει τέτοια πρόδηλη πλάνη.

5.3. **Το μέτρο είναι σύμφωνο προς τα άρθρα 18, 49 και 56 της ΣΛΕΕ**

(218) Οι δανικές και οι σουηδικές αρχές υποστηρίζουν ότι το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ επιτρέπει τη χορήγηση μεμονωμένης ενίσχυσης και ότι, ως εκ τούτου, εάν τα κράτη μέλη πληρούν τους όρους του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, ο σιωπηρός αποκλεισμός ορισμένων επιχειρήσεων δεν μπορεί να θεωρηθεί άρρηκτα συνδεδεμένος με το αντικείμενο του μέτρου ενίσχυσης. Βάσει των ανωτέρω, η Δανία και η Σουηδία υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή δεν είναι αρμόδια, στο πλαίσιο των διαδικασιών για τις κρατικές ενισχύσεις, να ελέγξει αν ο αποκλεισμός όλων των επιχειρήσεων πλην της SAS αντιβαίνει στις διατάξεις της Συνθήκης σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία ([140]).

([138]) Οι σουηδικές αρχές ανέφεραν ότι ένα ταξίδι μεταξύ του βορειότερου και του νοτιότερου σημείου της Σουηδίας είναι μεγαλύτερο από ένα ταξίδι από το Λουξεμβούργο στην Τύνιδα, στην Κωνσταντινούπολη ή στο Μινσκ. Ο συνηθέστερος τρόπος μεταφοράς προς και από τη Σουηδία είναι αεροπορικώς και αντιπροσωπεύει περίπου το 70 % του συνόλου των διεθνών επιβατικών ταξιδιών. Τα βορειότερα τμήματα της Σουηδίας έχουν επίσης δριμύ χειμερινό κλίμα και επαναλαμβανόμενα προβλήματα προσβασιμότητας στους δρόμους κατά τη διάρκεια του χειμώνα λόγω χιονιού και πάγου. Ως εκ τούτου, οι αερομεταφορές έχουν μεγάλη σημασία για τη διατήρηση της λειτουργίας των επικοινωνιών σ' ολόκληρη τη χώρα και είναι δύσκολο να αντικατασταθούν όσον αφορά τα ταξίδια μεγαλύτερων αποστάσεων και τα ταξίδια για τα οποία δεν υπάρχει οδική σύνδεση.

([139]) Το δίκτυο τύπου ακτινωτού τροχού είναι μια επιχειρηματική οργάνωση στην οποία μια αεροπορική εταιρεία όχι μόνο μεταφέρει επιβάτες μεταξύ δύο σημείων, αλλά επίσης συνδέει τους επιβάτες απομακρυσμένων σημείων με άλλους προορισμούς μέσω του κόμβου της. Τα δρομολόγια χρησιμοποιούνται ως ακτίνες που συνδέουν άλλες πόλεις μέσω του κόμβου. Το σύστημα αυτό έρχεται σε αντίθεση με το μοντέλο «από σημείο σε σημείο», που χρησιμοποιεί η Ryanair, στο οποίο δεν υπάρχουν κόμβοι και, αντίθετα, προσφέρονται πτήσεις χωρίς στάση μεταξύ συγκεκριμένων πόλεων.

([140]) Η Δανία και η Σουηδία παραπέμπουν συναφώς, μεταξύ άλλων, στην απόφαση της 22ας Μαρτίου 1977 Iannelli κατά Meroni, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, σκέψη 14.

(219) Επικουρικώς, η Δανία και η Σουηδία θεωρούν ότι, σε περίπτωση που η Επιτροπή προέβαινε σε ουσιαστική αξιολόγηση των σχετικών ισχυρισμών της Ryanair, δεν υπάρχει βάση για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το μέτρο συνιστά περιορισμό της ελεύθερης κυκλοφορίας. Κατά τη Δανία και τη Σουηδία, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι, για να αποδειχθεί ότι ένα μέτρο ενίσχυσης περιορίζει την ελεύθερη κυκλοφορία, είναι αναγκαίο να προσδιοριστούν τα πραγματικά ή νομικά στοιχεία λόγω των οποίων το μέτρο αυτό παράγει περιοριστικά αποτελέσματα πέραν του ορίου ενεργοποίησης της απαγόρευσης του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ([141]).

5.4. **Συμμόρφωση με τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου**

(220) Σε απάντηση στις παρατηρήσεις της Ryanair (αιτιολογική σκέψη 195), οι δανικές και οι σουηδικές αρχές παραπέμπουν στις κοινές παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Επαναλαμβάνουν ότι το μέτρο θα πρέπει να κηρυχθεί συμβατό με την εσωτερική αγορά, δεδομένου ότι προβλέπει ήδη τα απαιτούμενα κίνητρα σύμφωνα με το σημείο 62 του προσωρινού πλαισίου. Εναλλακτικά, το μέτρο θα πρέπει να κηρυχθεί συμβατό με την εσωτερική αγορά απευθείας βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ.

(221) Στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 9ης Νοεμβρίου 2023 που υπέβαλε στη Δανία και τη Σουηδία, η Επιτροπή ζήτησε από τη Δανία και τη Σουηδία να υποβάλουν τις απόψεις τους σχετικά με τον μηχανισμό που πρότεινε η SAS στις παρατηρήσεις της.

(222) Η Δανία και η Σουηδία επιβεβαίωσαν ότι, όπως και η SAS, θεωρούν ότι το μέτρο, όπως χορηγήθηκε στη SAS στις 26 Οκτωβρίου 2023, είναι σύμφωνο με το σημείο 62 του προσωρινού πλαισίου, χωρίς να είναι αναγκαία η εφαρμογή του μηχανισμού που προέβλεψε η SAS (ενότητα 3.1). Ωστόσο, οι δανικές και οι σουηδικές αρχές αναγνώρισαν, απαντώντας στις ερωτήσεις της Επιτροπής, ότι ο μηχανισμός που πρότεινε η SAS θα πληρούσε τις προϋποθέσεις των σημείων 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου. Αναγνώρισαν επίσης ότι δεν θα υπήρχε σημαντικός νομικός ή οικονομικός φραγμός που να εμπόδιζε την εφαρμογή του εν λόγω μηχανισμού. Τέλος, αναγνώρισαν ότι δεν είχαν εντοπίσει εναλλακτικές επιλογές, αντί του μηχανισμού που πρότεινε η SAS, που να ήταν προδήλως λιγότερο επαχθείς για τη SAS ή τη Δανία και τη Σουηδία και, παράλληλα, να πληρούσαν τις προϋποθέσεις των σημείων 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου.

6. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ**

6.1. **Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης**

(223) Για τον χαρακτηρισμό ενός μέτρου ως ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, απαιτείται η συνδρομή όλων των προβλεπόμενων στη διάταξη αυτήν προϋποθέσεων. Πρώτον, το μέτρο πρέπει να καταλογίζεται στο κράτος και να χρηματοδοτείται με κρατικούς πόρους. Δεύτερον, πρέπει να παρέχει πλεονέκτημα στον αποδέκτη του. Τρίτον, το εν λόγω πλεονέκτημα πρέπει να έχει επιλεκτικό χαρακτήρα. Τέταρτον, το μέτρο πρέπει να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(224) Το μέτρο καταλογίζεται στο κράτος, καθώς χορηγήθηκε από τις δανικές και τις σουηδικές αρχές και τέθηκε υπό τη διαχείρισή τους (αιτιολογική σκέψη 90). Το μέτρο χρηματοδοτήθηκε με κρατικούς πόρους, καθώς χρηματοδοτήθηκε από τους δημόσιους πόρους που παρείχαν η Σουηδία και η Δανία μέσω ενός μέσου μετοχικού κεφαλαίου και ενός υβριδικού κεφαλαιακού μέσου (αιτιολογική σκέψη 91).

(225) Το μέτρο απέφερε πλεονέκτημα στη SAS με τη μορφή ανακεφαλαιοποίησης με ευνοϊκότερους όρους από τους υφιστάμενους όρους της αγοράς. Ως εκ τούτου, το μέτρο παρείχε πλεονέκτημα στη SAS σε σύγκριση με τις κανονικές συνθήκες της αγοράς.

(226) Το πλεονέκτημα που χορηγήθηκε από το μέτρο ήταν επιλεκτικό, δεδομένου ότι η Δανία και η Σουηδία το χορήγησαν μόνο σε μία επιχείρηση, τη SAS.

(227) Το μέτρο μπορούσε να νοθεύσει τον ανταγωνισμό, δεδομένου ότι ενίσχυε την ανταγωνιστική θέση της SAS. Επηρέαζε επίσης τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών, δεδομένου ότι η SAS δραστηριοποιούνταν σε τομείς στους οποίους υπάρχουν ενδοκοινοτικές συναλλαγές.

(228) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Οι δανικές και οι σουηδικές αρχές δεν αμφισβητούν το συμπέρασμα αυτό.

([141]) Η Δανία και η Σουηδία παραπέμπουν συναφώς, μεταξύ άλλων, στην απόφαση της 14ης Απριλίου 2021, Ryanair κατά Επιτροπής, T-378/20, ECLI:EU:T:2021:194, σκέψη 81.

6.2. **Νομιμότητα της κρατικής ενίσχυσης**

(229) Με την κοινοποίηση του μέτρου πριν από την εφαρμογή του, οι δανικές και οι σουηδικές αρχές τήρησαν αρχικά τις υποχρεώσεις τους βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

(230) Ωστόσο, μετά την ακύρωση της αρχικής απόφασης από το Γενικό Δικαστήριο, το μέτρο έχει καταστεί παράνομη ενίσχυση από τη στιγμή της χορήγησής του, στο μέτρο που δεν είναι πια εγκεκριμένο με απόφαση της Επιτροπής.

(231) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 164, η Ryanair ζήτησε από την Επιτροπή να διατάξει τη Δανία και τη Σουηδία να αναστείλουν αμέσως την ενίσχυση και να ζητήσουν από τη SAS να καταβάλει τόκους για την περίοδο κατά την οποία η παράνομη ενίσχυση παρέμεινε στη διάθεση της SAS.

(232) Σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 του διαδικαστικού κανονισμού, «[η] Επιτροπή μπορεί, αφού δώσει στο οικείο κράτος μέλος τη δυνατότητα να υποβάλει τις παρατηρήσεις του, να εκδώσει απόφαση, με την οποία απαιτεί από το κράτος μέλος να αναστείλει κάθε παράνομη ενίσχυση έως ότου η Επιτροπή λάβει απόφαση για το συμβατό της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά».

(233) Από τη διάταξη αυτήν προκύπτει ότι η διαταγή αναστολής επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια της Επιτροπής ([142]) και υπόκειται στην τήρηση ορισμένων διαδικαστικών κανόνων, δηλαδή η Επιτροπή πρέπει να εκδώσει συγκεκριμένη σχετική απόφαση, αφού παράσχει στο κράτος μέλος τη δυνατότητα να υποβάλει τις παρατηρήσεις του. Επίσης, σύμφωνα με τη νομολογία, κατά την άσκηση της διακριτικής της ευχέρειας, η Επιτροπή δεν υποχρεούται να αιτιολογήσει την επιλογή της να μην εκδώσει διαταγή αναστολής σε οποιαδήποτε δεδομένη υπόθεση ([143]).

(234) Δεδομένου ότι αντικείμενο της παρούσας απόφασης είναι να περατωθεί η επίσημη διαδικασία έρευνας σε σχέση με το μέτρο, με την έκδοση τελικής θέσης σχετικά με τη συμβατότητα της εν λόγω ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά, δεν είναι αναγκαίο να αξιολογηθεί στην παρούσα απόφαση η ανάγκη έκδοσης διαταγής αναστολής.

(235) Όπως αναφέρεται στην ενότητα 5.1, η Δανία και η Σουηδία παρατηρούν ότι η Ryanair φαίνεται επίσης να ζητεί από την Επιτροπή να διατάξει τη Δανία και τη Σουηδία να ανακτήσουν προσωρινά την παράνομη ενίσχυση από τη SAS ([144]). Ωστόσο, σύμφωνα με τη Δανία και τη Σουηδία, η Επιτροπή μπορεί να διατάξει την προσωρινή ανάκτηση της ενίσχυσης μόνο εάν πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 13 παράγραφος 2 του διαδικαστικού κανονισμού.

(236) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διαταγή προσωρινής ανάκτησης που προβλέπεται στο άρθρο 13 παράγραφος 2 του διαδικαστικού κανονισμού επαφίεται επίσης στη διακριτική ευχέρεια της Επιτροπής και υπόκειται πράγματι στην εκπλήρωση των προϋποθέσεων που υπενθυμίζουν η Δανία και η Σουηδία στην αιτιολογική σκέψη 211. Η Ryanair δεν ανέφερε αν πληρούνταν στην παρούσα υπόθεση οποιαδήποτε από τις σωρευτικές προϋποθέσεις του άρθρου 13 παράγραφος 2 του διαδικαστικού κανονισμού. Σε κάθε περίπτωση, δεδομένου ότι αντικείμενο της παρούσας απόφασης είναι να περατωθεί η επίσημη διαδικασία έρευνας σε σχέση με το μέτρο, με την έκδοση τελικής θέσης σχετικά με τη συμβατότητα της εν λόγω ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά, δεν είναι επίσης αναγκαίο να αξιολογηθεί στην παρούσα απόφαση η ανάγκη έκδοσης διαταγής ανάκτησης.

6.3. **Συμβατότητα της κρατικής ενίσχυσης**

(237) Καθώς το μέτρο αφορά ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, είναι αναγκαίο να εξεταστεί αν το εν λόγω μέτρο είναι συμβατό με την εσωτερική αγορά. Δεδομένου ότι το μέτρο συνιστά παράνομη ενίσχυση, πρέπει να αξιολογηθεί η συμβατότητά του σύμφωνα με τις νομικές διατάξεις που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης, δηλαδή στις 26 Οκτωβρίου 2020.

(238) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι δανικές και οι σουηδικές αρχές κοινοποίησαν το μέτρο βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, όπως ερμηνεύεται από το προσωρινό πλαίσιο.

(239) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή μπορεί να κρίνει ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά ενισχύσεις «για την άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους».

([142]) Απόφαση της 22ας Απριλίου 2016, Ιρλανδία και Aughinish Alumina Ltd κατά Επιτροπής, T-50/06 RENV II και T-69/06 RENV II, ECLI:EU:T:2016:227, σκέψεις 79 και 259.

([143]) Απόφαση της 25ης Απριλίου 2018, Ουγγαρία κατά Επιτροπής, T-554/15 και T-555/15, ECLI:EU:T:2018:220, σκέψη 112.

([144]) Η Επιτροπή επισημαίνει, ωστόσο, ότι από τις παρατηρήσεις της Ryanair δεν προκύπτει πλήρως ότι η Ryanair ζήτησε προσωρινή ανάκτηση σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 2 του διαδικαστικού κανονισμού.

(240) Με τη θέσπιση του προσωρινού πλαισίου στις 19 Μαρτίου 2020, η Επιτροπή αναγνώρισε (στο τμήμα 2) ότι «η έξαρση της νόσου COVID-19 πλήττει όλα τα κράτη μέλη και ότι τα μέτρα ανάσχεσης που έλαβαν τα κράτη μέλη επηρεάζουν τις επιχειρήσεις». Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι «η κρατική ενίσχυση είναι δικαιολογημένη και ότι μπορεί να κριθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, με σκοπό να αντιμετωπιστεί η έλλειψη ρευστότητας που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις και να διασφαλιστεί ότι οι διαταραχές που προκαλούνται από την έξαρση της νόσου COVID-19 δεν υπονομεύουν τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων».

(241) Το τμήμα 3.11 του προσωρινού πλαισίου αφορά τα μέτρα ανακεφαλαιοποίησης. Καθορίζει τα κριτήρια βάσει των οποίων τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν δημόσια στήριξη υπό μορφή μετοχικών μέσων και/ή υβριδικών κεφαλαιακών μέσων σε επιχειρήσεις που αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσκολίες λόγω της έξαρσης της νόσου COVID-19, με στόχο να διασφαλιστεί ότι οι αναταράξεις της οικονομίας δεν οδηγούν σε περιττή έξοδο από την αγορά επιχειρήσεις που ήταν βιώσιμες πριν από την πανδημία.

(242) Το μέτρο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του τμήματος 3.11 του προσωρινού πλαισίου, καθώς αποτελεί μέτρο ανακεφαλαιοποίησης, με τη μορφή μετοχικού και υβριδικού μέσου που αποσκοπούν στην ενίσχυση των ιδίων κεφαλαίων της SAS και της πρόσβασής της σε ρευστότητα που απειλείται από τις επιπτώσεις της πανδημίας της COVID-19 (αιτιολογική σκέψη 17).

(243) Το σημείο 48 του προσωρινού πλαισίου ορίζει ότι τα μέτρα ανακεφαλαιοποίησης λόγω της COVID-19 μπορούν να χορηγούνται μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2021 ([145]). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Δανία και η Σουηδία χορήγησαν το μέτρο στις 26 Οκτωβρίου 2020.

(244) Ως εκ τούτου, στα ακόλουθα τμήματα, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τη συμβατότητα του μέτρου βάσει του τμήματος 3.11 του προσωρινού πλαισίου, το οποίο ήταν η εφαρμοστέα νομική βάση κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης.

6.3.1. *Όροι επιλεξιμότητας και εισόδου*

(245) Σύμφωνα με το σημείο 49 του προσωρινού πλαισίου, ένα μέτρο ανακεφαλαιοποίησης λόγω της COVID-19 πρέπει να πληροί τέσσερις προϋποθέσεις. Οι εν λόγω προϋποθέσεις αξιολογούνται διαδοχικά στις επόμενες ενότητες.

6.3.1.1. Συμμόρφωση με το σημείο 49 στοιχείο α) του προσωρινού πλαισίου

(246) Σύμφωνα με το σημείο 49 στοιχείο α) του προσωρινού πλαισίου, τα κράτη μέλη πρέπει να αποδείξουν ότι «*χωρίς την κρατική παρέμβαση, ο δικαιούχος θα αναγκαζόταν να σταματήσει τις δραστηριότητές του ή θα αντιμετώπιζε σοβαρές δυσκολίες για να τις διατηρήσει. Οι εν λόγω δυσκολίες είναι δυνατόν να αποδειχθούν, ειδικότερα, από την επιδείνωση του δείκτη χρέους προς ίδια κεφάλαια του δικαιούχου ή παρόμοιων δεικτών*».

(247) Από τα πραγματικά στοιχεία που προσκόμισαν η Δανία και η Σουηδία (ενότητα 2.1.3) προκύπτει ότι, χωρίς το μέτρο, η SAS θα είχε σταματήσει τις δραστηριότητές της ή, τουλάχιστον, θα αντιμετώπιζε σοβαρές δυσκολίες για να τις διατηρήσει.

(248) Πρώτον, η SAS κατέγραφε αρνητική καθαρή θέση ήδη από τον Απρίλιο του 2020, κάτι που έθετε σε κίνδυνο τη φερεγγυότητά της (αιτιολογική σκέψη 63). Το παθητικό της SAS υπερέβαινε το ενεργητικό της, όπως φαίνεται από την επιδείνωση του δείκτη χρέους προς ίδια κεφάλαια. Οι συσσωρευμένες ζημίες της SAS συνέχισαν να αυξάνονται τους επόμενους μήνες, ενώ τα ίδια κεφάλαιά της συνέχισαν να εξαντλούνται (αιτιολογική σκέψη 64). Τον Ιούλιο του 2020 η Δανία και η Σουηδία εκτίμησαν ότι τα ίδια κεφάλαια της SAS θα ανέρχονταν σε μείον 9,4 δισεκατ. SEK έως τον Δεκέμβριο του 2020, με αποτέλεσμα η διάρθρωση κεφαλαίου της να καθίσταται μη βιώσιμη (αιτιολογική σκέψη 65).

(249) Δεύτερον, όχι μόνο τα ίδια κεφάλαια της SAS επιδεινώθηκαν σημαντικά και γρήγορα, αλλά και η οικεία θέση ρευστότητας φαινόταν επίσης να είναι μη βιώσιμη. Η Δανία και η Σουηδία εκτίμησαν ότι η ρευστότητα της SAS θα εξαντλούνταν έως το τέλος Δεκεμβρίου του 2020 (αιτιολογική σκέψη 65). Με άλλα λόγια, προέβλεψαν μια κατάσταση αθέτησης υποχρεώσεων βραχυπρόθεσμα. Ένας οργανισμός αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας στην αγορά, η Moody's, επιβεβαίωσε σαφώς την εν λόγω εκτίμηση (αιτιολογική σκέψη 65).

([145]) Όπως ορίζεται στην έκδοση του προσωρινού πλαισίου που ίσχυε κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου.

(250) Τρίτον, αξίζει να σημειωθεί ότι η SAS βρέθηκε σε δυσχερή οικονομική κατάσταση παρότι ανέλαβε σημαντικές πρωτοβουλίες μείωσης του κόστους για να μετριάσει τις ζημίες (βλέπε ενότητα 2.1.3.1), πραγματοποιώντας πτήσεις με χαμηλή μεταφορική ικανότητα για τη μείωση του μεταβλητού κόστους (αιτιολογική σκέψη 51), λαμβάνοντας μέτρα για τη διατήρηση των ρευστών διαθεσίμων, ιδίως μέσω της αναβολής της παράδοσης αεροσκαφών και της επαναδιαπραγμάτευσης συμβάσεων με προμηθευτές (αιτιολογική σκέψη 52), και αναδιαρθρώνοντας τις δραστηριότητές της ώστε να λειτουργεί σε ένα πλαίσιο περιορισμένης ζήτησης μέσω της μείωσης προσωπικού (αιτιολογική σκέψη 53).

(251) Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Σουηδία και η Δανία απέδειξαν ότι, χωρίς την κρατική παρέμβαση, η SAS θα είχε σταματήσει τις δραστηριότητές της ή, τουλάχιστον, θα αντιμετώπιζε σοβαρές δυσκολίες να τις διατηρήσει.

(252) Το εν λόγω συμπέρασμα ενισχύεται περαιτέρω από το γεγονός ότι, κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου, υπήρχαν σαφείς ενδείξεις εμφάνισης δεύτερου κύματος της πανδημίας της COVID-19, το οποίο δεν προβλεπόταν στο επιχειρηματικό σχέδιο της SAS, με επαναφορά και ενίσχυση των ταξιδιωτικών περιορισμών στη Δανία και τη Σουηδία (αιτιολογικές σκέψεις 22, 23, 24, 30, 31 και 41). Ως εκ τούτου, οι εν λόγω ταξιδιωτικοί περιορισμοί ήταν πιθανό να επηρεάσουν και να επιδεινώσουν περαιτέρω την ήδη εύθραυστη οικονομική κατάσταση της SAS.

(253) Σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της Ryanair στην αιτιολογική σκέψη 172, η Επιτροπή δεν υποχρεούται, βάσει του σημείου 49 στοιχείο α) του προσωρινού πλαισίου, να αξιολογήσει ένα εναλλακτικό σενάριο στο οποίο η SAS θα είχε μειώσει τις «μη συστημικές» δραστηριότητές της ή θα είχε βρει εναλλακτική χρηματοδότηση στην αγορά. Σύμφωνα με το σημείο 49 στοιχείο α) του προσωρινού πλαισίου, τα κράτη μέλη πρέπει να αποδείξουν ότι ο δικαιούχος θα αναγκαζόταν να σταματήσει τις δραστηριότητές του ή θα αντιμετώπιζε σοβαρές δυσκολίες για να τις διατηρήσει *χωρίς την κρατική παρέμβαση*. Ως εκ τούτου, δεν προβλέπεται άλλο εναλλακτικό σενάριο, όπως ένα σενάριο στο οποίο ο δικαιούχος θα είχε μειώσει ή αναδιαρθρώσει τις δραστηριότητές του, βάσει του σημείου 49 στοιχείο α) του προσωρινού πλαισίου.

(254) Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Δανία και η Σουηδία απέδειξαν δεόντως την εκπλήρωση της απαίτησης που προβλέπεται στο σημείο 49 στοιχείο α) στην περίπτωση που η SAS θα μείωνε σε σημαντικό βαθμό τις δραστηριότητές της.

(255) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 35 έως 39, η SAS αντέδρασε γρήγορα στην εξέλιξη της πανδημίας της COVID-19 και στους ταξιδιωτικούς περιορισμούς. Για παράδειγμα, μόλις το επέτρεψε η σουηδική και η δανική νομοθεσία, η SAS χρησιμοποίησε αμέσως και σε μεγάλο βαθμό το μέτρο των προσωρινών απολύσεων (αιτιολογική σκέψη 38). Η SAS εκπόνησε ταχέως, έως τις 24 Απριλίου 2020, ένα νέο επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο εστίαζε κυρίως σε πρωτοβουλίες μείωσης του κόστους (αιτιολογικές σκέψεις 49 και 50) και άρχισε να το εφαρμόζει χωρίς καθυστέρηση (αιτιολογικές σκέψεις 37, 51 και 53) ([146]). Κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου, η SAS είχε οριστικοποιήσει το πρόγραμμα απολύσεων (αιτιολογική σκέψη 53)· είχε επαναδιαπραγματευθεί με πάνω από 200 προμηθευτές της σε όλους τους τομείς, είχε αναβάλει την παράδοση 10 αεροσκαφών (αιτιολογικές σκέψεις 52 και 54) και είχε εφαρμόσει τη νέα εβδομαδιαία αξιολόγηση της ζήτησης για να προσαρμόζει αναλόγως τη μεταφορική της ικανότητα προκειμένου να μειώσει το μεταβλητό κόστος της (αιτιολογική σκέψη 51). Ως εκ τούτου, η SAS επέδειξε ταχεία και επιμελή αντίδραση στην πανδημία της COVID-19 και στους ταξιδιωτικούς περιορισμούς.

(256) Επίσης, η SAS ανέλαβε μεγάλο αριθμό πρωτοβουλιών μείωσης του κόστους. Στο αρχικό επιχειρηματικό της σχέδιο, η SAS πρότεινε την επίτευξη στόχου μείωσης του κόστους κατά 5,4 δισεκατ. SEK για το 2020 και 4,5 δισεκατ. SEK μετά το 2021, δηλαδή μείωση του κόστους σχεδόν ίση με το ποσό του μέτρου (αιτιολογικές σκέψεις 40 έως 46). Αξίζει να σημειωθεί ότι το διοικητικό συμβούλιο της SAS ζήτησε, ωστόσο, περαιτέρω περικοπές (αιτιολογική σκέψη 47), τις οποίες η SAS προσδιόρισε και δεσμεύτηκε να εφαρμόσει, μεταξύ άλλων μέσω μερικής εκποίησης στοιχείων ενεργητικού, όπως των δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης (αιτιολογική σκέψη 48). Ως εκ τούτου, ο στόχος μείωσης του κόστους για το 2020 αυξήθηκε σημαντικά (αιτιολογική σκέψη 49). Οι στόχοι μείωσης του κόστους όχι μόνο ήταν σημαντικοί, αλλά κάλυπταν και όλες τις διαφορετικές δραστηριότητες της SAS, συμπεριλαμβανομένων της μεταφοράς εμπορευμάτων, των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, των εναέριων υπηρεσιών, των επιβατικών υπηρεσιών κ.λπ. (αιτιολογικές σκέψεις 41, 43, 45 και 48).

(257) Όσον αφορά το αν η SAS θα μπορούσε να βρει εναλλακτική χρηματοδότηση στην αγορά, η εν λόγω εκτίμηση αποτελεί αντικείμενο του σημείου 49 στοιχείο γ) του προσωρινού πλαισίου και όχι του σημείου 49 στοιχείο α) αυτού.

(258) Υπό το πρίσμα όλων αυτών των στοιχείων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο είναι σύμφωνο με το σημείο 49 στοιχείο α) του προσωρινού πλαισίου.

([146]) Ειδικότερα, η SAS είχε ήδη αρχίσει συζητήσεις με εκμισθωτές και προμηθευτές για την αναβολή/παραίτηση από την παράδοση αεροσκαφών ή την καταβολή πληρωμών για άλλα περιουσιακά στοιχεία στις 12 Μαρτίου 2020. Επίσης, μείωσε δραστικά τη μεταφορική της ικανότητα τον Απρίλιο και τον Μάιο του 2020, λειτουργώντας με ποσοστό κάτω του 10 % αυτής· και ανακοίνωσε ένα μεγάλο σχέδιο απολύσεων στις 28 Απριλίου 2020, τέσσερις ημέρες μετά την έγκριση του επιχειρηματικού σχεδίου.

6.3.1.2. Η παρέμβαση είναι προς το κοινό συμφέρον

(259) Σύμφωνα με το σημείο 49 στοιχείο β) του προσωρινού πλαισίου, τα κράτη μέλη πρέπει να αποδείξουν ότι «η παρέμβαση είναι προς το κοινό συμφέρον. Αυτό μπορεί να συμβαίνει για να αποφευχθούν, αφενός, κοινωνικές δυσχέρειες και ανεπάρκεια της αγοράς λόγω σημαντικής απώλειας θέσεων εργασίας, και, αφετέρου, η έξοδος μιας καινοτόμου εταιρείας, η έξοδος μιας εταιρείας συστημικής σημασίας, ο κίνδυνος διαταραχής στην παροχή σημαντικής υπηρεσίας ή άλλη παρόμοια κατάσταση δεόντως αιτιολογημένη από το οικείο κράτος μέλος».

(260) Από την περιγραφή των πραγματικών περιστατικών που περιέχεται στην ενότητα 2.1.4, προκύπτει ότι η Δανία και η Σουηδία βασίστηκαν κυρίως σε δύο από τους λόγους που προβλέπονται στο σημείο 49 στοιχείο β) του προσωρινού πλαισίου για να εξηγήσουν ότι η παρέμβαση υπέρ της SAS ήταν προς το κοινό συμφέρον.

(261) Προτού εξεταστούν λεπτομερέστερα οι λόγοι αυτοί, πρέπει να εξεταστούν οι γενικές παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν, πρώτα από τη Ryanair και, στη συνέχεια, από τη Δανία και τη Σουηδία.

(262) Πρώτον, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 173, η Ryanair υποστηρίζει ότι η Επιτροπή βασίστηκε αποκλειστικά σε στοιχεία που υπέβαλαν η Δανία και η Σουηδία στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας για να αξιολογήσει τη συμμόρφωση του μέτρου με το σημείο 49 στοιχείο β) του προσωρινού πλαισίου, αντί να διενεργήσει τη δική της ανεξάρτητη αξιολόγηση. Η Επιτροπή υπενθυμίζει, εν προκειμένω, ότι η Δανία και η Σουηδία είχαν υποβάλει την από κοινού κοινοποίηση του μέτρου στις 11 Αυγούστου 2020 και ότι η κοινοποίηση περιείχε τους λόγους για τους οποίους η Δανία και η Σουηδία θεώρησαν το μέτρο σύμφωνο με το σημείο 49 στοιχείο β) του προσωρινού πλαισίου. Η Επιτροπή παρουσίασε και αξιολόγησε τα εν λόγω στοιχεία στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας και έκρινε, σε προκαταρκτική βάση, ότι δεν εγείρουν αμφιβολίες. Το κρίσιμο σημείο δεν είναι αν η Επιτροπή βασίζεται σε πληροφορίες που έχουν υποβάλει τα κράτη μέλη, αλλά αν οι πληροφορίες αυτές είναι ακριβείς, επαρκείς, τεκμηριώνονται από αποδεικτικά στοιχεία και έχουν αξιολογηθεί επαρκώς από την Επιτροπή. Εν προκειμένω, κανένα από τα στοιχεία που προσκόμισαν τα εν λόγω κράτη μέλη δεν φαινόταν να εγείρει αμφιβολίες ως προς την ακρίβεια, την επάρκεια ή το κύρος του. Επιπλέον, σκοπός της επίσημης διαδικασίας έρευνας είναι να δοθεί στα ενδιαφερόμενα μέρη η δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, ώστε η Επιτροπή να είναι σε θέση να προβεί σε πλήρη εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών και των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή της. Ωστόσο, όπως ορθώς επισήμαναν οι δανικές και οι σουηδικές αρχές (αιτιολογική σκέψη 215), κανένα ενδιαφερόμενο μέρος, συμπεριλαμβανομένης της Ryanair, δεν αμφισβήτησε την ακρίβεια των πραγματικών περιστατικών που παρουσιάστηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αλλά μόνο τη συνάφεια και την ερμηνεία τους για την αξιολόγηση του αν η παρέμβαση υπέρ της SAS είναι προς το κοινό συμφέρον.

(263) Δεύτερον, όσον αφορά τη συνάφεια των στοιχείων που αφορούν τη συμβολή του τομέα των αερομεταφορών στη δανική και τη σουηδική οικονομία (αιτιολογική σκέψη 175), τα στοιχεία αυτά είναι σημαντικά για την εξέταση του αν είναι προς το κοινό συμφέρον η παρέμβαση υπέρ του δικαιούχου, σύμφωνα με το σημείο 49 στοιχείο β) του προσωρινού πλαισίου.

(264) Τέλος, σε αντίθεση με όσα υποστηρίζει η Ryanair στην αιτιολογική σκέψη 179, το σημείο 49 στοιχείο β) του προσωρινού πλαισίου απαιτεί από τα κράτη μέλη να αποδείξουν, και από την Επιτροπή να αξιολογήσει, ότι η παρέμβαση είναι προς το κοινό συμφέρον σύμφωνα με τουλάχιστον έναν από τους λόγους που προβλέπονται στην εν λόγω διάταξη. Ως εκ τούτου, μόλις η Επιτροπή διαπιστώσει την ύπαρξη του εν λόγω κοινού συμφέροντος, δεν υποχρεούται, όπως υποστηρίζει η Ryanair, να αξιολογήσει αν ο δικαιούχος θα μπορούσε να μειώσει περαιτέρω ή να καταργήσει μη ουσιώδεις δραστηριότητες χωρίς να θέσει σε κίνδυνο την επιδίωξη του κοινού συμφέροντος που έχει προσδιοριστεί.

(265) Όσον αφορά την παρατήρηση των δανικών και των σουηδικών αρχών στην αιτιολογική σκέψη 218 ότι η εκτίμηση της Επιτροπής σχετικά με το τι θεωρούν τα κράτη μέλη κοινό συμφέρον παρέμβασης περιορίζεται στον έλεγχο της πρόδηλης πλάνης εκτίμησης, η παρατήρηση αυτή πρέπει να απορριφθεί. Κατά πάγια νομολογία, κατά την εφαρμογή του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή έχει ευρεία διακριτική εξουσία, η άσκηση της οποίας περιλαμβάνει τη διατύπωση εκτιμήσεων οικονομικής και κοινωνικής φύσης που πρέπει να γίνονται μέσα σε κοινοτικό πλαίσιο ([147]). Ως εκ τούτου, ο έλεγχος της Επιτροπής βάσει του σημείου 49 στοιχείο β) του προσωρινού πλαισίου δεν περιορίζεται στον έλεγχο της πρόδηλης πλάνης εκτίμησης της αιτιολόγησης που παρέχεται από το κράτος μέλος.

([147]) Πρβλ. απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2014, Banco Privado Português, SA κατά Επιτροπής, T-487/11, ECLI:EU:T:2014:1077, σκέψη 83.

(266) Υπό το πρίσμα των εν λόγω προκαταρκτικών εκτιμήσεων, η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν το μέτρο συμμορφώνεται με το σημείο 49 στοιχείο β) του προσωρινού πλαισίου, λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών και της Δανίας και της Σουηδίας στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας.

Κίνδυνος διαταραχής στην παροχή σημαντικής υπηρεσίας

(267) Πρώτον, όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 68 και 71, η SAS διαχειρίζεται ένα σημαντικό εγχώριο και διεθνές δίκτυο που διασφαλίζει τη συνδεσιμότητα εντός και εκτός της Δανίας και της Σουηδίας. Και στα δύο κράτη μέλη, η SAS παρείχε, πριν από την πανδημία της COVID-19, τακτικές ([148]) και πολυάριθμες συνδέσεις εσωτερικού, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με τις διάφορες περιοχές των εν λόγω κρατών μελών ([149]). Η SAS μετέφερε το 40 % των επιβατών εσωτερικού στη Δανία και το 50 % στη Σουηδία το 2019, ως ο μεγαλύτερος αερομεταφορέας στη Δανία και τη Σουηδία. Επίσης, μέσω των οικείων κόμβων της Κοπεγχάγης και Στοκχόλμης, η SAS συνέδεε επιβάτες εσωτερικού με διεθνείς πτήσεις, προσφέροντας αεροπορικά δρομολόγια από και προς τα κύρια ενωσιακά και διεθνή επιχειρηματικά κέντρα. Η SAS μετέφερε το 30 % του συνολικού αριθμού των διεθνών επιβατών που ταξίδεψαν προς και από τη Δανία και το 25 % των διεθνών επιβατών προς και από τη Σουηδία. Τα εν λόγω αεροπορικά δρομολόγια είναι ακόμα πιο αναγκαία για τη Σουηδία, δεδομένης της σχετικά απομακρυσμένης γεωγραφικής θέσης της στην Ένωση και του εύρους της επικράτειάς της (λόγω του οποίου, εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς δεν είναι εξίσου αποτελεσματικοί ή κατάλληλοι με τις αεροπορικές μεταφορές), και για τη Δανία, δεδομένων ιδίως των νησιών της (για παράδειγμα των Φερόων Νήσων και του Bornholm). Συνολικά, η SAS πρόσφερε πάνω από 100 δρομολόγια προς, από και εντός της Δανίας και πάνω από 150 δρομολόγια προς, από και εντός της Σουηδίας.

(268) Δεύτερον, η SAS παρείχε βασικές εμπορευματικές και επιβατικές υπηρεσίες κατά τη διάρκεια της πανδημίας της COVID-19 (πριν από τη χορήγηση του μέτρου), εκτελώντας ειδικές πτήσεις επαναπατρισμού (αιτιολογική σκέψη 51), μεταφέροντας ιατρικό εξοπλισμό και φαρμακευτικά προϊόντα στη Δανία και τη Σουηδία και συμβάλλοντας στη διασφάλιση της συνέχειας της αλυσίδας παραγωγής για σουηδικές και δανικές επιχειρήσεις (αιτιολογική σκέψη 73). Επίσης, η SAS διατήρησε εγχώριες και διεθνείς συνδέσεις κατά τη διάρκεια της πανδημίας, καθιστώντας δυνατή την πραγματοποίηση αναγκαίων ταξιδιών (αιτιολογικές σκέψεις 68 και 71). Καμία άλλη αεροπορική εταιρεία δεν παρείχε παρόμοια δρομολόγια στις χώρες αυτές, τα οποία ήταν ιδιαίτερα απαραίτητα δεδομένου ότι η Σουηδία και η Δανία προσπαθούσαν να περιορίσουν τις επιπτώσεις της εξάπλωσης της πανδημίας. Επομένως, η έξοδος της SAS από την αγορά θα μπορούσε, κατά τον χρόνο εκείνο και λαμβανομένου υπόψη του πλαισίου της πανδημίας της COVID-19, να προκαλέσει διαταραχή στην παροχή σημαντικής υπηρεσίας. Αυτό ίσχυε ιδίως δεδομένης της έξαρσης του δεύτερου κύματος της COVID-19 που είχε ήδη ξεκινήσει κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου (αιτιολογικές σκέψεις 22 και 23), με αποτέλεσμα να απαιτούνταν ενδεχομένως η εκ νέου κινητοποίηση των αεροπορικών υπηρεσιών της SAS για τη μεταφορά βασικών εμπορευμάτων στη Σουηδία και τη Δανία ή για τον επαναπατρισμό κατοίκων Δανίας και Σουηδίας.

(269) Με βάση τα εν λόγω στοιχεία, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η SAS παρείχε σημαντικές υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων από, προς και εντός της Δανίας και της Σουηδίας, μεταξύ άλλων κατά τη διάρκεια της πανδημίας της COVID-19. Η παύση των δραστηριοτήτων της SAS ή η αντιμετώπιση σοβαρών δυσκολιών στη διατήρησή τους θα συνεπαγόταν σαφώς κίνδυνο άμεσης στέρησης της Δανίας και Σουηδίας από αεροπορικές υπηρεσίες που ήταν σημαντικές για τις οικονομίες τους.

(270) Η Ryanair υποστηρίζει ότι, σύμφωνα με το σημείο 49 στοιχείο β) του προσωρινού πλαισίου, η Επιτροπή πρέπει να αποδείξει ότι όλες οι δραστηριότητες του δικαιούχου είναι αναντικατάστατες ή, εναλλακτικά, πρέπει να προσδιορίσει το μερίδιο των δραστηριοτήτων του που δεν μπορούν να αντικατασταθούν (αιτιολογική σκέψη 177). Η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω απαίτηση δεν απορρέει από τη διατύπωση ή τον σκοπό του σημείου 49 στοιχείο β) του προσωρινού πλαισίου. Το σημείο 49 στοιχείο β) προβλέπει ότι το κοινό συμφέρον παρέμβασης μπορεί να αποδειχθεί από «κίνδυνο διαταραχής στην παροχή σημαντικής υπηρεσίας». Συναφώς, όπως ορθώς επισήμαναν η Δανία και η Σουηδία στην αιτιολογική σκέψη 216, αρκεί να αποδειχθεί ότι η εν λόγω σημαντική υπηρεσία δεν μπορεί να αναπαραχθεί στον ίδιο ή παρόμοιο βαθμό από άλλες επιχειρήσεις, δεδομένου ότι, εξ ορισμού, μια τέτοια διαπίστωση θα χαρακτήριζε την ύπαρξη κινδύνου διαταραχής στην παροχή σημαντικών υπηρεσιών.

([148]) 250 πτήσεις εσωτερικού μηνιαίως στη Δανία μεταξύ Κοπεγχάγης και τριών άλλων πόλεων της Δανίας· 150 πτήσεις εσωτερικού κατά μέσο όρο μηνιαίως στη Σουηδία μεταξύ Στοκχόλμης/Γκέτεμποργκ και δώδεκα άλλων σουηδικών πόλεων.

([149]) Τόσο για τη Δανία όσο και για τη Σουηδία, οι πόλεις που εξυπηρετούνται από τη SAS είναι γεωγραφικά διασκορπισμένες σ' ολόκληρη την επικράτεια της Σουηδίας και της Δανίας και δεν είναι συγκεντρωμένες σε συγκεκριμένες περιφέρειες.

(271) Σε κάθε περίπτωση, όσον αφορά το αν άλλες αεροπορικές εταιρείες θα μπορούσαν να αντικαταστήσουν τις σημαντικές υπηρεσίες της SAS, προκειμένου να αντισταθμίσουν, εντός σύντομου χρονικού διαστήματος, τις συνέπειες της διαταραχής στην παροχή των εν λόγω υπηρεσιών στη Δανία και στη Σουηδία, η Επιτροπή αναλύει παρακάτω, για λόγους πληρότητας, τη μεταφορική ικανότητα και την προσφορά ανταγωνιστικών εταιρειών τόσο σε εγχώριο όσο και σε διεθνές επίπεδο. Η Επιτροπή επισημαίνει, ωστόσο, ότι οι παρατηρήσεις που υπέβαλε η Ryanair αμφισβητούν μόνο τη σημασία των εμπορικών υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών που παρείχε η SAS, η οποία αποτελεί έναν μόνο από τους παράγοντες που έλαβε υπόψη η Επιτροπή. Η Ryanair δεν αμφισβητεί στις παρατηρήσεις της τη σημασία των υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων και επαναπατρισμού που παρείχε η SAS κατά τη διάρκεια της πανδημίας της COVID-19 για τη Δανία και τη Σουηδία (αιτιολογική σκέψη 269).

Δανία

(272) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, για τα δρομολόγια εσωτερικού, με βάση τα στοιχεία που υπέβαλε η Δανία και τα οποία περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 68, μόνο η Norwegian Air Shuttle ([150]) (με ένα δρομολόγιο εσωτερικού) και η Danish Air Transport ([151]) παρείχαν σημαντικό όγκο αεροπορικών δρομολογίων εσωτερικού το 2019 ([152]). Από τον Ιανουάριο έως τον Σεπτέμβριο του 2020, κατά τη διάρκεια της πανδημίας της COVID-19, η Norwegian Air Shuttle μείωσε τα οικεία αεροπορικά δρομολόγια εσωτερικού στη Δανία και το μερίδιο αγοράς της μειώθηκε από 29 % σε 24 %, ενώ το μερίδιο αγοράς της Danish Air Transport αυξήθηκε από 22,5 % σε 28,5 %. Η SAS εξακολούθησε να είναι η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία σε εγχώριο επίπεδο, έχοντας μεταφέρει σχεδόν το 40 % του συνολικού αριθμού των επιβατών εσωτερικού.

(273) Όσον αφορά τα διεθνή δρομολόγια προς και από τη Δανία, η Norwegian Air Shuttle και η Ryanair ([153]) ήταν, μετά τη SAS, οι κύριες αεροπορικές εταιρείες όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών που μεταφέρθηκαν από και προς τη Δανία, έχοντας μεταφέρει το 15 % και το 9 %, αντίστοιχα, του συνολικού αριθμού διεθνών επιβατών το 2019. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τόσο η Norwegian Air Shuttle όσο και η Ryanair είχαν μεγάλο μερίδιο εποχικών δρομολογίων από και προς τη Δανία (54 από τα 85 δρομολόγια της Norwegian Air Shuttle και 25 από τα 48 δρομολόγια της Ryanair) σε σύγκριση με τη SAS (36 από πάνω από 100 δρομολόγια). Μεταξύ του Ιανουαρίου και του Σεπτεμβρίου του 2020, η Norwegian Air Shuttle κατέγραψε επίσης μείωση του μεριδίου των μεταφερθέντων επιβατών (από 15 % σε 11 %)· όλες οι άλλες αεροπορικές εταιρείες διατήρησαν περίπου τα μερίδια αγοράς τους [το μερίδιο της Ryanair αυξήθηκε ελαφρώς κατά 1 %, ενώ το μερίδιο της EasyJet μειώθηκε ελαφρώς ([154])]. Από τις παρατηρήσεις της Ryanair προκύπτει επίσης ότι η Norwegian Air Shuttle αντιμετώπιζε σοβαρές οικονομικές δυσχέρειες κατά την έναρξη της πανδημίας της COVID-19 ([155]). Το γεγονός αυτό αποδεικνύεται επίσης από εσωτερικά έγγραφα της SAS ([156]) και δελτία Τύπου ([157]).

(274) Με βάση τα προαναφερθέντα στοιχεία, μπορούν να συναχθούν τα ακόλουθα συμπεράσματα. Πρώτον, φαίνεται ότι η Norwegian Air Shuttle, ο κύριος ανταγωνιστής της SAS τόσο σε εγχώριο όσο και σε διεθνές επίπεδο στη Δανία, αντιμετώπιζε σοβαρές οικονομικές δυσχέρειες, κάτι που καθιστά απίθανο να αναμένει κανείς ότι η εν λόγω εταιρεία θα ήταν σε θέση να αναλάβει το σύνολο ή σημαντικό μέρος των δρομολογίων της SAS προς, από και εντός της Δανίας βραχυπρόθεσμα. Δεύτερον, όσον αφορά τη Danish Air Transport, η Επιτροπή επισημαίνει το περιορισμένο μέγεθος της εν λόγω εταιρείας, η οποία εκτελούσε μικρό αριθμό δρομολογίων ([158]) με λιγότερα από 20 αεροσκάφη (στα οποία περιλαμβάνονταν μικρά αεροσκάφη) ([159]), με αποτέλεσμα να είναι επίσης απίθανο να μπορούσε να υποκαταστήσει ακόμα

([150]) Η Norwegian Air Shuttle είναι αερομεταφορέας χαμηλού κόστους, ο οποίος, πριν από την πανδημία της COVID-19, είχε σχετικά συγκρίσιμο μέγεθος με τη SAS, εκτελώντας εγχώριες, διεθνείς και διηπειρωτικές πτήσεις.

([151]) Η Danish Air Transport ήταν περιφερειακή αεροπορική εταιρεία με μικρότερο στόλο (10-20 αεροσκάφη).

([152]) Στη Δανία, η Norwegian Air Shuttle μετέφερε το 29 % του συνολικού αριθμού επιβατών εσωτερικού το 2019 και η Danish Air Transport το 22 %. Στη Σουηδία, η Braathens Regional μετέφερε το 30 % του συνολικού αριθμού επιβατών εσωτερικού το 2019 και η Norwegian Air Shuttle το 18 %.

([153]) Η Ryanair είναι επίσης αερομεταφορέας χαμηλού κόστους και η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη, παρέχοντας κυρίως ενδοευρωπαϊκές πτήσεις.

([154]) Η EasyJet είναι ένας από τους σημαντικότερους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους στην Ευρώπη.

([155]) Στη σελίδα 29 του άρθρου της δεξαμενής σκέψης, περιλαμβάνεται το εξής απόσπασμα: «Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Roland Berger, η ταμειακή κατάσταση της Norwegian στην αρχή του έτους θα της έδινε τη δυνατότητα να λειτουργήσει λιγότερο από έναν μήνα χωρίς καμία δραστηριότητα. […] Μολονότι η μητρική εταιρεία Norwegian επωφελήθηκε από κάποια ελάφρυνση στις 4 Μαΐου 2020 χάρη σε ένα πακέτο διάσωσης, το οποίο της παρείχε εισφορά ύψους 880 εκατ. EUR, η οικονομική της κατάσταση παραμένει πολύ επισφαλής».

([156]) Παράρτημα 40.1 της κοινοποίησης της Δανίας και της Σουηδίας. Κατά τη συνεδρίαση της 7ης Μαΐου 2020, το διοικητικό συμβούλιο της SAS συζήτησε τη διαδικασία αναδιάρθρωσης της Norwegian Air Shuttle που βρισκόταν σε εξέλιξη.

([157]) Βλέπε, για παράδειγμα, το δελτίο Τύπου του Reuters με ημερομηνία 1η Μαΐου 2020, το οποίο διατίθεται στη διεύθυνση: https://www.reuters.com/article/uk-health-coronavirus-norwegianair-histo-idUKKBN22D4QZ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023). Βλέπε επίσης το δελτίο Τύπου του δικτυακού τόπου CNBC, της 20ής Απριλίου 2020, το οποίο διατίθεται στη διεύθυνση: https://www.cnbc.com/2020/04/20/norwegian-says-4700-jobs-at-risk-after-unit-bankruptcies-contracts-axed.html (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([158]) Βλέπε τη μελέτη της αγοράς αερομεταφορών, στην οποία αναφέρεται στον πίνακα 3 ότι η Danish Air Transport εκτελούσε 9 δρομολόγια εσωτερικού και 4 δρομολόγια εξωτερικού το 2019.

([159]) Βλέπε τον δικτυακό τόπο της Danish Air Transport: https://dat-corporate.com/about-us/dat-fleet/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2020). Μέρος του στόλου της Danish Air Transport αποτελούνταν από ATR, τα οποία είναι αεροσκάφη σχεδιασμένα για περιφερειακές μεταφορές με περιορισμένη χωρητικότητα (50 έως 70 θέσεις). Βλέπε επίσης εκτίμηση του ιστορικού στόλου της Danish Air Transport (που εκτιμάται σε 14 αεροσκάφη) από την Planespotters.net, η οποία διατίθεται στη διεύθυνση: https://www.planespotters.net/airline/Danish-Air-Transport?refresh=1 (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2020).

και μέρος των δρομολογίων της SAS βραχυπρόθεσμα, με παρόμοιο δίκτυο, μεταφορική ικανότητα και συχνότητα. Τέλος, όσον αφορά τη Ryanair, είναι επίσης απίθανο η εν λόγω εταιρεία να είχε αναλάβει τα δρομολόγια της SAS βραχυπρόθεσμα. Η Ryanair δεν εκτελούσε κανένα δρομολόγιο εσωτερικού στη Δανία και η διεθνής εναέρια κυκλοφορία αυτής περιοριζόταν σε 23 δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους πριν από την πανδημία της COVID-19, δηλαδή σχεδόν τρεις φορές λιγότερα από τη SAS, ενώ ο συνολικός αριθμός δρομολογίων της Ryanair προς και από τη Δανία αντιστοιχούσε στο ήμισυ των δρομολογίων της SAS. Ως εκ τούτου, είναι εύλογο να θεωρηθεί ότι η εν λόγω αεροπορική εταιρεία δεν θα αντικαθιστούσε τα δρομολόγια της SAS βραχυπρόθεσμα, λαμβανομένων επίσης υπόψη της κατάστασης που επικρατούσε στον τομέα των αερομεταφορών μετά την πανδημία της COVID-19 και του δεύτερου κύματος της εν λόγω πανδημίας που ήταν σε εξέλιξη κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου (αιτιολογικές σκέψεις 22, 23, 24 και 31). Η Επιτροπή επισημαίνει, εν προκειμένω, ότι η Ryanair δεν υπέβαλε σχέδια επέκτασης όσον αφορά τις δραστηριότητές της στη Δανία κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου.

(275) Τα στοιχεία που υπέβαλε η Ryanair στη μελέτη της αγοράς αερομεταφορών (αιτιολογική σκέψη 169) δεν επιτρέπουν να συναχθεί διαφορετικό συμπέρασμα. Η εν λόγω μελέτη παρουσιάζει, ουσιαστικά, την εξέλιξη της εναέριας κυκλοφορίας προς, από και εντός της Δανίας μεταξύ του 2014 και του 2019, όσον αφορά τις προσφερόμενες θέσεις και τον αριθμό των δρομολογίων που πρότειναν οι αεροπορικές εταιρείες. Η μελέτη της αγοράς αερομεταφορών καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους επεκτάθηκαν πολύ ταχύτερα μεταξύ του 2014 και του 2019 (αύξηση κατά 66 % του αριθμού των προσφερόμενων θέσεων και αύξηση κατά 62 δρομολόγια) απ' ό,τι οι «αεροπορικές εταιρείες με έδρα τη Δανία», όπως η SAS, η οποία, κατά τους ισχυρισμούς, συνέβαλε στην αύξηση του αριθμού προσφερόμενων θέσεων μόνο κατά 3 % και πρόσθεσε μόνο 14 δρομολόγια.

(276) Ωστόσο, η μελέτη της αγοράς αερομεταφορών είναι ελλιπής ως προς διάφορες πτυχές.

(277) *Πρώτον*, περιγράφει απλώς την εξέλιξη της εναέριας κυκλοφορίας προς, από και εντός της Δανίας μεταξύ του 2014 και του 2019, αλλά δεν παρέχει καμία ένδειξη σχετικά με τις συνέπειες της πανδημίας της COVID-19 στην εναέρια κυκλοφορία προς, από και εντός της Δανίας, κάτι που αποτελεί βασικό στοιχείο για την αξιολόγηση βάσει του σημείου 49 στοιχείο β) του προσωρινού πλαισίου εν προκειμένω. Το γεγονός ότι οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους αύξησαν την παρουσία τους κατά την πενταετή περίοδο που εξετάστηκε στην ανάλυση δεν αποτελεί απόδειξη ότι η εν λόγω αύξηση θα συνεχιζόταν μετά την πανδημία της COVID-19, η οποία επηρέασε το σύνολο του τομέα των αερομεταφορών. Αντίθετα, τα στοιχεία που υπέβαλε η Δανία δείχνουν ότι, μεταξύ του Ιανουαρίου και του Σεπτεμβρίου 2020, αερομεταφορείς χαμηλού κόστους όπως η Norwegian Air Shuttle και η EasyJet μείωσαν τα οικεία μερίδια μεταφερθέντων επιβατών από και προς τη Δανία, ενώ η Ryanair αύξησε ελαφρώς μόνο το μερίδιό της.

(278) *Δεύτερον*, μολονότι οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους αύξησαν την προσφορά τους για διεθνή αεροπορικά δρομολόγια από και προς τη Δανία μεταξύ του 2014 και του 2019, δεν συνέβη το ίδιο στην περίπτωση της εγχώριας εναέριας κυκλοφορίας: οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους εκτελούσαν μόνο δύο δρομολόγια εσωτερικού, χωρίς καμία αύξηση μεταξύ του 2014 και του 2019, και η μεταφορική ικανότητα όσον αφορά τις προσφερόμενες θέσεις στα εν λόγω εσωτερικά δρομολόγια μειώθηκε κατά την εν λόγω πενταετή περίοδο.

(279) *Τρίτον*, η μελέτη δεν παρέχει καμία ένδειξη όσον αφορά την τακτικότητα και τη συχνότητα των δρομολογίων που πρόσφεραν οι διάφορες αεροπορικές εταιρείες που αναλύθηκαν, ούτε καν όσον αφορά το δίκτυο και τους προορισμούς που πρότειναν. Αναφέρει μόνο τον αριθμό των προσφερόμενων θέσεων και τον αριθμό των δρομολογίων που εκτελούσαν οι αεροπορικές εταιρείες. Ωστόσο, τα στοιχεία που παρείχε η αρχή πολιτικής αεροπορίας και σιδηροδρόμων της Δανίας δείχνουν ότι, εάν αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, όπως η Norwegian Air Shuttle και η Ryanair, εκτελούσαν σημαντικό αριθμό δρομολογίων από και προς τη Δανία το 2019, πάνω από το ήμισυ αυτών ήταν εποχικά δρομολόγια (αιτιολογική σκέψη 275) και, ως εκ τούτου, δεν εκτελούνταν με τακτική συχνότητα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

(280) *Τέταρτον*, η μελέτη κάνει διάκριση μεταξύ της SAS και των «αερομεταφορέων χαμηλού κόστους» κατά την ανάλυση της αύξησης των δρομολογίων και των προσφερόμενων θέσεων για τη Δανία μεταξύ του 2014 και του 2019. Ωστόσο, δεν παρέχει συγκεκριμένες πληροφορίες για καθέναν από τους «αερομεταφορείς χαμηλού κόστους» που αναλύθηκαν. Όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 68, υπάρχει μεγάλη διαφορά μεταξύ των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους, καθώς η Norwegian Air Shuttle εκτελούσε, το 2019, 85 δρομολόγια προς, από και εντός της Δανίας, και η EasyJet εκτελούσε μόνο 16 δρομολόγια από και προς τη Δανία. Κατά τον ίδιο τρόπο, όπως αναφέρεται στο άρθρο της δεξαμενής σκέψης που υπέβαλε η Ryanair, οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους δεν βρίσκονταν όλοι στην ίδια οικονομική κατάσταση κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου: για παράδειγμα, η Norwegian Air Shuttle αντιμετώπιζε σοβαρές οικονομικές δυσχέρειες σε σύγκριση με τη Ryanair.

(281) *Τέλος*, μολονότι στη μελέτη της αγοράς αερομεταφορών διαπιστώθηκε ότι «η SAS, ως κύριος αερομεταφορέας, δεν είναι το όχημα αύξησης» της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ του 2014 και του 2019, γεγονός παραμένει ότι το 2019, όπως προκύπτει από τη μελέτη αυτήν, η SAS εκτελούσε 95 δρομολόγια από, προς και εντός της Δανίας, προσφέροντας 7,1 εκατομμύρια θέσεις ([160]). Συγκριτικά, η ομάδα των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους ([161]) εκτελούσε 171 δρομολόγια από, προς και εντός της Δανίας, προσφέροντας 7,1 εκατομμύρια θέσεις. Με άλλα λόγια, η SAS διέθετε το 2019 μεταφορική ικανότητα σε όρους αριθμού θέσεων προς, από και εντός της Δανίας που ήταν ίση με εκείνη όλων των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους συνολικά, και πρόσφερε αριθμό δρομολογίων που αντιστοιχούσε σε πάνω από το ήμισυ του συνολικού αριθμού δρομολογίων που εκτελούσαν όλοι οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους συνολικά. Η διαπίστωση αυτή ενισχύει το συμπέρασμα ότι θα ήταν δύσκολο για τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, αντίθετα με ό, τι υποστηρίζει η Ryanair, να υποκαταστήσουν βραχυπρόθεσμα τις δραστηριότητες της SAS, στο πλαίσιο της πανδημίας της COVID-19 που επηρέασε σοβαρά τον τομέα των αερομεταφορών.

Σουηδία

(282) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, με βάση τα στοιχεία που υπέβαλε η Σουηδία και περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 70 και 71, η Braathens Regional και η Norwegian Shuttle Air ήταν, σε εγχώριο επίπεδο, οι αεροπορικές εταιρείες που παρείχαν σημαντικό αριθμό δρομολογίων εκτός της SAS, μεταφέροντας το 30 % και το 18 %, αντίστοιχα, του συνολικού αριθμού επιβατών στο εσωτερικό της χώρας. Η Braathens Regional είναι περιφερειακή αεροπορική εταιρεία ([162]) που εκτελεί κυρίως δρομολόγια εσωτερικού στη Σουηδία, με μικρό στόλο (10 έως 15 αεροσκάφη) ([163]), αποτελούμενο από μικρά αεροσκάφη ([164]). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, μεταξύ του Ιανουαρίου και του Σεπτεμβρίου 2020, το μερίδιο των μεταφερθέντων επιβατών εσωτερικού της Braathens Regional μειώθηκε από 30 % σε 20 %. Συναφώς, αξίζει να σημειωθεί ότι η Braathens Regional κίνησε διαδικασία πτώχευσης τον Απρίλιο του 2020, αναστέλλοντας το σύνολο της εναέριας κυκλοφορίας της πριν από το καλοκαίρι του 2020 ([165]). Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 274, το μερίδιο μεταφερθέντων επιβατών της Norwegian Air Shuttle μειώθηκε επίσης από 18 % σε 14 %.

(283) Όσον αφορά τα διεθνή δρομολόγια προς και από τη Σουηδία, εκτός από τη SAS, η Norwegian Air Shuttle μετέφερε το 18 % του συνόλου των διεθνών επιβατών (πάνω από 5 εκατομμύρια επιβάτες) που ταξίδεψαν το 2019, ακολουθούμενη από τη Ryanair με ποσοστό 8 % (πάνω από 2 εκατομμύρια επιβάτες) και τη Wizz Air και τη Lufthansa με ποσοστό περίπου 5 % (πάνω από 1 εκατομμύριο επιβάτες). Η Wizz Air είναι αερομεταφορέας χαμηλού κόστους με μέγεθος συγκρίσιμο του μεγέθους της SAS, ενώ η Lufthansa είναι μία από τις μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες στην Ευρώπη. Αξίζει να σημειωθεί ότι, μεταξύ του Ιανουαρίου και του Σεπτεμβρίου του 2020, κατά τη διάρκεια της πανδημίας της COVID-19, ο κύριος ανταγωνιστής της SAS, η Norwegian Air Shuttle, μείωσε σημαντικά το μερίδιο διεθνών επιβατών της από 18 % σε 13 %, ενώ το μερίδιο της Ryanair παρέμεινε σταθερό.

(284) Με βάση τα εν λόγω στοιχεία, συνάγονται τα ακόλουθα συμπεράσματα: Πρώτον, φαίνεται ότι η Norwegian Air Shuttle, ο κύριος ανταγωνιστής της SAS τόσο σε εγχώριο όσο και σε διεθνές επίπεδο στη Σουηδία, αντιμετώπιζε σοβαρές οικονομικές δυσχέρειες, κάτι που καθιστά απίθανο να ήταν η εν λόγω εταιρεία σε θέση να αναλάβει το σύνολο ή μέρος των δρομολογίων της SAS προς, από και εντός της Σουηδίας βραχυπρόθεσμα. Δεύτερον, όσον αφορά τη Braathens Regional, η Επιτροπή επισημαίνει το περιορισμένο μέγεθος της εταιρείας αυτής, η οποία εκμεταλλευόταν πολύ μικρότερο στόλο σε σύγκριση με τη SAS και η οποία, όπως και η Norwegian Air Shuttle, αντιμετώπιζε σοβαρές δυσκολίες να διατηρήσει τις δραστηριότητές της. Στο πλαίσιο αυτό, ήταν απίθανο η εν λόγω εταιρεία να μπορούσε να υποκαταστήσει βραχυπρόθεσμα ακόμα και μέρος των δρομολογίων της SAS σε εγχώριο επίπεδο. Τέλος, όσον αφορά τη Ryanair, είναι επίσης απίθανο η εν λόγω εταιρεία να είχε αναλάβει τα δρομολόγια της SAS βραχυπρόθεσμα. Η Ryanair δεν εκτελούσε κανένα δρομολόγιο εσωτερικού στη Σουηδία, ενώ το δίκτυό της από και προς τη Σουηδία συνίστατο σε 44 δρομολόγια μεταξύ του Ιανουαρίου και του Σεπτεμβρίου του 2020, έναντι 85 που εκτελούσε η SAS ([166]), δηλαδή περίπου τα μισά. Ως εκ τούτου, είναι εύλογο

([160]) Βλέπε πίνακα 3 της μελέτης της αγοράς αερομεταφορών. Τα αριθμητικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται στον εν λόγω πίνακα περιλαμβάνουν μόνο τις πτήσεις εντός της Δανίας και τις ενδοευρωπαϊκές πτήσεις από και προς τη Δανία. Δεδομένου ότι η SAS εξυπηρετεί επίσης διάφορους διηπειρωτικούς προορισμούς, τα αριθμητικά στοιχεία για τη SAS έχουν υπο-εκτιμηθεί.

([161]) Η Επιτροπή υποθέτει ότι η ομάδα αυτή περιλαμβάνει *τουλάχιστον* τη Norwegian Air Shuttle, τη Ryanair και την EasyJet, οι οποίες ήταν οι κύριοι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους μετά τη SAS στη Δανία το 2019.

([162]) Βλέπε τον ιστότοπο της Braathens Regional στη διεύθυνση: https://www.flygbra.se/en/about-braathens-regional-airlines/corporate-information (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([163]) Βλέπε εκτίμηση του ιστορικού στόλου της Braathens Regional από την Planespotters.net, η οποία διατίθεται στη διεύθυνση: https://www.planespotters.net/airline/BRA-Braathens-Regional-Airlines (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023). Βλέπε επίσης μια ένδειξη που παρέχεται από τον ιστότοπο Aviation24, στη διεύθυνση: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([164]) Η Braathens Regional εκτελούσε πτήσεις μόνο με αεροσκάφη ATR 72/600, χωρητικότητας 72 επιβατών.

([165]) Βλέπε, για παράδειγμα, τον ιστότοπο Aviation24 στη διεύθυνση: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023). Βλέπε, επίσης, https://simpleflying.com/covid-airline-bankruptcies/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([166]) Στοιχεία του Σουηδικού Οργανισμού Μεταφορών.

να θεωρηθεί ότι η εν λόγω αεροπορική εταιρεία δεν θα αντικαθιστούσε τα δρομολόγια της SAS βραχυπρόθεσμα, λαμβανομένων επίσης υπόψη της κατάστασης που επικρατούσε στον τομέα των αερομεταφορών μετά την πανδημία της COVID-19 και του δεύτερου κύματος της πανδημίας που ήταν σε εξέλιξη κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου. Η Επιτροπή επισημαίνει σχετικά ότι η Ryanair δεν υπέβαλε σχέδια επέκτασης όσον αφορά τις δραστηριότητές της στη Σουηδία κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου.

(285) Για τους ίδιους λόγους που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 278 έως 281, τα στοιχεία που υπέβαλε η Ryanair στη μελέτη της αγοράς αερομεταφορών δεν επιτρέπουν να συναχθεί διαφορετικό συμπέρασμα. Παρόλο που στην εν λόγω μελέτη διαπιστώθηκε ότι «η SAS, ως ο κύριος αερομεταφορέας, δεν είναι το όχημα αύξησης» της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ του 2014 και του 2019 στη Σουηδία, γεγονός παραμένει ότι το 2019, όπως προκύπτει από την ίδια τη μελέτη, η SAS εκτελούσε 107 δρομολόγια από, προς και εντός της Σουηδίας, προσφέροντας 10 εκατομμύρια θέσεις ([167]). Συγκριτικά, η ομάδα των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους ([168]) εκτελούσε 227 δρομολόγια από, προς και εντός της Σουηδίας, προσφέροντας 8,2 εκατομμύρια θέσεις. Με άλλα λόγια, η SAS διέθετε το 2019 μεταφορική ικανότητα σε όρους αριθμού θέσεων που ήταν υψηλότερη από εκείνη όλων των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους συνολικά και πρόσφερε αριθμό δρομολογίων που αντιστοιχούσε σχεδόν στο ήμισυ του συνολικού αριθμού δρομολογίων που εκτελούσαν όλοι οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους συνολικά. Η εν λόγω διαπίστωση ενισχύει το συμπέρασμα ότι θα ήταν δύσκολο για τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους να υποκαταστήσουν βραχυπρόθεσμα τις δραστηριότητες της SAS, στο πλαίσιο της πανδημίας της COVID-19 που επηρέασε σοβαρά τον τομέα των αερομεταφορών.

Συμπέρασμα

(286) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η έξοδος της SAS θα είχε προκαλέσει διαταραχή στην παροχή σημαντικών αεροπορικών υπηρεσιών για τη Δανία και τη Σουηδία, τόσο για τις εγχώριες όσο και για τις διεθνείς συνδέσεις των δύο αυτών κρατών μελών, δεδομένου ότι είναι απίθανο οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία, συμπεριλαμβανομένων των κύριων ανταγωνιστών της SAS, να ήταν σε θέση να αναλάβει και να διατηρήσει τις δραστηριότητες της SAS με παρόμοιο δίκτυο, μεταφορική ικανότητα και συχνότητα, ή ακόμα και σημαντικό μέρος αυτών, βραχυπρόθεσμα (αν όχι και πέραν αυτού του ορίζοντα), σε ένα πλαίσιο στο οποίο ολόκληρος ο τομέας των αερομεταφορών επηρεάστηκε σοβαρά από την πανδημία της COVID-19. Συναφώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Δανία και η Σουηδία (αιτιολογική σκέψη 216) δεν μπορούσαν να είναι βέβαιες, κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης, ότι το επίπεδο συνδεσιμότητας που παρείχε η SAS θα διατηρούνταν από άλλους ανταγωνιστές.

(287) Επίσης, όπως ανέφεραν οι σουηδικές αρχές στην αιτιολογική σκέψη 217, υπήρχε σαφής κίνδυνος η Δανία και η Σουηδία να απολέσουν μια υπηρεσία παρεχόμενη με βάση ένα μοντέλο τύπου ακτινωτού τροχού, μέσω του οποίου η SAS παρείχε στους επιβάτες εσωτερικού τη δυνατότητα να συνδέονται απρόσκοπτα με διεθνείς πτήσεις, με αποτέλεσμα να διασφαλίζεται τόσο η εγχώρια όσο και η διεθνής συνδεσιμότητα της Δανίας και της Σουηδίας με σημαντικά επιχειρηματικά κέντρα στην Ένωση και πέραν αυτής. Η εν λόγω υπηρεσία δεν παρεχόταν από κανέναν από τους κύριους ανταγωνιστές της SAS, πριν από την πανδημία της COVID-19 και έπειτα από αυτήν.

(288) Τα συμπεράσματα αυτά δεν αμφισβητούνται από τον γενικό ισχυρισμό της Ryanair στην αιτιολογική σκέψη 177, με βάση τη σύνοψη της Επιτροπής για την πολιτική ανταγωνισμού του 2014, σύμφωνα με τον οποίο οι αεροπορικές εταιρείες που έχουν πτωχεύσει στο παρελθόν αντικαθίστανται γενικά από αποδοτικότερες αεροπορικές εταιρείες, όπως αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, όπως καταδεικνύεται από τα προβαλλόμενα προηγούμενα περιστατικά της Sabena, της Malev και της Spanair. Η Επιτροπή επισημαίνει, καταρχάς, ότι το εν λόγω άρθρο περιλαμβάνει ρητώς δήλωση αποποίησης ευθύνης στην οποία αναφέρεται σαφώς ότι δεν διατυπώνει επίσημη δήλωση της Επιτροπής. Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το εν λόγω άρθρο, το οποίο συντάχθηκε το 2014, δεν αφορούσε την κατάσταση πιθανής πτώχευσης αεροπορικής εταιρείας στο πλαίσιο πανδημίας που επηρεάζει σοβαρά ολόκληρο τον τομέα, όπως ήταν η πανδημία της COVID-19. Ομοίως, όσον αφορά τις προηγούμενες υποθέσεις της Malev και της Spanair ([169]) που επικαλείται η Ryanair, η Επιτροπή θεωρεί ότι αντιστοιχούν σε καταστάσεις που έλαβαν όλες χώρα σε διαφορετικό πλαίσιο και σε διαφορετική χρονική στιγμή, σε κράτη μέλη με διαφορετική γεωγραφική κατάσταση και κατάσταση αγοράς και σε σχέση με διαφορετικές εταιρείες. Δεν ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με το αν, στην προκειμένη περίπτωση, δεν υπήρχε κίνδυνος διαταραχής των σημαντικών αεροπορικών υπηρεσιών που παρείχε η SAS στη Σουηδία και τη Δανία στο πλαίσιο σοβαρής υγειονομικής κρίσης που έπληξε το σύνολο του τομέα των αερομεταφορών.

([167]) Τα αριθμητικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται στη μελέτη της αγοράς αερομεταφορών περιλαμβάνουν μόνο τις πτήσεις εντός της Σουηδίας και τις ενδοευρωπαϊκές πτήσεις από και προς τη Σουηδία. Δεδομένου ότι η SAS εξυπηρετεί επίσης διάφορους διηπειρωτικούς προορισμούς, τα αριθμητικά στοιχεία για τη SAS έχουν υπο-εκτιμηθεί.

([168]) Η Επιτροπή υποθέτει ότι η ομάδα αυτή περιλαμβάνει *τουλάχιστον* τη Norwegian Air Shuttle, τη Ryanair και τη Wizz Air, οι οποίες ήταν οι κύριοι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους μετά τη SAS στη Σουηδία το 2019.

([169]) Η Ryanair δεν υπέβαλε καμία πληροφορία σχετικά με τις συνέπειες της πτώχευσης της Sabena.

(289) Επίσης, ο ισχυρισμός της Ryanair ότι η Επιτροπή αντιφάσκει καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι, αφενός, οι δραστηριότητες της SAS δεν μπορούσαν να αντικατασταθούν, ενώ, αφετέρου, η SAS δεν κατέχει ισχύ στην αγορά, είναι επίσης αβάσιμος. Η Ryanair εξισώνει τη διαταραχή στην παροχή σημαντικών υπηρεσιών με την κατοχή σημαντικής ισχύος στην αγορά. Ωστόσο, μια επιχείρηση μπορεί να παρέχει σημαντικές υπηρεσίες από τη σκοπιά του κράτους μέλους, χωρίς να διαθέτει κατ' ανάγκη σημαντική ισχύ στην αγορά.

Αποφυγή κοινωνικών δυσχερειών και ανεπάρκειας της αγοράς λόγω σημαντικής απώλειας θέσεων εργασίας

(290) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η SAS είναι σημαντικός άμεσος και έμμεσος εργοδότης στη Δανία και τη Σουηδία. Πρώτον, η SAS εξακολουθούσε να απασχολεί άμεσα περίπου 6 000 εργαζομένους (αιτιολογική σκέψη 74), εστίαζε τις υπηρεσίες αερομεταφορών της στην κατηγορία των διακεκριμένων θέσεων (πάνω από το 50 % των επιβατών της από το 2015) και το 2019 δαπάνησε περίπου 4 δισεκατ. SEK σε προμηθευτές, συνεισφέροντας έτσι και έμμεσα στο ΑΕΠ της Σουηδίας και της Δανίας (αιτιολογική σκέψη 75). Στο πλαίσιο αυτό, η Δανία και η Σουηδία υπολόγισαν, μέσω μελετών, ότι η SAS συνεισέφερε άμεσα και έμμεσα στο δανικό και το σουηδικό ΑΕΠ αρκετά δισεκατομμύρια ετησίως (αιτιολογική σκέψη 75).

(291) Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η έξοδος της SAS από την αγορά θα μπορούσε να έχει προκαλέσει σοβαρές κοινωνικές δυσχέρειες λόγω των άμεσων και έμμεσων επιπτώσεων που θα προέκυπταν από την απώλεια θέσεων εργασίας που θα μπορούσε να προκαλέσει η πτώχευση/αθέτηση υποχρεώσεων της SAS. Ως εκ τούτου, η παρέμβαση της Δανίας και της Σουηδίας ήταν δικαιολογημένη για την αποφυγή κοινωνικών δυσχερειών και ανεπάρκειας της αγοράς λόγω αυτής της σημαντικής απώλειας θέσεων εργασίας.

(292) Σε αντίθεση με το επιχείρημα της Ryanair που εκτίθεται στην αιτιολογική σκέψη 176, η καθαυτή συμβολή της SAS στην απασχόληση στη δανική και τη σουηδική οικονομία είναι σημαντική, λαμβανομένου υπόψη του αριθμού των εργαζομένων που είχε η SAS, αλλά και των έμμεσων θέσεων εργασίας που δημιούργησε, χωρίς να είναι αναγκαίο να συγκριθεί η συμβολή αυτή με τον υπόλοιπο τομέα των αερομεταφορών. Ομοίως, το γεγονός ότι η συμβολή της SAS στην απασχόληση στη Δανία και τη Σουηδία ενδέχεται να είναι χαμηλότερη μετά την πανδημία, λόγω των οικονομικών προκλήσεων που αντιμετωπίζει η SAS, είναι άνευ σημασίας. Πράγματι, σκοπός της Δανίας και της Σουηδίας ήταν επίσης να αποφύγουν, κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης, περαιτέρω κοινωνικές δυσχέρειες και ανεπάρκεια της αγοράς λόγω της σημαντικής απώλειας άμεσων και έμμεσων θέσεων εργασίας που θα προκαλούσε η ενδεχόμενη έξοδος της SAS από την αγορά. Κατά συνέπεια, η ενίσχυση αποσκοπεί επίσης στην αποφυγή της επιδείνωσης της σοβαρής διαταραχής που προκλήθηκε από την πανδημία της COVID-19, η οποία έπληττε ήδη τη δανική και τη σουηδική οικονομία.

Συμπέρασμα

(293) Υπό το πρίσμα όλων αυτών των στοιχείων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, λαμβανομένου υπόψη του κινδύνου διαταραχής στην παροχή αρκετών σημαντικών υπηρεσιών που παρέχει η SAS (υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, υπηρεσίες επαναπατρισμού, υπηρεσίες μεταφοράς ιατρικού εξοπλισμού κ.λπ.), οι οποίες, αν δεν παρέχονταν από τη SAS, ήταν πιθανό να μην αναπαραχθούν από άλλες αεροπορικές εταιρείες σε παρόμοιο βαθμό (ή να μην αναπαραχθούν καθόλου), και προκειμένου να αποφευχθούν περαιτέρω κοινωνικές δυσχέρειες και ανεπάρκεια της αγοράς λόγω σημαντικής απώλειας θέσεων εργασίας, η Δανία και η Σουηδία επέδειξαν το κοινό συμφέρον που εξυπηρετεί η παρέμβαση υπέρ της SAS.

(294) Ως εκ τούτου, τηρείται το σημείο 49 στοιχείο β) του προσωρινού πλαισίου.

6.3.1.3. Συμμόρφωση με το σημείο 49 στοιχείο γ) του προσωρινού πλαισίου

(295) Σύμφωνα με το σημείο 49 στοιχείο γ) του προσωρινού πλαισίου, τα κράτη μέλη πρέπει να αποδείξουν ότι «ο δικαιούχος δεν είναι σε θέση να βρει χρηματοδότηση στις αγορές με προσιτούς όρους, τα δε υφιστάμενα στο οικείο κράτος μέλος οριζόντια μέτρα για την κάλυψη των αναγκών ρευστότητας δεν επαρκούν για τη διασφάλιση της βιωσιμότητάς του».

(296) Ως προκαταρκτική παρατήρηση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, όπως εξηγείται στην ενότητα 2.1.3, τα μέτρα μετριασμού που θέσπισε και η κρατική ενίσχυση που έλαβε η SAS δεν επαρκούσαν για την κάλυψη των οικονομικών αναγκών της σε ίδια κεφάλαια και ρευστότητα που προέκυψαν λόγω της πανδημίας της COVID-19 και των σχετικών μέτρων ανάσχεσης. Η SAS εξακολουθούσε να αναμένει ότι θα κατέγραφε αρνητική καθαρή θέση ύψους 9,4 δισεκατ. SEK και θα εξαντλούσε τη ρευστότητά της έως τον Δεκέμβριο του 2020. Η εν λόγω αρνητική καθαρή θέση όχι μόνο επηρέασε τη ρευστότητα της SAS, αλλά και απειλούσε τη φερεγγυότητα και τη βιωσιμότητά της βραχυπρόθεσμα. Για να αντιμετωπίσει το ζήτημα της φερεγγυότητάς της, η SAS έπρεπε να αποκαταστήσει επειγόντως την ισορροπία στον ισολογισμό της με νέα ίδια κεφάλαια, ώστε να αποφευχθεί η έξοδος από την αγορά (ενότητα 6.3.1.1). Ως εκ τούτου, η εν λόγω αποκατάσταση δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί με την ανάληψη περαιτέρω χρέους, δεδομένου ότι αυτό θα ήταν αναποτελεσματικό για την επίτευξη του επιθυμητού αποτελέσματος.

(297) Πριν από την πανδημία της COVID-19 και όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 151, οι πηγές χρηματοδότησης της SAS συνίσταντο κυρίως στα εξής:

— μη εξασφαλισμένο χρέος ή υβριδικά μέσα (π.χ. ανακυκλούμενες πιστωτικές διευκολύνσεις, μη εξασφαλισμένα ομόλογα, υβριδικά ομόλογα) ([170])·

— εξασφαλισμένο χρέος και λειτουργικές μισθώσεις εξασφαλισμένες με πρόσθετη ασφάλεια υπό μορφή ιδίων στοιχείων ενεργητικού (π.χ. αεροσκάφη)· και

— μετοχικό κεφάλαιο.

(298) Ωστόσο, από τα πραγματικά περιστατικά που παρουσίασαν η Δανία και η Σουηδία, όπως περιγράφονται στην ενότητα 2.1.5, και από τις παρατηρήσεις της SAS που συνοψίζονται στην ενότητα 4.1.2, προκύπτει σαφώς ότι, παρά τα μέτρα μετριασμού που θέσπισε η SAS και την κρατική ενίσχυση που είχε λάβει προηγουμένως, η επιδεινωμένη οικονομική κατάσταση της SAS τον Μάρτιο του 2020 αύξησε τις ανάγκες της σε κεφάλαια και ρευστότητα σε τέτοιο βαθμό ώστε να μην μπορούν να καλυφθούν ούτε με χρηματοδότηση από την αγορά με προσιτούς όρους ούτε στο πλαίσιο υφιστάμενων οριζόντιων μέτρων στη Δανία και τη Σουηδία.

(299) Πρώτον, η SAS δεν μπορούσε να έχει πρόσβαση σε χρηματοδότηση με τη μορφή μη εξασφαλισμένου χρέους και υβριδικών μέσων με προσιτούς όρους.

(300) Ειδικότερα, στοιχεία δείχνουν ότι ιδιώτες επενδυτές επιδίωκαν να μειώσουν την οικονομική τους έκθεση έναντι της SAS κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου. Η Επιτροπή επισημαίνει, εν προκειμένω, ότι αξιόπιστη αφετηρία για την εκτίμηση αυτήν είναι η επιδείνωση της αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας της SAS, στην οποία βασίζονται συνήθως οι επενδυτές για να εκτιμήσουν τον κίνδυνο που ενέχει μια επένδυση. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο οργανισμός αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας Standard & Poor's είχε εκδώσει αξιολόγηση B+ για τη SAS στις 16 Ιανουαρίου 2020, δηλαδή πριν από την πανδημία της COVID-19, αλλά την υποβάθμισε σε CCC στις 10 Ιουνίου 2020 (αιτιολογική σκέψη 154), εξέλιξη που επηρέασε αρνητικά την ικανότητα της SAS να χρηματοδοτείται με προσιτούς όρους από την αγορά μη εξασφαλισμένου χρέους και υβριδικών μέσων. Ο οργανισμός αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας Moody's προέβη σε παρόμοια υποβάθμιση, λόγω των άσχημων οικονομικών προοπτικών της SAS απουσία ανακεφαλαιοποίησης (αιτιολογική σκέψη 79). Η επιδείνωση της αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας της SAS αποδεικνύεται περαιτέρω από το γεγονός ότι τα ανεξόφλητα ομόλογα και υβριδικά μέσα της SAS αποτέλεσαν αντικείμενο διαπραγμάτευσης σε επισφαλή επίπεδα στις δευτερογενείς αγορές τον Ιούνιο του 2020 (αιτιολογική σκέψη 155). Η εξέλιξη της τιμολόγησης των εν λόγω μέσων μεταξύ του Δεκεμβρίου 2019 και του Ιουνίου 2020 καταδεικνύει σαφώς την επιθυμία ιδιωτών επενδυτών να μειώσουν την οικονομική τους έκθεση έναντι της SAS. Η SAS δεν ήταν επίσης σε θέση να ανανεώσει το οικείο πρόγραμμα ETMN που εφαρμοζόταν πριν από την πανδημία ([171]) (αιτιολογική σκέψη 152). Επίσης, η διάθεση της επενδυτικής βάσης που κατείχε ανεξόφλητο χρέος και υβριδικά μέσα να επενδύσει σε νέα μέσα με προσιτούς όρους ήταν πιθανό να είναι αμελητέα, δεδομένου ότι οι εν λόγω επενδυτές κλήθηκαν να μετατρέψουν τα μέσα που είχαν στην κατοχή τους υπό λιγότερο προτιμησιακούς όρους στο πλαίσιο της ανακεφαλαιοποίησης (αιτιολογική σκέψη 156).

(301) Δεύτερον, η SAS δεν ήταν σε θέση να έχει πρόσβαση σε χρηματοδότηση από την αγορά υπό προσιτούς όρους με τη μορφή εξασφαλισμένων δανειακών κεφαλαίων με τη χρήση μη βεβαρημένων αεροσκαφών ή άλλων τύπων στοιχείων ενεργητικού.

(302) Πράγματι, μετά την έξαρση της COVID-19 τον Μάρτιο του 2020, η SAS επιχείρησε να συνάψει ανακυκλούμενη πιστωτική διευκόλυνση με τραπεζικό όμιλο, προσπάθεια που αποδείχθηκε ανεπιτυχής χωρίς κρατική στήριξη, καθώς οι τράπεζες δεν ήταν έτοιμες να αναλάβουν κανέναν μη εξασφαλισμένο κίνδυνο (αιτιολογική σκέψη 78). Αυτό δείχνει σαφώς ότι, την εποχή εκείνη, η προθυμία χορήγησης δανείων, ακόμα και εξασφαλισμένων με πρόσθετη ασφάλεια, σε εταιρείες του τομέα των αερομεταφορών ήταν πολύ χαμηλή. Τελικά, η SAS σύναψε την ανακυκλούμενη πιστωτική διευκόλυνση με τη στήριξη κρατικών εγγυήσεων σε ποσοστό 90 %, αλλά οι τράπεζες απαιτούσαν εξασφαλίσεις για το υπόλοιπο μη εξασφαλισμένο μέρος της διευκόλυνσης με μη βεβαρημένα στοιχεία ενεργητικού που ανήκαν στη SAS. Συναφώς, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ο τραπεζικός όμιλος απαιτούσε σημαντική εξασφάλιση σε σύγκριση με τη δική του έκθεση σε κίνδυνο (αιτιολογική σκέψη 78) ([172]). Επίσης, όπως κατέδειξε η SAS (αιτιολογική σκέψη 158), η εταιρεία δεν μπορούσε να βασιστεί σε επαρκή αριθμό

([170]) Όπως προκύπτει από τη σελίδα 110 της ετήσιας έκθεσής της για το 2019, η SAS είχε συνάψει διάφορες βραχυπρόθεσμες πιστωτικές διευκολύνσεις προκειμένου να εξασφαλίσει πρόσθετη χρηματοδότηση, εάν χρειαζόταν. Η έκθεση είναι δημόσια διαθέσιμη στη διεύθυνση https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([171]) Όπως ζητήθηκε, η Επιτροπή έλαβε αποδεικτικά στοιχεία που επιβεβαιώνουν τη μη διαθεσιμότητα του προγράμματος ETMN κατά τον χρόνο της ανακεφαλαιοποίησης, με τη μορφή της επιστολής απόρριψης της […].

([172]) Για τη σύναψη της συμφωνίας ανακυκλούμενης πιστωτικής διευκόλυνσης, η SAS έπρεπε να παράσχει ως πρόσθετη ασφάλεια στις τράπεζες ένα σύνολο ιδιόκτητων αεροσκαφών, συνολικής αξίας διπλάσιας του μη εξασφαλισμένου ποσού της ανακυκλούμενης πιστωτικής διευκόλυνσης για το οποίο αναλάμβαναν κίνδυνο οι τράπεζες (10 % του ονομαστικού ποσού του δανείου), καθώς και αρνητική ρήτρα ενεχύρασης των ενδοομιλικών δανείων και λογαριασμών της SAS. Είναι σαφές ότι η συμφωνία αυτή περιόριζε ήδη τις εναπομένουσες πρόσθετες ασφάλειες που είχε στη διάθεσή της η SAS κατά τον χρόνο της ανακεφαλαιοποίησης.

μη βεβαρημένων αεροσκαφών για να καλύψει σημαντικό μέρος των αναγκών της σε ρευστότητα ή κεφάλαια, καθώς θα μπορούσε εύλογα να αξιοποιήσει μόνο 4 αεροσκάφη με νεότερη τεχνολογία. Επιπλέον, οι όροι και οι προϋποθέσεις που σχετίζονται με την ανακυκλούμενη πιστωτική διευκόλυνση παρέχουν περαιτέρω ένδειξη ότι η SAS δεν ήταν πιθανό να έχει στη διάθεσή της εξασφαλισμένα δανειακά κεφάλαια με προσιτούς όρους κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου (αιτιολογική σκέψη 158) ([173]). Τέλος, η Επιτροπή θεωρεί ότι τυχόν εναπομένοντα στοιχεία ενεργητικού τα οποία, θεωρητικά, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως πρόσθετη ασφάλεια (όπως το πρόγραμμα Eurobonus) δεν θα είχαν χρησιμεύσει για την αποτελεσματική επίλυση των ζητημάτων ρευστότητας και φερεγγυότητας της SAS, δεδομένης ιδίως της επείγουσας ανάγκης ανάληψης δράσης κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου και των χρονικών περιορισμών που συνδέονταν με τη δυνατότητα εκποίησης των εν λόγω στοιχείων ενεργητικού (αιτιολογικές σκέψεις 48 και 159).

(303) Τρίτον, για να αντιμετωπίσει το ζήτημα φερεγγυότητας που προέκυψε από τη σημαντική αρνητική καθαρή θέση κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου, η SAS έπρεπε να αποκαταστήσει επειγόντως την ισορροπία στον ισολογισμό της με νέα ίδια κεφάλαια, ώστε να αποφύγει την έξοδό της από την αγορά. Η ισορροπία στον ισολογισμό μιας εταιρείας δεν μπορεί να αποκατασταθεί με την ανάληψη περαιτέρω χρέους, καθώς αυτό θα ήταν αναποτελεσματικό για την επίτευξη του επιθυμητού αποτελέσματος (αιτιολογική σκέψη 297) ([174]). Στο πλαίσιο αυτό, η SAS χρειάστηκε εισφορά μετοχικού κεφαλαίου προερχόμενη από υφιστάμενους μετόχους και/ή νέους επενδυτές για να αντιμετωπίσει τα ζητήματα φερεγγυότητας και να αποκαταστήσει σταδιακά την πρόσβασή της στις χρηματοπιστωτικές αγορές με προσιτούς όρους.

(304) Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το μέτρο σχεδιάστηκε με σκοπό για να διευκολύνει τη συμμετοχή ιδιωτών επενδυτών για την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη κάλυψη των κεφαλαιακών αναγκών και των αναγκών ρευστότητας της SAS. Ειδικότερα, η SAS το έπραξε αυτό μέσω της παροχής ελκυστικών όρων σε ιδιώτες επενδυτές για να συμμετάσχουν στην έκδοση δικαιωμάτων και μέσω διαπραγμάτευσης του επιμερισμού του βάρους με άλλους μετόχους εκτός της Δανίας και της Σουηδίας (αιτιολογικές σκέψεις 84, 85, 117 και 162).

(305) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι κανένα άλλο οριζόντιο μέσο που είχε στη διάθεσή της η SAS κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου δεν θα επαρκούσε για την κάλυψη των αναγκών ρευστότητας της SAS και για τη διασφάλιση της βιωσιμότητάς της (αιτιολογική σκέψη 82).

(306) Οι παρατηρήσεις που υπέβαλε η Ryanair σχετικά με το σημείο αυτό (αιτιολογικές σκέψεις 180 έως 184) δεν μεταβάλλουν τις εν λόγω διαπιστώσεις.

(307) Πρώτον, όσον αφορά το επιχείρημα της Ryanair ότι η αξιολόγηση της Επιτροπής βασίστηκε αποκλειστικά στους ισχυρισμούς των σουηδικών και των δανικών αρχών (αιτιολογική σκέψη 180), η Επιτροπή παραπέμπει στην προηγούμενη ενότητα της παρούσας απόφασης (αιτιολογική σκέψη 263).

(308) Δεύτερον, η Ryanair υποστηρίζει ότι η SAS θα μπορούσε να έχει αντλήσει χρηματοδότηση με ίδια κεφάλαια από άλλους επενδυτές πέραν των υφιστάμενων μετόχων της μέσω δημόσιας προσφοράς, χωρίς τη συμμετοχή της Σουηδίας και της Δανίας. Με βάση τα αποδεικτικά στοιχεία που περιλαμβάνει η έκθεση της Oxera, αναφέρεται ότι εννέα αεροπορικές εταιρείες συγκέντρωσαν συνολικά 6,2 δισεκατ. EUR κατά την περίοδο από τον Απρίλιο έως τον Δεκέμβριο του 2020 (αιτιολογική σκέψη 182) ([175]). Ωστόσο, οι παρατηρήσεις της Ryanair δεν περιλαμβάνουν συγκεκριμένα αποδεικτικά στοιχεία για την ιδιωτική χρηματοδότηση που είχε στη διάθεσή της η SAS κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου. Το γεγονός ότι ορισμένες αεροπορικές εταιρείες ενδέχεται να είχαν λάβει χρηματοδότηση με ίδια κεφάλαια από την αγορά δεν σημαίνει κατ' ανάγκη ότι οι εν λόγω εταιρείες βρίσκονταν σε συγκρίσιμη κατάσταση με τη SAS, ή ότι παρόμοιες επιλογές ήταν (επαρκώς) διαθέσιμες στη SAS, ή ότι θα μπορούσαν να έχουν αντικαταστήσει (εν μέρει) το μέτρο ([176]).

([173]) Σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της σύμβασης ανακυκλούμενης πιστωτικής διευκόλυνσης που συνάφθηκε με τις τράπεζες, η SAS όφειλε να παρέχει ως πρόσθετη ασφάλεια ένα σύνολο ιδιόκτητων μη βεβαρημένων αεροσκαφών, συνολικής αξίας διπλάσιας του μη εξασφαλισμένου ποσού της ανακυκλούμενης πιστωτικής διευκόλυνσης για το οποίο αναλάμβαναν κίνδυνο οι τράπεζες (10 % του ονομαστικού ποσού του δανείου), καθώς και αρνητική ρήτρα ενεχύρασης των ενδοομιλικών δανείων και λογαριασμών της SAS.

([174]) Για να καταδειχθεί το σχετικό μέγεθος των προβλημάτων φερεγγυότητας της SAS σε σύγκριση με απλές ανάγκες ρευστότητας, είναι σκόπιμο να συγκριθεί η αναμενόμενη καθαρή θέση της στο τέλος του 2020 (μείον 9,4 δισεκατ. SEK) με το εγκεκριμένο ποσό ενίσχυσης βάσει του μέτρου (11 δισεκατ. SEK). Όπως περιγράφεται στην υποσημείωση 123, η άποψη αυτή επιβεβαιώνεται από διάφορες εκθέσεις ερευνών τραπεζών, μεταξύ των οποίων και η έκθεση της Den Norske Bank (DNB), η οποία εξέδωσε το ακόλουθο σχόλιο στις 28 Μαΐου 2020: «Δεδομένου ότι η λογιστική θέση είναι ήδη αρνητική, ο ισολογισμός περιλαμβάνει μη βιώσιμα επίπεδα χρέους και οι προοπτικές προβλέπουν συνέχιση των σημαντικών απωλειών κερδών σε ένα σενάριο κλιμάκωσης που αναμένεται να διαρκέσει έτη, προβλέπουμε ότι θα μπορούσε να χρειαστεί νέα χρηματοδότηση ύψους έως και 10 δισεκατ. SEK».

([175]) Σύμφωνα με τη Ryanair, οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες ήταν η Ryanair, η EasyJet, η IAG, η Air Canada, η United Airlines, η American Airlines, η Spirit Airlines, η Norwegian Airlines και η Hawaiian Airlines.

([176]) Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι η κεφαλαιακή διάρθρωση των αεροπορικών εταιρειών, το επιχειρηματικό τους μοντέλο, το νομικό καθεστώς τους και η πρόσβασή τους σε εξωτερικά κεφάλαια μπορεί να διαφέρουν σημαντικά. Η Ryanair δεν προσκομίζει στοιχεία που να αποδεικνύουν τη συγκρισιμότητα μεταξύ όλων των αναφερθέντων εταιρειών και της SAS.

(309) Σε κάθε περίπτωση, αρκεί να σημειωθεί ότι το μέτρο έδωσε σε άλλους επενδυτές, εκτός από τους επιλέξιμους και υφιστάμενους μετόχους της SAS, τη δυνατότητα να συμμετάσχουν στην έκδοση των δικαιωμάτων (αιτιολογική σκέψη 104). Συναφώς, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, όπως προκύπτει από το αποτέλεσμα της έκδοσης δικαιωμάτων, μολονότι το ενδιαφέρον ιδιωτών επενδυτών ήταν υψηλότερο από το αναμενόμενο, δεν υπήρχαν επαρκή κεφάλαια από τους επενδυτές της αγοράς για να καλυφθεί το σύνολο της πράξης, δεδομένου ότι η εγγραφή των υφιστάμενων και των νέων μετόχων ανήλθε περίπου στο 90 % του συνολικού ποσού των προσφερόμενων μετοχών στην έκδοση δικαιωμάτων. Σ' αυτήν τη βάση, οι δεσμεύσεις αναδοχής των δανικών και των σουηδικών αρχών έπρεπε να υλοποιηθούν για να επιτευχθεί η απαιτούμενη αύξηση κεφαλαίου. Η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνει ότι, ακόμα και με την εγγύηση που πρόσφεραν η Δανία και η Σουηδία με τις δεσμεύσεις αναδοχής, η SAS δεν είχε στη διάθεσή της επαρκή χρηματοδότηση με ίδια κεφάλαια από ιδιώτες επενδυτές κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου (αιτιολογικές σκέψεις 104 και 105).

(310) Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι αεροπορικές εταιρείες που ανέφερε η Ryanair είχαν λάβει προηγούμενα δάνεια με ευνοϊκούς όρους για την κάλυψη των αναγκών ρευστότητάς τους. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω δάνεια μπορεί να είχαν ως αποτέλεσμα να καταστήσουν την έκδοση δικαιωμάτων ή την εισφορά μετοχικού κεφαλαίου ελκυστικότερη για τους ιδιώτες επενδυτές. Επομένως, τα δάνεια αυτά δεν αποτελούν αξιόπιστο σημείο αναφοράς που να στηρίζει το επιχείρημα της Ryanair ότι άλλες αεροπορικές εταιρείες ήταν σε θέση να αντλήσουν χρηματοδότηση με ίδια κεφάλαια από επενδυτές κατά τη διάρκεια της πανδημίας της COVID-19, χωρίς καμία δημόσια στήριξη.

(311) Ως παράδειγμα, η έκθεση της Oxera αναφέρει ότι η IAG συγκέντρωσε πάνω από 2 δισεκατ. EUR μέσω εκδόσεων δικαιωμάτων με προεγγραφή από τους υφιστάμενους μετόχους σε αναλογική βάση. Ωστόσο, θα πρέπει να αναφερθεί ότι τον Μάιο του 2020 (πριν από την έκδοση δικαιωμάτων), η Iberia και η Vueling, δύο θυγατρικές της IAG, έλαβαν δάνεια συνολικού ύψους 1 δισεκατ. EUR από εμπορικές τράπεζες με την εγγύηση του Instituto de Crédito Official ([177]). Το ίδιο ισχύει για τη Ryanair ([178]) και την EasyJet ([179]), οι οποίες έλαβαν και οι δύο δάνειο ύψους 600 εκατ. GBP από την κυβέρνηση της Αγγλίας και την Τράπεζα της Αγγλίας στο πλαίσιο της χρηματοδοτικής διευκόλυνσης της κυβέρνησης υπέρ επιχειρήσεων για την αντιμετώπιση της νόσου COVID-19 (η οποία έδωσε σε επιχειρήσεις του Ηνωμένου Βασιλείου τη δυνατότητα να υποβάλουν αίτηση για δάνεια με τα εμπορικά επιτόκια που ίσχυαν πριν από την COVID-19). Τέλος, και οι αεροπορικές εταιρείες Allegiant Air, American Airlines, Hawaiian Airlines και Spirit Airlines έλαβαν κρατική στήριξη με τη μορφή επιχορηγήσεων και δανείων από το υπουργείο Οικονομικών της κυβέρνησης των Ηνωμένων Πολιτειών τον Απρίλιο του 2020 ([180]). Αντίθετα, όταν η SAS έλαβε στήριξη πριν από το μέτρο (ενότητα 2.1.3.2), η εν λόγω στήριξη χορηγήθηκε, ως επί το πλείστον, μέσω κρατικής εγγύησης χαμηλότερου ποσού σε σύγκριση με τις εν λόγω αεροπορικές εταιρείες. Η διευκόλυνση αυτή έπρεπε να ακυρωθεί αμέσως και να επιστραφεί πλήρως σε περίπτωση που η SAS προέβαινε σε ανακεφαλαιοποίηση (αιτιολογική σκέψη 81).

(312) Τρίτον, η Ryanair υποστηρίζει ότι η SAS θα μπορούσε να είχε αντλήσει χρηματοδότηση με δανειακά κεφάλαια από επενδυτές της αγοράς, βάσει στοιχείων που περιλαμβάνονται στην έκθεση της Oxera, αναφέροντας ότι αρκετές αεροπορικές εταιρείες με συγκρίσιμες αξιολογήσεις πιστοληπτικής ικανότητας με τη SAS ήταν σε θέση να αντλήσουν σημαντικά ποσά χρηματοδότησης με δανειακά κεφάλαια στις αγορές κατά την έναρξη της πανδημίας της COVID-19 ([181]). Ειδικότερα, η Ryanair υποστηρίζει ότι η SAS θα μπορούσε να στηριχθεί στα 55 μη βεβαρημένα αεροσκάφη της ως πρόσθετη ασφάλεια για τη συγκέντρωση εξασφαλισμένων δανειακών κεφαλαίων με πιο προσιτούς όρους.

(313) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 309, η Ryanair δεν παρέχει συγκεκριμένα αποδεικτικά στοιχεία για την ιδιωτική χρηματοδότηση που είχε στη διάθεσή της η SAS κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου. Το γεγονός ότι διάφορες αεροπορικές εταιρείες ενδέχεται να είχαν λάβει χρηματοδότηση με μη εξασφαλισμένα ή εξασφαλισμένα δανειακά κεφάλαια από την αγορά δεν σημαίνει κατ' ανάγκη ότι οι εν λόγω εταιρείες βρίσκονταν σε συγκρίσιμη κατάσταση με τη SAS, ή ότι παρόμοιες επιλογές ήταν (επαρκώς) διαθέσιμες στη SAS, ή ότι θα μπορούσαν να έχουν αντικαταστήσει (εν μέρει) την ανακεφαλαιοποίηση της SAS ([182]).

([177]) Βλέπε, για παράδειγμα, https://www.iairgroup.com/en/newsroom/press-releases/newsroom-listing/2020/ib-vy-loan-agreements (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023). Βλέπε επίσης δημοσιεύματα στον Τύπο σχετικά με τη λήψη από τον όμιλο IAG του ίδιου τύπου δανείου από την κυβέρνηση της Αγγλίας: https://www.aljazeera.com/economy/2020/5/7/british-airways-parent-iag-taps-uk-government-funds-for-help (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([178]) Βλέπε, για παράδειγμα, https://news.sky.com/story/coronavirus-airlines-among-businesses-given-bank-of-england-bailouts-12000568 (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([179]) Βλέπε, για παράδειγμα, https://www.theguardian.com/business/2020/apr/06/easyjet-secures-600m-coronavirus-loan-from-uk-treasury-and-bank (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([180]) Βλέπε, για παράδειγμα, https://home.treasury.gov/policy-issues/coronavirus/assisting-american-industry/payroll-support-program-payment (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([181]) Σύμφωνα με τη Ryanair, οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες ήταν η American Airlines, η Allegiant Air, η Azul, η Hawaiian Airlines, η Spirit Airlines και η GOL Airlines.

([182]) Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι η κεφαλαιακή διάρθρωση των αεροπορικών εταιρειών, το επιχειρηματικό τους μοντέλο, το νομικό καθεστώς τους και η πρόσβασή τους σε εξωτερικά κεφάλαια μπορεί να διαφέρουν σημαντικά. Η Ryanair δεν προσκομίζει στοιχεία που να αποδεικνύουν τη συγκρισιμότητα μεταξύ όλων των αναφερθέντων εταιρειών και της SAS.

(314) Όπως εξηγείται επίσης στην αιτιολογική σκέψη 304, η Επιτροπή επαναλαμβάνει ότι η SAS έπρεπε να αποκαταστήσει επειγόντως την ισορροπία στον ισολογισμό της με νέα ίδια κεφάλαια, προκειμένου να αντιμετωπίσει το πρόβλημα φερεγγυότητάς της και να αποφύγει την έξοδό της από την αγορά. Μόνο με την άντληση νέων ιδίων κεφαλαίων από υφιστάμενους και/ή νέους επενδυτές, θα μπορούσε η SAS να ξεκινήσει την αποκατάσταση της ισορροπίας του ισολογισμού της, να αντιμετωπίσει τα προβλήματα φερεγγυότητας επειγόντως και να αποκαταστήσει σταδιακά την πρόσβασή της σε χρηματοδότηση από την αγορά με προσιτούς όρους.

(315) Επίσης, τα παραδείγματα αεροπορικών εταιρειών που παρείχε η Ryanair με αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας από Ba3 έως B1 δεν παρέχουν καμία βάση για παρόμοιες συγκρίσεις, δεδομένου ότι η αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας της SAS υποβαθμίστηκε από B+ σε CCC στις 10 Ιουνίου 2020 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 300). Ως εκ τούτου, οι αναφερόμενες συναλλαγές που πραγματοποιήθηκαν από ορισμένες αεροπορικές εταιρείες δεν αποτελούν αξιόπιστο σημείο αναφοράς για το επιχείρημα της Ryanair ότι συγκρίσιμες αεροπορικές εταιρείες ήταν σε θέση να αντλήσουν χρηματοδότηση με δανειακά κεφάλαια από επενδυτές κατά τη διάρκεια της πανδημίας της COVID-19.

(316) Επίσης, η SAS δεν διέθετε 55 μη βεβαρημένα αεροσκάφη ([183]) ως πρόσθετη ασφάλεια για τη συγκέντρωση εξασφαλισμένων δανειακών κεφαλαίων με πιο προσιτούς όρους, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της Ryanair. Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 303, η SAS δεν μπορούσε να βασιστεί σε επαρκή αριθμό μη βεβαρημένων αεροσκαφών για να καλύψει σημαντικό μέρος των αναγκών της σε ρευστότητα ή κεφάλαια, καθώς μπορούσε εύλογα να αξιοποιήσει μόνο 4 αεροσκάφη με νεότερη τεχνολογία. Επίσης, οι όροι και οι προϋποθέσεις που σχετίζονται με την ανακυκλούμενη πιστωτική διευκόλυνση, για την οποία εγκρίθηκε κρατική εγγύηση τον Απρίλιο του 2020, παρέχουν περαιτέρω ένδειξη ότι η SAS δεν ήταν πιθανό να έχει στη διάθεσή της εξασφαλισμένα δανειακά κεφάλαια με προσιτούς όρους κατά τον χρόνο της ανακεφαλαιοποίησης (αιτιολογική σκέψη 303).

(317) Τέταρτον, η Ryanair επικρίνει την Επιτροπή ότι δεν εξέτασε αν η SAS θα μπορούσε να έχει πραγματοποιήσει άλλες συναλλαγές με ιδιώτες συμμετέχοντες στην αγορά, οι οποίες, κατά τον ισχυρισμό της, θα είχαν συμβάλει στη ρευστότητα της SAS χωρίς να αυξήσει το χρέος της, όπως έκδοση υβριδικών μέσων ή πώληση υποθηκευμένων αεροσκαφών.

(318) Με βάση τα αποδεικτικά στοιχεία που της υποβλήθηκαν, η Επιτροπή θεωρεί εξαιρετικά απίθανο να είχε καταφέρει η SAS να έχει πρόσβαση σε χρηματοδότηση με τη μορφή υβριδικών μέσων με προσιτούς όρους (βλέπε αιτιολογική σκέψη 300). Είναι επίσης σημαντικό να ληφθεί υπόψη ότι οι αξιολογήσεις της πιστοληπτικής ικανότητας της SAS υποβαθμίστηκαν τον Ιούνιο του 2020, εξέλιξη που είχε αρνητικές επιπτώσεις στην ικανότητα της εταιρείας να χρηματοδοτείται με προσιτούς όρους στην αγορά υβριδικών μέσων. Αυτό αποδεικνύεται περαιτέρω από το γεγονός ότι τα ανεξόφλητα υβριδικά μέσα της SAS αποτελούσαν αντικείμενο διαπραγμάτευσης σε επισφαλή επίπεδα στις δευτερογενείς αγορές κατά τον χρόνο της ανακεφαλαιοποίησης, όπως προκύπτει από την εξέλιξη της τιμολόγησης των εν λόγω μέσων μεταξύ του Δεκεμβρίου 2019 και του Ιουνίου 2020.

(319) Επιπλέον, σύμφωνα με το σημείο 49 στοιχείο γ) του προσωρινού πλαισίου, η Επιτροπή οφείλει να αξιολογήσει αν ένας δικαιούχος ενίσχυσης θα μπορούσε να έχει πρόσβαση σε εναλλακτική χρηματοδότηση από την αγορά με προσιτούς όρους. Επομένως, η εν λόγω αξιολόγηση δεν περιλαμβάνει τον έλεγχο του αν ο δικαιούχος θα μπορούσε να μειώσει περαιτέρω τις δραστηριότητές του, όπως προτείνει η Ryanair. Ως εκ τούτου, δεν είναι δικαιολογημένος ο ισχυρισμός της Ryanair ότι θα έπρεπε να υποχρεωθεί η SAS να εξετάσει το ενδεχόμενο πώλησης υποθηκευμένων αεροσκαφών ως μορφή εναλλακτικής χρηματοδότησης από την αγορά με προσιτούς όρους, κάτι που θα επέφερε ουσιαστικά τη μείωση των δραστηριοτήτων της SAS.

(320) Επομένως, με βάση τα προαναφερθέντα, η Επιτροπή θεωρεί ότι η SAS δεν ήταν σε θέση να βρει χρηματοδότηση στις αγορές με προσιτούς όρους και ότι τα υφιστάμενα στο οικείο κράτος μέλος οριζόντια μέτρα για την κάλυψη των αναγκών ρευστότητας δεν επαρκούσαν για τη διασφάλιση της βιωσιμότητάς της. Ως εκ τούτου, το μέτρο είναι σύμφωνο με το σημείο 49 στοιχείο γ) του προσωρινού πλαισίου.

6.3.1.4. Συμμόρφωση με το σημείο 49 στοιχείο δ) του προσωρινού πλαισίου

(321) Σύμφωνα με το σημείο 49 στοιχείο δ) του προσωρινού πλαισίου, τα κράτη μέλη πρέπει να αποδείξουν ότι «ο δικαιούχος δεν συνιστά επιχείρηση που ήταν ήδη προβληματική στις 31 Δεκεμβρίου 2019 (κατά την έννοια του γενικού κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία)».

(322) Ως προκαταρκτική παρατήρηση, η Ryanair ορθώς επισήμανε ότι η Επιτροπή βασίστηκε στους μη ενοποιημένους λογαριασμούς της SAS στην αρχική της απόφαση για την αξιολόγησή της βάσει του σημείου 49 στοιχείο δ) του προσωρινού πλαισίου (βλέπε αιτιολογική σκέψη 185). Η Επιτροπή έχει πλέον αξιολογήσει περαιτέρω τις προϋποθέσεις του άρθρου 2 σημείο 18) στοιχεία α) και γ) του ΓΚΑΚ, χρησιμοποιώντας τους ενοποιημένους λογαριασμούς της SAS, οι οποίοι καταρτίστηκαν σύμφωνα με τους εφαρμοστέους χρηματοοικονομικούς και λογιστικούς κανόνες.

([183]) Για να εκτιμήσει τον αριθμό αυτόν, η Ryanair απλώς υποθέτει ότι όλα τα ιδιόκτητα αεροσκάφη κατά την 31η Οκτωβρίου 2019 εξακολουθούσαν να είναι μη βεβαρημένα κατά τον χρόνο της ανακεφαλαιοποίησης.

(323) Ως εκ τούτου, με βάση τα αποδεικτικά στοιχεία που υπέβαλαν οι δανικές και οι σουηδικές αρχές (αιτιολογική σκέψη 98), η Επιτροπή εξέτασε τους ενοποιημένους λογαριασμούς της SAS, ως εταιρείας περιορισμένης ευθύνης και μητρικής εταιρείας του ομίλου SAS. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η SAS δεν απώλεσε πάνω από το ήμισυ του εγγεγραμμένου μετοχικού κεφαλαίου της λόγω συσσωρευμένων ζημιών [βλέπε άρθρο 2 σημείο 18) στοιχείο α) του ΓΚΑΚ]. Σύμφωνα με τις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις της SAS, τα ίδια κεφάλαιά της στις 31 Δεκεμβρίου 2019 (5,7 δισεκατ. SEK) παρέμειναν πάνω από το ήμισυ του εγγεγραμμένου μετοχικού κεφαλαίου της (7,7 δισεκατ. SEK). Δεύτερον, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η SAS δεν υπαγόταν σε συλλογική πτωχευτική διαδικασία ούτε πληρούσε τις προϋποθέσεις του εθνικού δικαίου που τη διέπει όσον αφορά την υπαγωγή της σε συλλογική πτωχευτική διαδικασία μετά από αίτημα των πιστωτών της [βλέπε άρθρο 2 σημείο 18) στοιχείο γ) του ΓΚΑΚ]. Τέλος, βάσει των ενοποιημένων λογαριασμών της SAS, η Επιτροπή υπολόγισε τον οικείο δείκτη χρέους προς ίδια κεφάλαια στις 31 Δεκεμβρίου 2019 (4,96). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η τιμή αυτή παρέμεινε κάτω από το όριο του 7,5 που ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 18) στοιχείο ε) του ΓΚΑΚ.

(324) Επομένως, η SAS δεν ήταν ήδη προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια του ΓΚΑΚ στις 31 Δεκεμβρίου 2019. Ως εκ τούτου, το μέτρο είναι σύμφωνο με το σημείο 49 στοιχείο δ) του προσωρινού πλαισίου.

6.3.2. *Είδη μέτρων ανακεφαλαιοποίησης*

(325) Σύμφωνα με το σημείο 52 του προσωρινού πλαισίου, «[τ]α κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν μέτρα ανακεφαλαιοποίησης λόγω της COVID-19 χρησιμοποιώντας δύο διακριτά μέσα ανακεφαλαιοποίησης: α) μετοχικά μέσα, ιδίως την έκδοση νέων κοινών ή προνομιούχων μετοχών· και/ή β) μέσα με στοιχείο ιδίων κεφαλαίων (αναφερόμενα ως "υβριδικά κεφαλαιακά μέσα") ([184]), ιδίως δικαιώματα συμμετοχής στα κέρδη, αφανείς συμμετοχές και μετατρέψιμα εξασφαλισμένα και μη εξασφαλισμένα ομόλογα». Το σημείο 53 του προσωρινού πλαισίου ορίζει ότι «[η] κρατική παρέμβαση μπορεί να λάβει τη μορφή οποιασδήποτε μεταβολής των ανωτέρω μέσων ή συνδυασμού μετοχικών μέσων και υβριδικών κεφαλαιακών μέσων». Σε κάθε περίπτωση, «[τ]ο κράτος μέλος πρέπει να διασφαλίζει ότι τα επιλεγόμενα μέσα ανακεφαλαιοποίησης και οι όροι που τα συνοδεύουν είναι κατάλληλα για την κάλυψη των αναγκών ανακεφαλαιοποίησης του δικαιούχου, ενώ παράλληλα προκαλούν τις ελάχιστες δυνατές στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό».

(326) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 99, το μέτρο αποτελεί συνδυασμό μέσου μετοχικού κεφαλαίου και υβριδικών κεφαλαιακών μέσων.

(327) Το μέσο μετοχικού κεφαλαίου αποτελούνταν τελικά από συνολικό μετοχικό κεφάλαιο ύψους 3,54 δισεκατ. SEK που κατέβαλαν η Δανία και η Σουηδία στη SAS έναντι της έκδοσης νέων κοινών μετοχών από τη SAS (αιτιολογικές σκέψεις 103, 104 και 105).

(328) Τα υβριδικά κεφαλαιακά μέσα έλαβαν τη μορφή νέων υβριδικών τίτλων αορίστου διάρκειας, ύψους 6 δισεκατ. SEK, οι οποίοι τέθηκαν στην κατοχή της Δανίας και της Σουηδίας και εξοφλήθηκαν πλήρως από αυτές (αιτιολογική σκέψη 106). Τα εν λόγω μέσα χαρακτηρίζονται ως ίδια κεφάλαια βάσει των ΔΠΧΑ.

(329) Όσον αφορά, ειδικότερα, το σημείο 53 του προσωρινού πλαισίου, η Ryanair δήλωσε στις παρατηρήσεις της ότι η Επιτροπή δεν εξήγησε τους λόγους για τους οποίους το μέτρο ήταν κατάλληλο για την κάλυψη των αναγκών ανακεφαλαιοποίησης της SAS και ότι δεν αξιολόγησε αν το μέτρο ήταν το λιγότερο στρεβλωτικό για τον ανταγωνισμό, ιδίως σε σύγκριση με άλλα πιθανά μέσα ενίσχυσης (αιτιολογική σκέψη 187).

(330) Σε απάντηση στην εν λόγω παρατήρηση, είναι αναγκαίο να υπενθυμιστεί ότι ένα μέσο ανακεφαλαιοποίησης και οι όροι που το συνοδεύουν μπορούν να θεωρηθούν κατάλληλα για την κάλυψη των αναγκών ανακεφαλαιοποίησης του δικαιούχου, ενώ ταυτόχρονα στρεβλώνουν λιγότερο τον ανταγωνισμό, όπως αναφέρεται στο σημείο 53 του προσωρινού πλαισίου, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν τις διάφορες απαιτήσεις που προβλέπονται για τον σκοπό αυτόν στο εν λόγω πλαίσιο και αφορούν το ποσό της ανακεφαλαιοποίησης (τμήμα 3.11.4), την αμοιβή και την έξοδο του κράτους (τμήμα 3.11.5), τη διακυβέρνηση και την πρόληψη αδικαιολόγητων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού (τμήμα 3.11.6) και τη στρατηγική εξόδου του κράτους από τη συμμετοχή που προκύπτει από την ανακεφαλαιοποίηση (τμήμα 3.11.7). Σκοπός όλων αυτών των απαιτήσεων είναι ακριβώς να διασφαλιστεί ότι το επίμαχο μέτρο και οι όροι που το συνοδεύουν δεν υπερβαίνουν ό,τι είναι αναγκαίο για την κάλυψη των αναγκών ανακεφαλαιοποίησης του δικαιούχου, ενώ παράλληλα προκαλούν τις ελάχιστες δυνατές στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό. Ως εκ τούτου, εάν πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις, το επιλεγμένο μέσο ανακεφαλαιοποίησης πρέπει να θεωρείται ότι συμμορφώνεται με το σημείο 53 του προσωρινού πλαισίου. Όλες αυτές οι απαιτήσεις αξιολογούνται στις ενότητες που ακολουθούν.

([184]) Τα υβριδικά κεφαλαιακά μέσα συνδυάζουν χαρακτηριστικά χρέους και ιδίων κεφαλαίων. Για παράδειγμα, τα μετατρέψιμα ομόλογα παρέχουν απόδοση κατά τον ίδιο τρόπο όπως και τα ομόλογα μέχρι να μετατραπούν σε ίδια κεφάλαια. Επομένως, η αξιολόγηση της συνολικής απόδοσης των υβριδικών κεφαλαιακών μέσων εξαρτάται, αφενός, από την απόδοσή τους για το διάστημα που λειτουργούν ως χρεωστικά μέσα και, αφετέρου, από τις προϋποθέσεις για τη μετατροπή τους σε μετοχικά μέσα.

(331) Όσον αφορά την ύπαρξη εναλλακτικών μέσων ενίσχυσης, η Επιτροπή έχει ήδη καταλήξει στο συμπέρασμα, στην ενότητα 6.3.1.3, ότι, στην προκειμένη περίπτωση, δεν υπήρχαν άλλες εναλλακτικές λύσεις αντί του μέτρου. Εξάλλου, κατά πάγια νομολογία, η Επιτροπή δεν υποχρεούται να αποδείξει, θετικά, ότι κανένα άλλο πιθανό μέτρο ενίσχυσης, το οποίο είναι εξ ορισμού υποθετικό, δεν θα ήταν καταλληλότερο και δεν θα προκαλούσε λιγότερες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού ([185]).

6.3.3. *Ποσό της ανακεφαλαιοποίησης (σημείο 54 του προσωρινού πλαισίου)*

(332) Σύμφωνα με το σημείο 54 του προσωρινού πλαισίου, «*[π]ροκειμένου να εξασφαλίζεται η αναλογικότητα της ενίσχυσης, το ποσό της ανακεφαλαιοποίησης λόγω της COVID-19 δεν πρέπει να υπερβαίνει το ελάχιστο αναγκαίο για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας του δικαιούχου και να περιορίζεται στην αποκατάσταση της κεφαλαιακής διάρθρωσης του δικαιούχου στην κατάσταση που βρισκόταν πριν από την έξαρση της νόσου COVID-19, δηλαδή στις 31 Δεκεμβρίου 2019. Κατά την αξιολόγηση της αναλογικότητας της ενίσχυσης, λαμβάνονται υπόψη οι κρατικές ενισχύσεις που έχουν ληφθεί ή προγραμματιστεί στο πλαίσιο της έξαρσης της νόσου COVID-19*».

(333) Ο έλεγχος αναλογικότητας που προβλέπεται στο σημείο 54 έχει δύο σωρευτικές προϋποθέσεις. Αφενός, η ανακεφαλαιοποίηση λόγω της COVID-19 δεν πρέπει να υπερβαίνει το ελάχιστο αναγκαίο για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας του δικαιούχου, δηλαδή δεν μπορεί να υπερβαίνει το ελάχιστο ποσό ενίσχυσης ανακεφαλαιοποίησης που είναι απαραίτητο για την αποκατάσταση της πρόσβασης της εταιρείας στις ιδιωτικές κεφαλαιαγορές (και, ως εκ τούτου, της ικανότητάς της να λαμβάνει χρηματοδότηση με δανειακά και/ή ίδια κεφάλαια από τις αγορές με προσιτά επιτόκια). Αφετέρου, η ανακεφαλαιοποίηση λόγω της COVID-19 πρέπει να περιορίζεται στην αποκατάσταση της κεφαλαιακής διάρθρωσης του δικαιούχου στην κατάσταση που βρισκόταν πριν από την έξαρση της νόσου COVID-19.

(334) Όπως σημειώνεται στην αιτιολογική σκέψη 16, η αξιολόγηση του μέτρου, μετά την ακύρωση της αρχικής απόφασης από το Γενικό Δικαστήριο, πρέπει να βασιστεί στα πραγματικά περιστατικά και τα στοιχεία που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης. Για τον λόγο αυτόν, η αξιολόγηση της Επιτροπής χρησιμοποιεί προγνώσεις και προβλέψεις της περιόδου εκείνης για ορισμένα αριθμητικά στοιχεία. Η Επιτροπή βασίστηκε στους ενοποιημένους λογαριασμούς ολόκληρου του ομίλου SAS, συμπεριλαμβανομένων των λογαριασμών της SAS και των θυγατρικών της, για τους σκοπούς της αξιολόγησης της αναλογικότητας βάσει του σημείου 54 του προσωρινού πλαισίου.

(335) Πρώτον, για να αξιολογήσει αν η ενίσχυση αντιστοιχεί στο ελάχιστο αναγκαίο για την αποκατάσταση της κεφαλαιακής διάρθρωσης του δικαιούχου στην κατάσταση που βρισκόταν πριν από την έξαρση της COVID-19, η Επιτροπή εξέτασε χρηματοοικονομικές προβλέψεις σχετικά με i) την καθαρή θέση του δικαιούχου· και ii) τον δείκτη χρέους προς ίδια κεφάλαια του δικαιούχου. Οι προβλέψεις αυτές αφορούσαν την κατάσταση μετά την ανακεφαλαιοποίηση λόγω της COVID-19 στο τέλος του οικονομικού έτους 2021. Η Επιτροπή συνέκρινε την τιμή των εν λόγω δεικτών με την αντίστοιχη τιμή τους πριν από την έξαρση της COVID-19 ([186]).

(336) Δεύτερον, προκειμένου να αξιολογήσει αν η ενίσχυση αντιστοιχεί στο ελάχιστο αναγκαίο για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας της SAS, η Επιτροπή προσδιόρισε το ελάχιστο ποσό της κρατικής ενίσχυσης ανακεφαλαιοποίησης που ήταν απαραίτητο για την αποκατάσταση της πρόσβασης της εταιρείας στις κεφαλαιαγορές (δανειακά και/ή ίδια κεφάλαια). Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή ανέλυσε τους ακόλουθους δείκτες (ως προβλέψεις):

— τον δείκτη καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια, ο οποίος λαμβάνεται συνήθως υπόψη από τους οργανισμούς αξιολόγησης κατά την αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας των εταιρειών. Ειδικότερα, η Επιτροπή θα συγκρίνει τον δείκτη καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια του δικαιούχου μετά το μέτρο με ένα επίπεδο αναφοράς δεικτών καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια άλλων ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών πριν από την έξαρση της νόσου COVID-19, δηλαδή την κατάσταση στις 31 Δεκεμβρίου 2019. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο δείκτης καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια του τρίτου τεταρτημορίου συγκρίσιμων εταιρειών αποτελεί χρήσιμο και κατάλληλο επίπεδο αναφοράς·

— τον δείκτη καθαρού χρέους προς EBITDA, έναν άλλο δείκτη που χρησιμοποιούν οι οργανισμοί αξιολόγησης για να καθορίσουν την πιστοληπτική ικανότητα μιας εταιρείας. Ειδικότερα, η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν ο δείκτης καθαρού χρέους προς EBITDA μετά την ανακεφαλαιοποίηση λόγω της COVID-19 δεν είναι χαμηλότερος από το όριο του 3,0-3,5. Πρόκειται για ένα συντηρητικό κριτήριο, διότι αποτελεί συνήθη πρακτική να θεωρείται ότι ένας δείκτης καθαρού χρέους προς EBITDA υψηλότερος του 3,5 αποτελεί ένδειξη χαμηλής πιστοληπτικής ικανότητας. Παρότι οι πραγματικές αξιολογήσεις πιστοληπτικής ικανότητας εξαρτώνται από διάφορους παράγοντες, οι εταιρείες με τέτοιες τιμές δείκτη καθαρού χρέους προς EBITDA δεν διαθέτουν συνήθως αξιολόγηση επενδυτικού βαθμού, κάτι που σημαίνει ότι αντιμετωπίζουν δυσκολίες και αυξημένο κόστος για την πρόσβαση σε ιδιωτικές κεφαλαιαγορές·

([185]) Πρβλ. απόφαση της 6ης Μαΐου 2019, *Scor* κατά *Επιτροπής*, T-135/17, ECLI:EU:T:2019:287, σκέψη 94.

([186]) Καθώς το οικονομικό έτος της SAS διαρκεί από την 1η Νοεμβρίου έως τις 31 Οκτωβρίου, ο ισολογισμός του πρώτου τριμήνου του 2020, το οποίο λήγει στις 31 Ιανουαρίου, είναι ο τελευταίος πριν από την έξαρση της COVID-19. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να χρησιμοποιήσει τα στοιχεία του πρώτου τριμήνου του οικονομικού έτους 2020 (που έληξε τον Ιανουάριο του 2020) για την αξιολόγηση της κατάστασης πριν από την COVID-19, αντί να χρησιμοποιήσει τα στοιχεία της 31ης Δεκεμβρίου 2019.

— τον δείκτη ιδίων κεφαλαίων προς στοιχεία ενεργητικού, έναν ακόμα δείκτη που αποτελεί μέρος της αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας μιας εταιρείας. Η Επιτροπή χρησιμοποίησε τον εν λόγω δείκτη για να διενεργήσει τον ίδιο έλεγχο συγκριτικής αξιολόγησης όπως και για τον δείκτη καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια·

— τον δείκτη χρηματοοικονομικής ετοιμότητας, ο οποίος συνίσταται στον λόγο των ρευστών διαθεσίμων μιας εταιρείας, συμπεριλαμβανομένων των μη χρησιμοποιημένων πιστωτικών ορίων, προς τα πάγια έξοδά της. Η Επιτροπή προέβη σε συγκριτική αξιολόγηση του δείκτη αυτού με το όριο του 25 %. Η πτώση του δείκτη χρηματοοικονομικής ετοιμότητας κάτω από το επίπεδο του 25 % θα επέφερε αυστηρότερη παρακολούθηση από την υπεύθυνη για τις αερομεταφορές αρχή. Για να μπορέσει η SAS να συνεχίσει να κατέχει άδεια αερομεταφορών στην περίπτωση αυτήν, η εν λόγω αρχή θα επέβαλε την υποβολή τριμηνιαίων οικονομικών εκθέσεων, αντί ετήσιων, καθώς και σχεδίου αποκατάστασης στο οποίο θα παρουσιάζονταν τα μέτρα για την επαναφορά του δείκτη σε τιμή υψηλότερη του 25 %.

(337) Η Ryanair εξομοιώνει την έννοια της βιωσιμότητας με ένα επίπεδο κερδοφορίας αποδεκτό για τους ιδιώτες επενδυτές και υποστηρίζει ότι η Επιτροπή θα έπρεπε να είχε αξιολογήσει δείκτες κερδοφορίας, όπως την απόδοση των ιδίων κεφαλαίων (αιτιολογική σκέψη 188). Ωστόσο, στο σημείο 54 του προσωρινού πλαισίου δεν γίνεται καμία αναφορά στην κερδοφορία. Αντίθετα, από το προσωρινό πλαίσιο προκύπτει σαφώς ότι βασικός στόχος του είναι η κάλυψη των αναγκών ρευστότητας ώστε να καταστεί δυνατή η συνέχεια των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων κατά τη διάρκεια της έξαρσης της νόσου COVID-19 και μετά από αυτήν. Για τον σκοπό αυτόν, στο σημείο 9 του προσωρινού πλαισίου ορίζεται ότι απαιτείται δημόσια στήριξη «προκειμένου να διασφαλιστεί ότι στις αγορές παραμένει διαθέσιμη επαρκής ρευστότητα» και «για τη διατήρηση της συνέχειας της οικονομικής δραστηριότητας κατά τη διάρκεια της έξαρσης της νόσου COVID-19 και ύστερα από αυτήν». Επίσης, το σημείο 11 διευκρινίζει ότι το προσωρινό πλαίσιο καθορίζει τις δυνατότητες που έχουν τα κράτη μέλη «για τη διασφάλιση της ρευστότητας και της πρόσβασης των επιχειρήσεων σε χρηματοδότηση». Τέλος, στο σημείο 18 αναφέρεται ότι «η κρατική ενίσχυση είναι δικαιολογημένη […] για περιορισμένο χρονικό διάστημα, με σκοπό να αντιμετωπιστεί η έλλειψη ρευστότητας που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις και να διασφαλιστεί ότι οι διαταραχές που προκαλούνται από την έξαρση της νόσου COVID-19 δεν υπονομεύουν τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων».

(338) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν υποχρεούται να χρησιμοποιήσει δείκτες κερδοφορίας, όπως την απόδοση των ιδίων κεφαλαίων και την απόδοση των στοιχείων ενεργητικού (αιτιολογική σκέψη 188), δεδομένου ότι δεν είναι υποχρεωμένη να αξιολογήσει την κερδοφορία της SAS για να αξιολογήσει τη βιωσιμότητά της. Όπως εξηγείται ανωτέρω, οι δείκτες που εξέτασε η Επιτροπή (ιδίως ο δείκτης καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια, ο δείκτης καθαρού χρέους προς EBITDA και ο δείκτης ιδίων κεφαλαίων προς στοιχεία ενεργητικού) αποτελούν βασικούς δείκτες μέτρησης για την αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας μιας εταιρείας και της πρόσβασής της σε χρηματοδότηση από την αγορά.

(339) Η Επιτροπή διενέργησε τις αναλύσεις που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 336 και 337 με βάση τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις της SAS που υπέβαλαν η Δανία και η Σουηδία στην κοινή τους κοινοποίηση. Η Επιτροπή ζήτησε και ανέλυσε εσωτερικά έγγραφα προκειμένου να αξιολογήσει αν οι προβλέψεις αυτές αντιστοιχούν πράγματι στις προβλέψεις που είχε εκπονήσει η SAS για τον δικό της εσωτερικό σχεδιασμό. Ειδικότερα, η Επιτροπή εξέτασε ενδελεχώς το ποσό των προβλεπόμενων ζημιών, καθώς αυτές έχουν άμεσο αντίκτυπο στις ανάγκες ανακεφαλαιοποίησης μειώνοντας το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας. Συνολικά, η ανάλυση των εσωτερικών εγγράφων της SAS επιβεβαίωσε ότι η SAS ανέμενε ζημίες ύψους αντίστοιχου του ύψους των ζημιών που αναφέρονταν στο επιχειρηματικό σχέδιο που υπέβαλαν στην Επιτροπή η Δανία και η Σουηδία.

(340) Η Ryanair υποστηρίζει επίσης ότι η Επιτροπή θα έπρεπε να έχει αξιολογήσει τον βαθμό στον οποίο η SAS θα μπορούσε να μειώσει διαρθρωτικά τη βάση κόστους της και να αυξήσει την κερδοφορία της ή τον βαθμό στον οποίο θα μπορούσε να μειώσει τα έξοδα βραχυπρόθεσμα, και ότι, ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα έπρεπε να είχε αμφισβητήσει τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις της SAS (αιτιολογική σκέψη 193). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι δεν προβλέπεται τέτοια απαίτηση στο σημείο 54 του προσωρινού πλαισίου. Το επιχείρημα της Ryanair φαίνεται να απορρέει από μια αναλογία με τις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση (αιτιολογική σκέψη 188). Ωστόσο, το προσωρινό πλαίσιο δεν απαιτεί αναδιάρθρωση, κυρίως επειδή ο δικαιούχος ενίσχυσης ανακεφαλαιοποίησης στο πλαίσιο της πανδημίας της COVID-19 δεν ευθύνεται για τα γεγονότα που υπονομεύουν τη βιωσιμότητά του.

(341) Η Επιτροπή διενέργησε την αξιολόγηση της αναλογικότητας με βάση τα οικονομικά στοιχεία που υποβλήθηκαν με την κοινοποίηση, δηλαδή τα πραγματικά οικονομικά στοιχεία έως τον Ιούνιο του 2020 και τις προβλέψεις του επιχειρηματικού σχεδίου για την περίοδο από τον Ιούλιο του 2020 έως το τέλος του οικονομικού έτους 2025. Επίσης, η Επιτροπή διενέργησε την αξιολόγησή της συμπεριλαμβάνοντας στο ποσό της ανακεφαλαιοποίησης τόσο τις συνεισφορές της Δανίας και της Σουηδίας όσο και τις συνεισφορές ιδιωτών επενδυτών. Επομένως, η ανακεφαλαιοποίηση που εξετάστηκε στην παρούσα απόφαση ανέρχεται σε 14,25 δισεκατ. SEK, μολονότι i) η ανάγκη ανακεφαλαιοποίησης αναμενόταν να καλυφθεί εν μέρει και από ιδιώτες μετόχους ([187])· και ii) η ενίσχυση βάσει του μέτρου ανήλθε τελικά μόνο σε 9,54 δισεκατ. SEK (βλέπε αιτιολογική σκέψη 7). Επομένως, η υπόθεση της Επιτροπής είναι πολύ συντηρητική.

([187]) Η Επιτροπή θα επανεξετάσει την αναλογικότητα του μέτρου συμπεριλαμβάνοντας στην αξιολόγησή της τη μετατροπή των κυκλοφορουσών μετοχών στην κατοχή ιδιωτών επενδυτών, ύψους 2,25 δισεκατ. SEK, σε κοινές μετοχές, καθώς η διαδικασία αυτή αναμενόταν επίσης να καλύψει μέρος των αναγκών ανακεφαλαιοποίησης της SAS. Η συνεισφορά της Δανίας και της Σουηδίας ανήλθε τελικά σε περίπου 9,54 δισεκατ. SEK κατά μέγιστο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 7).

(342) Η Ryanair θεωρεί ότι η Επιτροπή θα έπρεπε να είχε αξιολογήσει τον αντίκτυπο εναλλακτικών προβλέψεων όσον αφορά την εναέρια κυκλοφορία (αιτιολογική σκέψη 193).

(343) Όταν η SAS κατάρτισε το επιχειρηματικό σχέδιο που παρουσίασε στη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της 15ης Απριλίου 2020 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 40), οι προβλέψεις του κλάδου ([188]) ήταν πιο αισιόδοξες από εκείνες που χρησιμοποίησε η SAS (αιτιολογική σκέψη 41). Ωστόσο, κατά τη διάρκεια του Ιουλίου του 2020, οι προβλέψεις του κλάδου αναθεωρήθηκαν προς τα κάτω ([189]), ενόψει της βραδύτερης ανάκαμψης της εναέριας κυκλοφορίας που είχε καταγραφεί και της επιδείνωσης των προοπτικών της πανδημίας της COVID-19. Η SAS αποφάσισε να μην αναθεωρήσει τις επιχειρηματικές προβλέψεις της και, ως εκ τούτου, οι προβλέψεις της για την εναέρια κυκλοφορία ήταν σύμφωνες με τις εν λόγω επικαιροποιημένες προβλέψεις του κλάδου, με αναμενόμενη πλήρη ανάκαμψη μεταξύ του 2023 και του 2024. Η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν υπάρχει λόγος να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η SAS θα έπρεπε να είχε εφαρμόσει μια πιο αισιόδοξη προσέγγιση ή ότι οι προβλέψεις της για την εναέρια κυκλοφορία, σύμφωνα με τις προβλέψεις του κλάδου, δεν ήταν κατάλληλες.

(344) Τέλος, για να αξιολογήσει την αναλογικότητα του μέτρου, η Επιτροπή έλαβε υπόψη i) την ενίσχυση που είχε ήδη χορηγηθεί στη SAS στο πλαίσιο άλλων μέτρων κρατικής ενίσχυσης (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 57 έως 60) κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου και ii) την ενίσχυση που αναμενόταν να χορηγηθεί στη SAS στο πλαίσιο του επίμαχου μέτρου, σύμφωνα με την κοινοποίηση της 11ης Αυγούστου 2020 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 342). Πράγματι, πρώτον, οι προβλέψεις του επιχειρηματικού σχεδίου επί των οποίων διενεργήθηκε η αξιολόγηση της αναλογικότητας περιλάμβαναν όλες τις ενισχύσεις που είχαν χορηγηθεί κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου. Δεύτερον, όσον αφορά την ενίσχυση η οποία, κατά τον χρόνο κοινοποίησης του μέτρου, αναμενόταν να χορηγηθεί στη SAS στο μέλλον, η ανάλυση ευαισθησίας (βλέπε ενότητα 6.3.3.3) επιβεβαίωσε ότι η αξιολόγηση της αναλογικότητας διέθετε επαρκές περιθώριο για την ένταξη ενδεχόμενης πρόσθετης ενίσχυσης. Και σ' αυτήν την περίπτωση, η προσέγγιση της Επιτροπής είναι συντηρητική, στον βαθμό που λαμβάνει υπόψη ενισχύσεις που θα μπορούσε ενδεχομένως να λάβει η SAS στο πλαίσιο δανικού καθεστώτος ενίσχυσης (SA.58088) το οποίο τελικά δεν ενέκριναν οι δανικές αρχές (βλέπε αιτιολογική σκέψη 59).

6.3.3.1. Η δημόσια στήριξη περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο για την αποκατάσταση της κεφαλαιακής διάρθρωσης της SAS

(345) Ο **πίνακας 4** παρουσιάζει τις επιπτώσεις της ανακεφαλαιοποίησης στην κεφαλαιακή διάρθρωση της SAS πριν από την έξαρση της COVID-19, δηλαδή την κατάσταση που επικρατούσε στις 31 Ιανουαρίου 2020.

Πίνακας 4

Δείκτες αναλογικότητας (εκατ. SEK) ([190])

Σύνολο ανακεφαλαιοποίησης λόγω της COVID-19	14 250
Καθαρή θέση χωρίς την ανακεφαλαιοποίηση (31.10.2021)	– 10 024
Α. Καθαρή θέση (31.1.2020) ([191])	4 433
Β. Αναμενόμενη καθαρή θέση μετά την ανακεφαλαιοποίηση (31.10.2021)	4 226
Δείκτης αναλογικότητας I: Β – Α ≤ 0	**– 207**
Γ. Δείκτης καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια (31.1.2020) ([192])	4,75
Δ. Δείκτης καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια μετά την ανακεφαλαιοποίηση (31.10.2021)	6,81
Δείκτης αναλογικότητας II: Γ – Δ ≤ 0	**– 2,06**

([188]) Στις 27 Απριλίου 2020 το ευρωπαϊκό τμήμα του Διεθνούς Συμβουλίου Αερολιμένων προέβλεπε, στο μετριοπαθές σενάριό του, ότι η επιβατική κίνηση θα επανερχόταν στα προ της νόσου COVID-19 επίπεδα έως το 2022 το νωρίτερο, και στο 90 % των εν λόγω επιπέδων έως τον Δεκέμβριο του 2021. Βλέπε: https://www.aci-europe.org/downloads/resources/200427%20ACI%20EUROPE%20updated%20estimates%20of%20COVID19%20related%20traffic%20and%20financial%20losses%20FY%20European%20Airports.pdf (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([189]) Στη συνέχεια, το ευρωπαϊκό τμήμα του Διεθνούς Συμβουλίου Αερολιμένων προέβλεψε ότι δεν θα επιτυγχανόταν πλήρης ανάκαμψη πριν από το 2024, ενώ η IATA προέβλεψε ότι αυτό θα συνέβαινε το 2023. Βλέπε: https://www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE_updated%20estimates%20of%20COVID19%20traffic%20revenue%20impacts_06.07.2020.pdf και https://www.iata.org/en/pressroom/pressroom-archive/2020-press-releases/2020-07-28-02/ (τελευταία επίσκεψη στις 28 Νοεμβρίου 2023).

([190]) Πηγή: «1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls», το οποίο υποβλήθηκε στις 3 Αυγούστου 2020. Η καθαρή θέση το 2021 χωρίς στήριξη υπολογίζεται ως η διαφορά μεταξύ της καθαρής θέσης με τη στήριξη και του ποσού της δέσμης ανακεφαλαιοποίησης.

([191]) Στις 31 Οκτωβρίου 2019, δηλαδή στην αρχή του τέταρτου τριμήνου του οικονομικού έτους της SAS, η καθαρή θέση της SAS ανερχόταν σε 5 372 εκατ. SEK. Ως εκ τούτου, είναι συντηρητικό να συγκριθεί η αναμενόμενη καθαρή θέση της SAS μετά την ανακεφαλαιοποίηση με εκείνη της 31ης Ιανουαρίου 2020, η οποία είναι χαμηλότερη.

([192]) Στις 31 Οκτωβρίου 2019, δηλαδή στην αρχή του τέταρτου τριμήνου του οικονομικού έτους της SAS, ο δείκτης καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια της SAS ήταν 4,70. Ως εκ τούτου, είναι συντηρητικό να συγκριθεί ο δείκτης καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια της SAS μετά την ανακεφαλαιοποίηση με τον δείκτη της 31ης Ιανουαρίου 2020, ο οποίος είναι χαμηλότερος.

(346) Ο **πίνακας 4** δείχνει ότι η αναμενόμενη καθαρή θέση της SAS μετά την ανακεφαλαιοποίηση (στις 31 Οκτωβρίου 2021) ήταν 4,226 δισεκατ. SEK. Αυτό το ποσό ιδίων κεφαλαίων περιλαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα ανακεφαλαιοποίησης ([193]): i) απευθείας έκδοση κοινών μετοχών ύψους 2 δισεκατ. SEK, κατανεμημένων περίπου ισομερώς μεταξύ της Δανίας και της Σουηδίας· ii) έκδοση δικαιωμάτων για νέες κοινές μετοχές ύψους 4 δισεκατ. SEK· iii) υβριδικούς τίτλους απευθείας έκδοσης ύψους 5 δισεκατ. SEK, κατανεμημένους ισομερώς μεταξύ Δανίας και Σουηδίας· iv) υβριδικούς τίτλους απευθείας έκδοσης ύψους 1 δισεκατ. SEK που διατέθηκαν στη Δανία· v) ανεξόφλητα ομόλογα ύψους 2,25 δισεκατ. SEK που μετατράπηκαν σε κοινές μετοχές (βλέπε αιτιολογική σκέψη 342).

(347) Μετά την έξαρση της COVID-19, η SAS προέβλεψε ζημίες ύψους 9,354 δισεκατ. SEK το οικονομικό έτος 2020 και 3,939 δισεκατ. SEK το οικονομικό έτος 2021. Επομένως, ως αποτέλεσμα των μέτρων ανακεφαλαιοποίησης, η καθαρή θέση της SAS κατά το οικονομικό έτος 2021 δεν θα ήταν υψηλότερη από εκείνη που είχε πριν από την έξαρση της COVID-19, δηλαδή στις 31 Ιανουαρίου 2020.

(348) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ανακεφαλαιοποίηση της SAS δεν υπερέβαινε την αποκατάσταση της κεφαλαιακής διάρθρωσης του δικαιούχου στην κατάσταση πριν από την έξαρση της COVID-19, διότι ο δείκτης καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια της SAS αναμενόταν να ανέλθει στο 6,81 στις 31 Οκτωβρίου 2021, ενώ στις 31 Ιανουαρίου 2020 ήταν 4,75. Με βάση τις προβλέψεις που υπέβαλαν η Δανία και η Σουηδία, ο δείκτης καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια του 2019 της SAS δεν αναμενόταν να αποκατασταθεί έως το οικονομικό έτος 2024.

6.3.3.2. Η δημόσια στήριξη περιορίστηκε στο ελάχιστο αναγκαίο για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας της SAS

(349) Σύμφωνα με τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις της ([194]), χωρίς το κρατικό μέτρο ανακεφαλαιοποίησης, η SAS θα είχε αναλώσει τη ρευστότητα που είχε στη διάθεσή της στις 31 Ιανουαρίου 2020 (6,598 δισεκατ. SEK) έως τον Δεκέμβριο του 2020 και στις 31 Οκτωβρίου 2021 η SAS θα είχε αρνητική ταμειακή θέση ύψους 4,935 δισεκατ. SEK. Το μέτρο εμπόδισε τη SAS να εξαντλήσει τη ρευστότητά της και οδήγησε σε πρόβλεψη ταμειακής θέσης ύψους 3,666 δισεκατ. SEK στις 31 Οκτωβρίου 2021.

(350) Για να αξιολογήσει τον όρο βιωσιμότητας του σημείου 54 του προσωρινού πλαισίου, σύμφωνα με τον οποίο το ποσό της ανακεφαλαιοποίησης λόγω της COVID-19 δεν πρέπει να υπερβαίνει το ελάχιστο αναγκαίο για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας του δικαιούχου, η Επιτροπή εφάρμοσε τα τέσσερα κριτήρια που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 337.

(351) Το πρώτο κριτήριο συνίσταται στη σύγκριση του δείκτη προβλεπόμενου καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια της SAS, λαμβανομένης υπόψη της ανακεφαλαιοποίησης, με τον ίδιο δείκτη δείγματος ανάλογων αεροπορικών εταιρειών στις 31 Δεκεμβρίου 2019 ([195]). Το δείγμα αυτό αποτελείται από 10 ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες ([196]). Μεταξύ αυτών, τρεις είχαν πιστοληπτική ικανότητα στις 31 Δεκεμβρίου 2019 που κυμαινόταν από BBB έως BBB+ ([197]).

(352) Η Επιτροπή χρησιμοποιεί ως επίπεδο αναφοράς το τρίτο τεταρτημόριο της κατανομής του καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια των ανάλογων της SAS εταιρειών (δηλαδή των εταιρειών που περιλαμβάνονται στις εταιρείες με τις χειρότερες επιδόσεις) αντί να βασιστεί σ' ένα μέτρο κεντρικής τάσης, όπως ο μέσος όρος ή η διάμεση τιμή. Πρόκειται για μια συντηρητική προσέγγιση, δεδομένου ότι η χρήση υψηλότερου επιπέδου αναφοράς για τον δείκτη καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια μειώνει το ελάχιστο ποσό ενίσχυσης που απαιτείται για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας της SAS και την αποκατάσταση της πρόσβασης της εταιρείας στις κεφαλαιαγορές (καθώς θα είναι δυνατή η επίτευξη του επιπέδου αναφοράς για τον δείκτη καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια με χαμηλότερο ποσό ενίσχυσης).

([193]) Ενδεικτικά, η μετατροπή των υφιστάμενων υβριδικών τίτλων σε κοινές μετοχές από ιδιώτες μετόχους (1,5 δισεκατ. SEK) δεν έχει καμία επίπτωση στην καθαρή θέση της SAS.

([194]) Πηγή: «1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls», το οποίο υποβλήθηκε στις 3 Αυγούστου 2020.

([195]) Για 2 από τις 10 εταιρείες, των οποίων το οικονομικό έτος λήγει στις 31 Μαρτίου, η Επιτροπή χρησιμοποίησε στοιχεία από τον ισολογισμό του 3ου τριμήνου για να διασφαλίσει τη συγκρισιμότητα.

([196]) Το δείγμα αποτελείται από τις εταιρείες Ryanair, Deutsche Lufthansa, International Consolidate Airline Group, Air France-KLM, Wizz Air, Norwegian Air Shuttle, Aegean Airlines, Finnair, Croatia Airlines και Icelandair Group. Μεταξύ αυτών των αεροπορικών εταιρειών, η διάμεσος του δείκτη καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια ήταν 0,65 και το τρίτο τεταρτημόριο ήταν 1,92 στις 31 Δεκεμβρίου 2019.

([197]) Οι αξιολογούμενες ανάλογες εταιρείες είναι η Ryanair, η International Consolidate Airline Group και η Deutsche Lufthansa (Πηγή: Capital IQ). Ο οικείος δείκτης καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια στις 31 Δεκεμβρίου 2019 κυμαινόταν μεταξύ 0,12 και 1,11.

(353) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, λαμβανομένων υπόψη των μέτρων ανακεφαλαιοποίησης, ο αναμενόμενος δείκτης καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια της SAS στις 31 Οκτωβρίου 2021 (6,81) υπερέβαινε κατά πολύ το τρίτο τεταρτημόριο της κατανομής του ίδιου δείκτη των ανάλογων εταιρειών πριν από την έξαρση της COVID-19 (1,92). Η κεφαλαιακή διάρθρωση της SAS αναμενόταν να είναι βελτιωμένη σε σύγκριση με την κεφαλαιακή διάρθρωση των ανάλογων εταιρειών μόνο κατά το οικονομικό έτος 2025, για το οποίο η πρόβλεψη του δείκτη καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια ήταν 1,64. Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο αναμενόμενος δείκτης καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια της SAS στις 31 Οκτωβρίου 2021 ήταν επίσης υψηλότερος από τον υψηλότερο δείκτη μεταξύ των ανάλογων εταιρειών που αξιολογήθηκαν.

(354) Όσον αφορά το δεύτερο κριτήριο, η Επιτροπή αξιολόγησε αν, και σε ποιο οικονομικό έτος, η SAS ανέμενε ότι ο δείκτης καθαρού χρέους προς EBITDA θα μειωνόταν κάτω από το όριο του 3-3,5. Αποτελεί συνήθη πρακτική της αγοράς να θεωρούνται υψηλού κινδύνου οι εταιρείες των οποίων ο δείκτης καθαρού χρέους προς EBITDA υπερβαίνει το εν λόγω όριο. Ως εκ τούτου, οι εταιρείες με τέτοιο δείκτη καθαρού χρέους προς EBITDA δυσκολεύονται να έχουν πρόσβαση σε ιδιωτικές κεφαλαιαγορές. Οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις της SAS έδειξαν δείκτη καθαρού χρέους προς EBITDA ύψους 7,3 στο τέλος του οικονομικού έτους 2021, πολύ πάνω από το όριο του 3,0-3,5.

(355) Ο δείκτης καθαρού χρέους προς EBITDA της SAS αναμενόταν να μειωθεί σταδιακά με την πάροδο του χρόνου, ώστε να φτάσει στο 3,4 στο τέλος του οικονομικού έτους 2023 και στο 2,6 στο τέλος του οικονομικού έτους 2024. Η δυναμική αυτή δείχνει ότι τα μέτρα ανακεφαλαιοποίησης θα έδιναν στη SAS τη δυνατότητα να αντιμετωπίσει τις αρνητικές επιπτώσεις της κρίσης λόγω της COVID-19 και να αποκαταστήσει την πρόσβασή της στις ιδιωτικές κεφαλαιαγορές από το 2023 και μετά (οπότε ο δείκτης καθαρού χρέους προς EBITDA αναμενόταν να μειωθεί κάτω από το όριο του 3-3,5).

(356) Το τρίτο κριτήριο συνίσταται στη σύγκριση του δείκτη προβλεπόμενων ιδίων κεφαλαίων προς στοιχεία ενεργητικού της SAS, λαμβανομένης υπόψη της ανακεφαλαιοποίησης, με τον αντίστοιχο δείκτη που κατέγραψαν οι ανάλογες αεροπορικές εταιρείες οι οποίες αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 352 στις 31 Δεκεμβρίου 2019 ([198]). Η Επιτροπή χρησιμοποίησε το πρώτο τεταρτημόριο της κατανομής των ανάλογων εταιρειών (εν προκειμένω, των εταιρειών με τις χειρότερες επιδόσεις) ως επίπεδο αναφοράς για τη SAS, αντί να βασιστεί σε ένα μέτρο κεντρικής τάσης, όπως ο μέσος όρος ή η διάμεση τιμή. Πρόκειται επίσης για μια συντηρητική προσέγγιση, δεδομένου ότι η χρήση χαμηλότερου επιπέδου αναφοράς για τον δείκτη ιδίων κεφαλαίων προς στοιχεία ενεργητικού μειώνει το ελάχιστο ποσό ενίσχυσης που απαιτείται για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας της SAS και την αποκατάσταση της πρόσβασης της εταιρείας στις κεφαλαιαγορές (καθώς θα είναι δυνατή η επίτευξη του επιπέδου αναφοράς για τον δείκτη ιδίων κεφαλαίων προς στοιχεία ενεργητικού με χαμηλότερο ποσό ενίσχυσης).

(357) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, λαμβανομένης υπόψη της ανακεφαλαιοποίησης, ο αναμενόμενος δείκτης ιδίων κεφαλαίων προς στοιχεία ενεργητικού της SAS στις 31 Οκτωβρίου 2021 (7,87 %) υπολειπόταν κατά πολύ του πρώτου τεταρτημορίου της κατανομής του ίδιου δείκτη στις ανάλογες εταιρείες πριν από την έξαρση της COVID-19 (18,12 %). Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η SAS δεν ανέμενε να καταγράψει δείκτη ιδίων κεφαλαίων προς στοιχεία ενεργητικού πάνω από το πρώτο τεταρτημόριο των ομολόγων της κατά τη διάρκεια της περιόδου προγραμματισμού, δηλαδή πριν από το οικονομικό έτος 2025. Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο αναμενόμενος δείκτης ιδίων κεφαλαίων προς στοιχεία ενεργητικού της SAS στις 31 Οκτωβρίου 2021 ήταν πιο χαμηλός από τον χαμηλότερο δείκτη μεταξύ των ανάλογων εταιρειών που αξιολογήθηκαν.

(358) Το τέταρτο κριτήριο συνίσταται στη συγκριτική αξιολόγηση του δείκτη χρηματοοικονομικής ετοιμότητας της SAS με το όριο του 25 % (αιτιολογική σκέψη 337). Το όριο αυτό αποτελεί το ελάχιστο όριο για τη συνέχιση της εκμετάλλευσης άδειας αερομεταφορών χωρίς την ανάληψη περαιτέρω υποχρεώσεων, όπως συχνότερη υποβολή εκθέσεων προς την υπεύθυνη για τις αερομεταφορές αρχή και υποβολή σχεδίου αποκατάστασης. Η SAS δεν προέβλεψε ότι ο δείκτης αυτός θα ήταν υψηλότερος από το 25 % πριν από το οικονομικό έτος 2023.

(359) Σύμφωνα με τη Ryanair, τα κατώτατα όρια που χρησιμοποιεί η Επιτροπή (αιτιολογική σκέψη 337) αποτελούν ακατάλληλο επίπεδο αναφοράς, διότι στοχεύουν σε αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας επενδυτικού βαθμού, ενώ οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν, συνήθως, να έχουν πρόσβαση σε κεφαλαιαγορές με αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας χαμηλότερη από τον επενδυτικό βαθμό (αιτιολογική σκέψη 190).

([198]) Από το δείγμα εξαιρείται μία από τις ανάλογες εταιρείες που χρησιμοποιήθηκαν στην αξιολόγηση του δείκτη καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια, διότι η εν λόγω ανάλογη εταιρεία, της οποίας το οικονομικό έτος λήγει στις 31 Μαρτίου, δεν ανέφερε την αξία του συνόλου των στοιχείων ενεργητικού στις 31 Δεκεμβρίου 2019. Ως συμπληρωματικό έλεγχο, προκειμένου να εκτιμήσει τις επιπτώσεις της συμπερίληψης της εν λόγω εταιρείας στην ανάλυσή της, η Επιτροπή εκτίμησε επίσης τον δείκτη ιδίων κεφαλαίων προς στοιχεία ενεργητικού για την εν λόγω εταιρεία με βάση την τιμή του ισολογισμού της στο τέλος του οικονομικού έτους στις 31 Μαρτίου 2020. Η τιμή αναφοράς του εν λόγω δείκτη, με τη συμπερίληψη της εν λόγω εταιρείας στο δείγμα ανάλογων εταιρειών, δεν διαφέρει σημαντικά (δηλαδή 18,39 % αντί 18,12 %).

(360) Πράγματι, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την έννοια της αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας επενδυτικού βαθμού μόνο για έναν από τους τέσσερις δείκτες που αξιολογήθηκαν (τον δείκτη καθαρού χρέους προς EBITDA). Συγκεκριμένα, ο δείκτης καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια και ο δείκτης ιδίων κεφαλαίων προς στοιχεία ενεργητικού συγκρίνονται με τους αντίστοιχους δείκτες δέκα ανάλογων ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών. Παρόλο που τρεις από αυτές τις αεροπορικές εταιρείες είχαν πράγματι πιστοληπτική αξιολόγηση επενδυτικού βαθμού (αιτιολογική σκέψη 352), η Επιτροπή συγκρίνει συντηρητικά τους δείκτες με ένα τεταρτημόριο χαμηλών επιδόσεων της ομάδας ανάλογων εταιρειών (το οποίο αποτελείται από εταιρείες που δεν διέθεταν αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας επενδυτικού βαθμού) και, μάλιστα, διαπιστώνει ότι η SAS αναμένεται να έχει σημαντικά χειρότερες επιδόσεις μετά την ανακεφαλαιοποίηση (στις 31 Οκτωβρίου 2021) από το επίπεδο αναφοράς (αιτιολογικές σκέψεις 354 και 358).

(361) Η Ryanair υποστηρίζει επίσης ότι τα κατώτατα όρια που έθεσε η Επιτροπή στοχεύουν σε υπερβολικά ευνοϊκή οικονομική θέση, δεδομένου ότι η οικονομική θέση της SAS πριν από την πανδημία της COVID-19 ήταν χειρότερη από τους στόχους που είχαν τεθεί, βάσει τριών από τους τέσσερις δείκτες (αιτιολογική σκέψη 191), αλλά εξακολουθούσε να μπορεί να έχει πρόσβαση σε χρηματοδότηση στις αγορές εκείνη την περίοδο.

(362) Όπως εξηγήθηκε, ο έλεγχος αναλογικότητας που προβλέπεται στο σημείο 54 του προσωρινού πλαισίου έχει δύο σωρευτικές προϋποθέσεις: αφενός, η ανακεφαλαιοποίηση λόγω της COVID-19 πρέπει να περιορίζεται στην αποκατάσταση της κεφαλαιακής διάρθρωσης του δικαιούχου στην κατάσταση που βρισκόταν πριν από την έξαρση της νόσου COVID-19. Αφετέρου, η ανακεφαλαιοποίηση λόγω της COVID-19 δεν μπορεί να υπερβαίνει το ελάχιστο ποσό της ενίσχυσης ανακεφαλαιοποίησης που είναι αναγκαίο για την αποκατάσταση της πρόσβασης της επιχείρησης σε ιδιωτικές κεφαλαιαγορές (αιτιολογική σκέψη 334). Το πρώτο μέρος του ελέγχου παρουσιάζεται στην ενότητα 6.3.3.1 και εξάγεται το συμπέρασμα ότι η κεφαλαιακή διάρθρωση της SAS δεν υπερβαίνει την κατάσταση που ίσχυε πριν από την έξαρση της COVID-19.

(363) Η Επιτροπή θεωρεί ότι, για το δεύτερο μέρος του ελέγχου, το οποίο αφορά την αποκατάσταση της πρόσβασης μιας εταιρείας στις ιδιωτικές κεφαλαιαγορές, δικαιολογείται η χρήση δεικτών που σχετίζονται σαφώς με την πιστοληπτική ικανότητα και, στη συνέχεια, η συγκριτική αξιολόγηση των εν λόγω δεικτών —σε συντηρητική βάση— με ομάδα ανάλογων αεροπορικών εταιρειών (όπως για τους δείκτες καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια και ιδίων κεφαλαίων προς στοιχεία ενεργητικού) ή με ένα ευρέως χρησιμοποιούμενο κατώτατο όριο (όπως για τον δείκτη καθαρού χρέους προς EBITDA), όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 337. Δεύτερον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το μέτρο δεν προβλεπόταν, στην πραγματικότητα, να επαναφέρει τη χρηματοοικονομική κατάσταση της SAS μετά την ανακεφαλαιοποίηση (στις 31 Οκτωβρίου 2021) στα κατώτατα όρια που είχαν τεθεί ή στη χρηματοοικονομική κατάσταση που είχε η εταιρεία πριν από την έξαρση της COVID-19. Όσον αφορά τον δείκτη καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια, το προβλεπόμενο επίπεδο του δείκτη της SAS μετά την ανακεφαλαιοποίηση (στις 31 Οκτωβρίου 2021), της τάξης του 6,81 (αιτιολογική σκέψη 354), συνιστά επίδοση χειρότερη από την τιμή του δείκτη πριν από την έξαρση της COVID-19 (4,75, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 191). Το ίδιο ισχύει για τον δείκτη καθαρού χρέους προς EBITDA (7,3 έναντι 4,0 κατ' ανώτατο όριο, όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 355 και 191) και για τον δείκτη ιδίων κεφαλαίων προς στοιχεία ενεργητικού (7,87 % έναντι εύρους 8-16 %, όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 358 και 191). Τέλος, μπορεί επίσης να σημειωθεί ότι η χρήση της περιόδου προ της COVID ως σημείου αναφοράς αποτελεί, στην πραγματικότητα, συντηρητική προσέγγιση, δεδομένης της αβεβαιότητας στις χρηματοπιστωτικές αγορές που προκλήθηκε από τις συνέπειες της πανδημίας της COVID-19 στον τομέα των αερομεταφορών (αιτιολογικές σκέψεις 24 και 31).

(364) Συνολικά, με βάση τα αποδεικτικά στοιχεία από τους δείκτες καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια, καθαρού χρέους προς EBITDA, ιδίων κεφαλαίων προς στοιχεία ενεργητικού και χρηματοοικονομικής ετοιμότητας, η Επιτροπή θεωρεί ότι, με βάση τις πληροφορίες που ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο χορήγησης των μέτρων ανακεφαλαιοποίησης, τα μέτρα περιορίστηκαν στο ελάχιστο αναγκαίο για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας της SAS και της πρόσβασής της σε ιδιωτικές κεφαλαιαγορές στο τέλος του οικονομικού έτους 2023.

6.3.3.3. Ανάλυση ευαισθησίας

(365) Η Επιτροπή αξιολόγησε επίσης την αναλογικότητα των μέτρων ανακεφαλαιοποίησης υπέρ της SAS στο πλαίσιο ανάλυσης ευαισθησίας. Το σκεπτικό της ανάλυσης αυτής είναι ότι η εκτίμηση της αναλογικότητας στηρίζεται σε σημαντικό βαθμό και κατ' ανάγκη στις χρηματοοικονομικές προβλέψεις της SAS που υπέβαλαν η Δανία και η Σουηδία και, ειδικότερα, στις προβλεπόμενες ζημίες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προσδιόρισε το ποσό των ζημιών για το οποίο, ανεξάρτητα από τους υπόλοιπους παράγοντες, τα μέτρα ανακεφαλαιοποίησης δεν θα ήταν πια αναλογικά με βάση την κεφαλαιακή διάρθρωση της SAS στις 31 Ιανουαρίου 2020 και τους δείκτες που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 337. Ο εν λόγω υπολογισμός της Επιτροπής υποθέτει ότι, αν η SAS είχε καταγράψει μικρότερες ζημίες, θα είχε επιτύχει αντίστοιχη αύξηση των ταμειακών διαθεσίμων της, κάτι που αποτελεί συντηρητική υπόθεση ([199]).

([199]) Πρόκειται για συντηρητική υπόθεση, καθώς, για παράδειγμα, δεν έχουν όλες οι ζημίες αντίκτυπο στην ταμειακή κατάσταση κατά την ίδια περίοδο (αντί της καταβολής μετρητών, υπάρχει δυνατότητα αναγνώρισης ενός πληρωτέου λογαριασμού που θα διακανονιστεί σε μεταγενέστερο στάδιο). Επίσης, ζημίες ενδέχεται να προέρχονται από στοιχεία κόστους που δεν περιλαμβάνονται στα EBITDA, όπως τα χρηματοοικονομικά έξοδα. Εάν οι ζημίες δεν επηρεάζουν εξίσου τα ταμειακά διαθέσιμα (και, ως εκ τούτου, το καθαρό χρέος) και τα EBITDA, οι δείκτες καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια και καθαρού χρέους προς EBITDA θα είναι υψηλότεροι απ' ό,τι με βάση τις υποθέσεις της Επιτροπής.

(366) Τα αποτελέσματα της εν λόγω ανάλυσης ευαισθησίας δείχνουν ότι τα μέτρα ανακεφαλαιοποίησης θα εξακολουθούσαν να είναι αναλογικά, εάν η SAS κατέγραφε τελικά ζημίες κατά περίπου 1 δισεκατ. SEK χαμηλότερες από τις αρχικές προβλέψεις. Αντίστοιχα, αν δεν ληφθεί υπόψη ο δείκτης χρηματοοικονομικής ετοιμότητας (αιτιολογική σκέψη 359), θα έπρεπε να υπάρξει μείωση των προβλεπόμενων ζημιών άνω των 1,5 δισεκατ. SEK, προκειμένου τα μέτρα ανακεφαλαιοποίησης να μην είναι αναλογικά ([200]).

(367) Δεδομένου ότι οι σωρευτικές προβλεπόμενες ζημίες της SAS ανήλθαν σε 13,2 δισεκατ. SEK και δεδομένου ότι οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις της SAS φαίνονται πραγματικές και γνήσιες, καθώς συνάδουν με τις προβλέψεις που αναφέρονται στα εσωτερικά έγγραφα της SAS (αιτιολογική σκέψη 342), η Επιτροπή θεωρεί ότι το περιθώριο ασφαλείας ύψους 1-1,5 δισεκατ. SEK επαρκεί για να καταστήσει την αξιολόγηση της αναλογικότητας αξιόπιστη έναντι εναλλακτικών υποθέσεων σχετικά με τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις.

(368) Είναι επίσης σημαντικό να σημειωθεί ότι το περιθώριο ασφαλείας ύψους 1-1,5 δισεκατ. SEK λειτούργησε επίσης ως πρόσθετη διασφάλιση για την αναλογικότητα του μέτρου, δεδομένου του μέγιστου ποσού δυνητικής αποζημίωσης που θα δικαιούνταν η SAS βάσει των δύο δανικών καθεστώτων για τη στήριξη αεροπορικών εταιρειών που είχαν κοινοποιηθεί εκ των προτέρων στην Επιτροπή κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου, με προβλεπόμενα ποσά ύψους περίπου 6 εκατ. DKK στο πλαίσιο του πρώτου καθεστώτος και 35 εκατ. DKK στο πλαίσιο του δεύτερου καθεστώτος, δηλαδή 5,5 εκατ. EUR συνολικά (αιτιολογική σκέψη 59).

(369) Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της Ryanair, η Επιτροπή θα έπρεπε να είχε εξετάσει ένα ευρύ φάσμα προσομοιώσεων ακραίων καταστάσεων με διάφορα πιθανά σενάρια αρνητικών εξελίξεων (αιτιολογική σκέψη 189).

(370) Το σημείο 54 του προσωρινού πλαισίου απαιτεί από την Επιτροπή να αξιολογήσει ότι το ποσό της ενίσχυσης «δεν πρέπει να υπερβαίνει το ελάχιστο αναγκαίο για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας του δικαιούχου». Οι προβλέψεις που λαμβάνουν υπόψη πιο απαισιόδοξα σενάρια αρνητικών εξελίξεων θα μπορούσαν να οδηγήσουν μόνο στο συμπέρασμα ότι απαιτούνταν περισσότερη ενίσχυση. Σε αυτήν τη βάση, δεν υπάρχει λόγος να επεκταθεί η ανάλυση ευαισθησίας σε περαιτέρω σενάρια αρνητικών εξελίξεων. Επίσης, οι επιχειρηματικές προβλέψεις της SAS ήταν σύμφωνες με τα πρότυπα του κλάδου (αιτιολογική σκέψη 343) και προέβλεπαν σωρευτικές ζημίες για τη SAS ύψους 13,2 δισεκατ. SEK. Τέλος, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι εκτίμησε επαρκές περιθώριο ασφαλείας ύψους 1-1,5 δισεκατ. SEK για να καταστήσει την αξιολόγηση της αναλογικότητας αξιόπιστη έναντι εναλλακτικών υποθέσεων σχετικά με τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις —συμπεριλαμβανομένων σεναρίων θετικών εξελίξεων (αιτιολογική σκέψη 367).

6.3.3.4. Συμπέρασμα

(371) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι, κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου, αφού συνεκτιμήθηκε επίσης η ενίσχυση που είχε ήδη χορηγηθεί στη SAS, καθώς και η ενίσχυση που θα μπορούσε να αναμένεται να λάβει η SAS επιπρόσθετα στο μέτρο, το μέτρο δεν υπερέβαινε το ελάχιστο αναγκαίο για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας της SAS και περιοριζόταν στην αποκατάσταση της κεφαλαιακής διάρθρωσης της SAS στις 31 Δεκεμβρίου 2019. Η ανωτέρω ανάλυση παρέχει επαρκή στοιχεία που αποδεικνύουν ότι το μέτρο είναι αναλογικό.

6.3.4. *Αμοιβή και έξοδος του κράτους*

(372) Σύμφωνα με τις γενικές αρχές όσον αφορά την αμοιβή και την έξοδο του κράτους που ορίζονται στα σημεία 55 έως 59 του προσωρινού πλαισίου, τα κράτη μέλη πρέπει να λαμβάνουν κατάλληλη αμοιβή για την επένδυσή τους και να θεσπίσουν μηχανισμούς που θα παρέχουν σταδιακά κίνητρα για εξόφληση της ενίσχυσης.

(373) Σύμφωνα με το σημείο 57 του προσωρινού πλαισίου, «*[η] αμοιβή για την ανακεφαλαιοποίηση λόγω της COVID-19 θα πρέπει να αυξάνεται ώστε να συγκλίνει με τις τιμές της αγοράς, προκειμένου, αφενός, να δοθεί κίνητρο στον δικαιούχο και τους άλλους μετόχους για την εξόφληση του μέτρου κρατικής ανακεφαλαιοποίησης και, αφετέρου, να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος στρεβλώσεων του ανταγωνισμού*». Το σημείο 58 του προσωρινού πλαισίου διευκρινίζει ότι σκοπός του σημείου 57 είναι τα μέτρα ανακεφαλαιοποίησης «*να περιλαμβάνουν κατάλληλα κίνητρα προς τις επιχειρήσεις για την εξόφληση του ποσού της ανακεφαλαιοποίησης και για την αναζήτηση εναλλακτικών κεφαλαίων όταν το επιτρέπουν οι συνθήκες της αγοράς, με την απαίτηση επαρκώς υψηλής αμοιβής για την ανακεφαλαιοποίηση*».

(374) Ειδικότερα όσον αφορά την αμοιβή, το σημείο 59 του προσωρινού πλαισίου προέβλεπε τη δυνατότητα των κρατών μελών να «*κοινοποιούν καθεστώτα ή μεμονωμένα μέτρα όταν η μεθοδολογία της αμοιβής προσαρμόζεται σύμφωνα με τα χαρακτηριστικά και την εξοφλητική προτεραιότητα του κεφαλαιακού μέσου, υπό τον όρο ότι συνολικά επιφέρουν ανάλογο αποτέλεσμα όσον αφορά την παροχή κινήτρων για έξοδο του κράτους και ότι έχουν παρόμοιο συνολικό αντίκτυπο στην αμοιβή του κράτους*».

([200]) Όταν ο δείκτης χρηματοοικονομικής ετοιμότητας εξαιρείται από την ανάλυση, το «αυστηρότερο» κριτήριο αναφοράς για την αξιολόγηση της αναλογικότητας είναι η σύγκριση του δείκτη καθαρού χρέους προς ίδια κεφάλαια πριν από την κρίση λόγω COVID με τον εν λόγω δείκτη στο τέλος του οικονομικού έτους 2021.

(375) Στις αιτιολογικές σκέψεις 377 έως 437, η Επιτροπή αξιολογεί τη συμμόρφωση του μέτρου με τις εν λόγω γενικές αρχές, καθώς και με τους ειδικούς κανόνες που ορίζονται στο προσωρινό πλαίσιο ανάλογα με το είδος του μέσου ανακεφαλαιοποίησης (κυρίως τα σημεία 60 έως 64 όσον αφορά τα μέσα μετοχικού κεφαλαίου και τα σημεία 65 έως 70 όσον αφορά τα υβριδικά κεφαλαιακά μέσα).

6.3.4.1. Αμοιβή των μετοχικών μέσων και έξοδος των κρατών

6.3.4.1.1. Τιμή εισόδου

(376) Όσον αφορά τα μέσα μετοχικού κεφαλαίου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με το σημείο 60 του προσωρινού πλαισίου, η εισφορά κεφαλαίου από το κράτος πρέπει να πραγματοποιείται σε τιμή που δεν υπερβαίνει τη μέση τιμή της μετοχής του δικαιούχου κατά τις 15 ημέρες που προηγούνται του αιτήματος για εισφορά κεφαλαίου (στο εξής: μέγιστη τιμή της μετοχής). Δεδομένου ότι το επίσημο γραπτό αίτημα της SAS για την εισφορά κεφαλαίου φέρει ημερομηνία 8 Μαΐου 2020 (αιτιολογική σκέψη 97), η μέγιστη τιμή της μετοχής υπολογίζεται σε 8,71 SEK ανά μετοχή.

(377) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τιμή για τις νέες μετοχές στο πλαίσιο της αύξησης κεφαλαίου, τόσο κατά την έκδοση των δικαιωμάτων όσο και κατά την άμεση έκδοση, ανέρχεται σε 1,16 SEK ανά μετοχή (αιτιολογικές σκέψεις 103 και 104), κάτι που συνιστά έκπτωση 86,7 % σε σύγκριση με τη μέγιστη τιμή της μετοχής. Επομένως, πληρούνται οι προϋποθέσεις του σημείου 60 του προσωρινού πλαισίου.

6.3.4.1.2. Μηχανισμός κλιμάκωσης

(378) Προκειμένου να αυξηθεί η αμοιβή του κράτους και να δοθούν κίνητρα στον δικαιούχο για να επαναγοράσει την κρατική εισφορά κεφαλαίου, το σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου απαιτεί μηχανισμό κλιμάκωσης σε δύο στάδια, τέσσερα και έξι έτη, αντίστοιχα, μετά την εισφορά κεφαλαίου λόγω της COVID-19. Το σημείο 62 του προσωρινού πλαισίου προβλέπει ότι η Επιτροπή μπορεί να κάνει δεκτούς εναλλακτικούς μηχανισμούς, υπό τον όρο ότι συνολικά επιφέρουν ανάλογο αποτέλεσμα όσον αφορά την παροχή κινήτρων για έξοδο του κράτους και ότι έχουν παρόμοιο συνολικό αντίκτυπο στην αμοιβή του κράτους.

Απουσία μηχανισμού κλιμάκωσης ή κατάλληλου εναλλακτικού μηχανισμού

(379) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το μέσο μετοχικού κεφαλαίου του μέτρου δεν συνοδεύεται από μηχανισμό κλιμάκωσης κατά την έννοια και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 61 του προσωρινού πλαισίου.

(380) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει, σύμφωνα με το σημείο 62 του προσωρινού πλαισίου, αν το μέσο μετοχικού κεφαλαίου συνοδεύεται από μηχανισμό εναλλακτικό του μηχανισμού που απαιτείται στο σημείο 61 του εν λόγω πλαισίου.

(381) Στην αρχική απόφαση, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η συνολική διάρθρωση του μέτρου, όπως κοινοποιήθηκε από τη Δανία και τη Σουηδία στις 11 Αυγούστου 2020, συνιστούσε τέτοιο εναλλακτικό μηχανισμό. Ειδικότερα, η Επιτροπή έκρινε ότι ο διασυνδεδεμένος χαρακτήρας των δύο συνιστωσών του μέτρου (δηλαδή του μέσου μετοχικού κεφαλαίου και του υβριδικού κεφαλαιακού μέσου) δικαιολογούσε τη συνεκτίμηση των συνδυαστικών αποτελεσμάτων τους όσον αφορά την παροχή κινήτρων για την έξοδο του κράτους. Η Επιτροπή βασίστηκε σε διάφορους παράγοντες για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η συνολική διάρθρωση του μέτρου περιλάμβανε επαρκώς ισχυρά κίνητρα για την έξοδο του κράτους από το κεφάλαιο της SAS, και συγκεκριμένα τα εξής: i) τη μεγάλη έκπτωση από την οποία επωφελήθηκαν η Δανία και η Σουηδία κατά την αγορά των μετοχών της SAS, ii) το γεγονός ότι η αμοιβή για τους νέους κρατικούς υβριδικούς τίτλους θα παρεχόταν με αυξανόμενο τοκομερίδιο, το οποίο αύξανε σημαντικά το κόστος διατήρησης της κρατικής ενίσχυσης εντός της SAS, και iii) τις δεσμεύσεις συμπεριφοράς τις οποίες ανέλαβε η SAS, ιδίως την απαγόρευση καταβολής μερισμάτων, οι οποίες θα εξακολουθούσαν να ισχύουν μέχρι την πλήρη επιστροφή της ενίσχυσης.

(382) Ωστόσο, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 8, στην απόφασή SAS II, το Γενικό Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, στην αρχική απόφαση, η Επιτροπή είχε παραβιάσει τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου, διότι δεν είχε απαιτήσει τη συμπερίληψη μηχανισμού κλιμάκωσης ή εναλλακτικού μηχανισμού όσον αφορά το μέσο μετοχικού κεφαλαίου.

(383) Πρώτον, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι η τιμή των μετοχών που απέκτησαν η Δανία και η Σουηδία κατά την είσοδό τους στο μετοχικό κεφάλαιο της SAS δεν έχει αρκετά στενή σχέση με το αντικείμενο και τον σκοπό του μηχανισμού κλιμάκωσης ή ενός εναλλακτικού μηχανισμού. Το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι η απαίτηση σχετικά με την αρχική τιμή αγοράς των μετοχών έχει μόνο εκ των προτέρων αντίκτυπο στην κατάσταση της SAS, δηλαδή κατά τον χρόνο της εισόδου της Δανίας και της Σουηδίας στο κεφάλαιο της SAS, και δεν αποσκοπεί στην αύξηση, με την πάροδο του χρόνου, του κινήτρου της SAS να επαναγοράσει την εν λόγω συμμετοχή, δεδομένου ότι η τιμή των μετοχών μπορεί να αυξηθεί ή να μειωθεί.

(384) Δεύτερον, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι το γεγονός ότι η αμοιβή για τους νέους κρατικούς υβριδικούς τίτλους της Δανίας και της Σουηδίας θα παρεχόταν με αυξανόμενο τοκομερίδιο αποτελούσε χωριστή απαίτηση, η οποία προβλέπεται στο σημείο 66 του προσωρινού πλαισίου για τα υβριδικά κεφαλαιακά μέσα μέχρι τη μετατροπή τους σε μετοχικά μέσα.

(385) Τρίτον, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι το γεγονός ότι η SAS είχε αναλάβει τις δεσμεύσεις συμπεριφοράς που προβλέπονται στο τμήμα 3.11.6 του προσωρινού πλαισίου, όπως την απαγόρευση καταβολής μερισμάτων, αποτελεί επίσης ζήτημα χωριστών απαιτήσεων, οι οποίες είναι πρόσθετες της απαίτησης που προβλέπεται στα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου, αλλά δεν την υποκαθιστούν.

(386) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω διαπιστώσεων του Γενικού Δικαστηρίου, οι παράγοντες που προσδιορίστηκαν στην αρχική απόφαση, όπως περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 382, δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι συνιστούν, εν προκειμένω, μηχανισμό κλιμάκωσης ή εναλλακτικό αυτού μηχανισμό κατά την έννοια των σημείων 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου. Ως εκ τούτου, τα επιχειρήματα της Δανίας και της Σουηδίας στην αιτιολογική σκέψη 137, καθώς και τα επιχειρήματα της SAS στην αιτιολογική σκέψη 147 πρέπει να απορριφθούν.

(387) Το Γενικό Δικαστήριο έκρινε επίσης ότι η υποχρέωση κοινοποίησης σχεδίου αναδιάρθρωσης βάσει του σημείου 85 του προσωρινού πλαισίου δεν επηρεάζει καθαυτή το ύψος και τις μεθόδους αμοιβής του κράτους. Επίσης, η εν λόγω υποχρέωση εφαρμόζεται μόνο εάν η κρατική παρέμβαση δεν έχει μειωθεί σε επίπεδο χαμηλότερο από το 15 % του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου του δικαιούχου και όταν έχουν παρέλθει έξι έτη από την ανακεφαλαιοποίηση. Επομένως, η εν λόγω υποχρέωση δεν μπορεί, κατά το Γενικό Δικαστήριο, να έχει παρόμοιο αποτέλεσμα στην αμοιβή ή να παρέχει τα ίδια κίνητρα για την έξοδο του κράτους με τον μηχανισμό κλιμάκωσης που προβλέπεται στο σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου. Επομένως, τα επιχειρήματα της Δανίας και της Σουηδίας στην αιτιολογική σκέψη 138 πρέπει επίσης να απορριφθούν.

(388) Τέλος, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι, μολονότι δεν αμφισβητείται ότι, δυνάμει του σουηδικού νόμου περί εταιρειών, μια εταιρεία δεν μπορεί να επαναγοράσει κοινές μετοχές από έναν μόνο συγκεκριμένο μέτοχο, η SAS δεν προσκόμισε κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι ο σουηδικός νόμος περί εταιρειών απαγορεύει τη δωρεάν χορήγηση πρόσθετων μετοχών σε μέτοχο. Επίσης, η SAS δεν τεκμηρίωσε ότι ο σουηδικός νόμος περί εταιρειών απαγορεύει τη δωρεάν χορήγηση πρόσθετων μετοχών σε μέτοχο ούτε στις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Σε αυτήν τη βάση, τα επιχειρήματα που προέβαλε η SAS στην αιτιολογική σκέψη 146 πρέπει επίσης να απορριφθούν. Σε κάθε περίπτωση, ακόμα και αν το σουηδικό εθνικό δίκαιο απέκλειε την εφαρμογή μηχανισμού κλιμάκωσης, όπως προβλέπεται στο σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η δυσκολία που αντιμετώπισε η SAS σε σχέση με τον σουηδικό νόμο περί εταιρειών δεν είναι μοναδική και ότι σε συγκρίσιμες περιστάσεις σχετικά με άλλα μέτρα ανακεφαλαιοποίησης που εγκρίθηκαν από την Επιτροπή, εφαρμόστηκαν εναλλακτικές λύσεις αντί μηχανισμού κλιμάκωσης ([201]).

(389) Στις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Δανία και η Σουηδία προέβαλαν νέα επιχειρήματα τα οποία δεν εξετάστηκαν στην αρχική απόφαση ή στην απόφαση SAS II, σχετικά με το ύψος του επιμερισμού του βάρους (αιτιολογική σκέψη 139) και με τις πολιτικές εντολές του δανικού και του σουηδικού κράτους για τη μείωση της ανάγκης για κίνητρα εξόδου (αιτιολογική σκέψη 140).

(390) Όσον αφορά τις παρατηρήσεις που παρουσιάζονται στην αιτιολογική σκέψη 139, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου εφαρμόζονται ανεξάρτητα από το επίπεδο της αρχικής συμμετοχής της Δανίας και της Σουηδίας στη SAS ή από την ύπαρξη επιμερισμού του βάρους. Στόχος του μηχανισμού κλιμάκωσης που προβλέπεται στα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου είναι η αποκατάσταση της προηγούμενης κατάστασης. Δεδομένου ότι το μέτρο είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της συμμετοχής της Δανίας και της Σουηδίας στη SAS, όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 96 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, θα έπρεπε να συνοδευτεί από κίνητρα για την ενθάρρυνση της εξόδου της Δανίας και της Σουηδίας και την επιστροφή στο προ της COVID-19 επίπεδο συμμετοχής τους στη SAS, όπως μηχανισμό κλιμάκωσης που προβλέπεται στο σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου ή κατάλληλο εναλλακτικό μηχανισμό, όπως προβλέπεται στο σημείο 62 του εν λόγω πλαισίου.

(391) Όσον αφορά το επιχείρημα που παρουσιάζεται στην αιτιολογική σκέψη 140, οι πολιτικές εντολές της Δανίας και της Σουηδίας δεν θέτουν συγκεκριμένους στόχους για την αντίστοιχη έξοδό τους και δεν προβλέπουν πρόσθετη αμοιβή. Είναι γενικά ασαφείς και δεν δεσμεύουν τη Δανία και τη Σουηδία, πόσο μάλλον δε τη SAS. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω πολιτικές εντολές δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου και δεν επιφέρουν συνολικά παρόμοιο αποτέλεσμα όσον αφορά τα κίνητρα για την έξοδο του κράτους και παρόμοιο συνολικό αντίκτυπο στην αμοιβή του κράτους, όπως προβλέπεται στο σημείο 62 του προσωρινού πλαισίου.

(392) Ως εκ τούτου, αντίθετα με τους ισχυρισμούς της Δανίας και της Σουηδίας, το μέτρο δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συμμορφώνεται με το σημείο 62 του προσωρινού πλαισίου.

(393) Η Δανία και η Σουηδία επικαλέστηκαν, επικουρικώς, εξαιρετικές περιστάσεις που δικαιολογούν την άμεση εφαρμογή του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, κατά παρέκκλιση από τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει τώρα αν θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι συντρέχουν τέτοιες εξαιρετικές περιστάσεις για το συγκεκριμένο σημείο.

([201]) Π.χ. στην υπόθεση SA.57659, η Επιτροπή αποδέχθηκε μηχανισμό στο πλαίσιο του οποίου η αμοιβή έλαβε τη μορφή χρέους ή ισοδύναμου μέσου (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 30 και 73 της εν λόγω απόφασης).

Ύπαρξη εξαιρετικών περιστάσεων που δικαιολογούν την άμεση εφαρμογή του άρθρου 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ

(394) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 141, η Δανία και η Σουηδία υποστήριξαν ότι η άμεση εφαρμογή του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ δικαιολογείται, ουσιαστικά, λόγω του επιμερισμού του βάρους που συνεπαγόταν το σχέδιο ανακεφαλαιοποίησης και της επιθυμίας προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων για την ανακεφαλαιοποίηση.

(395) Κατά πάγια νομολογία ([202]), κατά την εκτίμηση της συμβατότητας μέτρων ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή διαθέτει εξουσία εκτιμήσεως. Κατά την άσκηση αυτής της εξουσίας, η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές προκειμένου να καθορίζει τα κριτήρια βάσει των οποίων προτίθεται να αξιολογεί τη συμβατότητα των μέτρων ενίσχυσης που σχεδιάζουν να εφαρμόσουν τα κράτη μέλη με την εσωτερική αγορά. Η Επιτροπή, θεσπίζοντας τέτοιους κανόνες συμπεριφοράς και αναγγέλλοντας, με τη δημοσίευσή τους, ότι θα τους εφαρμόζει στο εξής στις περιπτώσεις που αφορούν οι εν λόγω κανόνες, αυτοπεριορίζεται κατά την άσκηση της εξουσίας εκτιμήσεως την οποία διαθέτει και δεν μπορεί, καταρχήν, να αποκλίνει από τους κανόνες αυτούς, διότι άλλως ενδέχεται να ακυρωθούν οι πράξεις της λόγω παραβίασης γενικών αρχών του δικαίου, όπως είναι η ίση μεταχείριση ή η προστασία της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης ([203]).

(396) Συνεπώς, στον συγκεκριμένο τομέα των κρατικών ενισχύσεων, η Επιτροπή δεσμεύεται από τις κατευθυντήριες γραμμές και τις ανακοινώσεις που εκδίδει, στο μέτρο που δεν αποκλίνουν από τους κανόνες της Συνθήκης ([204]). Ωστόσο, η θέσπιση κατευθυντήριων γραμμών με τις οποίες η Επιτροπή περιορίζει την εξουσία εκτιμήσεως που διαθέτει δεν την απαλλάσσει από την υποχρέωσή της να εξετάζει τις εξαιρετικές ειδικές περιστάσεις τις οποίες επικαλείται κράτος μέλος, σε συγκεκριμένη περίπτωση, προκειμένου να ζητήσει την απευθείας εφαρμογή του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ ([205]).

(397) Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι η Δανία και η Σουηδία δεν εφάρμοσαν μηχανισμό κλιμάκωσης (ή κατάλληλο εναλλακτικό μηχανισμό) σύμφωνα με τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου, πρέπει να εκτιμηθεί αν συντρέχουν, εν προκειμένω, εξαιρετικές περιστάσεις που θα μπορούσαν να δικαιολογήσουν την άμεση εφαρμογή του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ και, ως εκ τούτου, την απουσία μηχανισμού κλιμάκωσης ή κατάλληλου εναλλακτικού μηχανισμού, όπως απαιτείται από τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου.

(398) Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι τα ειδικά χαρακτηριστικά της ανακεφαλαιοποίησης της SAS, ιδίως ο στόχος της διασφάλισης της ελκυστικότητας της ανακεφαλαιοποίησης για τους ιδιώτες επενδυτές και ο σημαντικός επιμερισμός του βάρους που αποδέχονται οι εν λόγω επενδυτές, μολονότι αποτελούν σημαντικό χαρακτηριστικό της ανακεφαλαιοποίησης της SAS και συνέβαλαν σημαντικά στη μείωση του ποσού της αναγκαίας ενίσχυσης, δεν δικαιολογούν την εν λόγω άμεση εφαρμογή του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ που επιτρέπει παρέκκλιση από τις απαιτήσεις που ορίζονται στα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου.

(399) Η Επιτροπή θεωρεί, πρώτον, ότι η Δανία και η Σουηδία δεν απέδειξαν ότι η απουσία μηχανισμού κλιμάκωσης αποτελούσε σημαντικό παράγοντα για τους ιδιώτες επενδυτές και, ειδικότερα, ότι η συμπερίληψη ενός τέτοιου μηχανισμού θα απέβαινε σε βάρος της συμμετοχής τους στην ανακεφαλαιοποίηση. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι η συμπερίληψη ενός τέτοιου μηχανισμού θα αποθάρρυνε σημαντικά τους ιδιώτες επενδυτές να συμμετάσχουν στην ανακεφαλαιοποίηση της SAS.

([202]) Βλέπε, για παράδειγμα, απόφαση της 19ης Ιουλίου 2016, Kotnik κ.λπ., C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, σκέψη 38 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

([203]) Βλέπε απόφαση της 8ης Μαρτίου 2016, Ελλάδα κατά Επιτροπής, C-431/14 P, ECLI:EU:C:2016:145, σκέψη 69 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία· και απόφαση της 19ης Ιουλίου 2016, Kotnik κ.λπ., C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, σκέψεις 39 και 40.

([204]) Βλέπε απόφαση της 2ας Δεκεμβρίου 2010, Holland Malt κατά Επιτροπής, C-464/09 P, ECLI:EU:C:2010:733, σκέψη 47 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

([205]) Βλέπε απόφαση της 8ης Μαρτίου 2016, Ελλάδα κατά Επιτροπής, C-431/14 P, ECLI:EU:C:2016:145, σκέψεις 70 και 72· και απόφαση της 19ης Ιουλίου 2016, Kotnik κ.λπ., C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, σκέψη 41.

(400) Δεύτερον, ως αποτέλεσμα του μέτρου, το επίπεδο συμμετοχής της Δανίας και της Σουηδίας στο μετοχικό κεφάλαιο της SAS αυξήθηκε σημαντικά, ανεξάρτητα από τη συμμετοχή ιδιωτών επενδυτών στην ανακεφαλαιοποίηση της SAS. Ως εκ τούτου, το μέτρο και, ειδικότερα, το μέσο μετοχικού κεφαλαίου του μέτρου θα έπρεπε να είχε συνοδευτεί από κίνητρα για την ενθάρρυνση της πώλησης των μετοχών λόγω της COVID-19 τις οποίες απέκτησαν η Δανία και η Σουηδία, όπως απαιτείται από τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου.

(401) Τρίτον, μολονότι η ενεργοποίηση μηχανισμού κλιμάκωσης, ιδίως με τη μορφή της χορήγησης πρόσθετων μετοχών, θα είχε ως αποτέλεσμα την περαιτέρω αποδυνάμωση των μετοχών ιδιωτών μετόχων, συμπεριλαμβανομένων των μετοχών που αποκτήθηκαν πρόσφατα από ιδιώτες επενδυτές στο πλαίσιο της ανακεφαλαιοποίησης της SAS, γεγονός παραμένει ότι στόχος του μηχανισμού κλιμάκωσης είναι η επαναφορά της προηγούμενης κατάστασης, δηλαδή του επιπέδου συμμετοχής της Δανίας και της Σουηδίας στο μετοχικό κεφάλαιο πριν από την πανδημία της COVID-19. Αποσκοπεί στην παροχή κινήτρων στον δικαιούχο ή σε άλλους επενδυτές να επαναγοράσουν τις μετοχές του κράτους μέλους που αποκτήθηκαν μέσω της ανακεφαλαιοποίησης λόγω της COVID-19, κυρίως με το να καθιστά την κυριότητα των εν λόγω μετοχών από το κράτος πιο δαπανηρή για τη SAS. Με το εν λόγω κίνητρο, η SAS ή άλλοι επενδυτές ενθαρρύνονται να επαναγοράσουν τις μετοχές που αποκτήθηκαν λόγω της COVID-19 από το κράτος μέλος, ώστε η συμμετοχή του εν λόγω κράτους μέλους να μειωθεί στο προ της COVID-19 επίπεδο. Το σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου αφήνει περιθώριο τεσσάρων και έξι ετών (σε δύο διαδοχικά στάδια) από τη χορήγηση του μέτρου ανακεφαλαιοποίησης λόγω της COVID-19 προκειμένου ο δικαιούχος ή άλλοι επενδυτές να επαναγοράσουν τις μετοχές που αποκτήθηκαν στο πλαίσιο της ανακεφαλαιοποίησης λόγω της COVID-19. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, έχουν τη δυνατότητα να επαναγοράσουν τις μετοχές λόγω COVID-19 από το κράτος μέλος, ώστε να μην ενεργοποιηθεί ο μηχανισμός κλιμάκωσης και να αποφευχθεί τελικά η αποδυνάμωση των ιδιωτών μετόχων. Ως εκ τούτου, η ύπαρξη μηχανισμού κλιμάκωσης ή κατάλληλου εναλλακτικού μηχανισμού δεν είναι ασυμβίβαστη με τη συμμετοχή ιδιωτών επενδυτών σε ανακεφαλαιοποίηση λόγω της COVID-19.

(402) Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Δανία και η Σουηδία δεν έχουν αποδείξει ότι η εφαρμογή μηχανισμού κλιμάκωσης ή κατάλληλου εναλλακτικού μηχανισμού θα επηρέαζε σημαντικά την ικανότητα της SAS να προσελκύσει ιδιώτες επενδυτές ώστε να επιμεριστούν το βάρος της ανακεφαλαιοποίησης.

(403) Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν δικαιολογείται παρέκκλιση από την απαίτηση των σημείων 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου στην παρούσα υπόθεση.

(404) Συνεπώς, το μέτρο, όπως χορηγήθηκε στη SAS στις 26 Οκτωβρίου 2020, δεν συμμορφώνεται με τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου, δεδομένου ότι δεν συνοδεύεται από μηχανισμό κλιμάκωσης ή κατάλληλο εναλλακτικό μηχανισμό.

(405) Ως αποτέλεσμα, η Επιτροπή θα εξετάσει τον εναλλακτικό μηχανισμό που πρότεινε η SAS στην περίπτωση που η Επιτροπή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι το μέτρο δεν συμμορφώνεται με τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου.

Εναλλακτικός μηχανισμός που παρείχε η SAS αντί του μηχανισμού κλιμάκωσης

(406) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 148 και 149, στις παρατηρήσεις της επί της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η SAS πρότεινε μηχανισμό ο οποίος, κατά την άποψή της, θα πληρούσε τις απαιτήσεις των σημείων 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου.

(407) Ο μηχανισμός αυτός ουσιαστικά: i) θα ενεργοποιούνταν τέσσερα έτη μετά τη χορήγηση του μέτρου, εάν το οικείο κράτος δεν είχε πωλήσει τουλάχιστον το 40 % της συμμετοχής του στο μετοχικό κεφάλαιο, και έξι έτη μετά την εισφορά κεφαλαίου λόγω της COVID-19, εάν το σχετικό κράτος δεν είχε πωλήσει πλήρως τη συμμετοχή του στο μετοχικό κεφάλαιο· και ii) όταν ενεργοποιούνταν, θα αύξανε την αμοιβή της Δανίας και/ή της Σουηδίας στο 10 % της αντίστοιχης πρόσθετης συμμετοχής τους που προέκυψε από την ανακεφαλαιοποίηση λόγω της COVID-19 η οποία δεν είχε ακόμη αποπληρωθεί. Η εν λόγω αύξηση της αμοιβής δεν θα λάμβανε τη μορφή πρόσθετων μετοχών, η οποία προβλέπεται ρητά στο σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου. Αντ' αυτού, η SAS είτε i) θα τροποποιούσε τους όρους των υβριδικών κεφαλαιακών μέσων της Δανίας και/ή της Σουηδίας προκειμένου να αυξήσει το ποσό που οφείλεται βάσει αυτών· ή ii) θα εξέδιδε νέο μέσο προς τη Δανία και/ή τη Σουηδία υπό τους ίδιους όρους με τα υβριδικά κεφαλαιακά μέσα.

(408) Η Επιτροπή παρατηρεί, πρώτον, ότι ο μηχανισμός που παρέχει η SAS θα ενεργοποιούνταν εντός του ίδιου χρονικού πλαισίου και υπό τους ίδιους όρους με εκείνους που ορίζονται στο σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου, δηλαδή τέσσερα έτη μετά τη χορήγηση του μέτρου, εάν το οικείο κράτος μέλος δεν έχει πωλήσει τουλάχιστον το 40 % της συμμετοχής του στο μετοχικό κεφάλαιο, και έξι έτη μετά την εισφορά κεφαλαίου λόγω της COVID-19, εάν το οικείο κράτος μέλος δεν έχει πωλήσει πλήρως τη συμμετοχή του στο μετοχικό κεφάλαιο.

(409) Αφετέρου, ο εν λόγω μηχανισμός θα προέβλεπε, τόσο μετά το τέταρτο όσο και μετά το έκτο έτος από τη χορήγηση του μέτρου, αύξηση της αμοιβής που οφείλεται στη Δανία και/ή στη Σουηδία κατά 10 % της αντίστοιχης πρόσθετης συμμετοχής τους που προέκυψε από την ανακεφαλαιοποίηση λόγω της COVID-19 η οποία δεν έχει ακόμη αποπληρωθεί. Η εν λόγω αύξηση της αμοιβής αντιστοιχεί στην ελάχιστη αύξηση που απαιτείται βάσει του σημείου 61 του προσωρινού πλαισίου.

(410) Τρίτον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο μηχανισμός που πρότεινε η SAS δεν προβλέπει αύξηση της αμοιβής με τη μορφή πρόσθετων μετοχών. Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι, μολονότι η χορήγηση πρόσθετων μετοχών είναι ο μηχανισμός που προβλέπεται ειδικά στο σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου, η εν λόγω διάταξη αναφέρεται επίσης σε «άλλους μηχανισμούς». Περαιτέρω, το σημείο 62 του προσωρινού πλαισίου επιβεβαιώνει την ευελιξία που διαθέτει η Επιτροπή να αποδεχτεί εναλλακτικούς μηχανισμούς όσον αφορά τη μορφή της εν λόγω αμοιβής. Στο πλαίσιο του μηχανισμού που πρότεινε η SAS, η εν λόγω αμοιβή θα λάβει τη μορφή είτε αυξημένου ποσού καταβλητέου βάσει των κρατικών υβριδικών τίτλων στην κατοχή της Δανίας και της Σουηδίας, είτε της έκδοσης νέου μέσου από τη SAS στη Δανία και τη Σουηδία υπό τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις που ισχύουν για τους εν λόγω κρατικούς υβριδικούς τίτλους κατά την ημερομηνία ενεργοποίησης του μηχανισμού ([206]).

(411) Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι ο μηχανισμός που πρότεινε η SAS i) θα είχε τον ίδιο αντίκτυπο στην αμοιβή της Δανίας και της Σουηδίας με τον αντίκτυπο του μηχανισμού κλιμάκωσης που προβλέπεται στο σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου, και ii) θα παρείχε κίνητρα για την επαναγορά των μετοχών που αποκτήθηκαν από τη Δανία και τη Σουηδία μέσω του μέτρου, με το να καθιστά σταδιακά τις εν λόγω μετοχές (οι οποίες δεν έχουν πωληθεί πριν από την ενεργοποίηση του μηχανισμού στα προ της COVID-19 επίπεδά τους) πιο δαπανηρές για τη SAS.

(412) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο μηχανισμός που πρότεινε η SAS θα επέφερε συνολικά παρόμοιο αποτέλεσμα όσον αφορά τα κίνητρα για την έξοδο του κράτους και θα είχε παρόμοιο αντίκτυπο στην αμοιβή του κράτους με τον μηχανισμό κλιμάκωσης που προβλέπεται στο σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο μηχανισμός, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 148, θα ήταν σύμφωνος με το σημείο 62 του προσωρινού πλαισίου. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή θα εξετάσει αν θα ήταν σκόπιμο και αναλογικό στην παρούσα περίπτωση να απαιτηθεί από τη Δανία και τη Σουηδία να προβλέψουν ρητά τον εν λόγω μηχανισμό στο μέτρο, ως προϋπόθεση για να κηρυχθεί το μέτρο συμβατό με τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου.

Καταλληλότητα και αναλογικότητα της απαίτησης να εφαρμόσουν η Δανία και η Σουηδία τον περιγραφόμενο μηχανισμό, ως προϋπόθεση για την κήρυξη του μέτρου που είναι σύμφωνο προς τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου

(413) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 405 και 413, το μέτρο δεν συμμορφώνεται με τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου. Ωστόσο, ο μηχανισμός που πρότεινε η SAS στις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας θα ήταν σύμφωνος με τις εν λόγω διατάξεις του προσωρινού πλαισίου, εάν εφαρμοζόταν από τη Δανία και τη Σουηδία.

(414) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή υπέβαλε αίτηση παροχής πληροφοριών στη Δανία και τη Σουηδία προκειμένου να διερευνήσει αν η εφαρμογή του εν λόγω μηχανισμού θα ήταν κατάλληλη και αναλογική κατά την άποψη των εν λόγω κρατών μελών (αιτιολογική σκέψη 222).

(415) Η Δανία και η Σουηδία αναγνώρισαν ότι ο μηχανισμός που πρότεινε η SAS θα πληρούσε, κατά την άποψή τους, τις απαιτήσεις των σημείων 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου.

(416) Επίσης, η Δανία και η Σουηδία επιβεβαίωσαν ότι δεν θα υπήρχαν σημαντικά εμπόδια στην εφαρμογή του μηχανισμού που πρότεινε η SAS και ότι δεν θα υπήρχαν άλλες λιγότερο περιοριστικές εναλλακτικές αντί του εν λόγω μηχανισμού που να πληρούσαν τις απαιτήσεις των σημείων 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου.

(417) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 408 έως 412, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο εναλλακτικός μηχανισμός που πρότεινε η SAS αντί του μηχανισμού κλιμάκωσης είναι σύμμορφος προς τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου.

([206]) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 148, οι συνθήκες της αγοράς κατά τον χρόνο της κλιμάκωσης, όπως το επιτόκιο με το οποίο θα πρέπει να προεξοφληθούν μελλοντικές πληρωμές από τη SAS, θα ληφθούν υπόψη έτσι ώστε η αύξηση του καταβλητέου ποσού βάσει των κρατικών υβριδικών τίτλων (ή του καταβλητέου ποσού βάσει νέου μέσου) να αντιστοιχεί, σε όρους καθαρής παρούσας αξίας, ακριβώς στο 10 % της χρηματικής αξίας της πρόσθετης συμμετοχής που προκύπτει από την ανακεφαλαιοποίηση λόγω της COVID-19 η οποία δεν έχει ακόμη αποπληρωθεί.

(418) Επιπρόσθετα, η Επιτροπή θεωρεί ότι το να απαιτηθεί από τη Δανία και τη Σουηδία η εφαρμογή του εν λόγω μηχανισμού, ως προϋπόθεση για τη συμβατότητα του μέτρου, δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για τη διασφάλιση της τήρησης των σημείων 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου. Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 409 και 410, η ενεργοποίηση του μηχανισμού που πρότεινε η SAS θα πραγματοποιηθεί στις ίδιες ημερομηνίες με εκείνες που προβλέπονται στο σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου, και η αύξηση της αμοιβής θα αντιστοιχεί στην ελάχιστη αύξηση που απαιτείται βάσει της ίδιας διάταξης.

(419) Η Επιτροπή παρατηρεί, ειδικότερα, ότι, σε περίπτωση εφαρμογής του μηχανισμού, η πρώτη ενεργοποίησή του, εάν επέλθει, θα πραγματοποιηθεί τέσσερα έτη μετά τη χορήγηση του μέτρου, δηλαδή έως τις 26 Οκτωβρίου 2024, εάν η Δανία και η Σουηδία δεν έχουν πωλήσει ακόμη τουλάχιστον το 40 % της αντίστοιχης συμμετοχής τους στο μετοχικό κεφάλαιο έως τότε. Επομένως, ακόμα και αν ο εν λόγω μηχανισμός δεν παρεχόταν στο πλαίσιο του μέτρου που χορηγήθηκε στις 26 Οκτωβρίου 2020, η εφαρμογή του εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης στη Δανία και τη Σουηδία θα εξακολουθούσε να τηρεί ακριβώς το χρονοδιάγραμμα που προβλέπεται στο σημείο 61 του προσωρινού πλαισίου.

(420) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο επίμαχος μηχανισμός προτάθηκε από τον δικαιούχο του μέτρου, προς όφελος των δύο αυτών κρατών μελών.

(421) Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή θεωρεί ότι η συμπερίληψη του μηχανισμού που πρότεινε η SAS θα διασφάλιζε την τήρηση των σημείων 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου και ότι είναι κατάλληλο και αναλογικό, στην προκειμένη περίπτωση, να απαιτηθεί από τη Δανία και τη Σουηδία, ως προϋπόθεση για τη συμβατότητα του μέτρου, να εφαρμόσουν τον εν λόγω μηχανισμό εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης.

Συμπέρασμα σχετικά με τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου

(422) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο συμμορφώνεται με τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου, με την επιφύλαξη της εφαρμογής του μηχανισμού που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 148 από τη Δανία και τη Σουηδία εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης.

6.3.4.1.3. Έξοδος του κράτους

(423) Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, βάσει του σουηδικού νόμου περί εταιρειών, η SAS δεν μπορούσε να επαναγοράσει κοινές μετοχές από ορισμένους μόνο συγκεκριμένους μετόχους, αλλά μόνο από όλους τους μετόχους με τους ίδιους όρους (αιτιολογικές σκέψεις 122, 123 και 124). Σημειώνει, ωστόσο, ότι η Δανία και η Σουηδία μπορούσαν ανά πάσα στιγμή να πωλήσουν το μερίδιο που κατείχαν στο μετοχικό κεφάλαιο λόγω της COVID-19 σε τιμές αγοράς σε άλλους αγοραστές εκτός της SAS. Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις των σημείων 63 και 64 του προσωρινού πλαισίου.

6.3.4.2. Αμοιβή των υβριδικών κεφαλαιακών μέσων και έξοδος του κράτους

(424) Σύμφωνα με το σημείο 65 του προσωρινού πλαισίου, η Επιτροπή αξιολογεί τη συνολική αμοιβή των υβριδικών τίτλων απευθείας έκδοσης, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του μέσου (αιτιολογικές σκέψεις 106 και 107), τα κίνητρα εξόδου που αυτό προβλέπει και ένα κατάλληλο επιτόκιο.

(425) Σύμφωνα με το σημείο 66 του προσωρινού πλαισίου, τα υβριδικά κεφαλαιακά μέσα, έως ότου να μετατραπούν σε μετοχικά μέσα, πρέπει να λαμβάνουν ελάχιστη αμοιβή τουλάχιστον ίση με το βασικό επιτόκιο (ετήσιο επιτόκιο IBOR ή ισοδύναμο, όπως δημοσιεύεται από την Επιτροπή) ([207]) συν τις προσαυξήσεις που καθορίζονται στον **πίνακα 5**.

Πίνακας 5

Αμοιβή των υβριδικών κεφαλαιακών μέσων: Ετήσιο επιτόκιο IBOR ή ισοδύναμο +

Τύπος δικαιούχου	**1ο έτος**	**2ο έτος**	**3ο έτος**	**4ο έτος**	**5ο έτος**	**6ο έτος**	**7ο έτος**	**8ο έτος και εξής**
Μεγάλες επιχειρήσεις	250 μ.β.	350 μ.β.	350 μ.β.	500 μ.β.	500 μ.β.	700 μ.β.	700 μ.β.	950 μ.β.

(426) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 106, για τον καθορισμό της αμοιβής των υβριδικών μέσων χρησιμοποιείται το επιτόκιο STIBOR έξι μηνών (διατραπεζικό επιτόκιο δανεισμού Στοκχόλμης έξι μηνών) ως βασικό επιτόκιο. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στις αγορές σε SEK, δεν υπάρχει δημόσιο ετήσιο επιτόκιο STIBOR που να μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βασικό επιτόκιο ([208]). Η Επιτροπή αναγνωρίζει επίσης ότι, κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου, το μεγαλύτερης διάρκειας επιτόκιο STIBOR που δημοσιευόταν ήταν το επιτόκιο των 6 μηνών (δεν ήταν διαθέσιμο ούτε επιτόκιο STIBOR εννέα μηνών). Η Επιτροπή ενέκρινε το επιτόκιο STIBOR έξι μηνών ως βασικό επιτόκιο για τις αγορές συναλλάγματος SEK, το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης ([209]). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το επιτόκιο STIBOR έξι μηνών είναι το κατάλληλο βασικό επιτόκιο που πρέπει να εφαρμοστεί για τον καθορισμό της αμοιβής των νέων κρατικών υβριδικών τίτλων που εκδίδει η SAS σε SEK και, ως εκ τούτου, οι τόκοι είναι καταβλητέοι ανά εξάμηνο.

(427) Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 106, η αμοιβή των νέων υβριδικών τίτλων που εξέδωσε η SAS για τη Δανία και τη Σουηδία καθορίζεται όπως περιγράφεται στον **πίνακα 6**.

Πίνακας 6

Αμοιβή των νέων κρατικών υβριδικών τίτλων: Επιτόκιο STIBOR 6 μηνών +

Υβριδικοί τίτλοι	**1ο έτος**	**2ο έτος**	**3ο έτος**	**4ο έτος**	**5ο έτος**	**6ο έτος**	**7ο έτος**	**8ο έτος και εξής**
NSHN1 (5 δισεκατ. SEK)	340 μ.β.	440 μ.β.	440 μ.β.	590 μ.β.	590 μ.β.	790 μ.β.	790 μ.β.	1 040 μ.β.
NSHN2 (1 δισεκατ. SEK)	440 μ.β.	540 μ.β.	540 μ.β.	690 μ.β.	690 μ.β.	890 μ.β.	890 μ.β.	1 140 μ.β.

(428) Συγκρίνοντας την αμοιβή των νέων κρατικών υβριδικών τίτλων (**πίνακας 6**) με την ελάχιστη αμοιβή που ορίζεται στο προσωρινό πλαίσιο (**πίνακας 5**), η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αμοιβή του NSHN1 είναι κατά 90 μονάδες βάσης υψηλότερη από την ελάχιστη αμοιβή που απαιτείται βάσει του προσωρινού πλαισίου. Όσον αφορά το NSHN2 που χορηγήθηκε στη Δανία, η διαφορά αυτή αυξάνεται σε 190 μονάδες βάσης πάνω από την ελάχιστη απαιτούμενη αμοιβή. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η διαφορά στην αμοιβή (100 μονάδες βάσης) μεταξύ του NSHN1 και του NSHN2 οφείλεται σε συμφωνία μεταξύ της Δανίας και της Σουηδίας και όχι σε διαφορές στο προφίλ κινδύνου των υβριδικών μέσων ([210]).

([207]) Τα βασικά επιτόκια υπολογίζονται σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης (ΕΕ C 14 της 19.1.2008, σ. 6) και δημοσιεύονται στον δικτυακό τόπο της ΓΔ Ανταγωνισμού στην ακόλουθη διεύθυνση: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html.

([208]) Το Swedish Financial Benchmark Facility (SFBF) είναι ο ανεξάρτητος διαχειριστής δεικτών αναφοράς που είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση και τον υπολογισμό του επιτοκίου STIBOR από τις 20 Απριλίου 2020. Βλέπε https://swfbf.se/

([209]) ΕΕ C 14 της 19.1.2008, σ. 6.

([210]) Εκτός από τη διαφορά των 100 μονάδων βάσης στην αμοιβή και στα ποσά που εκδόθηκαν, όλοι οι υπόλοιποι όροι του NSHN1 και του NSHN2 είναι ακριβώς οι ίδιοι.

(429) Η Επιτροπή παρατηρεί περαιτέρω ότι τα εν λόγω υβριδικά μέσα αντιμετωπίζονται ως ίδια κεφάλαια βάσει των ΔΠΧΑ (αιτιολογική σκέψη 107), δεδομένου ότι έχουν πολλά παρόμοια χαρακτηριστικά, κάτι που καθιστά τα εν λόγω μέσα υψηλότερου κινδύνου για τους επενδυτές. Ως εκ τούτου, οι υψηλότερες αποδόσεις τους πάνω από την ελάχιστη αμοιβή που απαιτείται βάσει του σημείου 66 του προσωρινού πλαισίου (90 μ.β. και 190 μ.β.) λαμβάνουν υπόψη τον πρόσθετο κίνδυνο που αναλαμβάνουν η Δανία και η Σουηδία ως επενδυτές: i) τα εν λόγω υβριδικά κεφαλαιακά μέσα έχουν παρόμοια εξοφλητική προτεραιότητα με τα ίδια κεφάλαια ([211])· ii) δεν είναι μετατρέψιμα σε μετοχές (αιτιολογική σκέψη 107)· iii) φέρουν τοκομερίδια πληρωτέα μόνο κατά τη διακριτική ευχέρεια της SAS (αιτιολογική σκέψη 108) ([212])· iv) έχουν αόριστη διάρκεια (αιτιολογική σκέψη 106).

(430) Για να διασφαλιστεί η τελική καταβολή των τοκομεριδίων, ιδίως δεδομένου ότι η SAS έχει τη δυνατότητα να μην το πράξει, καθορίζονται διάφοροι μηχανισμοί παροχής κινήτρων: i) οι τόκοι επί των μη καταβληθέντων (αναβληθέντων) τοκομεριδίων ανατοκίζονται· ii) τα τοκομερίδια αποδίδονται πάντοτε στο αρχικό ονομαστικό ποσό των υβριδικών τίτλων· και iii) οι απαιτήσεις συμπεριφοράς θα ισχύουν έως ότου το ονομαστικό ποσό των υβριδικών τίτλων και οι απαιτήσεις τους να αποπληρωθούν πλήρως από την εταιρεία, ανεξάρτητα από ενδεχόμενη πώληση απαιτήσεων, εκτός εάν όλοι οι νέοι κρατικοί υβριδικοί τίτλοι πωληθούν στο άρτιο ή υπέρ το άρτιο, συμπεριλαμβανομένων των δεδουλευμένων τοκομεριδίων (συμπεριλαμβανομένων των τόκων από ανατοκισμό).

(431) Όσον αφορά τα κίνητρα εξόδου για τη συμμετοχή της Δανίας και της Σουηδίας, οι νέοι κρατικοί υβριδικοί τίτλοι περιλαμβάνουν ετήσιο αυξανόμενο επιτόκιο (καθώς και τόκους από ανατοκισμό, σε περίπτωση μη καταβολής τοκομεριδίων), κάτι που τους καθιστά ολοένα και πιο δαπανηρή πηγή χρηματοδότησης για την εταιρεία. Επίσης, σύμφωνα με το προσωρινό πλαίσιο, τα εν λόγω υβριδικά μέσα πρέπει να εξοφληθούν προκειμένου να τερματιστούν οι δεσμεύσεις συμπεριφοράς που επιβλήθηκαν στη SAS και στις θυγατρικές της. Όλα αυτά τα στοιχεία παρέχουν ισχυρά κίνητρα στη SAS για να αποπληρώσει ή να αναχρηματοδοτήσει τους κρατικούς υβριδικούς τίτλους το συντομότερο δυνατόν.

(432) Λαμβάνοντας υπόψη το ιδιαίτερο προφίλ κινδύνου, τα χαρακτηριστικά των νέων κρατικών υβριδικών τίτλων και τα κίνητρα εξόδου που προβλέπονται, η Επιτροπή θεωρεί ότι η προσαύξηση των 90 μονάδων βάσης επί της ελάχιστης αμοιβής ([213]) που καθορίζεται στον **πίνακα 6** ανταμείβει επαρκώς τη Δανία και τη Σουηδία για τους νέους υβριδικούς τίτλους τους. Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 428 και 429, η απαίτηση αυτή πληρούται για τους νέους κρατικούς υβριδικούς τίτλους.

(433) Σύμφωνα με τη Ryanair, ένα περιθώριο 400 μονάδων βάσης πάνω από την απαίτηση ελάχιστης αμοιβής που προβλέπεται στο προσωρινό πλαίσιο θα ήταν αναγκαίο για την επαρκή αποζημίωση της Σουηδίας και της Δανίας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 196). Όπως εξηγείται στην έκθεση της Oxera, η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για τον καθορισμό του επιπέδου των 400 μονάδων βάσης βασίζεται σε δείκτες αναφοράς της αγοράς. Η Ryanair θεωρεί επίσης ότι η διαφορά περιθωρίου 100 μονάδων βάσης μεταξύ των δύο υβριδικών τίτλων, οι οποίοι, κατά την άποψή της, είναι πανομοιότυποι όσον αφορά το προφίλ κινδύνου τους, αποδεικνύει ότι η αμοιβή δεν επιλέχθηκε βάσει απτών ή αξιόπιστων εκτιμήσεων.

(434) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα μέτρα που χορηγήθηκαν βάσει του προσωρινού πλαισίου συνιστούν κρατική ενίσχυση διότι παρέχουν πλεονέκτημα από το οποίο ο δικαιούχος δεν θα μπορούσε να επωφεληθεί υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς. Ως εκ τούτου, το προσωρινό πλαίσιο δεν προβλέπει ότι η κατάλληλη αμοιβή για τα υβριδικά κεφαλαιακά μέσα θα πρέπει να βασίζεται σε δείκτες αναφοράς της αγοράς. Αντίθετα, σύμφωνα με το σημείο 65 του προσωρινού πλαισίου, η συνολική αμοιβή για το υβριδικό κεφαλαιακό μέσο πρέπει να λαμβάνει επαρκώς υπόψη τα χαρακτηριστικά του μέσου, τα κίνητρα εξόδου που προβλέπει το μέσο και ένα κατάλληλο επιτόκιο αναφοράς. Η Επιτροπή εξετάζει τα στοιχεία αυτά στις αιτιολογικές σκέψεις 425 έως 433 και, υπό το πρίσμα αυτών, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, στην προκειμένη περίπτωση, η αμοιβή των 90 μονάδων βάσης πάνω από την απαίτηση ελάχιστης αμοιβής που προβλέπεται στο προσωρινό πλαίσιο είναι επαρκής. Όσον αφορά τη διαφορά περιθωρίου 100 μονάδων βάσης μεταξύ των δύο υβριδικών τίτλων, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι αυτή δεν βασίζεται σε διαφορά στο προφίλ κινδύνου των εν λόγω μέσων, αλλά είναι αποτέλεσμα συμφωνίας μεταξύ της Δανίας και της Σουηδίας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 429). Βεβαίως, δεδομένου ότι η Επιτροπή θεωρεί ότι περιθώριο 90 μονάδων βάσης πάνω από τις απαιτήσεις ελάχιστης αμοιβής που προβλέπονται στο προσωρινό πλαίσιο συνιστά, εν προκειμένω, επαρκή αμοιβή, το ίδιο ισχύει κατ' ανάγκη για το ακόμα υψηλότερο περιθώριο της τάξης των 190 μονάδων βάσης πάνω από την ελάχιστη αμοιβή.

([211]) Σε περίπτωση αφερεγγυότητας, οι νέοι κρατικοί υβριδικοί τίτλοι έχουν εξοφλητική προτεραιότητα έναντι του εγγεγραμμένου κεφαλαίου και των αποθεματικών κεφαλαίου.

([212]) Ένας παράγοντας μετριασμού του κινδύνου είναι το γεγονός ότι τα μη καταβληθέντα τοκομερίδια θα ανατοκίζονται, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 108.

([213]) Σημείο 66 του προσωρινού πλαισίου.

(435) Μολονότι η Επιτροπή δεν υποχρεούται να καθορίσει την κατάλληλη αμοιβή με βάση δείκτη αναφοράς της αγοράς, θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η αξιολόγηση της Ryanair, σε κάθε περίπτωση, δεν καθορίζει αξιόπιστο δείκτη αναφοράς για την αμοιβή που σχετίζεται με τα επίμαχα υβριδικά μέσα στην αγορά. Για παράδειγμα, αρκετά από τα χρηματοπιστωτικά μέσα που χρησιμοποίησε η Ryanair στην ανάλυσή της για την εκτίμηση του εικαζόμενου απαιτούμενου πρόσθετου περιθωρίου, όπως τα μη μετατρέψιμα ομόλογα με εξοφλητική προτεραιότητα (βλέπε αιτιολογική σκέψη 197), δεν είναι υβριδικά αλλά χρεωστικά μέσα. Αντίθετα, η ελάχιστη αμοιβή που ορίζεται στο σημείο 66 του προσωρινού πλαισίου (στην οποία, στην προκειμένη περίπτωση, προστίθενται περιθώρια 90 μονάδων βάσης και 190 μονάδων βάσης) είναι αμοιβή που εφαρμόζεται ειδικά στα υβριδικά κεφαλαιακά μέσα, και η εν λόγω αμοιβή, η οποία αντικατοπτρίζει βαθύτερη μειωμένη εξασφάλιση και άλλους παράγοντες κινδύνου που σχετίζονται με μετοχές ή παρόμοια μέσα, είναι σημαντικά υψηλότερη από εκείνη των χρεωστικών μέσων, όπως προβλέπεται στο σημείο 27 στοιχείο α) του προσωρινού πλαισίου.

6.3.4.3. Συμπέρασμα

(436) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι, για το μέσο μετοχικού κεφαλαίου, η αμοιβή και τα κίνητρα εξόδου της Δανίας και της Σουηδίας συμμορφώνονται με τα σημεία 60 έως 64 του προσωρινού πλαισίου, υπό την προϋπόθεση ότι η Δανία και η Σουηδία συμμορφώνονται με τον όρο που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 423. Όσον αφορά το υβριδικό κεφαλαιακό μέσο, τόσο για το NSHN1 όσο και για το NSHN2, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αμοιβή και τα κίνητρα εξόδου της Δανίας και της Σουηδίας συμμορφώνονται με τις αρχές που ορίζονται στα σημεία 65 έως 70 του προσωρινού πλαισίου.

6.3.5. *Διακυβέρνηση και αποτροπή αδικαιολόγητων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού*

6.3.5.1. Συμμόρφωση με το σημείο 72 του προσωρινού πλαισίου

(437) Σύμφωνα με το σημείο 72 του προσωρινού πλαισίου, εάν ο δικαιούχος μέτρου ανακεφαλαιοποίησης λόγω της COVID-19, το οποίο υπερβαίνει τα 250 εκατ. EUR, είναι επιχείρηση με σημαντική ισχύ στην αγορά σε τουλάχιστον μία από τις σχετικές αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται, τα κράτη μέλη πρέπει να προτείνουν πρόσθετα μέτρα για τη διατήρηση της αποτελεσματικότητας του ανταγωνισμού στις εν λόγω αγορές.

(438) Το μέτρο αφορά ανακεφαλαιοποίηση ύψους 11 δισεκατ. SEK (1 069 εκατ. EUR) υπέρ της SAS. Δεδομένου του εν λόγω ποσού ανακεφαλαιοποίησης, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει στην παρούσα απόφαση αν η SAS είχε σημαντική ισχύ στην αγορά για τους σκοπούς του σημείου 72 του προσωρινού πλαισίου.

6.3.5.1.1. Προσδιορισμός των σχετικών αγορών

(439) Στην πρακτική που έχει ακολουθήσει στο παρελθόν σχετικά με τη λήψη αποφάσεων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου ([214]) (στο εξής: κανονισμός συγκεντρώσεων) στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, η Επιτροπή έχει καθορίσει τις σχετικές αγορές τακτικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών με βάση δύο προσεγγίσεις: i) την προσέγγιση σημείων προέλευσης και προορισμού, όταν ο στόχος ήταν ενεργός αερομεταφορέας ([215])· και ii) την προσέγγιση «ανά αερολιμένα», σε ορισμένες περιπτώσεις, όταν ο στόχος περιλάμβανε σημαντικό χαρτοφυλάκιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης ([216]).

(440) Σύμφωνα με την προσέγγιση σημείων προέλευσης και προορισμού, κάθε συνδυασμός αερολιμένα ή πόλης προέλευσης και αερολιμένα ή πόλης προορισμού ορίζεται ως χωριστή αγορά. Ο εν λόγω ορισμός της αγοράς αντικατοπτρίζει το σκέλος της ζήτησης, δηλαδή το γεγονός ότι οι επιβάτες που επιθυμούν να ταξιδέψουν από μια πόλη προέλευσης σε μια πόλη προορισμού δεν θεωρούν ότι το εν λόγω δρομολόγιο μπορεί να υποκατασταθεί από διαφορετικό ζεύγος πόλεων.

([214]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 139/2004, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων») (ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/139/oj).

([215]) Βλέπε, για παράδειγμα, υποθέσεις M.8869 — Ryanair/LaudaMotion, σκέψεις 96-97· M.7541 — IAG/Aer Lingus, σκέψη 14· M.7333 — Alitalia/Etihad, σκέψη 63· και M.6447 — IAG/bmi, σκέψη 31.

([216]) Βλέπε, για παράδειγμα, υποθέσεις M.8869 — Ryanair/LaudaMotion, σκέψη 116· M.8672 — easyJet/Certain Air Berlin Assets, σκέψη 41· M.8633 — Lufthansa/Certain Air Berlin Assets, σκέψη 58· και M.6447 — IAG/bmi, σκέψη 483. Στις υποθέσεις M.8672 — easyJet/Ορισμένα στοιχεία του ενεργητικού της Air Berlin και M.8633 — Lufthansa/Ορισμένα στοιχεία του ενεργητικού της Air Berlin, η Επιτροπή διενέργησε αξιολόγηση μόνο ανά αερολιμένα, δεδομένου ότι τα στοχευόμενα στοιχεία ενεργητικού δεν χρησιμοποιούνταν σε κανένα δρομολόγιο κατά τον χρόνο της συναλλαγής (η Air Berlin είχε παύσει οριστικά τις πτητικές της δραστηριότητες σε όλα τα δρομολόγια λόγω αφερεγγυότητάς της). Η Ryanair υποστηρίζει ότι οι περιστάσεις που επικρατούσαν στις δύο υποθέσεις συγκέντρωσης της Air Berlin δεν έχουν εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση, δεδομένου ότι η SAS εξακολουθεί να λειτουργεί. Ωστόσο, δεν αμφισβητείται ότι οι αεροπορικές εταιρείες που επρόκειτο να αποκτήσουν τα στοιχεία ενεργητικού και τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης της Air Berlin (easyJet και Lufthansa) θα συνέχιζαν να εκμεταλλεύονται τα στοιχεία ενεργητικού και τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης που θα αποκτούσαν μετά τη συγχώνευση.

(441) Παρόλο που η Επιτροπή έχει γενικά δώσει προτεραιότητα στην υποκατάσταση στην πλευρά της ζήτησης, το σκέλος της προσφοράς έχει διαδραματίσει επίσης ρόλο στην πρακτική της όσον αφορά τόσο τον ορισμό της αγοράς όσο και την αξιολόγηση του ανταγωνισμού στον εν λόγω τομέα. Για παράδειγμα, η Επιτροπή επισήμανε ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ αερομεταφορέων λαμβάνει επίσης χώρα σε επίπεδο δικτύου, καθώς οι αερομεταφορείς δικτύου δημιουργούν τα δίκτυά τους και αποφασίζουν να εκτελούν πτήσεις κυρίως σε δρομολόγια που συνδέονται με τους κόμβους τους ([217]). Ορισμένοι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους έχουν ισχυριστεί επίσης ότι, με την ανάπτυξη αεροπορικών εταιρειών που εκτελούν πτήσεις από σημείο σε σημείο, η υποκατάσταση στην πλευρά της προσφοράς αποτελεί ολοένα και πιο σημαντική πτυχή του ορισμού της αγοράς ([218]).

(442) Στο πλαίσιο της προσέγγισης ανά αερολιμένα, κάθε αερολιμένας (ή αερολιμένες υποκατάστασης) ορίζεται ως διακριτή αγορά. Ο εν λόγω ορισμός της αγοράς παρέχει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να αξιολογεί τις επιπτώσεις μιας πράξης στη συνολική λειτουργία των υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών σε συγκεκριμένο αερολιμένα με βάση ιδίως το χαρτοφυλάκιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης που κατέχει ένας αερομεταφορέας στον αερολιμένα, χωρίς να κάνει διάκριση μεταξύ των συγκεκριμένων δρομολογίων που εξυπηρετούνται προς ή από τον εν λόγω αερολιμένα. Η ισχύς του δικαιούχου στις εν λόγω σχετικές αγορές θα αξιολογηθεί, μεταξύ άλλων, με βάση το επίπεδο συμφόρησης του αερολιμένα και τα μερίδια του δικαιούχου στη χωρητικότητα των αερολιμενικών υποδομών που έχει την άδεια να χρησιμοποιεί για τις δραστηριότητές του (δηλαδή τα μερίδια διαθέσιμων χρόνων χρήσης) ([219]).

(443) Η προσέγγιση ανά αερολιμένα εφαρμόστηκε, μεταξύ άλλων, για την αξιολόγηση των επιπτώσεων της ενίσχυσης της θέσης μιας αεροπορικής εταιρείας σε ορισμένους αερολιμένες και των κινδύνων, για την αποτελεσματικότητα του ανταγωνισμού, που συνεπάγεται η συγκέντρωση, στην κατοχή μιας επιχείρησης, διαθέσιμων χρόνων χρήσης σε ορισμένους αερολιμένες ([220]). Η Επιτροπή επισήμανε, στο πλαίσιο της πολιτικής της για τους αερολιμένες, ότι *«οι χρονοθυρίδες αποτελούν σπανίζοντα πόρο»* και ότι *«[η] πρόσβαση στους πόρους αυτούς είναι καίριας σημασίας για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφορών και για τη διατήρηση πραγματικού ανταγωνισμού»* ([221]). Η Επιτροπή συγκέντρωσε όλα τα δρομολόγια που ξεκινούν από ή καταλήγουν σ' έναν αερολιμένα με σκοπό να καθορίσει τη σχετική κατάσταση απουσία της πράξης, ειδικότερα στην περίπτωση απόκτησης αερομεταφορέα που έχει υπαχθεί σε διαδικασίες αφερεγγυότητας ([222]).

(444) Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται ο δικαιούχος και οι οποίες είναι σημαντικές για την αξιολόγηση των στρεβλωτικών επιπτώσεων του μέτρου στον ανταγωνισμό, για τους σκοπούς του σημείου 72 του προσωρινού πλαισίου, είναι οι αγορές για την παροχή υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών από και προς τους αερολιμένες που εξυπηρετούνται από τον δικαιούχο. Το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι το μέτρο αποσκοπεί στη διατήρηση της συνολικής ικανότητας του δικαιούχου να παρέχει υπηρεσίες αερομεταφορών, κυρίως με τη διασφάλιση της διατήρησης των περιουσιακών στοιχείων του και των δικαιωμάτων του να λειτουργεί μεσοπρόθεσμα/μακροπρόθεσμα. Τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία και δικαιώματα δεν θίγονται, καταρχήν, σε οποιοδήποτε συγκεκριμένο δρομολόγιο. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα όσον αφορά τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης σε συντονισμένο αερολιμένα ([223]), οι οποίοι μπορεί να έχουν μεγάλη αξία και να χρησιμοποιούνται σε οποιαδήποτε διαδρομή από και προς τον συγκεκριμένο αερολιμένα. Το συμπέρασμα αυτό υποστηρίζεται επίσης από την ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς ([224]), η οποία αναφέρει, στην υποσημείωση 1, ότι επίκεντρο της αξιολόγησης στις υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων είναι ο αποδέκτης της ενίσχυσης και η σχετική βιομηχανία ή ο σχετικός τομέας και όχι ο εντοπισμός των περιορισμών που συνεπάγεται ο ανταγωνισμός που ασκείται για τον αποδέκτη της ενίσχυσης.

([217]) Βλέπε, για παράδειγμα, υποθέσεις M.7541 — IAG/Aer Lingus, σκέψεις 17-18· M.6607 — US Airways/American Airlines, σκέψη 10· και M.6447 — IAG/bmi, σκέψη 31.

([218]) Βλέπε, για παράδειγμα, υπόθεση M.6663 — Ryanair/Aer Lingus III, σκέψη 57.

([219]) Βλέπε παραδείγματα κατ' αναλογία: υπόθεση M.8633 — *Lufthansa/Certain Air Berlin assets*· υπόθεση M.8672 — *easyJet/Certain Air Berlin assets*.

([220]) Βλέπε, για παράδειγμα, υπόθεση M.8869 — *Ryanair/LaudaMotion*.

([221]) Αιτιολογική σκέψη 4 της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής των χρονοθυρίδων (slots) στους αερολιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης [COM(2011) 827 τελικό της 1.12.2011].

([222]) Βλέπε υπόθεση M.6447 — IAG/bmi, σκέψεις 136-157.

([223]) Σύμφωνα με το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj) (στο εξής: κανονισμός για τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης), ως «συντονισμένος αερολιμένας» νοείται «ένας αερολιμένας στον οποίον έχει οριστεί συντονιστής για να διευκολύνει τις δραστηριότητες των αερομεταφορέων που πραγματοποιούν ή έχουν την πρόθεση να πραγματοποιήσουν δρομολόγια σ' αυτόν τον αερολιμένα».

([224]) Ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού (ΕΕ C 372 της 9.12.1997, σ. 5).

(445) Το μέτρο στηρίζει συνολικά τις δραστηριότητες της SAS και, ως εκ τούτου, μπορεί δυνητικά να επηρεάσει τον ανταγωνισμό σ' όλα τα δρομολόγια που ξεκινούν και φθάνουν σε αερολιμένα στον οποίο διαθέτει διαθέσιμο χρόνο χρήσης, ανεξάρτητα από τη συγκεκριμένη ανταγωνιστική θέση της SAS σε οποιοδήποτε απ' αυτά τα συγκεκριμένα δρομολόγια. Δεδομένου ότι το μέτρο δεν επιφέρει ενίσχυση της θέσης της SAS σε ορισμένα ζεύγη σημείων προέλευσης και προορισμού έναντι άλλων και παράγει αποτελέσματα στη συνολική κατάσταση της SAS, δεν είναι σκόπιμο να αναλυθεί χωριστά ο αντίκτυπος του μέτρου σε καθένα από τα εν λόγω δρομολόγια. Αντίθετα, για τους σκοπούς της εφαρμογής του σημείου 72 του προσωρινού πλαισίου, είναι σκόπιμο να εφαρμοστεί η προσέγγιση «ανά αερολιμένα» και να οριστούν ως σχετικές αγορές οι αερολιμένες στους οποίους η SAS παρέχει υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς επιβατών.

(446) Στις παρατηρήσεις της, η Ryanair υποστηρίζει ότι τα αποτελέσματα του μέτρου στη συνολική ικανότητα λειτουργίας της SAS δεν αποκλείουν το ενδεχόμενο να επηρεάζεται η συγκεκριμένη ανταγωνιστική θέση της SAS σε καθένα από τα ζεύγη σημείων προέλευσης και προορισμού ως αποτέλεσμα του μέτρου. Καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει βάσιμος λόγος να μην αξιολογηθεί κανένα από τα ζεύγη σημείων προέλευσης και προορισμού που αφορά το μέτρο.

(447) Το συμπέρασμα της Ryanair, σύμφωνα με το οποίο, στο πλαίσιο της προσέγγισης «ανά αερολιμένα», κανένα ζεύγος σημείων προέλευσης και προορισμού δεν ορίζεται ως σχετική αγορά, αντικατοπτρίζει εσφαλμένη ερμηνεία του ορισμού της αγοράς που υιοθέτησε η Επιτροπή και των συνεπειών του. Στο πλαίσιο της προσέγγισης «ανά αερολιμένα», όλα τα σημεία προέλευσης και προορισμού προς και από έναν συγκεκριμένο αερολιμένα είναι συναφή και περιλαμβάνονται στη συνολική εκτίμηση των επιπτώσεων της ενίσχυσης, μολονότι όχι σε μεμονωμένη βάση. Ο ορισμός ως σχετικού κάθε συγκεκριμένου ζεύγους σημείων προέλευσης και προορισμού στο οποίο εκτελούσε πτήσεις η SAS πριν από την έξαρση της νόσου COVID-19, όπως υποστηρίζει η Ryanair, δεν θα παρείχε το κατάλληλο πλαίσιο αξιολόγησης για ένα μέτρο ανακεφαλαιοποίησης το οποίο, από τη φύση του, δεν επιφέρει ενίσχυση της θέσης του δικαιούχου σε ορισμένες αγορές σημείων προέλευσης και προορισμού σε σύγκριση με άλλες. Για τον ίδιο λόγο, δεν μπορεί να γίνει δεκτός ο ισχυρισμός της Ryanair ότι η Επιτροπή όφειλε να αξιολογήσει την ισχύ της SAS στην αγορά σε ζεύγη σημείων προέλευσης και προορισμού, παράλληλα με αξιολόγηση ανά αερολιμένα ([225]).

6.3.5.1.2. Επισκόπηση των σχετικών αερολιμένων

(448) Η Επιτροπή θεωρεί ότι μόνο οι συντονισμένοι αερολιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (στο εξής: ΕΟΧ) στους οποίους η SAS είχε βάση ([226]) πριν από την πανδημία της COVID-19 έχουν σημασία για τους σκοπούς της εφαρμογής του σημείου 72 του προσωρινού πλαισίου, για τους ακόλουθους λόγους.

(449) Πρώτον, στο πλαίσιο της εν λόγω εκτίμησης, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η SAS έχει σημαντική ισχύ στην αγορά στους αερολιμένες στους οποίους δεν έχει βάση. Ειδικότερα, το γεγονός ότι ένας αερομεταφορέας διαθέτει βάση σε συγκεκριμένο αερολιμένα αποδεικνύει συνήθως ότι ο αερομεταφορέας είναι εγκατεστημένος στον εν λόγω αερολιμένα σε μακροπρόθεσμη βάση, κάτι που του παρέχει τη δυνατότητα να ασκεί πιο διαρκή ανταγωνιστική πίεση στους ανταγωνιστές του που δραστηριοποιούνται στον ίδιο αερολιμένα. Επίσης, κατά τη νομολογία, η ύπαρξη βάσης σε αερολιμένα παρέχει ορισμένα πλεονεκτήματα, όπως είναι η ευελιξία που καθιστά δυνατή την εναλλαγή των δρομολογίων, η ανακατανομή των αεροσκαφών, η ελαχιστοποίηση των δαπανών που συνεπάγονται οι διαταραχές στη λειτουργία, η ανταλλαγή πληρωμάτων, η εξυπηρέτηση πελατών ή η φήμη του οικείου σήματος ([227]). Επίσης, η δημιουργία βάσης σε συγκεκριμένο αερολιμένα συνεπάγεται, γενικά, ότι το προσωπικό του αερομεταφορέα τοποθετείται στη βάση αυτήν και ότι τα αεροσκάφη που σταθμεύουν στη βάση αυτήν μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε οποιοδήποτε από τα δρομολόγια μεταξύ σημείων προέλευσης και προορισμού του αερομεταφορέα που αναχωρούν από αυτήν. Επομένως, ένας αερομεταφορέας που διαθέτει βάση σε συγκεκριμένο αερολιμένα είναι σε καλύτερη θέση να καθιερώσει σταθερή και μακροχρόνια εμπορική παρουσία —με δυνατότητα απόκτησης και διατήρησης ισχύος στην αγορά σε κάποιον βαθμό— σε σύγκριση με έναν αερομεταφορέα που δραστηριοποιείται στον εν λόγω αερολιμένα χωρίς να διαθέτει βάση εκεί.

(450) Η Ryanair υποστηρίζει ότι δεν δικαιολογείται ο περιορισμός του ορισμού των σχετικών αγορών στους αερολιμένες στους οποίους η SAS έχει βάση. Επιπλέον, επισημαίνει ότι, στη σκέψη 331 της απόφασης Lufthansa, το Γενικό Δικαστήριο δεν απέκλεισε την υποχρέωση της Επιτροπής να αξιολογεί την ύπαρξη σημαντικής ισχύος του δικαιούχου στην αγορά σε αερολιμένες στους οποίους δεν έχει βάση, εφόσον προσκομίζονται επαρκή αποδεικτικά στοιχεία προς τούτο. Για να υποστηρίξει την παρατήρησή της, η Ryanair αναφέρεται i) στο μοντέλο της ίδιας της Ryanair, το οποίο, κατά τους ισχυρισμούς, αποδεικνύει ότι δεν είναι αναγκαίο μια αεροπορική εταιρεία να διαθέτει βάση σε αερολιμένα για να δραστηριοποιείται επιτυχώς στον εν λόγω αερολιμένα· και ii) σε παραδείγματα αερολιμένων στους οποίους το μερίδιο της SAS υπό όρους θέσεων υπό εκμετάλλευση υπερέβαινε ποσοστό 40 % έως 50 %, ακόμα και αν η SAS δεν διέθετε βάση στους εν λόγω αερολιμένες (Ålesund, Umeå, Haugesund, Åre-Östersund και Ängelholm-Helsingborg).

([225]) Αυτό σημαίνει, ειδικότερα, ότι η Επιτροπή δεν θα εξετάσει περαιτέρω τον «μεγάλο αριθμό αγορών σημείων προέλευσης και προορισμού» στις οποίες, σύμφωνα με τη Ryanair, η SAS ενδέχεται να έχει σημαντική ισχύ στην αγορά, λαμβανομένων υπόψη των μεριδίων αγοράς της SAS όσον αφορά τις υπό εκμετάλλευση θέσεις, δεδομένου ότι οι εν λόγω επιμέρους αγορές σημείων προέλευσης και προορισμού δεν αντιστοιχούν στις σχετικές αγορές για τους σκοπούς του σημείου 72 του προσωρινού πλαισίου.

([226]) Ως «βάση» νοείται ο αερολιμένας στον οποίο διανυκτερεύει αεροσκάφος της αεροπορικής εταιρείας και από τον οποίο το αεροσκάφος χρησιμοποιείται για την εκτέλεση διαφόρων δρομολογίων.

([227]) Βλέπε απόφαση της 6ης Ιουλίου 2010, Ryanair κατά Επιτροπής, υπόθεση T-342/07, ECLI:EU:T:2010:280, σκέψη 269.

(451) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα εν λόγω επιχειρήματα δεν αναιρούν το συμπέρασμά της. Σύμφωνα με το άρθρο της δεξαμενής σκέψης που υπέβαλε η Ryanair σε παράρτημα των παρατηρήσεών της, η Ryanair διέθετε 87 βάσεις στην Ευρώπη πριν από την πανδημία της COVID-19 ([228]). Η Ryanair δεν εξηγεί γιατί θεωρεί ότι το δικό της μοντέλο δεν επικεντρώνεται σε βάσεις εγκατεστημένες στον ΕΟΧ, μεταξύ άλλων σε περιφερειακούς αερολιμένες, ούτε γιατί οι «*επιτυχείς δραστηριότητες*» θα πρέπει να ισοδυναμούν με σημαντική ισχύ στην αγορά. Όσον αφορά τα παραδείγματα αερολιμένων που εξυπηρετούνται από τη SAS με αεροσκάφη χωρίς η εταιρεία να διαθέτει βάση σ' αυτούς, η Ryanair δεν αναφέρει ότι, λόγω του πολύ μικρού μεγέθους των εν λόγω αερολιμένων, η SAS πέτυχε τέτοια μερίδια θέσεων εκτελώντας ένα μοναδικό δρομολόγιο προς και από καθέναν από τους αερολιμένες ([229]). Οι εν λόγω περιορισμένες πτητικές δραστηριότητες σ' έναν αερολιμένα δεν συνηγορούν υπέρ της διαπίστωσης σημαντικής ισχύος στην αγορά του αερολιμένα ([230]). Επίσης, τα επιχειρήματα της Ryanair σχετικά με τη δυνατότητα μιας αεροπορικής εταιρείας να έχει σημαντική ισχύ στην αγορά σε αερολιμένα στον οποίο δεν έχει βάση, έρχονται σε αντίθεση με τη συλλογιστική της όσον αφορά τους φραγμούς εισόδου ([231]). Ειδικότερα, η Ryanair υποστηρίζει ότι η Επιτροπή όφειλε να αναγνωρίσει ότι οι οικονομίες φάσματος ([232]) και οι οικονομίες δικτύου ([233]) αποτελούν παράγοντες που μπορούν να εμποδίσουν έναν δυνητικό ανταγωνιστή να εγκατασταθεί ή να διευρύνει την παρουσία του σε έναν αερολιμένα. Με τον ισχυρισμό αυτόν, η Ryanair αναγνωρίζει, στην πραγματικότητα, ότι η λειτουργία μιας βάσης —ακόμα και μεγάλης βάσης (κόμβου)— είναι καθοριστική για την ικανότητα μιας αεροπορικής εταιρείας να έχει σημαντική ισχύ στην αγορά ενός αερολιμένα.

(452) Δεύτερον, δεν μπορεί να θεωρηθεί, για τους σκοπούς της εφαρμογής του σημείου 72 του προσωρινού πλαισίου, ότι η SAS έχει σημαντική ισχύ στην αγορά σε αερολιμένες που δεν χαρακτηρίζονται ως συντονισμένοι βάσει του κανονισμού για τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης. Στους συντονισμένους αερολιμένες, η ζήτηση για αερολιμενικές υποδομές, ιδίως διαθέσιμους χρόνους χρήσης, υπερβαίνει σημαντικά τη χωρητικότητα του αερολιμένα, ενώ η επέκταση των αερολιμενικών υποδομών για την κάλυψη της ζήτησης δεν είναι δυνατή βραχυπρόθεσμα. Αντίθετα, σε μη συντονισμένους αερολιμένες, η χωρητικότητα του αερολιμένα υπερβαίνει γενικά τη ζήτηση από αεροπορικές εταιρείες και υπάρχουν επαρκείς διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης ώστε να καθίσταται δυνατή η είσοδος ή η επέκταση ανταγωνιστών σε επαρκή κλίμακα ώστε να μπορούν να αμφισβητήσουν αποτελεσματικά τη θέση της SAS σε οποιαδήποτε ζεύγη σημείων προέλευσης και προορισμού από και προς τον αερολιμένα.

(453) Τρίτον, οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις εφαρμόζονται μόνο εντός της επικράτειας του ΕΟΧ. Η Επιτροπή δεν είναι αρμόδια να εξετάσει, βάσει των εν λόγω κανόνων, αν η SAS κατέχει σημαντική ισχύ στην αγορά αερολιμένα που βρίσκεται σε χώρα εκτός του ΕΟΧ.

(454) Τέταρτον, το σημείο 72 απαιτεί εκτίμηση της ισχύος του δικαιούχου στην αγορά βάσει των δραστηριοτήτων του, πριν από τη χορήγηση της ενίσχυσης, στις σχετικές αγορές «στις οποίες δραστηριοποιείται». Ως εκ τούτου, το σχετικό χρονικό πλαίσιο για την αξιολόγηση της ισχύος της SAS στην αγορά είναι οι τελευταίες περίοδοι δραστηριοποίησης πριν από την πανδημία της COVID-19, δηλαδή η θερινή περίοδος IATA 2019 και η χειμερινή περίοδος IATA 2019/2020. Η Ryanair υποστηρίζει ότι η Επιτροπή θα έπρεπε να προβεί σε μελλοντοστρεφή ανάλυση της ισχύος της SAS στην αγορά. Ωστόσο, ο ισχυρισμός αυτός αποκλίνει σαφώς από τη διατύπωση και τον σκοπό του σημείου 72 του προσωρινού πλαισίου.

(455) Στην κοινοποίησή τους, η Δανία και η Σουηδία εξήγησαν ότι η SAS διέθετε βάση σε 23 αερολιμένες του ΕΟΧ κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου IATA 2019 ή της χειμερινής περιόδου IATA 2019/2020 ([234]). Από τους 23 αυτούς αερολιμένες, οι 16 ήταν συντονισμένοι αερολιμένες ([235]). Η Επιτροπή θα αξιολογήσει την ισχύ της SAS στην αγορά στους εν λόγω 16 σχετικούς αερολιμένες στις επόμενες ενότητες.

([228]) Άρθρο της δεξαμενής σκέψης, σελίδα 26.

([229]) Κοινοποίηση των δανικών και των σουηδικών αρχών.

([230]) Στους εν λόγω αερολιμένες, ακόμα και αν η SAS είχε πραγματοποιήσει έξοδο και είχε επιστρέψει όλους τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης της, η χωρητικότητα την οποία θα είχαν στη διάθεσή τους οι ανταγωνιστές δεν θα είχε επηρεάσει σημαντικά την ανταγωνιστική τους θέση. Επομένως, η συνεχιζόμενη παρουσία της SAS δεν επηρεάζει ουσιωδώς την ικανότητα και το κίνητρο των ανταγωνιστών της να εισέλθουν ή να επεκταθούν στους εν λόγω αερολιμένες.

([231]) Βλέπε, επίσης, αιτιολογική σκέψη 464.

([232]) Σύμφωνα με τον ορισμό της Ryanair, οικονομίες φάσματος προκύπτουν όταν μια αεροπορική εταιρεία διαθέτει κόμβους σε διάφορους αερολιμένες και έχει τη δυνατότητα να επιμερίζει το κόστος σε ευρύ φάσμα δρομολογίων, κάτι που επιφέρει δυσκολίες για τους ανταγωνιστές.

([233]) Σύμφωνα με τον ορισμό της Ryanair, οικονομίες δικτύου προκύπτουν όταν μια αεροπορική εταιρεία διαθέτει κόμβους και μπορεί να επιτύχει υψηλότερους συντελεστές πληρότητας και, ως εκ τούτου, μεγαλύτερη αποδοτικότητα κόστους ως αποτέλεσμα της μεταφοράς επιβατών σε πτήσεις ανταπόκρισης. Η Ryanair προσθέτει ότι οι τρεις κύριοι επιχειρησιακοί κόμβοι της SAS βρίσκονται στους αερολιμένες της Κοπεγχάγης, του Όσλο και της Στοκχόλμης, οι οποίοι, όπως περιγράφει, αποτελούν «τον κεντρικό κορμό του δικτύου πτήσεών της».

([234]) Οι αερολιμένες αυτοί είναι οι εξής: αερολιμένας Κοπεγχάγης· αερολιμένας Arlanda/Στοκχόλμη· αερολιμένας Όσλο· αερολιμένας Trondheim· αερολιμένας Bergen· αερολιμένας Stavanger· αερολιμένας Landvetter/Γκέτεμποργκ· αερολιμένας Billund· αερολιμένας Ελσίνκι· αερολιμένας Heathrow/Λονδίνο· αερολιμένας Aarhus· αερολιμένας Luleå· αερολιμένας Ταλίν· αερολιμένας Aalborg· αερολιμένας Μάλαγα· αερολιμένας Βίλνιους· αερολιμένας Tromsø· αερολιμένας Ντίσελντορφ· αερολιμένας Στουτγάρδης· αερολιμένας Lech Wałęsa/Γκντανσκ· αερολιμένας Bodø· αερολιμένας Αμβούργου· και αερολιμένας Άμστερνταμ.

([235]) Οι αερολιμένες αυτοί είναι οι εξής: αερολιμένας Κοπεγχάγης· αερολιμένας Arlanda/Στοκχόλμη· αερολιμένας Όσλο· αερολιμένας Trondheim· αερολιμένας Bergen· αερολιμένας Stavanger· αερολιμένας Landvetter/Γκέτεμποργκ· αερολιμένας Billund· αερολιμένας Ελσίνκι· αερολιμένας Heathrow/Λονδίνο· αερολιμένας Μάλαγα· αερολιμένας Tromsø· αερολιμένας Ντίσελντορφ· αερολιμένας Στουτγάρδης· αερολιμένας Αμβούργου· και αερολιμένας Άμστερνταμ.

6.3.5.1.3. Κριτήρια για την αξιολόγηση της ισχύος της SAS στην αγορά στους σχετικούς αερολιμένες

(456) Η διαπίστωση σημαντικής ισχύος στην αγορά απαιτεί, ειδικότερα, την εξέταση όλων των παραγόντων που μπορούν να περιορίσουν επαρκώς τη συμπεριφορά της ενδιαφερόμενης επιχείρησης. Η αξιολόγηση των περιορισμών που συνεπάγεται ο ανταγωνισμός σε μια επιχείρηση δεν μπορεί να βασίζεται αποκλειστικά στην υφιστάμενη κατάσταση της αγοράς. Οι δυνητικές επιπτώσεις της επέκτασης υφιστάμενων ανταγωνιστών ή της εισόδου δυνητικών ανταγωνιστών, συμπεριλαμβανομένης της απειλής μιας τέτοιας επέκτασης ή εισόδου, είναι επίσης σημαντικοί παράγοντες.

(457) Στο πλαίσιο αυτό, για τους σκοπούς της αξιολόγησης της ισχύος της SAS στην αγορά στην προκειμένη υπόθεση, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τις συνθήκες ανταγωνισμού σε κάθε σχετικό αερολιμένα και, ειδικότερα, i) τους περιορισμούς που επιβάλλουν οι υφιστάμενοι πάροχοι υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών (αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα) και, κυρίως, τη θέση του δικαιούχου και των πραγματικών ανταγωνιστών του στην αγορά (ενότητα 6.3.5.1.3.1), και ii) τους περιορισμούς που επιβάλλονται λόγω της αξιόπιστης απειλής μελλοντικής επέκτασης των εν λόγω πραγματικών ανταγωνιστών ή εισόδου δυνητικών ανταγωνιστών (ενότητες 6.3.5.1.3.2 και 6.3.5.1.3.3).

6.3.5.1.3.1. Μερίδια αγοράς υπό όρους πτήσεων και θέσεων ως δείκτες των υφιστάμενων συνθηκών ανταγωνισμού

(458) Τα μερίδια αγοράς, εκφραζόμενα σε σχέση με τον αριθμό των προσφερόμενων πτήσεων (συχνότητες) ή των υπό εκμετάλλευση θέσεων σε σχετικό αερολιμένα, αποτελούν χρήσιμη πρώτη ένδειξη της θέσης μιας αεροπορικής εταιρείας στην αγορά και των πραγματικών περιορισμών που συνεπάγεται ο ανταγωνισμός τους οποίους αντιμετωπίζει.

(459) Το μερίδιο πτήσεων (ή συχνοτήτων) ([236]) ορίζεται ως ο λόγος του αριθμού των πτήσεων (ή συχνοτήτων) που εκτελούνται από αερομεταφορέα σε αερολιμένα προς τον συνολικό αριθμό πτήσεων (ή συχνοτήτων) που εκτελούνται από όλους τους αερομεταφορείς στον αερολιμένα. Αντιστοιχεί στον λόγο του αριθμού των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που χρησιμοποιεί ένας αερομεταφορέας σε έναν αερολιμένα προς τον συνολικό αριθμό διαθέσιμων χρόνων χρήσης που χρησιμοποιούν όλοι οι αερομεταφορείς στον αερολιμένα. Αντιστοιχεί επίσης περίπου στον λόγο του αριθμού των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που έχουν χορηγηθεί σ' έναν αερομεταφορέα σε αερολιμένα προς τον συνολικό αριθμό διαθέσιμων χρόνων χρήσης που έχουν χορηγηθεί σε όλους τους αερομεταφορείς στον αερολιμένα ([237]).

(460) Το μερίδιο θέσεων ορίζεται ως ο λόγος του αριθμού των υπό εκμετάλλευση (δηλαδή προσφερόμενων) θέσεων από αερομεταφορέα σ' έναν αερολιμένα προς τον συνολικό αριθμό των θέσεων υπό εκμετάλλευση από όλους τους αερομεταφορείς στον εν λόγω αερολιμένα. Ως εκ τούτου, πρόκειται για δείκτη του ποσοστού μεταφορικής ικανότητας που προσφέρει ένας αερομεταφορέας σε σχέση με τη συνολική μεταφορική ικανότητα που προσφέρεται σ' έναν αερολιμένα.

(461) Σύμφωνα με τη νομολογία σχετικά με τη δεσπόζουσα θέση στην αγορά ([238]), η Επιτροπή έκρινε ότι i) η SAS δεν ήταν πιθανό να έχει σημαντική ισχύ στην αγορά στους σχετικούς αερολιμένες στους οποίους το οικείο μερίδιο πτήσεων και μερίδιο θέσεων ήταν κάτω του 40 %· ii) θα έπρεπε να ληφθούν υπόψη πρόσθετοι παράγοντες, ιδίως εκείνοι που αντικατοπτρίζουν τους περιορισμούς που απορρέουν από τον δυνητικό ανταγωνισμό ([239]), για την αξιολόγηση της ύπαρξης ισχύος στην αγορά για τους σκοπούς του σημείου 72 του προσωρινού πλαισίου, στις περιπτώσεις που η SAS κατέχει μερίδιο πτήσεων ή μερίδιο θέσεων τουλάχιστον 40 % στους σχετικούς αερολιμένες.

([236]) Στην παρούσα απόφαση, ως συχνότητα ορίζεται η πτήση μετ' επιστροφής ή δύο πτήσεις (μία πτήση αναχώρησης από τον σχετικό αερολιμένα προς έναν προορισμό και μία πτήση άφιξης από τον προορισμό στον σχετικό αερολιμένα).

([237]) Σύμφωνα με τον κανονισμό για τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης, ο αερομεταφορέας πρέπει να χρησιμοποιεί τουλάχιστον το 80 % της σειράς των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που του έχουν χορηγηθεί. Σε αντίθετη περίπτωση, η χορηγηθείσα σειρά διαθέσιμων χρόνων χρήσης επιστρέφεται στο κοινό σύστημα εκμετάλλευσης διαθέσιμου χρόνου (κανόνας «απώλεια σε περίπτωση μη χρήσης»). Τα στοιχεία δείχνουν ότι, στους αερολιμένες που παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη συμφόρηση, η χρήση των διαθέσιμων χρόνων χρήσης υπερβαίνει γενικά, σε κάθε περίπτωση, το 95 % (βλέπε π.χ. IATA Submission — Steer EU Fact-Finding Study: Airport Slots, Δεκέμβριος 2019, σ. 37, το οποίο διατίθεται στη διεύθυνση: iata-airport-slots-submission-eu-study-steer-dec-2019.pdf). Ως εκ τούτου, στους εν λόγω αερολιμένες, η διαφορά μεταξύ του αριθμού των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που χρησιμοποιούνται και του αριθμού των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που έχουν χορηγηθεί είναι περιορισμένη.

([238]) Βλέπε, για παράδειγμα, απόφαση της 14ης Φεβρουαρίου 1978, United Brands και United Brands Continental κατά Επιτροπής, C-27/76, ECLI:EU:C:1978:22· απόφαση της 13ης Φεβρουαρίου 1979, Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, C-85/76, ECLI:EU:C:1979:36.

([239]) Δυνητικός ανταγωνισμός μπορεί να δημιουργηθεί από σημαντική μη χρησιμοποιηθείσα παραγωγική ικανότητα (εν προκειμένω, μη χρησιμοποιημένους διαθέσιμους χρόνους χρήσης) (βλέπε απόφαση της 13ης Φεβρουαρίου 1979, Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, 85/76, ECLI:EU:C:1979:36, σκέψη 48).

6.3.5.1.3.2. Φραγμοί στην επέκταση ή στην είσοδο στην αγορά

(462) Για την αξιολόγηση των περιορισμών που απορρέουν από τον πραγματικό και τον δυνητικό ανταγωνισμό, η Επιτροπή θεωρεί ότι θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι φραγμοί επέκτασης ή εισόδου που αντιμετωπίζουν άλλοι αερομεταφορείς εκτός του δικαιούχου. Για να είναι σε θέση να παρέχουν υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς επιβατών, οι αερομεταφορείς χρειάζονται πρόσβαση στις αερολιμενικές υποδομές. Σε συντονισμένους αερολιμένες, οι αερομεταφορείς πρέπει να κατέχουν διαθέσιμους χρόνους χρήσης για την εκτέλεση δρομολογίων από ή προς τους εν λόγω αερολιμένες. Πράγματι, σύμφωνα με τη νομολογία, ο κύριος φραγμός για την είσοδο στην αγορά στον τομέα των αερομεταφορών της Ένωσης είναι η έλλειψη ελεύθερων διαθέσιμων χρόνων χρήσης σε μεγάλους αερολιμένες ([240]). Στο πλαίσιο αυτό, το υψηλό επίπεδο συμφόρησης ενός αερολιμένα αντικατοπτρίζει τους περιορισμούς χωρητικότητας του αερολιμένα που αντιμετωπίζει ένας αερομεταφορέας, κάτι που επηρεάζει την ικανότητά του να περιορίζει αποτελεσματικά τη συμπεριφορά του δικαιούχου.

(463) Στις παρατηρήσεις της, η Ryanair επικρίνει την Επιτροπή ότι εστίασε στους περιορισμούς που αφορούν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης ως τον μοναδικό φραγμό εισόδου. Αφενός, η Ryanair υποστηρίζει ότι υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που ενδέχεται να εμποδίσουν έναν δυνητικό ανταγωνιστή να εγκαταστήσει την παρουσία ή να επεκτείνει την παρουσία του, όπως: οικονομίες φάσματος· προώθηση του εμπορικού σήματος, προωθητικές ενέργειες και αφοσίωση των πελατών· οικονομίες δικτύου· ή ο κίνδυνος επιθετικών αντιποίνων από κατεστημένους φορείς. Η Ryanair παραθέτει απλώς τα τέσσερα αυτά στοιχεία.

(464) Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι i) δύο από τα στοιχεία αυτά (οικονομίες φάσματος και οικονομίες δικτύου) συνδέονται στην πραγματικότητα με περιορισμούς που αφορούν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης, δεδομένου ότι η ικανότητα επίτευξης των εν λόγω οικονομιών (βελτίωση της αποδοτικότητας από άποψη κόστους) εξαρτάται από την ικανότητα μιας αεροπορικής εταιρείας να εκτελεί επαρκώς υψηλό αριθμό δρομολογίων από και προς τον αερολιμένα και, ως εκ τούτου, από την ικανότητα πρόσβασης σε επαρκώς υψηλό αριθμό διαθέσιμων χρόνων χρήσης στον αερολιμένα· ii) η προώθηση του εμπορικού σήματος, οι προωθητικές ενέργειες και η αφοσίωση των πελατών αφορούν την ικανότητα εξυπηρέτησης συγκεκριμένης κατηγορίας επιβατών (επιβάτες διακεκριμένης θέσης ή επιβάτες τους οποίους επηρεάζει ιδιαίτερα ο παράγοντας χρόνος) και όχι τη συνολική ικανότητα εκτέλεσης δρομολογίων από ή προς έναν αερολιμένα και αποτελούν γενικά, σε κάθε περίπτωση, μέρος των οφελών που προκύπτουν για τις δραστηριότητες στους κόμβους ([241]), τα οποία λαμβάνονται υπόψη κατά τον προσδιορισμό των σχετικών αερολιμένων (που περιορίζονται στις βάσεις του δικαιούχου)· και iii) το τελευταίο στοιχείο (κίνδυνος επιθετικών αντιποίνων από κατεστημένους φορείς) αντιμετωπίζεται ειδικά από το άλλο μέτρο για την πρόληψη των αδικαιολόγητων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού που ορίζεται στο σημείο 71 του προσωρινού πλαισίου, το οποίο εφαρμόζεται, μεταξύ άλλων, σε αγορές στις οποίες η SAS έχει σημαντική ισχύ στην αγορά.

(465) Αφετέρου, η Ryanair υποστηρίζει ότι η σχετική σταθερότητα των μεριδίων αγοράς της SAS όσον αφορά τις υπό εκμετάλλευση θέσεις στους σχετικούς αερολιμένες με την πάροδο του χρόνου (με εξαίρεση τον αερολιμένα της Κοπεγχάγης) καταδεικνύει ότι ενδέχεται να υπάρχουν και άλλοι φραγμοί πέραν της συμφόρησης των αερολιμένων, οι οποίοι εμποδίζουν τους ανταγωνιστές να εισέλθουν ή να επεκτείνουν σημαντικά την παρουσία τους στους εν λόγω αερολιμένες.

(466) Ωστόσο, η Ryanair δεν προσκομίζει κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει την ύπαρξη τέτοιων φραγμών εισόδου ή επέκτασης στους σχετικούς αερολιμένες ή οποιαδήποτε ένδειξη ότι αεροπορικές εταιρείες αποθαρρύνονται να εισέλθουν ή να επεκταθούν στην αγορά εξαιτίας των εν λόγω προβαλλόμενων φραγμών. Αντίθετα, οι ισχυρισμοί της Ryanair σχετικά με τους φραγμούς εισόδου και επέκτασης φαίνεται να αντικρούονται από την επιχειρηματολογία της σχετικά με την αρχή της απαγόρευσης των διακρίσεων και τους κανόνες για την ελεύθερη κυκλοφορία (αιτιολογική σκέψη 169). Ειδικότερα, η Ryanair υπέβαλε στοιχεία ([242]) που δείχνουν ότι οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους συνεισέφεραν το 66 % της αύξησης της μεταφορικής ικανότητας σε όρους θέσεων μεταξύ του 2014 και του 2019 στη Δανία, ενώ η SAS και η Danish Air Transport συνεισέφεραν μόνο το 3 % της αύξησης που παρατηρήθηκε κατά την εν λόγω πενταετία. Στη Σουηδία, οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους συνεισέφεραν το 40 % της αύξησης της μεταφορικής ικανότητας σε όρους θέσεων σε ενδοευρωπαϊκά δρομολόγια μεταξύ του 2014 και του 2019, ενώ η SAS και η Braathens συνεισέφεραν μόνο το 22 % της αύξησης που παρατηρήθηκε κατά την εν λόγω πενταετία. Τα στοιχεία αυτά σε εθνικό επίπεδο υποστηρίζονται από τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από τη Δανία και τη Σουηδία σε επίπεδο αερολιμένων, από τα οποία προκύπτει ότι ο αριθμός των επιβατών που μεταφέρθηκαν από αερομεταφορείς χαμηλού κόστους αυξήθηκε κατά 43 % στον αερολιμένα της Κοπεγχάγης και κατά 25 % στον αερολιμένα Arlanda της Στοκχόλμης κατά την περίοδο 2014-2019 ([243]). Η ανάπτυξη των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους δείχνει ότι τα επιχειρήματα που προέβαλε η Ryanair σε σχέση με άλλους φραγμούς εισόδου και επέκτασης πέραν των περιορισμών που αφορούν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης δεν είναι τεκμηριωμένα και τείνουν να επιβεβαιώνουν τα προκαταρκτικά συμπεράσματα της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, σύμφωνα με τα οποία οι ανταγωνιστές της SAS δεν αντιμετωπίζουν κανέναν σημαντικό φραγμό εισόδου ή επέκτασης σε κανέναν σχετικό αερολιμένα.

([240]) Βλέπε απόφαση της 4ης Ιουλίου 2006, *easyJet* κατά *Επιτροπής*, υπόθεση T-177/04, ECLI:EU:T:2006:187, σκέψη 166.

([241]) Βλέπε, για παράδειγμα, υπόθεση AT.39964 — *Air France/KLM/Alitalia/Delta*, σκέψη 59· υπόθεση AT.39595 — *Continental/United/Lufthansa/Air Canada*, σκέψη 49.

([242]) Μελέτη της αγοράς αερομεταφορών.

([243]) Απάντηση στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 16ης Οκτωβρίου 2023.

(467) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι, κατά την εξέταση της ύπαρξης φραγμών εισόδου και επέκτασης για τους σκοπούς της αξιολόγησης της ισχύος της SAS στην αγορά στους σχετικούς αερολιμένες, είναι σκόπιμο να δοθεί έμφαση στους περιορισμούς που αφορούν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης.

6.3.5.1.3.3. Μερίδια διαθέσιμων χρόνων χρήσης και ποσοστά συμφόρησης ως δείκτες δυνητικών συνθηκών ανταγωνισμού

(468) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, για καθέναν από τους σχετικούς αερολιμένες στους οποίους τα μερίδια αγοράς της SAS σε όρους πτήσεων και θέσεων δεν επαρκούσαν για να αποκλειστεί η σημαντική ισχύς της SAS στην αγορά, η Επιτροπή χρησιμοποίησε δύο πρόσθετους δείκτες, δηλαδή το μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS στον αερολιμένα σε συνδυασμό με το ποσοστό συμφόρησης στον αερολιμένα.

(469) Το μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης ορίζεται ως ο λόγος του αριθμού των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που έχουν χορηγηθεί σ' έναν αερομεταφορέα σ' έναν αερολιμένα προς το σύνολο των διαθέσιμων χρόνων χρήσης στον εν λόγω αερολιμένα (δηλαδή τη χωρητικότητα του αερολιμένα, η οποία αντιστοιχεί στο άθροισμα του αριθμού των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που έχουν διατεθεί σε όλους τους αερομεταφορείς και του αριθμού των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που δεν έχουν διατεθεί, οι οποίοι θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την επέκταση ή την είσοδο αερομεταφορέων στον αερολιμένα).

(470) Η Επιτροπή χρησιμοποίησε τον χαρακτηρισμό του συντονισμένου αερολιμένα βάσει του κανονισμού για τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης ως μια πρώτη τιμή υψηλού επιπέδου συμφόρησης ενός αερολιμένα.

(471) Για τους συντονισμένους αερολιμένες, το πραγματικό ποσοστό συμφόρησης υπολογίζεται διαιρώντας τον αριθμό των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που έχουν διατεθεί σ' όλους τους αερομεταφορείς του αερολιμένα κατά τη σχετική περίοδο IATA διά της συνολικής χωρητικότητας του αερολιμένα (από άποψη διαθέσιμων χρόνων χρήσης) κατά την εν λόγω περίοδο IATA. Ένα μέσο ποσοστό συμφόρησης κατά τις ώρες λειτουργίας μικρότερο του 60 % δεν θα ήταν, εκ πρώτης όψεως, προβληματικό ([244]).

(472) Στις παρατηρήσεις της, η Ryanair ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή εστιάζει εσφαλμένα την εκτίμησή της σχετικά με την ισχύ της SAS στην αγορά στα μερίδια διαθέσιμων χρόνων χρήσης και όχι στα μερίδια αγοράς. Ο ισχυρισμός αυτός απορρέει από εσφαλμένη αντίληψη όσον αφορά τον ειδικό σκοπό της ανάλυσης της ισχύος του δικαιούχου στην αγορά βάσει του σημείου 72 του προσωρινού πλαισίου. Σκοπός είναι να προσδιοριστούν οι αγορές στις οποίες ο ανταγωνισμός είναι πιθανότερο να επηρεαστεί αρνητικά από την ενίσχυση, δηλαδή οι αγορές στις οποίες ο δικαιούχος διαθέτει θέση οικονομικής ισχύος που του παρέχει τη δυνατότητα να εμποδίζει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού. Δεδομένου ότι η ενίσχυση αποσκοπεί στη διατήρηση της ικανότητας λειτουργίας του δικαιούχου (και όχι των πραγματικών δραστηριοτήτων του), η σημαντική ισχύς του δικαιούχου στην αγορά συνδέεται άμεσα με την ικανότητά του να συνεχίσει να εκτελεί πτήσεις από και προς τους σχετικούς αερολιμένες σε βάρος της εισόδου ή της επέκτασης ανταγωνιστών. Τα μερίδια αγοράς της SAS, εκφραζόμενα σε όρους συχνοτήτων ή θέσεων, αποτελούν ενδείξεις του πραγματικού ανταγωνισμού που αντιμετωπίζει η SAS στην παροχή υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών σ' έναν αερολιμένα. Αντίθετα, το μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS στον αερολιμένα, σε συνδυασμό με την αξιολόγηση της συμφόρησης σ' αυτόν, λαμβάνει υπόψη τόσο τους πραγματικούς όσο και τους δυνητικούς περιορισμούς που συνεπάγεται ο ανταγωνισμός τους οποίους αντιμετωπίζει η SAS. Πράγματι, οι εν λόγω δείκτες δεν αποτυπώνουν μόνο τις τρέχουσες δραστηριότητες αεροπορικής μεταφοράς επιβατών των διαφόρων αεροπορικών εταιρειών που έχουν ήδη παρουσία, αλλά και τις δυνατότητες επέκτασής τους (π.χ. με την έναρξη νέων δρομολογίων ή την αύξηση της συχνότητας), καθώς και το περιθώριο εισόδου νέων αεροπορικών εταιρειών που δεν δραστηριοποιούνται ακόμη στον αερολιμένα ([245]).

([244]) Βλέπε, για παράδειγμα, υποθέσεις M.8672 — *easyJet/Certain Air Berlin Assets*, σκέψη 114· M.8633 — *Lufthansa/Certain Air Berlin Assets*, σκέψη 196. Βλέπε, επίσης, απόφαση της 20ής Οκτωβρίου 2021, *Polskie Linie Lotnicze "LOT"* κατά *Επιτροπής*, T-296/18, ECLI:EU:T:2021:724, σκέψη 111. Οι όροι λειτουργίας στους σχετικούς αερολιμένες ενδέχεται να διαφέρουν, ιδίως λόγω διαφορετικών ωρών λειτουργίας, απαγορεύσεων εκτέλεσης νυχτερινών πτήσεων και περιορισμών στις μετακινήσεις. Για λόγους συγκρισιμότητας, η Επιτροπή εξέτασε τα μερίδια διαθέσιμων χρόνων χρήσης και τα ποσοστά συμφόρησης αερολιμένων από τις 6:00 έως τις 21:59 τοπική ώρα (δηλαδή από τις 4:00 έως τις 19:59 ώρα UTC κατά τη θερινή περίοδο IATA και από τις 5:00 έως τις 20:59 ώρα UTC κατά τη χειμερινή περίοδο IATA).

([245]) Η έκθεση της Oxera δεν αναφέρει κάτι διαφορετικό στο σημείο 5.62: «*τα μερίδια αγοράς υποδεικνύουν τη θέση της SAS σε σύγκριση με υφιστάμενους ανταγωνιστές, ενώ η διαθέσιμη χωρητικότητα (όταν υπάρχει χαμηλή συμφόρηση) δείχνει τη δυνατότητα εισόδου νέων ανταγωνιστών ή επέκτασης υφιστάμενων ανταγωνιστών (με την παραδοχή ότι δεν υπάρχουν άλλοι φραγμοί εισόδου). Τα μερίδια διαθέσιμων χρόνων χρήσης συνδυάζουν αυτά τα δύο μέτρα*». Επισημαίνεται, ωστόσο, ότι, στο επόμενο σημείο (σημείο 5.63), η έκθεση της Oxera παρουσιάζει εσφαλμένα το αναλυτικό πλαίσιο που εφάρμοσε η Επιτροπή, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν χρησιμοποιεί το μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS χωρίς αναφορά στο επίπεδο συμφόρησης στον αερολιμένα. Ως εκ τούτου, αντίθετα με τους ισχυρισμούς της Ryanair και με τη χρήση του αριθμητικού παραδείγματος που προτείνεται στην έκθεση της Oxera, η Επιτροπή κάνει διάκριση μεταξύ περιπτώσεων στις οποίες i) το μερίδιο της SAS είναι 40 % και η συμφόρηση του αερολιμένα είναι 60 % (το μερίδιο πτήσεων της SAS είναι 66,7 %)· και ii) το μερίδιο της SAS είναι 40 % και η συμφόρηση του αερολιμένα είναι 100 % (το μερίδιο πτήσεων της SAS είναι 40 %, αλλά «δεν θα μπορούσε να θιγεί»).

(473) Δεδομένων των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι παρατηρήσεις της Ryanair δεν θέτουν υπό αμφισβήτηση την καταλληλότητα του μεριδίου διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS, σε συνδυασμό με το ποσοστό συμφόρησης του αερολιμένα, ως παράγοντες που είναι ιδιαίτερα σημαντικοί για την αξιολόγηση των περιορισμών που επιβάλλονται από τον υφιστάμενο και τον δυνητικό ανταγωνισμό στη SAS και, κατά συνέπεια, για την αξιολόγηση της ισχύος της SAS στην αγορά ([246]).

6.3.5.1.3.4. Συμπέρασμα

(474) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι ακόλουθοι δείκτες είναι οι ακριβέστεροι δείκτες μέτρησης για την αξιολόγηση της ισχύος της SAS στην αγορά βάσει του σημείου 72 του προσωρινού πλαισίου: πρώτον, το μερίδιο πτήσεων και συχνοτήτων της SAS στους σχετικούς αερολιμένες και, δεύτερον, εάν τουλάχιστον ένα από τα μερίδια αυτά ανέλθει στο 40 %, το μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS σε συνδυασμό με το ποσοστό συμφόρησης του αερολιμένα, τα οποία συμπληρώνονται, κατά περίπτωση, από το μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης ή το σχετικό μέγεθος του στόλου των αεροσκαφών των ανταγωνιστών της που έχουν βάση στον εν λόγω αερολιμένα.

6.3.5.1.4. Εφαρμογή των κριτηρίων για την αξιολόγηση της ισχύος της SAS στην αγορά στους σχετικούς αερολιμένες

(475) Η Δανία και η Σουηδία υπέβαλαν στοιχεία σχετικά με το μερίδιο συχνοτήτων, το μερίδιο θέσεων και το μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS στους σχετικούς αερολιμένες, καθώς και σχετικά με τα ποσοστά συμφόρησης στους εν λόγω αερολιμένες. Για τους ανταγωνιστές της SAS, η Δανία και η Σουηδία υπέβαλαν τον αριθμό των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που τους έχουν διατεθεί, καθώς και εκτίμηση του αριθμού των αεροσκαφών που χρησιμοποιούν ως βάση τους σχετικούς αερολιμένες. Η Επιτροπή έλεγξε τη συνολική ακρίβεια των στοιχείων που υπέβαλαν η Δανία και η Σουηδία με βάση, μεταξύ άλλων, στατιστικά στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από το ηλεκτρονικό σύστημα συντονισμού ([247]).

(476) Με βάση τα στοιχεία αυτά, από τους 16 σχετικούς αερολιμένες, το μερίδιο εκτελούμενων συχνοτήτων σε εβδομαδιαία βάση και το μερίδιο υπό εκμετάλλευση θέσεων της SAS ήταν μικρότερο του 40 % κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου IATA 2019 και της χειμερινής περιόδου IATA 2019/2020 σε 11 από αυτούς ([248]). Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, σύμφωνα με τη νομολογία σχετικά με τη δεσπόζουσα θέση στην αγορά (βλέπε αιτιολογική σκέψη 441 ανωτέρω), η Επιτροπή έκρινε ότι η SAS δεν ήταν πιθανό να έχει σημαντική ισχύ στην αγορά στους εν λόγω αερολιμένες.

(477) Η Ryanair θεωρεί ότι η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει λεπτομερέστερα τουλάχιστον και τους 16 σχετικούς αερολιμένες, συμπεριλαμβανομένης αξιολόγησης της συμφόρησης σε διαφορετικές χρονικές στιγμές της ημέρας και των φραγμών εισόδου, πέραν των περιορισμών που αφορούν τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης. Ωστόσο, η Ryanair δεν παρέχει κανένα στοιχείο που να αμφισβητεί το συμπέρασμα ότι η SAS δεν διαθέτει σημαντική ισχύ στην αγορά στους σχετικούς αερολιμένες όπου το οικείο μερίδιο συχνοτήτων και υπό εκμετάλλευση θέσεων είναι μικρότερο του 40 %. Ειδικότερα, δεν υπάρχει καμία ένδειξη στις παρατηρήσεις της Ryanair ότι οι πραγματικοί ή δυνητικοί ανταγωνιστές της SAS δεν είναι σε θέση να περιορίσουν αποτελεσματικά τις δραστηριότητες της SAS στους εν λόγω αερολιμένες. Αντίθετα, οι ισχυρισμοί της Ryanair καταδεικνύουν μάλλον την ικανότητα των ανταγωνιστών της SAS να αναπτυχθούν απρόσκοπτα στους εν λόγω αερολιμένες.

(478) Οι πέντε συντονισμένοι αερολιμένες στον ΕΟΧ στους οποίους το μερίδιο εκτελούμενων εβδομαδιαίων συχνοτήτων και υπό εκμετάλλευση θέσεων της SAS υπερέβη το 40 % κατά τη θερινή περίοδο IATA 2019 ή τη χειμερινή περίοδο IATA 2019/2020 είναι οι εξής: αερολιμένας Κοπεγχάγης· αερολιμένας Arlanda/Στοκχόλμη· αερολιμένας Trondheim· αερολιμένας Stavanger· και αερολιμένας Tromsø. Για τους εν λόγω αερολιμένες, τα μερίδια αγοράς της SAS όσον αφορά τις συχνότητες και τις προσφερόμενες θέσεις στον αερολιμένα παρέχουν μια πρώτη ένδειξη της πιθανής ύπαρξης σημαντικής ισχύος στην αγορά. Ωστόσο, οι εν λόγω μέθοδοι μέτρησης δεν αρκούν, αυτές καθαυτές, για να συναχθεί τελικό συμπέρασμα ως προς το αν η SAS έχει σημαντική ισχύ στην αγορά σύμφωνα με το σημείο 72 του προσωρινού πλαισίου.

(479) Επομένως, η Επιτροπή θα αξιολογήσει περαιτέρω την ισχύ της SAS στην αγορά στους εν λόγω πέντε αερολιμένες, λαμβάνοντας υπόψη επίσης τους ακόλουθους πρόσθετους δείκτες: i) το μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS στον αερολιμένα, ιδίως για τους αερολιμένες της Κοπεγχάγης και Arlanda της Στοκχόλμης, σε ώρες αιχμής ([249])· και ii) το επίπεδο συμφόρησης στον αερολιμένα. Για λόγους πληρότητας, η Επιτροπή θα συγκρίνει επίσης τον αριθμό των αεροσκαφών της SAS και των ανταγωνιστών της που χρησιμοποιούν ως βάση τον αερολιμένα, ως συμπληρωματική πρόχειρη εκτίμηση της αντίστοιχης σχετικής δύναμής τους.

([246]) Το συμπέρασμα αυτό συνάδει με το αναλυτικό πλαίσιο που εφάρμοσε η Επιτροπή στο πλαίσιο της προσέγγισης «ανά αερολιμένα» σε προηγούμενες αποφάσεις συγκέντρωσης [βλέπε ιδίως υπόθεση M.8633 — Lufthansa/Ορισμένα στοιχεία του ενεργητικού της Air Berlin (2017), σκέψεις 165-184].

([247]) Το ηλεκτρονικό σύστημα συντονισμού είναι μια επιγραμμική διαδικτυακή πύλη πολλαπλού συντονισμού, η οποία χρησιμοποιείται σε 118 αερολιμένες σε 31 χώρες παγκοσμίως. Παρέχει στους εγγεγραμμένους χρήστες ένα πλήρες φάσμα εργαλείων για την αναζήτηση, την ταξινόμηση, την προβολή και την καταφόρτωση πληροφοριών σχετικά με τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης και τα δρομολόγια.

([248]) Οι αερολιμένες αυτοί είναι οι εξής: αερολιμένας Όσλο (κάτω από 40 %)· αερολιμένας Bergen (κάτω από 40 %)· αερολιμένας Landvetter/Γκέτεμπεργκ (κάτω από 20 %)· αερολιμένας Billund (κάτω από 20 %)· αερολιμένας Ελσίνκι (κάτω από 5 %)· αερολιμένας Heathrow/Λονδίνο (κάτω από 5 %)· αερολιμένας Μάλαγα (κάτω από 5 %)· αερολιμένας Ντίσελντορφ (κάτω από 5 %)· αερολιμένας Στουτγάρδης (κάτω από 5 %)· αερολιμένας Αμβούργου (κάτω από 5 %)· αερολιμένας Άμστερνταμ (κάτω από 5 %).

([249]) Η Επιτροπή χαρακτηρίζει ως «ώρες αιχμής» τις ωριαίες ζώνες κατά τις οποίες το ποσοστό συμφόρησης σε έναν συγκεκριμένο αερολιμένα είναι πολύ υψηλό και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει κανένα ή υπάρχει πολύ περιορισμένο περιθώριο εισόδου ή επέκτασης.

(480) Όπως περιγράφεται λεπτομερώς στις ενότητες 6.3.5.1.4.1 έως 6.3.5.1.4.5, το μερίδιο συχνοτήτων ή θέσεων της SAS δεν υπερβαίνει το 50 % σε κανέναν από τους πέντε αυτούς αερολιμένες και, κυρίως, το μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS σε κάθε αερολιμένα είναι χαμηλό ή μέτριο και οι εν λόγω αερολιμένες δεν παρουσιάζουν μεγάλη συμφόρηση. Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε ότι οι εν λόγω δείκτες ήταν επαρκείς για να εκτιμηθεί ότι η SAS δεν διαθέτει σημαντική ισχύ στην αγορά σε κανέναν από τους αερολιμένες της Κοπεγχάγης, της Arlanda της Στοκχόλμης, του Trondheim, του Stavanger ή του Tromsø. Στις παρατηρήσεις της, η Ryanair υποστηρίζει ότι, για την αξιολόγηση της ισχύος της SAS στην αγορά, απαιτείται η συνεκτίμηση άλλων χαρακτηριστικών της διάρθρωσης της αγοράς, όπως ο βαθμός κατακερματισμού των ανταγωνιστών στους σχετικούς αερολιμένες ή οι περιορισμοί λόγω ανταγωνισμού που αυτοί επιβάλλουν στη SAS. Ωστόσο, η Ryanair δεν εξηγεί το πώς τα λοιπά αυτά χαρακτηριστικά θα έθεταν υπό αμφισβήτηση την ύπαρξη περιορισμών λόγω ανταγωνισμού επιβαλλόμενων στη SAS, ιδίως με τη μορφή δυνητικής εισόδου ή επέκτασης ανταγωνιστών, η οποία, χάρη στο μέτριο ποσοστό συμφόρησης στους αερολιμένες, θα ήταν πιθανή, έγκαιρη και επαρκής. Ωστόσο, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 480, για λόγους πληρότητας, η Επιτροπή θα εξετάσει επίσης τη σχετική θέση των ανταγωνιστών της SAS στην αγορά στην αξιολόγηση της ισχύος της SAS στην αγορά των αερολιμένων της Κοπεγχάγης, της Arlanda της Στοκχόλμης, του Trondheim, του Stavanger και του Tromsø που ακολουθεί ([250]).

6.3.5.1.4.1. Αξιολόγηση της ισχύος της SAS στην αγορά του αερολιμένα της Κοπεγχάγης

(481) Στον αερολιμένα της Κοπεγχάγης, τα μερίδια αγοράς της SAS ανήλθαν στο 40 % μόνο με βάση τις εβδομαδιαίες συχνότητες (θερινή περίοδος IATA 2019 και χειμερινή περίοδος IATA 2019/2020: 40 %). Ήταν κάτω από 40 % με βάση τις υπό εκμετάλλευση θέσεις (θερινή περίοδος IATA 2019: 36 %· χειμερινή περίοδος IATA 2019/2020: 38 %).

(482) Επίσης, όπως φαίνεται στον **πίνακα 7**, το επίπεδο συμφόρησης στον αερολιμένα της Κοπεγχάγης πριν από την έξαρση της νόσου COVID-19 ήταν μέτριο. Οι αερομεταφορείς που επιθυμούσαν να επεκταθούν ή να εισέλθουν στον αερολιμένα της Κοπεγχάγης δεν αντιμετώπιζαν κανένα σημαντικό εμπόδιο. Επομένως, η SAS περιοριζόταν όχι μόνο από ανταγωνιστές που δραστηριοποιούνταν ήδη στον αερολιμένα της Κοπεγχάγης (οι οποίοι αντιπροσώπευαν συνολικό μερίδιο αγοράς τουλάχιστον 60 % και στις δύο περιόδους IATA), αλλά και από την απειλή επέκτασης των εν λόγω ανταγωνιστών και εισόδου νέων ανταγωνιστών. Οι ισχυροί περιορισμοί τους οποίους αντιμετώπιζε η SAS καταδεικνύονται από το μέσο μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS, το οποίο ανήλθε το 2019 στο 16 % κατ' ανώτατο όριο.

Πίνακας 7

Μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS και επίπεδο συμφόρησης στον αερολιμένα της Κοπεγχάγης

Περίοδος IATA	Μέσο μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS	Τρία μεγαλύτερα μερίδια διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS	Μέσο ποσοστό συμφόρησης του αερολιμένα	Τρία μεγαλύτερα ποσοστά συμφόρησης του αερολιμένα
Θερινή περίοδος 2019	16 %	32 % (ωριαία ζώνη: 5:00-5:59 UTC) 32 % (ωριαία ζώνη: 6:00-6:59 UTC) 30 % (ωριαία ζώνη: 14:00-14:59 UTC)	43 %	73 % (ωριαία ζώνη: 6:00-6:59 UTC) 72 % (ωριαία ζώνη: 5:00-5:59 UTC) 70 % (ωριαία ζώνη: 17:00-17:59 UTC)
Χειμερινή περίοδος 2019-2020	14 %	34 % (ωριαία ζώνη: 6:00-6:59 UTC) 32 % (ωριαία ζώνη: 7:00-7:59 UTC) 28 % (ωριαία ζώνη: 16:00-16:59 UTC)	37 %	67 % (ωριαία ζώνη: 7:00-7:59 UTC) 64 % (ωριαία ζώνη: 18:00-18:59 UTC) 63 % (ωριαία ζώνη: 19:00-19:59 UTC)

([250]) Συνολικά, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ισχυρισμοί της Ryanair σχετικά με την ασθενή θέση των ανταγωνιστών της SAS στην αγορά στους σχετικούς αερολιμένες είναι αβάσιμοι. Ειδικότερα, η Ryanair δεν παρέχει κανένα στοιχείο που να θέτει ουσιαστικά υπό αμφισβήτηση την ισχυρή παρουσία της Norwegian Air Shuttle στους νορβηγικούς αερολιμένες (ειδικότερα στους αερολιμένες του Trondheim, του Stavanger και του Tromsø), καθώς και στους αερολιμένες της Κοπεγχάγης και της Arlanda της Στοκχόλμης. Η Ryanair δεν εξηγεί επίσης γιατί πρέπει να απορριφθεί η θέση της Wideroe στον αερολιμένα του Tromsø, τον οποίο χρησιμοποιεί ως κόμβο για το βόρειο τμήμα της Νορβηγίας. Λαμβανομένου υπόψη του ειδικού προφίλ των εν λόγω σχετικών αερολιμένων, οι οικονομικές δυσκολίες της Norwegian Air Shuttle κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης ή η περιφερειακή εστίαση της Wideroe δεν μπορούν, από μόνες τους, να δικαιολογήσουν τον ισχυρισμό της Ryanair ότι δεν επέβαλαν σημαντικούς περιορισμούς μέσω του ανταγωνισμού στη SAS, ιδίως στους νορβηγικούς αερολιμένες, και ότι οι σχετικοί αερολιμένες χαρακτηρίζονταν από σημαντικό κατακερματισμό βιώσιμων ανταγωνιστών.

(483) Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η SAS χρησιμοποίησε τον αερολιμένα ως βάση για 12 αεροσκάφη τόσο κατά τη θερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019 όσο και κατά τη χειμερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019/2020. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Δανίας και της Σουηδίας, ορισμένες άλλες αεροπορικές εταιρείες διέθεταν βάση στον αερολιμένα της Κοπεγχάγης, μεταξύ των οποίων η Norwegian Air Shuttle (βάση για 10 αεροσκάφη κατά τη θερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019 και για επτά κατά τη χειμερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019/2020), ο όμιλος Lufthansa (Lufthansa, Brussels Airlines, Austrian, Swiss: βάση για πέντε αεροσκάφη τη θερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019 και για τέσσερα τη χειμερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019/2020) και η Air France-KLM (βάση για δύο αεροσκάφη τόσο κατά τη θερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019 όσο και κατά τη χειμερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019/2020).

(484) Δεδομένων i) του μέτριου μεριδίου εβδομαδιαίων συχνοτήτων και υπό εκμετάλλευση θέσεων της SAS στον αερολιμένα της Κοπεγχάγης και κατά τις δύο περιόδους ΙΑΤΑ (40 % κατ' ανώτατο όριο)· ii) της περιορισμένης θέσης της SAS όσον αφορά τα μερίδια διαθέσιμων χρόνων χρήσης στον αερολιμένα της Κοπεγχάγης και στις δύο περιόδους ΙΑΤΑ (κάτω από 20 % κατά μέσο όρο)· iii) της διαθέσιμης χωρητικότητας διαθέσιμων χρόνων χρήσης στον αερολιμένα της Κοπεγχάγης και στις δύο περιόδους ΙΑΤΑ· και iv) της παρουσίας σχετικά ισχυρών ανταγωνιστών, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, η SAS δεν έχει σημαντική ισχύ στην αγορά παροχής υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών από και προς τον αερολιμένα της Κοπεγχάγης.

6.3.5.1.4.2. Αξιολόγηση της ισχύος της SAS στην αγορά του αερολιμένα Arlanda της Στοκχόλμης

(485) Στον αερολιμένα Arlanda της Στοκχόλμης, τα μερίδια αγοράς της SAS υπερέβησαν το 40 % με βάση τις εβδομαδιαίες συχνότητες και τις υπό εκμετάλλευση θέσεις, χωρίς ωστόσο να φθάσουν στο 50 % (θερινή περίοδος ΙΑΤΑ 2019: 48 % με βάση τις εβδομαδιαίες συχνότητες και 42 % με βάση τις υπό εκμετάλλευση θέσεις· χειμερινή περίοδος ΙΑΤΑ 2019/2020: 47 % με βάση τις εβδομαδιαίες συχνότητες και 45 % με βάση τις υπό εκμετάλλευση θέσεις).

(486) Ωστόσο, όπως φαίνεται στον **πίνακα 8**, το επίπεδο συμφόρησης στον αερολιμένα Arlanda της Στοκχόλμης πριν από την έξαρση της COVID-19 ήταν μέτριο. Οι αερομεταφορείς που επιθυμούσαν να επεκταθούν ή να εισέλθουν στον αερολιμένα Arlanda της Στοκχόλμης δεν αντιμετώπιζαν κανένα σημαντικό εμπόδιο. Επομένως, η SAS περιοριζόταν όχι μόνο από ανταγωνιστές που δραστηριοποιούνταν ήδη στον αερολιμένα Arlanda της Στοκχόλμης (οι οποίοι αντιπροσώπευαν συνολικό μερίδιο αγοράς τουλάχιστον 52 % και κατά τις δύο περιόδους ΙΑΤΑ), αλλά και από την απειλή επέκτασης των εν λόγω ανταγωνιστών και εισόδου νέων ανταγωνιστών. Οι σοβαροί περιορισμοί τους οποίους αντιμετώπιζε η SAS καταδεικνύονται από το περιορισμένο μέσο μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS, το οποίο ανήλθε το 2019 στο 16 % κατ' ανώτατο όριο.

Πίνακας 8

Μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS και επίπεδο συμφόρησης στον αερολιμένα Arlanda της Στοκχόλμης

Περίοδος ΙΑΤΑ	Μέσο μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS	Τρία μεγαλύτερα μερίδια διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS	Μέσο ποσοστό συμφόρησης του αερολιμένα	Τρία μεγαλύτερα ποσοστά συμφόρησης του αερολιμένα
Θερινή περίοδος 2019	16 %	30 % (ωριαία ζώνη: 6:00-6:59 UTC) 29 % (ωριαία ζώνη: 5:00-5:59 UTC) 29 % (ωριαία ζώνη: 12:00-12:59 UTC)	36 %	59 % (ωριαία ζώνη: 13:00-13:59 UTC) 58 % (ωριαία ζώνη: 6:00-6:59 UTC) 58 % (ωριαία ζώνη: 15:00-15:59 UTC)
Χειμερινή περίοδος 2019-2020	14 %	32 % (ωριαία ζώνη: 16:00-16:59 UTC) 28 % (ωριαία ζώνη: 6:00-6:59 UTC) 27 % (ωριαία ζώνη: 7:00-7:59 UTC)	31 %	62 % (ωριαία ζώνη: 7:00-7:59 UTC) 56 % (ωριαία ζώνη: 16:00-16:59 UTC) 52 % (ωριαία ζώνη: 19:00-19:59 UTC)

(487) Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η SAS χρησιμοποίησε τον αερολιμένα ως βάση για 17 αεροσκάφη κατά τη θερινή περίοδο IATA 2019 και για 16 αεροσκάφη κατά τη χειμερινή περίοδο IATA 2019/2020. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Δανίας και της Σουηδίας, ορισμένες άλλες αεροπορικές εταιρείες διέθεταν βάση στον αερολιμένα Arlanda της Στοκχόλμης, μεταξύ των οποίων η Norwegian Air Shuttle (βάση για 11 αεροσκάφη κατά τη θερινή περίοδο IATA 2019 και για πέντε κατά τη χειμερινή περίοδο IATA 2019/2020), ο όμιλος Lufthansa (Lufthansa και Austrian: βάση για τρία αεροσκάφη τόσο κατά τη θερινή περίοδο IATA 2019 όσο και κατά τη χειμερινή περίοδο IATA 2019/2020) και η Air France-KLM (βάση για δύο αεροσκάφη τόσο κατά τη θερινή περίοδο IATA 2019 όσο και κατά τη χειμερινή περίοδο IATA 2019/2020).

(488) Επομένως, παρόλο που τα μερίδια εβδομαδιαίων συχνοτήτων και υπό εκμετάλλευση θέσεων της SAS στον αερολιμένα Arlanda της Στοκχόλμης και κατά τις δύο περιόδους IATA είναι σχετικά υψηλά (χωρίς, ωστόσο, να υπερβαίνουν το 48 %), η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα, με βάση i) την περιορισμένη θέση της SAS όσον αφορά τα μερίδια διαθέσιμων χρόνων χρήσης στον αερολιμένα Arlanda της Στοκχόλμης και κατά τις δύο περιόδους IATA (κάτω από 20 % κατά μέσο όρο), ii) τον σημαντικό όγκο ελεύθερων διαθέσιμων χρόνων χρήσης στον αερολιμένα Arlanda της Στοκχόλμης και κατά τις δύο περιόδους IATA, μεταξύ άλλων και κατά τις ώρες αιχμής, και iii) την παρουσία σχετικά ισχυρών ανταγωνιστών, ότι, για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, η SAS δεν διαθέτει σημαντική ισχύ στην αγορά παροχής υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών προς και από τον αερολιμένα Arlanda της Στοκχόλμης.

6.3.5.1.4.3. Αξιολόγηση της ισχύος της SAS στην αγορά του αερολιμένα του Trondheim

(489) Στον αερολιμένα του Trondheim, τα μερίδια αγοράς της SAS υπερέβησαν το 40 % με βάση τις εβδομαδιαίες συχνότητες και τις υπό εκμετάλλευση θέσεις, ανερχόμενα στο 50 % μόνο κατά τη διάρκεια μίας περιόδου και μόνο με βάση τις υπό εκμετάλλευση θέσεις (θερινή περίοδος IATA 2019: 43 % με βάση τις εβδομαδιαίες συχνότητες και 50 % με βάση τις υπό εκμετάλλευση θέσεις· χειμερινή περίοδος IATA 2019/2020: 41 % με βάση τις εβδομαδιαίες συχνότητες και 48 % με βάση τις υπό εκμετάλλευση θέσεις).

(490) Ωστόσο, το επίπεδο συμφόρησης στον αερολιμένα πριν από την πανδημία της COVID-19 ήταν μέτριο, επομένως οι αερομεταφορείς που ήταν πρόθυμοι να επεκταθούν ή να εισέλθουν στον αερολιμένα του Trondheim δεν αντιμετώπιζαν κανένα σημαντικό εμπόδιο ([251]). Επίσης, το εκτιμώμενο μέσο μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS θα ήταν περιορισμένο και, σε κάθε περίπτωση, κάτω από το 20 % το 2019 (θερινή περίοδος IATA 2019: 19 %· χειμερινή περίοδος IATA 2019/2020: 17 %). Επομένως, η SAS περιοριζόταν όχι μόνο από ανταγωνιστές που δραστηριοποιούνταν ήδη στον αερολιμένα του Trondheim (οι οποίοι αντιπροσώπευαν συνολικό μερίδιο αγοράς τουλάχιστον 49 % και κατά τις δύο περιόδους IATA), αλλά και από την απειλή επέκτασης των εν λόγω ανταγωνιστών και εισόδου νέων ανταγωνιστών ([252]).

(491) Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Δανίας και της Σουηδίας, ο αερολιμένας του Trondheim χρησιμοποιήθηκε ως βάση όχι μόνο από τη SAS (βάση για 10 αεροσκάφη τόσο κατά τη θερινή περίοδο IATA 2019 όσο και κατά τη χειμερινή περίοδο IATA 2019/2020), αλλά και από τη Norwegian Air Shuttle (βάση για δύο αεροσκάφη τόσο κατά τη θερινή περίοδο IATA 2019 όσο και κατά τη χειμερινή περίοδο IATA 2019/2020) και την KLM (βάση για ένα αεροσκάφος τόσο κατά τη θερινή περίοδο IATA 2019 όσο και κατά τη χειμερινή περίοδο IATA 2019/2020).

(492) Δεδομένων των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, η SAS δεν έχει σημαντική ισχύ στην αγορά παροχής υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών από και προς τον αερολιμένα του Trondheim.

([251]) Ο συντονισμός στον αερολιμένα του Trondheim οφείλεται σε περιορισμούς των τερματικών σταθμών και όχι σε περιορισμούς στους διαδρόμους προσαποδέχεσαι, με αποτέλεσμα η χωρητικότητα του αερολιμένα του Trondheim να εκφράζεται κυρίως σε μέγιστο αριθμό αναχωρούντων ή αφικνούμενων επιβατών ή σε μέγιστο αριθμό διεθνών αναχωρήσεων και όχι σε αριθμό μετακινήσεων. Ως εκ τούτου, είναι δύσκολο να εκφραστεί η χωρητικότητα του αερολιμένα σε αριθμό διαθέσιμων χρόνων χρήσης. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη το ανώτατο όριο χωρητικότητας, εκφραζόμενο σε αριθμό διεθνών αναχωρήσεων ανά ώρα (επτά), και συνεκτιμώντας, συντηρητικά, ότι όλοι οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης για αναχωρήσεις που έχουν κατανεμηθεί σε αεροπορικές εταιρείες (οι οποίοι εκτιμάται ότι αντιπροσωπεύουν το ήμισυ των συνολικών κατανεμηθέντων διαθέσιμων χρόνων χρήσης, καθώς το υπόλοιπο ήμισυ αφορά διαθέσιμους χρόνους χρήσης για αφίξεις) προορίζονται για διεθνείς πτήσεις, το ποσοστό συμφόρησης του αερολιμένα του Trondheim θα ήταν κάτω από 50 % το 2019 (θερινή περίοδος IATA 2019: 45 %· χειμερινή περίοδος IATA 2019/2020: 43 %).

([252]) Λαμβάνοντας υπόψη το ανώτατο όριο χωρητικότητας στον αερολιμένα του Trondheim, εκφραζόμενο σε αριθμό διεθνών αναχωρήσεων ανά ώρα (επτά), και συνεκτιμώντας, συντηρητικά, ότι όλοι οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης για αναχωρήσεις που έχουν κατανεμηθεί στη SAS (οι οποίοι εκτιμάται ότι αντιπροσωπεύουν το ήμισυ των διαθέσιμων χρόνων χρήσης που της έχουν κατανεμηθεί, καθώς το υπόλοιπο ήμισυ αφορά διαθέσιμους χρόνους χρήσης για αφίξεις) προορίζονται για διεθνείς πτήσεις, το μέσο μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS θα ήταν κάτω από 20 % το 2019 (θερινή περίοδος IATA 2019: 19 %· χειμερινή περίοδος IATA 2019/2020: 17 %). Αυτό καταδεικνύει τους ισχυρούς περιορισμούς που επιβάλλονταν στη SAS πριν από την έξαρση της νόσου COVID-19 στον αερολιμένα.

6.3.5.1.4.4. Αξιολόγηση της ισχύος της SAS στην αγορά του αερολιμένα του Stavanger

(493) Στον αερολιμένα του Stavanger, τα μερίδια αγοράς της SAS υπερέβησαν το 40 % με βάση τις εβδομαδιαίες συχνότητες και τις υπό εκμετάλλευση θέσεις, ανερχόμενα στο 50 % μόνο κατά τη διάρκεια μίας περιόδου και μόνο με βάση τις υπό εκμετάλλευση θέσεις (θερινή περίοδος ΙΑΤΑ 2019: 48 % με βάση τις εβδομαδιαίες συχνότητες και 50 % με βάση τις υπό εκμετάλλευση θέσεις· χειμερινή περίοδος ΙΑΤΑ 2019/2020: 47 % με βάση τις εβδομαδιαίες συχνότητες και 48 % με βάση τις υπό εκμετάλλευση θέσεις).

(494) Ωστόσο, το μέσο επίπεδο συμφόρησης στον αερολιμένα πριν από την έξαρση της νόσου COVID-19 ήταν χαμηλό (θερινή περίοδος ΙΑΤΑ 2019: 21 %· χειμερινή περίοδος ΙΑΤΑ 2019/2020: 22 %), επομένως οι αερομεταφορείς που ήταν πρόθυμοι να επεκταθούν ή να εισέλθουν στον αερολιμένα του Stavanger δεν αντιμετώπιζαν κανένα σημαντικό εμπόδιο. Συνεπώς, η SAS περιοριζόταν όχι μόνο από ανταγωνιστές που δραστηριοποιούνταν ήδη στον αερολιμένα του Stavanger (οι οποίοι αντιπροσώπευαν συνολικό μερίδιο αγοράς τουλάχιστον 50 % και κατά τις δύο περιόδους ΙΑΤΑ), αλλά και από την απειλή επέκτασης των εν λόγω ανταγωνιστών και εισόδου νέων ανταγωνιστών. Οι ισχυροί περιορισμοί τους οποίους αντιμετώπιζε η SAS καταδεικνύονται από το πολύ περιορισμένο μέσο μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS, το οποίο ανήλθε στο 10 % κατά μέσο όρο κατά τη θερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019 και στο 8 % κατά μέσο όρο κατά τη χειμερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019/2020.

(495) Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Δανίας και της Σουηδίας, ο αερολιμένας του Stavanger χρησιμοποιούνταν ως βάση όχι μόνο από τη SAS (βάση για οκτώ αεροσκάφη τόσο κατά τη θερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019 όσο και κατά τη χειμερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019/2020), αλλά και από τη Norwegian Air Shuttle (βάση για δύο αεροσκάφη τόσο κατά τη θερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019 όσο και κατά τη χειμερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019/2020), τη Wideroe (βάση για ένα αεροσκάφος τόσο κατά τη θερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019 όσο και κατά τη χειμερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019/2020) και την KLM (βάση για ένα αεροσκάφος τόσο κατά τη θερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019 όσο και κατά τη χειμερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019/2020).

(496) Δεδομένων των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, η SAS δεν έχει σημαντική ισχύ στην αγορά παροχής υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών από και προς τον αερολιμένα του Stavanger.

6.3.5.1.4.5. Αξιολόγηση της ισχύος της SAS στην αγορά του αερολιμένα του Tromsø

(497) Στον αερολιμένα του Tromsø, τα μερίδια αγοράς της SAS ανήλθαν στο 40 % μόνο με βάση τις υπό εκμετάλλευση θέσεις (θερινή περίοδος ΙΑΤΑ 2019: 49 %· χειμερινή περίοδος ΙΑΤΑ 2019/2020: 46 %). Ήταν κάτω από 40 % με βάση τις εβδομαδιαίες συχνότητες (θερινή περίοδος ΙΑΤΑ 2019: 30 %· χειμερινή περίοδος ΙΑΤΑ 2019/2020: 28 %).

(498) Σε κάθε περίπτωση, το μέσο επίπεδο συμφόρησης στον αερολιμένα πριν από την έξαρση της νόσου COVID-19 ήταν χαμηλό (θερινή περίοδος ΙΑΤΑ 2019: 18 %· χειμερινή περίοδος ΙΑΤΑ 2019/2020: 20 %), επομένως οι αερομεταφορείς που ήταν πρόθυμοι να επεκταθούν ή να εισέλθουν στον αερολιμένα του Tromsø δεν αντιμετώπιζαν κανένα σημαντικό εμπόδιο. Συνεπώς, η SAS περιοριζόταν όχι μόνο από ανταγωνιστές που δραστηριοποιούνταν ήδη στον αερολιμένα του Tromsø (οι οποίοι αντιπροσώπευαν συνολικό μερίδιο αγοράς τουλάχιστον 51 % και κατά τις δύο περιόδους ΙΑΤΑ), αλλά και από την απειλή επέκτασης των εν λόγω ανταγωνιστών και εισόδου νέων ανταγωνιστών. Οι ισχυροί περιορισμοί τους οποίους αντιμετώπιζε η SAS καταδεικνύονται από το πολύ περιορισμένο μέσο μερίδιο διαθέσιμων χρόνων χρήσης της SAS, το οποίο ανήλθε στο 5 % κατά μέσο όρο κατά τη θερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019 και στο 4 % κατά μέσο όρο κατά τη χειμερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019/2020.

(499) Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Δανίας και της Σουηδίας, η SAS δεν ήταν η αεροπορική εταιρεία με τον μεγαλύτερο στόλο με έδρα τον αερολιμένα του Tromsø. Η Wideroe χρησιμοποιούσε τον αερολιμένα ως βάση για τέσσερα αεροσκάφη τόσο κατά τη θερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019 όσο και κατά τη χειμερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019/2020, ενώ η SAS τον χρησιμοποιούσε ως βάση για δύο αεροσκάφη τόσο κατά τη θερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019 όσο και κατά τη χειμερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019/2020. Η Norwegian Air Shuttle εκμεταλλευόταν επίσης βάση στον αερολιμένα (βάση για ένα αεροσκάφος τόσο κατά τη θερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019 όσο και κατά τη χειμερινή περίοδο ΙΑΤΑ 2019/2020).

(500) Δεδομένων των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, η SAS δεν έχει σημαντική ισχύ στην αγορά παροχής υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών από και προς τον αερολιμένα του Tromsø.

6.3.5.1.4.6. Συμπέρασμα σχετικά με την ισχύ στην αγορά

(501) Δεδομένου ότι η SAS δεν διαθέτει σημαντική ισχύ στην αγορά σε κανέναν από τους αερολιμένες στους οποίους δραστηριοποιείται, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες η Δανία και η Σουηδία θα έπρεπε να προτείνουν πρόσθετα μέτρα σύμφωνα με το σημείο 72 του προσωρινού πλαισίου.

6.3.5.2. Συμμόρφωση με άλλες προϋποθέσεις βάσει του τμήματος 3.11.6 του προσωρινού πλαισίου

6.3.5.2.1. Σημείο 71 του προσωρινού πλαισίου

(502) Σύμφωνα με το σημείο 71 του προσωρινού πλαισίου, ο δικαιούχος ανακεφαλαιοποίησης λόγω της COVID-19 δεν πρέπει να προβαίνει σε επιθετική εμπορική επέκταση ούτε να αναλαμβάνει υπερβολικούς κινδύνους.

(503) Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Δανία και η Σουηδία εξάρτησαν το μέτρο από την τήρηση όλων των προϋποθέσεων που προβλέπονται στο τμήμα 3.11.6 του προσωρινού πλαισίου. Σ' αυτές περιλαμβάνεται η συμμόρφωση με το σημείο 71. Ως εκ τούτου, η SAS απαγορεύεται να συμμετάσχει σε οποιαδήποτε επιθετική εμπορική επέκταση ή να αναλάβει υπερβολικούς κινδύνους (αιτιολογική σκέψη 111).

(504) Επίσης, η Επιτροπή αξιολόγησε το επιχειρηματικό σχέδιο που κατάρτισε η SAS στις 24 Απριλίου 2020. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 41, το εν λόγω επιχειρηματικό σχέδιο προέβλεπε συνετή και σταδιακή επιστροφή στα προ της νόσου COVID-19 επίπεδα εναέριας κυκλοφορίας μόλις από τα μέσα του 2023, με μακρά περίοδο ανάκαμψης από τον Νοέμβριο του 2020 έως τον Φεβρουάριο του 2022. Οι εν λόγω προβλέψεις βασίζονταν στην υπόθεση ότι οι κυβερνήσεις δεν θα εφάρμοζαν ταξιδιωτικούς περιορισμούς μετά τον Οκτώβριο του 2020. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, κατά τον χρόνο κατάρτισης του επιχειρηματικού σχεδίου της SAS, οι προβλέψεις του κλάδου ήταν πιο αισιόδοξες από εκείνες που χρησιμοποίησε η SAS. Για παράδειγμα, στις 27 Απριλίου 2020 το ευρωπαϊκό τμήμα του Διεθνούς Συμβουλίου Αερολιμένων προέβλεπε, στο μετριοπαθές σενάριό του, ότι η επιβατική κίνηση θα επανερχόταν στα προ της νόσου COVID-19 επίπεδα έως το 2022 το νωρίτερο, και στο 90 % των εν λόγω επιπέδων έως τον Δεκέμβριο του 2021.

(505) Κατά τη διάρκεια του Ιουλίου του 2020 αναθεωρήθηκαν ορισμένες προβλέψεις του κλάδου, λόγω της βραδύτερης ανάκαμψης που καταγράφηκε τον Μάιο και τον Ιούνιο του 2020, της συνέχισης των ταξιδιωτικών περιορισμών και της έλλειψης βεβαιότητας όσον αφορά τις προοπτικές της πανδημίας της COVID-19. Στη συνέχεια, το ευρωπαϊκό τμήμα του Διεθνούς Συμβουλίου Αερολιμένων προέβλεψε ότι δεν θα επιτυγχανόταν πλήρης ανάκαμψη πριν από το 2024, και το ίδιο έπραξε η IATA στην έκθεσή της της 28ης Ιουλίου 2020, μολονότι οι προβλέψεις αυτές αφορούσαν την παγκόσμια εναέρια κυκλοφορία ([253]).

(506) Συναφώς, η Δανία και η Σουηδία εξήγησαν στην κοινοποίησή τους ότι, στο τέλος του Ιουλίου 2020, η SAS αποφάσισε να μην αναθεωρήσει τις επιχειρηματικές προβλέψεις της, δεδομένου ότι η κίνηση που είχε πράγματι καταγραφεί μεταξύ του Απριλίου και του Ιουνίου 2020, καθώς και τα λειτουργικά της έσοδα ήταν βελτιωμένα σε σύγκριση με τις προβλέψεις της. Οι δείκτες εναέριας κυκλοφορίας δείχνουν επίσης ότι τα επίπεδα κρατήσεων αυξάνονταν σταθερά για τον Ιούλιο και τον Αύγουστο του 2020 (αιτιολογική σκέψη 51). Επίσης, η SAS εξήγησε ότι η κύρια δραστηριότητά της εστίαζε στις εγχώριες και τις διεθνείς πτήσεις μικρών αποστάσεων (κυρίως εντός της Σκανδιναβίας), οι οποίες σημείωναν ανάκαμψη με ταχύτερο ρυθμό απ' ό,τι οι πτήσεις μεγάλων αποστάσεων. Σε κάθε περίπτωση, οι προβλέψεις της SAS για την εναέρια κυκλοφορία παρέμειναν περίπου σύμφωνες με τις επικαιροποιημένες προβλέψεις του κλάδου, με αποτέλεσμα να αναμένεται πλήρης ανάκαμψη μεταξύ του 2023 και του 2024.

(507) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, όπως προκύπτει από την ενότητα 2.1.3.1, το επιχειρηματικό σχέδιο της SAS είχε σαφώς ως επίκεντρο την αναδιάρθρωση (μόνιμη μείωση του προσωπικού, μείωση δραστηριοτήτων, όπως των δραστηριοτήτων επίγειας εξυπηρέτησης κ.λπ.) και τις δραστηριότητές της κατά τα έτη 2020 και 2021, αντί της επέκτασης ή της ανάληψης υπερβολικών κινδύνων.

(508) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η SAS υποχρεούται να συμμορφώνεται με όλες τις προϋποθέσεις του τμήματος 3.11.6 του προσωρινού πλαισίου, και ιδίως με την απαγόρευση εξαγορών που προβλέπεται στο σημείο 74 του εν λόγω πλαισίου.

(509) Ως εκ τούτου, το μέτρο είναι σύμφωνο με το σημείο 71 του προσωρινού πλαισίου.

6.3.5.2.2. Σημείο 73 του προσωρινού πλαισίου

(510) Το σημείο 73 του προσωρινού πλαισίου ορίζει ότι «[ο]ι δικαιούχοι μέτρων ανακεφαλαιοποίησης λόγω της COVID-19 απαγορεύεται να διαφημίζουν την εν λόγω ανακεφαλαιοποίηση για εμπορικούς σκοπούς».

([253]) Η ανάκαμψη της εγχώριας εναέριας κυκλοφορίας και των διεθνών πτήσεων μικρών αποστάσεων προβλεπόταν να πραγματοποιηθεί το 2023. Οι εν λόγω προβλέψεις αναθεωρήθηκαν περαιτέρω στα τέλη Οκτωβρίου του 2020, μετά την εμφάνιση του δεύτερου κύματος της πανδημίας της COVID-19.

(511) Το μέτρο προβλέπει ότι η SAS και οι εταιρείες που ελέγχονται από τη SAS θα απαγορεύεται να χρησιμοποιούν το μέτρο για σκοπούς εμπορικής διαφήμισης (αιτιολογική σκέψη 112).

(512) Ως εκ τούτου, το μέτρο είναι σύμφωνο με το σημείο 73 του προσωρινού πλαισίου.

6.3.5.2.3. Σημεία 74 και 75 του προσωρινού πλαισίου

(513) Στο σημείο 74 του προσωρινού πλαισίου αναφέρεται ότι, εάν δεν έχει εξοφληθεί τουλάχιστον το 75 % των μέτρων ανακεφαλαιοποίησης λόγω της COVID-19, οι δικαιούχοι, πλην των ΜΜΕ, απαγορεύεται να εξαγοράζουν μερίδιο μεγαλύτερο του 10 % σε ανταγωνιστικές επιχειρήσεις ή άλλους φορείς εκμετάλλευσης που ασκούν την ίδια κατηγορία δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των ανάντη και κατάντη δραστηριοτήτων.

(514) Το μέτρο προβλέπει ότι η SAS και όλες οι εταιρείες που ελέγχονται από τη SAS θα υποχρεούνται να συμμορφώνονται με την εν λόγω προϋπόθεση, λαμβανομένης υπόψη της πιθανής εξαίρεσης που αναφέρεται στο σημείο 75 του προσωρινού πλαισίου (αιτιολογική σκέψη 112).

(515) Ως εκ τούτου, το μέτρο είναι σύμφωνο με τα σημεία 74 και 75 του προσωρινού πλαισίου.

6.3.5.2.4. Σημείο 76 του προσωρινού πλαισίου

(516) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το μέτρο θα απαιτεί από τη SAS να συμμορφώνεται με το σημείο 76 του προσωρινού πλαισίου σχετικά με τη χρήση κρατικής ενίσχυσης σε επιχειρήσεις που ήταν προβληματικές ήδη από τις 31 Δεκεμβρίου 2019 (αιτιολογική σκέψη 121).

(517) Ως εκ τούτου, το μέτρο είναι σύμφωνο με το σημείο 76 του προσωρινού πλαισίου.

6.3.5.2.5. Σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου

(518) Το σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου αναφέρει ότι, εάν δεν έχουν εξοφληθεί πλήρως τα μέτρα ανακεφαλαιοποίησης λόγω της COVID-19, οι δικαιούχοι δεν μπορούν να προβαίνουν σε καταβολές μερισμάτων, ούτε σε καταβολές προαιρετικών τοκομεριδίων, ούτε σε επαναγορά μετοχών, παρά μόνον έναντι του κράτους.

(519) Η Δανία και η Σουηδία εξάρτησαν το μέτρο από τη συμμόρφωση με το σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου, προβλέποντας παράλληλα εξαίρεση από την απαγόρευση του δικαιούχου να προβεί σε καταβολές μη υποχρεωτικών τοκομεριδίων βάσει των νέων εμπορικών υβριδικών τίτλων που προκύπτουν από τη μετατροπή υφιστάμενων ομολόγων (αιτιολογική σκέψη 115). Η Δανία και η Σουηδία εξήγησαν, ουσιαστικά, ότι η άρση της συγκεκριμένης απαγόρευσης ήταν αναγκαία για την εξασφάλιση της συμμετοχής ιδιωτών πιστωτών στη συναλλαγή (αιτιολογική σκέψη 115).

(520) Με άλλα λόγια, η Δανία και η Σουηδία επικαλέστηκαν (μερική) παρέκκλιση από το σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου σχετικά με την καταβολή μη υποχρεωτικών τοκομεριδίων βάσει των νέων εμπορικών υβριδικών τίτλων. Ωστόσο, τέτοια (μερική) παρέκκλιση δεν προβλέπεται στο σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου.

(521) Συναφώς, ως προκαταρκτική παρατήρηση, η Επιτροπή παραπέμπει στη νομολογία που περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 396 και 397.

(522) Μολονότι η διατύπωση του σημείου 77 του προσωρινού πλαισίου απαιτεί την εφαρμογή απαγόρευσης των καταβολών μη υποχρεωτικών τοκομεριδίων στο πλαίσιο μέτρου ανακεφαλαιοποίησης, πρέπει ωστόσο να εξακριβωθεί αν συντρέχουν, εν προκειμένω, εξαιρετικές περιστάσεις που να δικαιολογούν την άμεση εφαρμογή του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ στα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υπόθεσης και, ως εκ τούτου, παρέκκλιση από το σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου όσον αφορά τις καταβολές μη υποχρεωτικών τοκομεριδίων που πραγματοποιούνται βάσει των νέων εμπορικών υβριδικών τίτλων.

(523) Εν προκειμένω, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο i) αποτελούσε μέρος κανονιστικού πλαισίου που επηρεάστηκε από τις εξαιρετικές περιστάσεις που προκλήθηκαν από την πανδημία της COVID-19, και ότι ii) είχε συγκεκριμένα και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τα οποία δικαιολογούσαν την άρση της απαγόρευσης καταβολής μη υποχρεωτικών τοκομεριδίων για τους νέους εμπορικούς υβριδικούς τίτλους.

Το κανονιστικό πλαίσιο επηρεάστηκε από εξαιρετικές περιστάσεις που προκλήθηκαν από την πανδημία της COVID-19

(524) Πρώτον, οι οικονομικές επιπτώσεις των εν λόγω εξαιρετικών περιστάσεων απαιτούσαν την ανάληψη άμεσης δράσης τόσο σε επίπεδο κρατών μελών όσο και σε ενωσιακό επίπεδο. Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή θέσπισε το προσωρινό πλαίσιο στις 19 Μαρτίου 2020, δηλαδή λίγες ημέρες μετά τη λήψη, από τα κράτη μέλη, των πρώτων μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας, προκειμένου να παράσχει στα εν λόγω κράτη τη δυνατότητα να ενεργήσουν με την ταχύτητα που απαιτούσαν οι περιστάσεις. Υπό το πρίσμα αυτό, η Επιτροπή έθεσε, με το προσωρινό πλαίσιο, τις προϋποθέσεις που έπρεπε να πληρούν τα προσωρινά μέτρα κρατικών ενισχύσεων για να είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ και για να εγκρίνονται ταχύτατα μετά την κοινοποίησή τους από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος. Το πλαίσιο αυτό, λαμβανομένων υπόψη των εξαιρετικά επειγουσών περιστάσεων που επικρατούσαν κατά τη θέσπισή του, δεν ήταν δυνατό να συμπεριλάβει όλα τα μέτρα που θα μπορούσαν να λάβουν τα κράτη μέλη υπέρ των οικονομικών φορέων οι οποίοι επηρεάζονταν από την κρίση που προκλήθηκε λόγω της πανδημίας της COVID-19.

(525) Η παρατήρηση της Ryanair σχετικά με το σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου (αιτιολογική σκέψη 203) δεν αλλάζει τη διαπίστωση αυτήν. Το γεγονός ότι το προσωρινό πλαίσιο λαμβάνει ήδη υπόψη την πανδημία της COVID-19 δεν σημαίνει ότι θα μπορούσε να προβλέπει, κατά τον χρόνο θέσπισής του, όλα τα μέτρα που ενδεχομένως να λάμβαναν τα κράτη μέλη υπέρ των οικονομικών φορέων που επηρεάζονταν από την κρίση που προκλήθηκε από την πανδημία της COVID-19. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 525, η Επιτροπή ενέκρινε το προσωρινό πλαίσιο εντός πολύ σύντομου χρονικού διαστήματος μετά τα πρώτα μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας ως αποτέλεσμα της πανδημίας της COVID-19. Το μέσο αυτό ήταν ένα περιορισμένο και διαρκώς εξελισσόμενο μέσο, όπως καταδεικνύεται από τις διάφορες τροποποιήσεις που του επέφερε η Επιτροπή μεταξύ της ημερομηνίας έκδοσής του και της ημερομηνίας χορήγησης του μέτρου. Αυτό ακριβώς το εξαιρετικό πλαίσιο λαμβάνει υπόψη η Επιτροπή κατά την αξιολόγηση, εν προκειμένω, της δυνατότητας παρέκκλισης από το προσωρινό πλαίσιο.

Το μέτρο είχε συγκεκριμένα και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά

(526) Όσον αφορά τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά του μέτρου, είναι αναγκαίο να υπενθυμιστεί ότι το σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου θεσπίζει απαίτηση συμβατότητας με σκοπό να μην επιτρέπεται σε υφιστάμενους ιδιώτες επενδυτές και πιστωτές να επωφελούνται από την κρατική ενίσχυση μέσω πράξεων διακριτικής ευχέρειας στις οποίες προβαίνει ο δικαιούχος (όπως κήρυξη μερισμάτων, επαναγορά μετοχών ή καταβολή προαιρετικών τοκομεριδίων). Υπό την έννοια αυτήν, το σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου συμβάλλει στην ελαχιστοποίηση του ποσού της αναγκαίας ενίσχυσης, μειώνοντας τις ταμειακές εκροές του δικαιούχου και, ως εκ τούτου, περιορίζοντας το ύψος της ενίσχυσης στο απολύτως αναγκαίο για την αποκατάσταση της κεφαλαιακής διάρθρωσης του δικαιούχου και τη διασφάλιση της βιωσιμότητάς του.

(527) Η Επιτροπή θεωρεί, στην προκειμένη περίπτωση, ότι το μέτρο είχε ιδιαίτερα χαρακτηριστικά για τους ακόλουθους έξι λόγους.

(528) Πρώτον, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η ανακεφαλαιοποίηση της SAS περιλάμβανε σημαντική συμμετοχή ιδιωτών επενδυτών, η οποία έδωσε στη SAS τη δυνατότητα να συγκεντρώσει ιδιωτικά κεφάλαια ύψους έως και 3,75 δισεκατ. SEK. Η μετατροπή των ομολόγων απέφερε από μόνη της 2,25 δισεκατ. SEK, δηλαδή πάνω από το 15 % του συνολικού ποσού της ανακεφαλαιοποίησης της SAS. Ως εκ τούτου, η εν λόγω μετατροπή αντιπροσώπευε σημαντικό μέρος της χρηματοδότησης της ανακεφαλαιοποίησης της SAS.

(529) Δεύτερον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η δυνατότητα της SAS να προβαίνει σε καταβολές μη υποχρεωτικών τοκομεριδίων επί των νέων εμπορικών υβριδικών τίτλων που προκύπτουν από τη μετατροπή των ομολόγων αποτέλεσε κρίσιμο στοιχείο στις διαπραγματεύσεις με ορισμένους ομολογιούχους και, γενικότερα, βασική παράμετρο ώστε να συμφωνήσουν όλοι οι ομολογιούχοι με τη μετατροπή των ομολόγων (αιτιολογική σκέψη 115). Σε αντίθεση με όσα υποστηρίζει η Ryanair (αιτιολογική σκέψη 205), η δήλωση αυτή δεν είναι καθαυτή αντιφατική: Η SAS διαπραγματεύθηκε απευθείας με ορισμένους ομολογιούχους που εκπροσωπούσαν τα συμφέροντα όλων των συμμετεχόντων ομολογιούχων και όχι με κάθε ομολογιούχο χωριστά. Μετά την επίτευξη της συμφωνίας, όλοι οι ομολογιούχοι είχαν την ευκαιρία να ψηφίσουν σε γενική συνέλευση υπέρ ή κατά της προτεινόμενης ανακεφαλαιοποίησης, όπως προκύπτει από το δελτίο Τύπου που δημοσίευσε η SAS στις 7 Αυγούστου 2020 ([254]). Επομένως, εάν η άρση της απαγόρευσης καταβολής μη υποχρεωτικών τοκομεριδίων ήταν καίριας σημασίας για τους ομολογιούχους που διαπραγματεύθηκαν με τη SAS, η Δανία και η Σουηδία θα μπορούσαν εύλογα να προσδοκούν ότι θα αποτελούσε επίσης βασική παράμετρο για όλους τους ομολογιούχους.

([254]) Βλέπε δελτίο Τύπου της SAS της 7ης Αυγούστου 2020 (τελευταία πρόσβαση τον Νοέμβριο του 2023).

(530) Τρίτον, αξίζει να σημειωθεί ότι οι ομολογιούχοι είχαν ήδη αρνηθεί μια πρώτη πρόταση σχεδίου ανακεφαλαιοποίησης, καθώς δεν συμφώνησαν αρχικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις της μετατροπής των ομολόγων (αιτιολογική σκέψη 83). Ήταν απαραίτητο για τη SAS, καθώς και για τη Δανία και τη Σουηδία, να διασφαλιστεί ότι οι διαπραγματεύσεις δεν θα αποτύγχαναν ξανά για ζητήματα που ήταν καθοριστικής σημασίας για τους εν λόγω ομολογιούχους. Συναφώς, το επιχείρημα της Ryanair (αιτιολογική σκέψη 206) ότι οι ομολογιούχοι είχαν ήδη επαρκή κίνητρα για να επενδύσουν λόγω της σημαντικής υποστήριξης της Δανίας και της Σουηδίας είναι προδήλως αβάσιμο, δεδομένου ότι οι εν λόγω ομολογιούχοι είχαν ήδη αρνηθεί να συμμετάσχουν στη συναλλαγή αρχικά.

(531) Τέταρτον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μετατροπή των ομολόγων στους νέους εμπορικούς υβριδικούς τίτλους δεν είχε ως αποτέλεσμα τον πλουτισμό των ομολογιούχων που συμμετείχαν στην ανακεφαλαιοποίηση της SAS. Αντίθετα, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 119, η αρχική επένδυση των εν λόγω ομολογιούχων στα ομόλογα απώλεσε αξία λόγω της μετατροπής τους στους νέους εμπορικούς υβριδικούς τίτλους. Με άλλα λόγια, οι ομολογιούχοι θα δικαιούνταν μεγαλύτερη απόδοση της επένδυσης εάν είχαν διακρατήσει τα ομόλογα σε σύγκριση με την αποδοχή της μετατροπής τους στους νέους εμπορικούς υβριδικούς τίτλους. Ως εκ τούτου, η μετατροπή πραγματοποιήθηκε σε βάρος των εν λόγω ομολογιούχων, οι οποίοι επιμερίστηκαν έτσι, με τη Δανία και τη Σουηδία, το βάρος της ανακεφαλαιοποίησης της SAS.

(532) Πέμπτον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Δανία και η Σουηδία ανέμεναν ότι η μετατροπή των υφιστάμενων ομολόγων σε νέα υβριδικά μέσα στην κατοχή ιδιωτών θα είχε τρία θετικά αποτελέσματα για τη SAS, τη Δανία και τη Σουηδία, και συγκεκριμένα ότι i) θα βελτίωνε την κεφαλαιακή διάρθρωση, τη θέση ρευστότητας και τους βασικούς χρηματοοικονομικούς δείκτες της SAS (αιτιολογική σκέψη 116)· ii) θα μείωνε το ποσό της αναγκαίας κρατικής ενίσχυσης (αιτιολογική σκέψη 117)· και iii) θα διευκόλυνε και θα διασφάλιζε καλύτερα την αμοιβή της Δανίας και της Σουηδίας (αιτιολογική σκέψη 118).

(533) Η Ryanair επιβεβαιώνει, συναφώς, ότι η απαγόρευση των καταβολών μη υποχρεωτικών τοκομεριδίων βάσει του σημείου 77 του προσωρινού πλαισίου έχει ως στόχο να εμποδίσει τον δικαιούχο ενίσχυσης ανακεφαλαιοποίησης να διαπραγματευτεί με τους ιδιώτες πιστωτές του και, ως εκ τούτου, να μειώσει το ποσό της αναγκαίας ενίσχυσης (αιτιολογική σκέψη 206). Η άποψη αυτή, όμως, δεν ευσταθεί. Μολονότι αληθεύει, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 527, ότι σκοπός της απαγόρευσης των καταβολών μη υποχρεωτικών τοκομεριδίων είναι η αποφυγή ταμειακών εκροών από τον δικαιούχο και, ως εκ τούτου, η μείωση του ποσού της ενίσχυσης, το σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου δεν εμποδίζει τον δικαιούχο ενίσχυσης ανακεφαλαιοποίησης να διαπραγματεύεται με ιδιώτες πιστωτές (όπως ομολογιούχους) τους όρους υπό τους οποίους οι εν λόγω πιστωτές θα αναλάβουν τον κίνδυνο της εισφοράς νέων ιδιωτικών κεφαλαίων, παράλληλα με τα κεφάλαια κράτους μέλους, για την αποκατάσταση της κεφαλαιακής διάρθρωσης του δικαιούχου και τη διασφάλιση της βιωσιμότητάς του. Σε κάθε περίπτωση, η διαβεβαίωση της Ryanair δεν αλλάζει τη διαπίστωση ότι, χωρίς την άρση της απαγόρευσης των καταβολών μη υποχρεωτικών τοκομεριδίων επί των νέων εμπορικών υβριδικών τίτλων, υπήρχε μεγάλος κίνδυνος οι ιδιώτες επενδυτές να μην είχαν συμφωνήσει να συμμετάσχουν στην ανακεφαλαιοποίηση της SAS.

(534) Στο ίδιο πνεύμα, η παρατήρηση της Ryanair ότι η Επιτροπή εσφαλμένα υπέθεσε ότι αν δεν πραγματοποιούνταν επιμερισμός του βάρους, η SAS θα είχε λάβει περισσότερη ενίσχυση (αιτιολογική σκέψη 207), δεν είναι λυσιτελής. Όπως αποδεικνύεται στην ενότητα 6.3.3, το μέτρο είναι σύμφωνο με το σημείο 54 του προσωρινού πλαισίου. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα αυτό με βάση την παραδοχή ότι η Δανία και η Σουηδία μπορούσαν να συνεισφέρουν έως και 14,25 δισεκατ. SEK στην ανακεφαλαιοποίηση της SAS, i) ελλείψει ιδιωτικών κεφαλαίων και ii) παρότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε τελικά ανερχόταν σε 9,54 δισεκατ. SEK (αιτιολογική σκέψη 342). Ως εκ τούτου, η Δανία και η Σουηδία θα μπορούσαν πράγματι να καλύψουν το κενό που θα άφηναν οι ομολογιούχοι, με 2,25 δισεκατ. SEK, εάν αυτοί αποφάσιζαν να μη συμμετάσχουν στη συναλλαγή. Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο να χορηγούσαν η Δανία και η Σουηδία μεγαλύτερη ενίσχυση αν δεν πραγματοποιούνταν επιμερισμός του βάρους. Αυτό θα επέφερε αποτέλεσμα αντίθετο προς τον σκοπό του προσωρινού πλαισίου και του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, τα οποία επιβάλλουν να περιορίζεται η ενίσχυση σε ό,τι είναι αναγκαίο για την επίτευξη των σκοπών που επιδιώκονται μέσω αυτής.

(535) Έκτο και τελευταίο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το προσωρινό πλαίσιο δεν επιβάλλει καμία απαίτηση επιμερισμού του βάρους για τη συμβατότητα κρατικών ενισχύσεων με τη μορφή ανακεφαλαιοποίησης. Ο επιμερισμός του βάρους που προβλέπεται από το μέτρο είναι, στην προκειμένη περίπτωση, αποτέλεσμα των προσπαθειών της SAS να βρει εναλλακτική χρηματοδότηση στην αγορά με προσιτούς όρους, ώστε να ελαχιστοποιηθεί το ποσό της χορηγούμενης κρατικής ενίσχυσης, κατόπιν αιτήματος της Δανίας και της Σουηδίας (αιτιολογική σκέψη 84).

(536) Η Επιτροπή απορρίπτει το επιχείρημα της Ryanair σύμφωνα με το οποίο το σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου συνεπάγεται ήδη επιμερισμό του βάρους (αιτιολογική σκέψη 208). Το σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου δεν απαιτεί από τους ιδιώτες πιστωτές ούτε από άλλους ιδιωτικούς φορείς να συμμετάσχουν στην ανακεφαλαιοποίηση του δικαιούχου, πόσο μάλλον να το πράξουν αυτό σε βάρος τους.

(537) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η άρση της απαγόρευσης των καταβολών μη υποχρεωτικών τοκομεριδίων βάσει των νέων εμπορικών υβριδικών τίτλων αποτελούσε, εν προκειμένω, καθοριστικό στοιχείο για τη συμμετοχή ιδιωτών ομολογιούχων στην ανακεφαλαιοποίηση της SAS, οι οποίοι συνέβαλαν σε σημαντικό βαθμό στην εν λόγω ανακεφαλαιοποίηση. Η έκβαση των διαπραγματεύσεων μεταξύ της SAS και των εν λόγω ομολογιούχων ήταν αβέβαιη, δεδομένου ότι οι ομολογιούχοι είχαν ήδη απορρίψει ένα πρώτο σχέδιο ανακεφαλαιοποίησης της SAS. Οι εν λόγω ομολογιούχοι είχαν αποδεχθεί οικειοθελώς (δηλαδή χωρίς να απαιτείται από το προσωρινό πλαίσιο ή από άλλους κανόνες) να ζημιωθεί η επένδυσή τους ως αποτέλεσμα της μετατροπής των ομολόγων σε νέους εμπορικούς υβριδικούς τίτλους, ενώ η εν λόγω μετατροπή είχε θετικές επιπτώσεις στην οικονομική κατάσταση της SAS και έδωσε στη Δανία και τη Σουηδία τη δυνατότητα να περιορίσουν το ποσό της κρατικής ενίσχυσης που απαιτούνταν για την κάλυψη των αναγκών της εταιρείας σε ρευστότητα και ίδια κεφάλαια.

(538) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η επιβολή απαγόρευσης των καταβολών μη υποχρεωτικών τοκομεριδίων (τα οποία είναι πληρωτέα βάσει των νέων εμπορικών υβριδικών τίτλων) θα είχε ως πιθανό αποτέλεσμα την αποθάρρυνση των ομολογιούχων να συμμετάσχουν στα σχέδια ανακεφαλαιοποίησης της SAS, κάτι που με τη σειρά του θα επέφερε αύξηση της κρατικής ενίσχυσης που θα εισφερόταν στην κεφαλαιακή διάρθρωση της εταιρείας. Υπό τις συνθήκες αυτές, η διατήρηση της εν λόγω απαγόρευσης θα εμπόδιζε την επίτευξη των σκοπών της Συνθήκης, του σκοπού του προσωρινού πλαισίου και του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, τα οποία, όπως επισημάνθηκε, επιβάλλουν να περιορίζεται η ενίσχυση σε ό,τι είναι αναγκαίο για την επίτευξη των σκοπών που επιδιώκονται μέσω αυτής.

(539) Επομένως, δεδομένου ότι το επίμαχο μέτρο είχε θεσπιστεί κατά τρόπο που να καθιστά όσο το δυνατόν μικρότερο το ποσό της ενίσχυσης, ήταν αναγκαίο να διασφαλίζεται για τους ιδιώτες επενδυτές η λήψη πληρωμών επί των νέων εμπορικών υβριδικών τίτλων προκειμένου να εξασφαλιστεί σημαντική συνεισφορά κεφαλαίων εκ μέρους τους. Αυτό ίσχυε και για τον πρόσθετο λόγο ότι οι έκτακτες περιστάσεις που συνδέονταν με την πανδημία της COVID-19 είχαν ως αναπόφευκτη συνέπεια την επιδείνωση του επενδυτικού κλίματος στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, η Δανία και η Σουηδία δεν μπορούσαν εύλογα να αναμένουν σημαντική συμμετοχή ιδιωτών επενδυτών χωρίς τη θέσπιση κινήτρων.

(540) Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η άρση της απαγόρευσης των καταβολών μη υποχρεωτικών τοκομεριδίων επί των νέων εμπορικών υβριδικών τίτλων —και, ως εκ τούτου, η παρέκκλιση από την απαίτηση που ορίζεται στο σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου— δικαιολογείται στην προκειμένη υπόθεση, δεδομένων των εξαιρετικών περιστάσεων της υπόθεσης και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του μέτρου.

6.3.5.2.6. Σημείο 78 του προσωρινού πλαισίου

(541) Το σημείο 78 του προσωρινού πλαισίου ορίζει ότι «[ε]άν δεν έχει εξοφληθεί τουλάχιστον το 75 % των μέτρων ανακεφαλαιοποίησης λόγω της COVID-19, οι αποδοχές έκαστου μέλους της διοίκησης των δικαιούχων δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις σταθερές αποδοχές του ως είχαν την 31η Δεκεμβρίου 2019. Για τα πρόσωπα που καθίστανται μέλη της διοίκησης κατά ή μετά την ανακεφαλαιοποίηση, το ισχύον όριο είναι οι σταθερές αποδοχές των μελών της διοίκησης με τον ίδιο βαθμό ευθύνης κατά την 31η Δεκεμβρίου 2019. Σε καμία περίπτωση δεν καταβάλλονται πριμοδοτήσεις ή άλλα μεταβλητά ή κατά σύγκριση στοιχεία αποδοχών».

(542) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το μέτρο περιλαμβάνει την απαγόρευση που προβλέπεται στο σημείο 78 του προσωρινού πλαισίου (αιτιολογική σκέψη 113).

(543) Ως εκ τούτου, το μέτρο είναι σύμφωνο με το σημείο 78 του προσωρινού πλαισίου.

6.3.5.3. Συμπέρασμα σχετικά με τη συμμόρφωση με τους όρους που αφορούν τη διακυβέρνηση και την πρόληψη αδικαιολόγητων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού

(544) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο πληροί όλες τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο τμήμα 3.11.6. του προσωρινού πλαισίου σχετικά με τους όρους διακυβέρνησης και την πρόληψη αδικαιολόγητων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Μολονότι το μέτρο παρεκκλίνει από το σημείο 77 του προσωρινού πλαισίου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω παρέκκλιση είναι δικαιολογημένη, στη συγκεκριμένη περίπτωση, για τους λόγους που εκτίθενται στην ενότητα 6.3.5.2.5.

6.3.6. *Στρατηγική εξόδου του κράτους από τη συμμετοχή που προκύπτει από την ανακεφαλαιοποίηση και υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων*

(545) Σύμφωνα με το σημείο 79 του προσωρινού πλαισίου, «[ο]ι δικαιούχοι που δεν είναι ΜΜΕ και έχουν λάβει ενίσχυση ανακεφαλαιοποίησης λόγω της COVID-19, η οποία υπερβαίνει το 25 % των ιδίων κεφαλαίων κατά τον χρόνο της παρέμβασης, οφείλουν να καταθέτουν αξιόπιστη στρατηγική εξόδου της συμμετοχής του κράτους μέλους, εκτός εάν η παρέμβαση του κράτους μειωθεί κάτω από το 25 % των ιδίων κεφαλαίων εντός 12 μηνών από τη χορήγηση της ενίσχυσης» ([255]). Σύμφωνα με το σημείο 80 του προσωρινού πλαισίου, η στρατηγική εξόδου πρέπει να καθορίζει το σχέδιο του δικαιούχου για τη συνέχιση της δραστηριότητάς του και τη χρήση των κεφαλαίων που επενδύονται από το κράτος, συμπεριλαμβανομένου χρονοδιαγράμματος αποπληρωμής, και τα μέτρα που θα λάβουν ο δικαιούχος και το κράτος για την τήρηση του χρονοδιαγράμματος αποπληρωμής.

(546) Η SAS είναι μεγάλη επιχείρηση που θα λάμβανε ανακεφαλαιοποίηση άνω του 25 % κατά τον χρόνο της παρέμβασης. Συνεπώς, η Δανία και η Σουηδία υπέβαλαν επιχειρηματικό σχέδιο που εκπόνησε η SAS για την αποπληρωμή, έως το οικονομικό έτος 2025, των μέσων που χορηγήθηκαν από τη Δανία και τη Σουηδία (αιτιολογική σκέψη 125). Η Δανία και η Σουηδία εξήγησαν ότι η SAS σκόπευε να χρησιμοποιήσει τόσο θετικές ελεύθερες ταμειακές ροές της επιχείρησης όσο και έσοδα από εκδόσεις τίτλων στην κεφαλαιαγορά (συμπεριλαμβανομένων χρεωστικών τίτλων και μετοχικού κεφαλαίου) για την εξόφληση των μέσων κρατικής ενίσχυσης ([256]). Επιπρόσθετα, η Δανία και η Σουηδία εξήγησαν ότι θα εξέταζαν, το συντομότερο δυνατόν και μετά τη χρηματοπιστωτική σταθεροποίηση της SAS, το ενδεχόμενο πώλησης σε ιδιώτες τρίτους ως πιθανή στρατηγική εξόδου, ιδίως για τις μετοχές λόγω της COVID-19 για τις οποίες είχαν εγγραφεί στην ανακεφαλαιοποίηση. Σε κάθε περίπτωση, η Δανία και η Σουηδία δεσμεύτηκαν να καθορίσουν και να στηρίξουν αξιόπιστη στρατηγική εξόδου εντός 12 μηνών από τη χορήγηση της ενίσχυσης, εκτός εάν η παρέμβαση του κράτους μειωνόταν κάτω από το επίπεδο του 25 % των ιδίων κεφαλαίων έως την εν λόγω προθεσμία (αιτιολογική σκέψη 126).

(547) Επομένως, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις των σημείων 79 και 80 του προσωρινού πλαισίου.

(548) Επίσης, η Δανία και η Σουηδία επιβεβαίωσαν ότι η SAS θα υπέβαλε εκθέσεις στη Δανία και τη Σουηδία σχετικά με την πρόοδο ως προς την εφαρμογή του χρονοδιαγράμματος αποπληρωμής σύμφωνα με το σημείο 82 του προσωρινού πλαισίου (αιτιολογική σκέψη 130). Η SAS, η Δανία και η Σουηδία επιβεβαίωσαν ότι θα συμμορφώνονταν, αντίστοιχα, με τις υποχρεώσεις δημοσίευσης και υποβολής εκθέσεων που ορίζονται στα σημεία 83 και 84 του προσωρινού πλαισίου (αιτιολογική σκέψη 130).

(549) Τέλος, σύμφωνα με το σημείο 85 του προσωρινού πλαισίου, η Δανία και η Σουηδία δεσμεύτηκαν να κοινοποιήσουν σχέδιο αναδιάρθρωσης σε περίπτωση που η κεφαλαιακή τους παρέμβαση δεν μειωθεί σε επίπεδο κάτω από το 15 % των ιδίων κεφαλαίων του δικαιούχου ([257]) εντός 6 ετών από τη χορήγηση του μέτρου (αιτιολογική σκέψη 130). Ως εκ τούτου, το μέτρο είναι σύμφωνο με το σημείο 85 του προσωρινού πλαισίου.

(550) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ryanair αμφισβητεί τη διάρκεια των έξι ετών που προβλέπεται στο σημείο 85 του προσωρινού πλαισίου (αιτιολογική σκέψη 209). Υποστηρίζει ότι η εν λόγω «χαλαρή» απαίτηση δεν παρέχει κίνητρα για την έξοδο του κράτους και αντιβαίνει στην αρχή της αναλογικότητας και στο σημείο 45 του προσωρινού πλαισίου. Ωστόσο, δεν αναφέρει ποια θα πρέπει να είναι η κατάλληλη διάρκεια.

(551) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η απαίτηση για σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν έχει σκοπό να λειτουργήσει ως κίνητρο για την έξοδο ενός κράτους μέλους από το μερίδιο του κεφαλαίου που αποκτήθηκε μέσω ανακεφαλαιοποίησης λόγω της COVID-19. Το προσωρινό πλαίσιο παρέχει ήδη τέτοια κίνητρα στο οικείο τμήμα 3.11.5, και μόνο μετά την εν λόγω εξαετή περίοδο μπορεί να καταστεί σαφές ότι οι διάφοροι μηχανισμοί παροχής κινήτρων δεν έχουν αποφέρει το αναμενόμενο αποτέλεσμα και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να κοινοποιηθεί σχέδιο αναδιάρθρωσης. Η εν λόγω διάρκεια συνάδει επίσης πλήρως με τους διάφορους μηχανισμούς που καθορίζονται στο προσωρινό πλαίσιο για την ενθάρρυνση και την επιτάχυνση της εξόδου του κράτους από το μετοχικό κεφάλαιο του ενδιαφερόμενου δικαιούχου, ορισμένοι από τους οποίους κατανέμονται κατά τη διάρκεια παρόμοιας περιόδου.

([255]) Σύμφωνα με την υποσημείωση 66 του προσωρινού πλαισίου, τα υβριδικά μέσα που χορηγούνται από το κράτος θα πρέπει να θεωρούνται ίδια κεφάλαια.

([256]) Η χρηματοδότηση με δανειακά κεφάλαια μπορεί να περιλαμβάνει τόσο εξασφαλισμένα όσο και μη εξασφαλισμένα μέσα: i) μη εξασφαλισμένα ομόλογα που περιλαμβάνουν υβριδικά ομόλογα, γραμμάτια εις διαταγήν, εμπορικά χρεόγραφα, καθώς και κοινοπρακτικά δάνεια, ii) εξασφαλισμένα μέσα, όπως ιαπωνικές λειτουργικές μισθώσεις, χρηματοδοτήσεις αεροσκαφών και, ενδεχομένως, μέσα πώλησης και επαναγοράς. Η απόφαση για το χρηματοδοτικό μέσο λαμβάνεται από τη SAS με βάση, μεταξύ άλλων, τους ακόλουθους παράγοντες: την ελκυστικότητα των όρων / του κόστους χρηματοδότησης του αντίστοιχου μέσου· το μέγεθος της αγοράς και τους διαθέσιμους όγκους για τη SAS· την πραγματική αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας της SAS και τις αναμενόμενες προοπτικές/μεταβολές της πιστοληπτικής ικανότητας.

([257]) Σύμφωνα με την υποσημείωση 66 του προσωρινού πλαισίου, τα υβριδικά μέσα που χορηγούνται από το κράτος θα πρέπει να θεωρούνται ίδια κεφάλαια.

(552) Ως εκ τούτου, ουδόλως αντιβαίνει στην αρχή της αναλογικότητας η πρόβλεψη, στο σημείο 85 του προσωρινού πλαισίου, ότι ένα τέτοιο σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να κοινοποιηθεί μόνο εάν η δανική και η σουηδική παρέμβαση δεν έχουν μειωθεί, μετά την πάροδο έξι ετών, σε λιγότερο από το 15 % των ιδίων κεφαλαίων της SAS.

(553) Επίσης, η αναλογία με την τραπεζική ανακοίνωση είναι απρόσφορη, διότι, όπως επισημαίνεται στην εν λόγω ανακοίνωση, η εν λόγω κρίση έχει προκληθεί, τουλάχιστον εν μέρει, από τους υπερβολικούς κινδύνους που ανέλαβαν ορισμένα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, σε αντίθεση με την πανδημία της COVID-19, η οποία συνιστά κρίση στον τομέα της υγείας. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να απαιτείται τα μέτρα που λαμβάνει η Επιτροπή για την αντιμετώπιση των συνεπειών της κρίσης λόγω της COVID-19 να είναι της ίδιας φύσης με τα μέτρα για την αντιμετώπιση της εν λόγω χρηματοπιστωτικής κρίσης.

(554) Επιπρόσθετα, η παρατήρηση της Ryanair που στηρίζεται στο σημείο 45 του προσωρινού πλαισίου πρέπει να απορριφθεί. Μολονότι το εν λόγω σημείο απαιτεί τα μέτρα ανακεφαλαιοποίησης να υπόκεινται σε αυστηρούς όρους προκειμένου να περιορίζονται οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, εξηγείται ότι οι εν λόγω όροι αφορούν την είσοδο, την αμοιβή και την έξοδο του κράτους από το μετοχικό κεφάλαιο των ενδιαφερόμενων επιχειρήσεων, τις διατάξεις διακυβέρνησης και τα κατάλληλα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Αυτό αποτελεί σαφώς παραπομπή στις προϋποθέσεις που ορίζονται στα τμήματα 3.11.2 έως 3.11.7 του προσωρινού πλαισίου.

(555) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο συμμορφώνεται με όλες τις απαιτήσεις που ορίζονται στο τμήμα 3.11.7 του προσωρινού πλαισίου.

6.3.7. **Σημείο 4 του προσωρινού πλαισίου**

(556) Η Δανία και η Σουηδία επιβεβαίωσαν ότι θα συμμορφώνονταν με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης που ορίζονται στο σημείο 4 του προσωρινού πλαισίου (αιτιολογικές σκέψεις 129 και 130).

6.3.8. **Συμβατότητα του μέτρου με άλλες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης**

(557) Η Ryanair υποστήριξε στις παρατηρήσεις της ότι το μέτρο παραβιάζει διάφορες διατάξεις της ΣΛΕΕ, και ιδίως τα άρθρα 18, 49 και 56 αυτής, καθώς και το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 (αιτιολογική σκέψη 166). Αναφέρεται επίσης σε παραβίαση της γενικής αρχής του δικαίου της Ένωσης για την απαγόρευση των διακρίσεων (αιτιολογική σκέψη 167).

(558) Συναφώς, η Ryanair ορθώς υπενθυμίζει ότι οι κρατικές ενισχύσεις οι οποίες, αυτές καθαυτές ή λόγω ορισμένων από τους όρους χορήγησής τους, παραβιάζουν διατάξεις ή γενικές αρχές του δικαίου της Ένωσης δεν μπορούν να κριθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά ([258]).

(559) Ωστόσο, όσον αφορά τον ισχυρισμό της ότι το μέτρο παραβιάζει το άρθρο 18 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διάταξη αυτή ορίζει στην πρώτη παράγραφο ότι «[ε]ντός του πεδίου εφαρμογής των Συνθηκών και με την επιφύλαξη των ειδικών διατάξεών τους, απαγορεύεται κάθε διάκριση λόγω ιθαγενείας». Σκοπός του άρθρου 18 της ΣΛΕΕ είναι να εφαρμόζεται αυτοτελώς μόνο σε καταστάσεις διεπόμενες από το δίκαιο της Ένωσης για τις οποίες η ΣΛΕΕ δεν προβλέπει ειδική απαγόρευση των διακρίσεων. Το άρθρο 107 παράγραφοι 2 και 3 της ΣΛΕΕ προβλέπει παρεκκλίσεις από την αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, σύμφωνα με την οποία οι κρατικές ενισχύσεις δεν συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά και, ως εκ τούτου, επιτρέπει τη διαφορετική μεταχείριση μεταξύ των επιχειρήσεων, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που προβλέπονται στις εν λόγω παρεκκλίσεις. Κατά το Δικαστήριο, οι εν λόγω παρεκκλίσεις πρέπει να θεωρούνται «ειδικές διατάξεις», προβλεπόμενες από τις Συνθήκες, κατά την έννοια του άρθρου 18 πρώτο εδάφιο της ΣΛΕΕ ([259]).

([258]) Απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2023, Επιτροπή κατά Braesch κ.λπ., C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, σκέψη 96· και απόφαση της 28ης Σεπτεμβρίου 2023, Ryanair κατά Επιτροπής, C-320/21, ECLI:EU:C:2023:712, σκέψη 109.

([259]) Απόφαση της 28ης Σεπτεμβρίου 2023, Ryanair κατά Επιτροπής, C-320/21, ECLI:EU:C:2023:712, σκέψη 111.

(560) Επομένως, εν προκειμένω, πρέπει να εξεταστεί μόνο αν η διαφορετική μεταχείριση που συνεπάγεται το μέτρο επιτρέπεται βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αξιολόγησε αν το μέτρο ήταν σύμφωνο με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, όπως ερμηνεύεται από το προσωρινό πλαίσιο. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το μέτρο είναι σύμφωνο με τις εν λόγω απαιτήσεις, δηλαδή χορηγείται με σκοπό την επίτευξη στόχου που αναγνωρίζεται σε αυτό και εντός των ορίων του αναγκαίου και αναλογικού για την επίτευξη του εν λόγω στόχου ([260]). Επομένως, παρέλκει η εξέταση ενδεχόμενης παραβίασης του άρθρου 18 της ΣΛΕΕ. Σε κάθε περίπτωση, η Ryanair δεν διευκρινίζει τους λόγους για τους οποίους συντρέχει, εν προκειμένω, παραβίαση του άρθρου 18 της ΣΛΕΕ.

(561) Όσον αφορά τα άρθρα 49 και 56 της ΣΛΕΕ και το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, οι εν λόγω διατάξεις προστατεύουν, αντίστοιχα, την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών εντός της εσωτερικής αγοράς και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών εντός της εσωτερικής αγοράς. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με το άρθρο 58 της ΣΛΕΕ, το άρθρο 56 της ΣΛΕΕ δεν εφαρμόζεται στον τομέα των μεταφορών· ως εκ τούτου, το μέτρο δεν μπορεί να παραβιάζει την εν λόγω διάταξη. Όσον αφορά το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, η Ryanair υποστηρίζει ότι, με τη χορήγηση του μέτρου αποκλειστικά και μόνο στη SAS, σε βάρος όλων των αεροπορικών εταιρειών που επλήγησαν εξίσου από την πανδημία της COVID-19, η Δανία και η Σουηδία αποθάρρυναν την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, καθώς και την ελευθερία εγκατάστασης των εν λόγω αεροπορικών εταιρειών, συμπεριλαμβανομένης της Ryanair (αιτιολογική σκέψη 170). Υποστηρίζει, ουσιαστικά, ότι η επιλογή του δικαιούχου περιορίζει την από μέρους της ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και την ελευθερία εγκατάστασής της.

(562) Η Επιτροπή επισημαίνει σχετικά ότι, σύμφωνα με τη νομολογία, τα περιοριστικά αποτελέσματα που αναπτύσσει ένα μέτρο ενίσχυσης ως προς την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών ή την ελευθερία εγκατάστασης δεν συνιστούν περιορισμό απαγορευόμενο από τη Συνθήκη, δεδομένου ότι μπορεί να πρόκειται για αποτέλεσμα συμφυές με την ίδια τη φύση της κρατικής ενίσχυσης, όπως είναι ο επιλεκτικός χαρακτήρας της ([261]).

(563) Σύμφωνα με την ίδια νομολογία, όταν οι λεπτομέρειες χορήγησης μιας ενίσχυσης συνδέονται τόσο άρρηκτα με το αντικείμενο της ενίσχυσης ώστε να μην μπορούν να εκτιμηθούν χωριστά, το αποτέλεσμά τους επί του συμβατού ή μη της ενίσχυσης στο σύνολό της πρέπει κατ' ανάγκην να εκτιμάται με τη διαδικασία που προβλέπεται από το άρθρο 108 της ΣΛΕΕ ([262]).

(564) Συναφώς, το Δικαστήριο έκρινε ότι, υπό τις συνθήκες αυτές, το αποτέλεσμα της επιλογής μιας επιχείρησης ως δικαιούχου ενός μέτρου στην εσωτερική αγορά δεν μπορεί να εξεταστεί χωριστά από το αποτέλεσμα της συμβατότητας του εν λόγω μέτρου ενίσχυσης στο σύνολό του με την εσωτερική αγορά μέσω της διαδικασίας του άρθρου 108 της ΣΛΕΕ. Από τις παρατηρήσεις της Ryanair προκύπτει ότι αυτή συμμερίζεται την εν λόγω άποψη, καθώς υποστηρίζει ότι η Επιτροπή έπρεπε να απαγορεύσει το μέτρο στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, αλλά για τον λόγο ότι αυτό παραβιάζει το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και το άρθρο 49 της ΣΛΕΕ.

(565) Ωστόσο, όπως προκύπτει από τη νομολογία στην αιτιολογική σκέψη 563, τα περιοριστικά αποτελέσματα που μπορεί να αναπτύσσει ένα μέτρο ενίσχυσης ως προς την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών ή την ελευθερία εγκατάστασης δεν συνιστούν περιορισμό απαγορευόμενο από τη Συνθήκη, δεδομένου ότι μπορεί να πρόκειται για αποτέλεσμα συμφυές με την ίδια τη φύση της κρατικής ενίσχυσης, όπως είναι ο επιλεκτικός χαρακτήρας της. Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή δεν εντοπίζει κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι το μέτρο και, ειδικότερα, η επιλογή της SAS ως μοναδικού δικαιούχου του μέτρου, παρήγαγε περιοριστικά αποτελέσματα που υπερέβαιναν τα αποτελέσματα που είναι συμφυή με την κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ. Ούτε τα ενδιαφερόμενα μέρη προσκόμισαν τέτοια αποδεικτικά στοιχεία.

([260]) Όσον αφορά την πιθανή παραβίαση της γενικής αρχής της απαγόρευσης των διακρίσεων, η Επιτροπή θεωρεί ότι, ακόμα και αν υποτεθεί ότι η SAS και άλλες αεροπορικές εταιρείες βρίσκονται σε συγκρίσιμη κατάσταση σε σχέση με τον στόχο του μέτρου, η εν λόγω διαφορετική μεταχείριση θα ήταν σε κάθε περίπτωση δικαιολογημένη, δεδομένου ότι το μέτρο είναι αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 17, όπως καταδεικνύεται στην ενότητα 6.3.1 (και, κυρίως, διότι υπάρχει κοινό συμφέρον παρέμβασης ειδικά υπέρ της SAS, για τους λόγους που αναφέρονται στην ενότητα 6.3.1.2), και αναλογικό προς τον εν λόγω στόχο, όπως καταδεικνύεται στις ενότητες 6.3.3 (αναλογικότητα της ενίσχυσης), 6.3.4 (αμοιβή και έξοδος του κράτους), 6.3.5 (όροι διακυβέρνησης και πρόληψη στρεβλώσεων του ανταγωνισμού) και 6.3.6 (στρατηγική εξόδου του κράτους), υπό την έννοια ότι δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου του μέτρου.

([261]) Απόφαση της 28ης Σεπτεμβρίου 2023, Ryanair κατά Επιτροπής, C-320/21, ECLI:EU:C:2023:712, σκέψη 132.

([262]) Απόφαση της 28ης Σεπτεμβρίου 2023, Ryanair κατά Επιτροπής, C-320/21, ECLI:EU:C:2023:712, σκέψη 133. Πρβλ. απόφαση της 22ας Μαρτίου 1977, Iannelli & Volpi, C-74/76, ECLI:EU:C:1977:51, σκέψη 14· και απόφαση της 31ης Ιανουαρίου 2023, Επιτροπή κατά Braesch κ.λπ., C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, σκέψη 97.

(566) Επομένως, το μέτρο δεν παραβιάζει το άρθρο 49 της ΣΛΕΕ ούτε το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

(567) Ως εκ τούτου, με βάση τα ανωτέρω, το μέτρο δεν αντιβαίνει σε καμία από τις διατάξεις του δικαίου της Ένωσης που προέβαλε η Ryanair στις παρατηρήσεις της.

7. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(568) Η Επιτροπή κρίνει ότι η Σουηδία και η Δανία εφάρμοσαν παράνομα το μέτρο κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο είναι συμβατό με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, υπό την προϋπόθεση ότι η Δανία και η Σουηδία θα εφαρμόσουν τον μηχανισμό που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 148 σύμφωνα με τα σημεία 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου, εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης στα εν λόγω κράτη μέλη,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η ενίσχυση που χορήγησαν και εφάρμοσαν υπέρ της Scandinavian Airlines System AB το Βασίλειο της Δανίας και το Βασίλειο της Σουηδίας, ύψους 9,54 δισεκατ. SEK, είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά, υπό τους όρους του άρθρου 2.

Άρθρο 2

Η συμβατότητα της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1 εξαρτάται από την απαίτηση του Βασιλείου της Δανίας και του Βασιλείου της Σουηδίας από τη Scandinavian Airlines System AB, προκειμένου να εκπληρωθούν οι προϋποθέσεις των σημείων 61 και 62 του προσωρινού πλαισίου, να εκδώσει πρόσθετους κεφαλαιακούς τίτλους στο Βασίλειο της Δανίας και στο Βασίλειο της Σουηδίας, με τους οποίους αυξάνεται η αμοιβή των εν λόγω κρατών μελών επί των μετοχών λόγω COVID-19 που απέκτησαν, αντίστοιχα, με την ενίσχυση που αναφέρεται στο άρθρο 1 μέσω της εγγραφής για την αγορά νέων κοινών μετοχών της Scandinavian Airlines System AB.

Η έκδοση των μέσων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο θα πραγματοποιηθεί τέσσερα έτη (εάν το Βασίλειο της Δανίας και/ή το Βασίλειο της Σουηδίας δεν έχουν πωλήσει τουλάχιστον το 40 % των μετοχών λόγω COVID-19 που απέκτησαν) και έξι έτη (εάν το Βασίλειο της Δανίας και/ή το Βασίλειο της Σουηδίας δεν έχουν πωλήσει πλήρως τις οικείες μετοχές λόγω COVID-19) μετά την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1.

Για την έκδοση των μέσων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, η Scandinavian Airlines System AB είτε i) θα τροποποιήσει τους όρους των κρατικών υβριδικών τίτλων που έχει εκδώσει η εν λόγω επιχείρηση προς το Βασίλειο της Δανίας και το Βασίλειο της Σουηδίας προκειμένου να αυξήσει το ποσό που οφείλεται βάσει αυτών· ή ii) θα εκδώσει νέο μέσο προς το Βασίλειο της Δανίας και το Βασίλειο της Σουηδίας υπό τους ίδιους όρους και τις ίδιες προϋποθέσεις με τους κρατικούς υβριδικούς τίτλους που έχει εκδώσει η εν λόγω επιχείρηση προς το Βασίλειο της Δανίας και το Βασίλειο της Σουηδίας.

Η προσαύξηση της αμοιβής που προβλέπεται βάσει των μέσων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο αντιστοιχεί σε αύξηση κατά 10 % του ποσού που προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό του αριθμού των μετοχών της Scandinavian Airlines System AB που κατέχουν, αντίστοιχα, το Βασίλειο της Δανίας και το Βασίλειο της Σουηδίας, οι οποίες δεν έχουν πωληθεί πριν από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και οι οποίες υπερβαίνουν τον αριθμό των μετοχών που κατείχαν, αντίστοιχα, τα εν λόγω κράτη μέλη στην εν λόγω επιχείρηση πριν από τη χορήγηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, επί i) 1,16 SEK ή ii) τη σταθμισμένη κατά τον όγκο μέση τιμή που καταβλήθηκε για τις μετοχές της Scandinavian Airlines System AB στο χρηματιστήριο Nasdaq της Στοκχόλμης κατά τη διάρκεια περιόδου 20 ημερών συναλλαγών αμέσως πριν από την πέμπτη ημέρα συναλλαγών πριν από την ενεργοποίηση του μηχανισμού κλιμάκωσης κατά τον χρόνο που αναφέρεται στην παράγραφο 2, ανάλογα με το ποιο από τα δύο ποσά είναι μεγαλύτερο. Το πρόσθετο κεφάλαιο που προκύπτει από τον υπολογισμό αυτόν θα προσαρμοστεί προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι αναμενόμενες μελλοντικές ταμειακές ροές που συνδέονται με το εν λόγω πρόσθετο ονομαστικό ποσό κεφαλαιακών τίτλων, προεξοφλημένο με κατάλληλο επιτόκιο της αγοράς που να αντικατοπτρίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις τους και την επικινδυνότητα του εκδότη κατά τον χρόνο που αναφέρεται στην παράγραφο 2.

Άρθρο 3

Το Βασίλειο της Δανίας και το Βασίλειο της Σουηδίας ενημερώνουν την Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έλαβαν για να συμμορφωθούν με τους όρους του άρθρου 2.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο της Δανίας και στο Βασίλειο της Σουηδίας.

Βρυξέλλες, 29 Νοεμβρίου 2023.

Για την Επιτροπή
Didier REYNDERS
Μέλος της Επιτροπής