2024/2549

2024.10.1.

A BIZOTTSÁG (EU) 2024/2549 HATÁROZATA

(2023. november 29.)

a Dán Királyság és a Svéd Királyság által a Scandinavian Airlines System AB javára nyújtott SA.57543. és SA.58342. (2020/NN) (ex 2020/N) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2023) 8356. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az említett rendelkezéseknek ([1]) megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére, és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) A Dán Királyság (a továbbiakban: Dánia) és a Svéd Királyság (a továbbiakban: Svédország) 2020. augusztus 11-i elektronikus értesítés útján a bejelentést megelőző kapcsolatfelvételt ([2]) követően bejelentette a Bizottságnak, hogy részt kíván venni a Scandinavian Airlines System AB (a továbbiakban: SAS) feltőkésítésében (a továbbiakban: az intézkedés).

(2) Dánia és Svédország az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján jelentette be az intézkedést, a gazdaságnak a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben való támogatása céljából hozott állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes keret ([3]) (a továbbiakban: ideiglenes keret) 3.11. szakaszában meghatározott értelmezés szerint.

(3) Az intézkedés két feltőkésítési instrumentumból áll:

— állami hibrid értékpapírok Dánia és Svédország általi jegyzéséből (a továbbiakban: hibrid tőkeinstrumentum), továbbá

— az új törzsrészvények e két tagállam általi jegyzéséből (a továbbiakban: tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentum).

(4) A Dánia és Svédország által 2020. augusztus 11-én bejelentett intézkedés teljes maximális összege körülbelül 11 milliárd SEK (1 069 milliárd EUR) ([4]) volt, amelyből körülbelül 6 milliárd SEK összeget Dániának, 5 milliárd SEK összeget pedig Svédországnak kellett biztosítania.

([1]) HL C 250., 2023.7.14., 11. o.

([2]) Dánia és Svédország 2020. június 12-én nyújtotta be a bejelentő formanyomtatvány tervezetét. A Bizottsággal folytatott nem hivatalos eszmecserét követően Dánia és Svédország 2020. június 16-án további információkat nyújtott be. A Bizottság 2020. június 16-án, 23-án, 23-án és 30-án információkéréseket küldött Dániának és Svédországnak, amelyekre Dánia és Svédország 2020. június 18-án, 23-án, 23-án és 2020. július 2-án válaszolt. A Bizottság 2020. július 2-án, 6-án és 10-én további információkéréseket küldött, amelyekre Dánia és Svédország 2020. július 3-án, 8-án, 13-án és 23-án válaszolt. Dánia és Svédország 2020. július 24-én, 27-én, 30-án és 31-én, valamint 2020. augusztus 1-jén és 2-án további információkat nyújtott be.

([3]) A Bizottság közleménye – Állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes keret a gazdaságnak a jelenlegi COVID-19-járvánnyal összefüggésben való támogatása céljából (HL C 91I, 2020.3.20., 1. o.), melyet a következő bizottsági közlemények módosítottak: C(2020) 2215 (HL C 112I, 2020.4.4., 1. o.), C(2020) 3156 (HL C 164., 2020.5.13., 35. o.) és C(2020) 4509 (HL C 218., 2020.7.2., 3. o.). Az eredeti határozat elfogadását követően az ideiglenes keretet a C(2020) 7127 (HL C 340I., 2020.10.13., 1. o.) C(2021) 564 (HL C 34., 2021.2.1., 6. o.), a C(2021) 8442 (HL C 473., 2021.11.24., 1. o.) és a C(2022) 7902 (HL C 423., 2022.11.7., 9. o.) bizottsági közlemény módosította.

([4]) A 2020. augusztus 11-én bejelentett intézkedésre való hivatkozás során a SEK-ben kifejezett támogatási összeget EUR-ra történő átváltása során a 2020. augusztus 14-i átváltási árfolyam kerül alkalmazásra.

(5) Ezenkívül a feltőkésítési terv 3,75 milliárd SEK összegben magánbefektetők részvételét is előírta. E célból a SAS többek között megállapodásokat kötött bizonyos meglévő hibrid értékpapírok tulajdonosaival és bizonyos kötvények tulajdonosaival e hibrid értékpapírok új törzsrészvényekké, valamint e kötvények új kereskedelmi hibrid értékpapírokká vagy új törzsrészvényekké alakítása céljából.

(6) 2020. augusztus 17-én a Bizottság határozatot fogadott el, amelyben úgy határozott, hogy nem emel kifogást az intézkedéssel szemben, mivel az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján az intézkedés a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősült (a továbbiakban: eredeti határozat) ([5]).

(7) Dánia és Svédország 2020. október 26-án nyújtotta a SAS-nak a támogatást. Dánia és Svédország végül 9,54 milliárd SEK (907 millió EUR) összegű támogatást fizetett ki, amely így alacsonyabb volt a bejelentésben előirányzott és a Bizottság által az eredeti határozatban jóváhagyott 11 milliárd SEK összegnél (lásd a (4) preambulumbekezdést).

(8) 2021. május 4-én a Ryanair DAC (a továbbiakban: Ryanair) keresetet nyújtott be az eredeti határozat megsemmisítése iránt. A Törvényszék a T-238/21. számú ügyben 2023. május 10-én hozott ítéletében (a továbbiakban: SAS II ítélet) az ideiglenes keret 61. és 62. pontjának megsértése miatt megsemmisítette az eredeti határozatot ([6]). A Törvényszék úgy ítélte meg, hogy a Bizottság az ideiglenes keret említett rendelkezéseiben foglalt követelményekkel ellentétben nem követelte meg a tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumokra vonatkozó lépcsőzetes emelési mechanizmus vagy alternatív mechanizmus bevezetését.

(9) Az eredeti határozat megsemmisítését követően a Bizottság 2023. június 8-án, 13-án és 15-én további információkat kért Dániától és Svédországtól. Dánia 2023. június 12-én és június 15-én, Svédország pedig június 16-án válaszolt.

(10) 2023. július 4-én kelt levelében a Bizottság az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást a támogatás vonatkozásában megindító határozatáról (a továbbiakban: az eljárást megindító határozat) tájékoztatta Svédországot és Dániát.

(11) Az eljárás megindításáról szóló határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([7]). A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket.

(12) Dánia és Svédország 2023. július 19-én közösen nyújtotta be az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit.

(13) A Bizottság két érdekelt féltől is kapott észrevételeket: 2023. augusztus 10-én a SAS-tól és 2023. augusztus 14-én a Ryanairtől. A Bizottság 2023. augusztus 23-án továbbította ezeket az észrevételeket Dániának és Svédországnak. Dánia és Svédország 2023. szeptember 25-én kelt levelében közös választ nyújtott be a Bizottságnak a Ryanair által benyújtott észrevételekre.

(14) 2023. október 2-án a Bizottság információkérést intézett Dániához és Svédországhoz. A két tagállam erre a kérésre több szakaszban, 2023. október 6-án, 11-én, 12-én, 13-án, 16-án, 19-én és 23-án válaszolt. A Bizottság tájékoztatást kért továbbá: 2023. október 16-án, mely kérésre Dánia és Svédország 2023. október 24-én, 26-án és 31-én válaszolt; 2023. november 9-én, mely kérésre Dánia és Svédország 2023. november 14-én válaszolt; és 2023. november 14-én, mely kérésre Dánia és Svédország 2023. november 20-án és 21-én válaszolt.

(15) Dánia 2023. október 24-én kelt levelében, Svédország pedig 2023. október 17-én kelt levelében lemondott az EUMSZ 342. cikkéből, valamint az 1/1958 rendelet ([8]) 3. cikkéből eredő jogairól, és hozzájárult ahhoz, hogy e határozat elfogadására és az erről szóló értesítésre angol nyelven kerüljön sor.

([5]) A Bizottság C(2020) 5750 final határozata (2020. augusztus 17.) az SA.57543 (2020/N) – Dánia és az SA.58342 (2020/N) – Svédország – A Covid19-világjárvánnyal összefüggésben a SAS AB feltőkésítése (HL C 50., 2021.2.12., 1. o.). 2020. augusztus 23-án a Bizottság az eredeti határozatot módosító helyesbítő határozatot fogadott el.

([6]) A Törvényszék 2023. május 10-i ítélete, Ryanair kontra Bizottság (SAS II; COVID-19), T-238/21, ECLI:EU:T:2023:247.

([7]) Vö. az 1. lábjegyzettel.

([8]) A Tanács 1. rendelete az Európai Gazdasági Közösség által használt nyelvek meghatározásáról (HL 17., 1958.10.6., 385/58. o., ELI: https://data.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj).

2. AZ INTÉZKEDÉS RÉSZLETES ISMERTETÉSE

(16) Az alábbi szakaszok az intézkedésnek és hátterének az intézkedés nyújtásának időpontjában, azaz 2020. október 26-án fennálló állapotát ismertetik. Az intézkedés értékelésének az eredeti határozat Törvényszék általi megsemmisítését követően (lásd a (8) preambulumbekezdést) a támogatás nyújtásának időpontjában fennálló tényeken és részleteken kell alapulnia.

2.1. Az intézkedés célja

(17) Az intézkedés célja az volt, hogy a Covid19-világjárvány által okozott kivételes helyzetben a SAS saját tőkéjét és likviditását helyreállítsa.

(18) Az intézkedés a Dánia és Svédország által elfogadott átfogó intézkedéscsomag részét képezte, amely annak biztosítását célozta, hogy elegendő likviditás álljon rendelkezésre a piacon, továbbá ellensúlyozni kívánta a vállalkozásokat a világjárvány kitörése miatt sújtó likviditási hiányt. A szóban forgó intézkedéscsomag célja továbbá annak biztosítása volt, hogy a világjárvány által okozott zavarok ne veszélyeztessék a vállalkozások életképességét, valamint hogy a gazdasági tevékenység folytonossága fennmaradjon a világjárvány alatt és azt követően.

2.1.1. *A Dánia és Svédország által a Covid19-világjárványra válaszul elfogadott, a járvány megfékezésére irányuló intézkedések*

(19) 2020. március 11-én az Egészségügyi Világszervezet világjárványnak minősítette a Covid19-betegséget. E körülmények az új Covid19-vírus elleni terápiás készítmények vagy vakcinák hiányából eredő közegészségügyi kockázat miatt voltak kivételesek. A gyors terjedés rendkívüli mértékű következményekkel járt mind a magas kockázatú csoportokban bekövetkezett halálozások, mind pedig a gazdasági és társadalmi zavarok tekintetében.

(20) A Covid19 terjedésének korlátozása érdekében a tagállamok – köztük Dánia és Svédország – a járvány megfékezésére irányuló széleskörű intézkedéseket fogadtak el, például az otthonról történő munkavégzésre és a nyilvános összejövetelek elkerülésére, a nem alapvető fontosságú vállalkozások bezárására és az éjszakai kijárási korlátozások végrehajtására vonatkozó követelményeket. Emellett Dánia és Svédország – a többi tagállammal együtt – az utazási korlátozások és általános egészségügyi intézkedések (például repülési tilalom, karantén vagy a negatív Covid19-teszt szükségessége) elfogadásával drasztikusan korlátozta a területén belüli és a külföldi országokba irányuló és onnan kiinduló mozgásokat és utazásokat.

(21) Dániát illetően megjegyzendő, hogy a dán külügyminisztérium 2020. március 13-án tájékoztatta polgárait és lakosait arról, hogy semelyik külföldi országba irányuló utazást nem javasolja, amennyiben nem alapvetően szükséges utazásról van szó. Ugyanezen a napon a dán hatóságok lezárták Dánia határait, és ideiglenes beutazási tilalmat rendeltek el. Ezek a korlátozások a legtöbb külföldi országra vonatkoztak 2020. június 26-ig ([9]), amikor Dánia – néhány kivételtől eltekintve – feloldotta a tagállamokba és a schengeni országokba történő utazásra vonatkozó korlátozásokat ([10]). A korlátozások feloldása ellenére Dánia továbbra is figyelemmel kísérte a járványügyi kockázat heti alakulását valamennyi külföldi országban, beleértve a többi tagállamot is, és ennek megfelelően aktualizálta a Dánián kívüli utazásokra vonatkozó ajánlásait. Hozzá kell tenni, hogy a korlátozások 2020. június 26-tól történő részleges feloldásához az úgynevezett hatnapos szabály társult, mely szerint a rekreációs célból utazó külföldiek csak akkor léphetnek be Dániába, ha legalább hat éjszakára van szállásfoglalásuk. Ez a szabály hatással volt a dániai külföldi turizmusra, tekintettel arra, hogy 2019 nyarán a Dániába belépő külföldi turisták 70 %-a kevesebb mint hat napig tartózkodott az országban.

([9]) Dánia 2020. május 29-én megkezdte a Németországba, Izlandra és Norvégiába irányuló utazásokra vonatkozó utazási korlátozások 2020. június 15-i hatállyal történő feloldását.

([10]) A kivételek az Egyesült Királyságra, Svédországra, Portugáliára, Romániára, Máltára és Írországra vonatkoztak. Lásd a következő internetcímen: https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/ny-model-for-rejsevejledningerne-for-europa-traeder-i-kraft?publisherId=2012662&releaseId=13596062 (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

(22) Dánia később azt tapasztalta, hogy 2020 szeptemberétől kezdődően Unió-szerte megnőtt a járványügyi kockázat. Dánia 2020. augusztus 31-én korlátozásokat vezetett be a Franciaországba és Horvátországba irányuló utazásokra vonatkozóan, mivel ezekben az országokban megugrott a Covid19-fertőzések száma ([11]). 2020. szeptember 11-én hasonló korlátozásokat vezetett be a Csehországba ([12]), valamint egy héttel később az Ausztriába, Hollandiába, Magyarországra, Portugáliába és Svájcba történő utazásra vonatkozóan ([13]). Dánia a globális járványügyi helyzet heti nyomon követése alapján további tagállamokat vett fel a kiemelt kockázatot jelentő országok jegyzékébe, és 2020. szeptember 25-én korlátozásokat vezetett be az Egyesült Királyságra, Írországra, Izlandra és Szlovéniára vonatkozóan ([14]); 2020. október 3-án San Marinóra és Szlovákiára vonatkozóan ([15]); 2020. október 9-én Svédország több régiójára vonatkozóan ([16]); 2020. október 16-án Bulgáriára, Lengyelországra, Litvániára és Olaszországra vonatkozóan ([17]); valamint 2020. október 23-án Ciprusra, Németországra és Lettországra vonatkozóan ([18]). Ennek eredményeként Dánia – tekintettel a Covid19-világjárvány második hullámának újbóli megjelenésére – 2020. október 26-ig 24 tagállammal és valamennyi harmadik országgal szemben vezetett be utazási korlátozásokat ([19]).

(23) Svédország is hasonló utazási korlátozásokat vezetett be. 2020. március 14-én a svéd hatóságok azt javasolták polgáraiknak és lakosaiknak, hogy az összes külföldi úti cél esetében mondjanak le a nem alapvetően szükséges utazásokról. Ez az ajánlás 2020. június 17-ig volt hatályban, majd a más tagállamokba irányuló és onnan kiinduló utazások tekintetében megkezdődött a fokozatos enyhítés ([20]). Ezen túlmenően Svédország 2020. március 19. és 2020. augusztus 31. között ideiglenesen megtiltotta, hogy külföldi személyek Svédországon keresztül lépjenek be az Unióba. 2020. június 17-ét követően Svédország – Dániához hasonlóan – továbbra is rendszeresen monitorozta a járványügyi helyzet alakulását valamennyi külföldi országban, és új ajánlásokat adott ki az olyan országokba irányuló utazásokra vonatkozóan, amelyek esetében magas volt a Covid19-fertőzés kockázata. Azt követően, hogy egyes tagállamok 2020 júliusa és szeptembere között fokozatosan feloldották az utazási korlátozásokat, Svédország 2020. október 22-tól visszaállította azokat, tekintettel a Covid19-világjárvány második hulláma ismételten megjelent ([21]).

(24) Összességében elmondható, hogy a koronavírus-járvány igen súlyosan érintette a világgazdaságot és az uniós gazdaságokat, köztük Dánia és Svédország gazdaságát, és súlyos gazdasági és társadalmi következményekkel járt. Az uniós gazdasági tevékenység drámaian visszaesett az év első felében, és 2020 nyarán is csak részben erősödött meg újra, amikor a járvány megfékezésére irányuló intézkedéseket fokozatosan megszüntették. A világjárvány 2020 szeptemberében tapasztalt ismételt felerősödése azonban további zavarokat kelt, mivel a nemzeti hatóságok új népegészségügyi intézkedéseket vezettek be a járvány terjedésének megfékezésére. A Bizottság a 2020. évi őszi gazdasági előrejelzésében úgy becsülte, hogy az euróövezet gazdasága 2020-ban 7,8 %-kal fog zsugorodni. A Bizottság figyelmeztetett arra, hogy bár 2021-re 4,2 %-os, 2022-re pedig illetve 3 %-os gazdasági növekedést prognosztizált, ezek a becslések a Covid19-világjárvány miatt igen bizonytalanok, és esetükben nagyfokú kockázatokkal kell számolni ([22]).

(25) Ennek következtében Dánia és Svédország úgy ítélte meg, hogy a Covid19-világjárvány, valamint a Dánia, Svédország és számos más ország által ahhoz kapcsolódóan elfogadott, a járvány megfékezésére irányuló intézkedések súlyosan érintették a reálgazdaságot, és különösen a SAS-hoz hasonló vállalkozásokat.

([11]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).
([12]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-urges-its-citizens-to-avoid-travel-to-france-and-croatia-due-to-covid-19/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).
([13]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-arrivals-from-another-five-european-countries/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).
([14]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-to-quarantine-nationals-of-another-four-countries-from-sept-26/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).
([15]) https://www.schengenvisainfo.com/news/arrivals-from-slovakia-san-marino-to-be-quarantined-in-denmark-from-october-3/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).
([16]) https://www.schengenvisainfo.com/news/covid-19-denmark-advises-citizens-to-avoid-travel-to-eight-swedish-regions/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).
([17]) https://www.schengenvisainfo.com/news/denmark-discourages-its-citizens-from-travelling-to-bulgaria-italy-lithuania-poland/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).
([18]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).
([19]) https://www.schengenvisainfo.com/news/danes-advised-to-avoid-non-essential-trips-to-cyprus-latvia-germany/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).
([20]) 2020. június 17-én Svédország visszavonta a Belgiumba, Franciaországba, Görögországba, Horvátországba, Izlandra, Luxemburgba, Magyarországra, Monacóba, Olaszországba, Portugáliába, San Marinóba, Spanyolországba, Svájcba és a Vatikánvárosba történő utazás elkerülésére vonatkozó ajánlást; 2020. július 15-én visszavonta az Andorrába, Lengyelországba és Németországba történő utazás elkerülésére vonatkozó ajánlást; 2020. július 29-én pedig visszavonta a Csehországba, Dániába, Norvégiába és történő utazás elkerülésére vonatkozó ajánlást.
([21]) https://www.schengenvisainfo.com/news/sweden-extends-its-temporary-entry-ban-until-december-22/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).
([22]) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_2021 (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.). Ezek az előrejelzések a 2020. október 22-ig gyűjtött információkon alapulnak.

2.1.2. *A Covid19-világjárvány és az annak megfékezésére irányuló intézkedések hatása a SAS tevékenységeire*

(26) A Covid19-világjárvány és a világszerte elfogadott – többek között Dánia és Svédország által is bevezetett –, a járvány megfékezésére irányuló intézkedések nyomán a légitársaságok (köztük a SAS) légiközlekedési tevékenységeinek nagy része leállt.

(27) 2019-ben a SAS összesen közel 30 millió utast szállított ([23]); átlagos férőhely-kihasználtsága ekkor 75,2 %-os volt ([24]). Ez csak kevéssel maradt alatta a 2018-as értéknek (– 1,1 %). A SAS 2019-ben is hasonló kismértékű csökkenést könyvelt el a 2018. évi értékekhez képest egyes fő teljesítménymutatók, például a rendelkezésre álló férőhely-kilométer (ASK) ([25]) (– 0,8 %) és az utaskilométerenkénti bevétel (RPK) ([26]) (– 1,4 %) esetében.

(28) 2019 decembere és 2020 februárja között – azaz röviddel azelőtt, hogy az Egészségügyi Világszervezet világjárványnak nyilvánította volna a Covid19-járványt – a SAS javította ezeket a fő teljesítménymutatókat ([27]). A 2018 decembere és 2019 februárja közötti időszakhoz képest a társaság a szállított utasok számának ([28]), a rendelkezésre álló férőhely-kilométernek ([29]) és az utaskilométerenkénti bevételnek ([30]) jelentős növekedését könyvelhette el.

(29) Azonban 2020 márciusában, a járvány megfékezésére irányuló első intézkedések elfogadását követően ((21) és (23) preambulumbekezdés) a SAS 2019 márciusához képest utasainak mintegy 60 %-át elveszítette, utaskilométerenkénti bevétele pedig 62 %-kal visszaesett ([31]). 2020 júniusáig a SAS szinte valamennyi nemzetközi járatát törölte, tevékenységeit pedig kis számú svédországi és norvégiai belföldi útvonalra korlátozta. Az utasok száma ekkor több mint 95 %-kal (2020. április), illetve 93 %-kal (2020. május) csökkent 2019 azonos időszakaihoz képest. A SAS arra kényszerült, hogy a több mint 150 légi járműből álló flottája nagy részét ne használja: csupán 15 légi járművet üzemeltetett ([32]).

([23]) Lásd a SAS 2019-es pénzügyi évre vonatkozó éves és fenntarthatósági jelentését (44. o.), mely elérhető a következő internetcímen: https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.). E jelentésben a 2019. év a SAS pénzügyi évének felel meg, azaz 2018 novemberétől 2019 októberéig tart.

([24]) A férőhely-kihasználtság a légiközlekedési ágazatban használatos mérőszám, amely a légitársaság utasszállító kapacitásának kihasználtságát mutatja. Fontos mutató, melynek alapján megbecsülhető, hogy egy légitársaság képes-e teljesen kihasználni az általa használt légi járművek kapacitását, azonban nem feltétlenül mutatja, hogy e kapacitás értékesítésére milyen áron és milyen jövedelmezőség mellett került sor.

([25]) A rendelkezésre álló férőhely-kilométer (ASK) a repülőgép bevételtermelés céljára rendelkezésre álló szállítókapacitását méri. Azt mutatja, hogy az adott légitársaságnál hány férőhely-kilométer vehető igénybe. A férőhely-kilométerek kiszámításához az egy adott repülőgép által egy adott útvonalon megteendő kilométerek számát megszorozzák az adott repülőgépen rendelkezésre álló férőhelyek számával. A rendelkezésre álló férőhely-kilométer alapján értékelhető az, hogy egy légitársaság mennyire hatékonyan képes bevételt termelni az utasok rendelkezésére álló férőhelyekből. A légitársaság tehát nem használja ki a teljes kapacitását akkor, ha nem értékesíti a repülőgépen lévő összes férőhelyet.

([26]) Az utaskilométerenkénti bevétel (RPK) a fizető utasok és a megtett távolság szorzata. Például egy repülőgép, amely 100 utast szállít 250 kilométeren, 25 000 RPK-t generál.

([27]) A Covid19 2020 februárjától terjedt el jelentős mértékben világszerte. A SAS már ebben a hónapban tapasztalta, hogy bizonyos mértékben visszaesett a kereslet az általa üzemeltetett egyes útvonalakon, nevezetesen az interkontinentális (az Unión kívüli) útvonalakon, valamint az Olaszországba irányuló, illetve onnan induló útvonalakon. A világjárvány első egyértelmű jelei ellenére a SAS 2020 februárjában több utast szállított 2019. februárjához képest.

([28]) Konkrétabban: a SAS 2019 decemberében összesen 2,1 %-os növekedést könyvelt el a szállított utasok számában 2018 decemberéhez képest (lásd: https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/nearly-2-million-passengers-traveled-with-sas-in-december/); 2020 januárjában a teljes növekedés 3,2 %-os volt a 2019. januári értékhez képest (lásd: https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/1-9-million-passengers-traveled-with-sas-in-january/); 2020 februárjában a növekedés csaknem 4 %-os a 2019. februári értékhez képest (lásd: https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---february-2020/) (legutóbbi hozzáférés mindegyik internetcím esetében: 2023. november 28.).

([29]) A SAS a rendelkezésre álló férőhely-kilométerben számított kínálatát 2019 decemberében 2018 decemberéhez képest 0,9 %-kal, 2020 januárjában 2019 januárjához képest 1,9 %-kal, 2020 februárjában pedig 2019 februárjához képest 1,5 %-kal növelte.

([30]) A SAS az utaskilométerenkénti bevételt 2019 decemberében 2018 decemberéhez képest 2,6 %-kal, 2020 januárjában 2019 januárjához képest 2,8 %-kal, 2020 februárjában pedig 2019 februárjához képest 0,5 %-kal növelte.

([31]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---march-2020/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([32]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---may-2020/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

(30) Annak ellenére, hogy 2020 nyarán bizonyos mértékben és fokozatosan feloldották az Unión belüli utazási korlátozásokat, a SAS forgalmi adatai 2020 júniusa és szeptembere között alig-alig javultak. Az előző évhez képest a SAS kapacitása 2020 szeptemberében 73 %-kal, 2020 júniusában pedig 91 %-kal esett vissza, míg a szállított utasok teljes száma 2020 augusztusában 74 %-kal, 2020 júniusában pedig 86 %-kal csökkent ([33]). 2020 októberében, a Covid19-világjárvány második hullámának ismételt megjelenését követően a SAS továbbra olyan környezetben kényszerült működni, melyet rendkívüli mértékben visszafogott kereslet jellemzett: ekkor az utasok száma a 2019 októberi utasszámnak mintegy 20 %-a volt ([34]).

(31) Az intézkedés nyújtásakor az Eurocontrol a legjobb forgatókönyvében a 2020 januárja és októbere között gyűjtött adatok alapján úgy becsülte, hogy a légiközlekedési ágazat 2024 előtt nem fogja újra elérni a 2019. évi szintet ([35]). A Repülőterek Nemzetközi Tanácsa 2020. október 6-án hasonló előrejelzést adott, tekintettel arra, hogy az európai légi forgalom 2019-es szintjének helyreállítása 2024 vagy 2025 előtt nem volt valószínűsíthető, és hogy rendkívüli bizonytalanság övezte az európai légi forgalom 2021-es alakulását ([36]).

(32) A SAS pénzügyi helyzetét súlyosan érintette a Covid19-világjárvány következményei miatt a légitársaság által elszenvedett jelentős keresletkiesés, a járvány megfékezésére irányuló intézkedések összessége, valamint a légiközlekedési ágazat rövid és középtávú kilátásait övező jelentős bizonytalanság.

2.1.3. *A SAS sajáttőke- és likviditási szükségletei a Covid19-világjárvány kezeléséhez*

(33) Dánia és Svédország szerint a SAS jelentős veszteségeket szenvedett el a Covid19-világjárvány kitörése és a 2.1.1. szakaszban ismertetett, a járvány megfékezésére irányuló intézkedések elfogadása óta. Az intézkedés nyújtása idején az volt várható, hogy a SAS további veszteségeket lesz majd kénytelen elkönyvelni. Emiatt a SAS-nak a pénzügyi nehézségei kezeléséhez feltőkésítés formájában juttatott sajáttőke- és likviditási támogatásra volt szüksége.

(34) Dánia és Svédország szerint a SAS-nak annak ellenére is szüksége volt e támogatásra, hogy a veszteségek enyhítése érdekében számos költségmegtakarítási kezdeményezésre került sor, valamint hogy a vállalat a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben korábban állami támogatásban részesült.

2.1.3.1. A SAS által a Covid19-világjárvány hatásainak enyhítése érdekében elfogadott költségmegtakarítási kezdeményezések

(35) 2020. március 3-án, röviddel a Covid19-világjárvány európai kitörését követően a SAS bejelentette, hogy haladéktalanul több költségmegtakarítási kezdeményezést vezet be a világjárvány következményeinek és a légiközlekedési szolgáltatások iránti csökkenő keresletnek a kezelése érdekében ([37]). A SAS 2020. március 5-től kezdődően felfüggesztette a Hongkongba tartó járatait, és bejelentette, hogy az elkövetkező hónapokban csökkenti rövid távon közlekedő légi járatai számát, hogy a repüléshez kapcsolódó költségek (üzemanyag, személyzet, légi járművek adói és díjai stb.) csökkentésével lehető legnagyobb mértékben kompenzálja a bevételkiesést.

(36) A SAS igazgatóságának 2020. március 12-i ülésén a SAS tájékoztatta az igazgatóság tagjait, hogy a Covid19-világjárvány következményeivel és a SAS pénzügyi helyzetének romlásával szembeni fellépés érdekében két területen kell dolgozni.

(37) *Először,* a SAS jelezte, hogy sürgős költségcsökkentés útján készpénzt kell biztosítani. E tekintetben a SAS vezetősége megállapodott abban, hogy fizetésüket azonnali hatállyal három hónapra 20 %-kal csökkentik. Ezzel egy időben a SAS arról tájékoztatta az igazgatóságot, hogy párbeszédet kezdett a munkavállalói szakszervezetekkel annak érdekében, hogy a SAS valamennyi alkalmazottja esetében megállapodjanak a munkaidő legfeljebb 20 %-os ideiglenes csökkentéséről (és az ennek megfelelő bércsökkentésről) egy három hónapig tartó időszakra szólóan. Ezenkívül a 2020. március 12-i igazgatósági ülés jegyzőkönyvéből kitűnik, hogy a SAS ekkor már megbeszéléseket folytatott a lízingbe adókkal a légi járművek és más eszközök lízingelésének ideiglenes elengedése vagy elhalasztása érdekében. Tekintettel a foglalások alacsony szintjére, a SAS arra készült, hogy 2020 márciusában és áprilisában

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

15–20 %-os csökkentést hajt végre légi járatait érintően, 2020. április 3-ig felfüggesztve a Kínába és Olaszországba tartó járatokat, valamint a járatsűrűséget csökkentve a SAS legtöbb célállomásán. *Másodszor,* a SAS arról tájékoztatta az igazgatóságot, hogy olyan új üzleti terven dolgozik, amely figyelembe veszi a Covid19-világjárvány hatásait, valamint azt, hogy a járvány hogyan befolyásolja a SAS rövid és hosszú távú kereskedelmi stratégiáját.

(38) 2020. március 15-én a SAS bejelentette, hogy a Covid19-világjárvány alakulása, valamint a Dánia és Svédország által elfogadott, a járvány megfékezésére irányuló intézkedések miatt 2020. március 16-tól kezdődően ideiglenesen leállítja forgalmának nagy részét (lásd a (21) és (23) preambulumbekezdést). Ezen túlmenően közvetlenül azt követően, hogy Dánia (2020. március 15-én) és Svédország (2020. március 16-án) ideiglenes elbocsátásokat engedélyező jogszabályt fogadott el, a SAS bejelentette, hogy legfeljebb 10 000 alkalmazottat (a teljes munkaerő 90 %-át) érintően ideiglenes elbocsátásokat hajt végre ([38]).

(39) A 2020. április 1-jei igazgatósági ülésen a SAS jelezte, hogy az előző év azonos időszakához légi járatainak csupán 10 %-a üzemelt. Ezen túlmenően a SAS azt is közölte, hogy a 2020. év hátralevő részére nézve olyan költségcsökkentési kezdeményezéseket dolgozott ki, melyekkel potenciálisan 4,1 milliárd SEK takarítható meg. Ezenkívül az igazgatóság jóváhagyta öt tartalék hajtóműre vonatkozóan visszlízing-megállapodás megkötését, aminek eredményeként a SAS 45 millió USD készpénzhez jutott.

(40) A 2020. április 15-i igazgatósági ülésen a SAS ismertette üzleti tervét. Ebben meghatározta új kereskedelmi stratégiáját, amely azt célozta, hogy kezelje a Covid19-világjárványt, illetve annak rövid és hosszú távú következményeit.

(41) A SAS üzleti terve lényegében azt feltételezte, hogy 2020 áprilisa és júniusa között az utazási korlátozások miatt szinte egyáltalán nem lesz kereslet a légiközlekedési szolgáltatások iránt ([39]), továbbá hogy az utasok csak 2020 júliusa és októbere között kezdik meg újra az utazásokat, és akkor is csak korlátozott mértékben ([40]). Feltételezte továbbá, hogy az utasforgalom ezt követően 2020 novemberétől egyenletes tempóban helyreáll, és 2022 februárjában éri el a 2019. évi utasforgalom 85 %-át, majd ezt követően az utasforgalom növekedése lassul, tekintettel arra, hogy a Covid19-világjárvány miatt hosszú távon megváltoznak az utazási szokások (otthoni munkavégzés, kevesebb üzleti konferencia, új szabadidős szokások stb.). A SAS emiatt nem számított arra, hogy a mutatói 2023 közepe előtt visszaállnának a Covid19 előtti szintre. Ez a kereslet-előrejelzés azon az előfeltevésen alapult, hogy 2020 októbere után nem lesznek további járványhullámok, továbbá hogy sor kerül az utazási korlátozások feloldására.

(42) E forgatókönyv alapján a SAS a 2020-as és 2021-es pénzügyi évre 22 milliárd SEK összegű veszteséget prognosztizált ([41]). E veszteség mérséklése érdekében a SAS üzleti tervében három fő mozgatórugót javasolt: a kínálat hozzáigazítása a kereslethez, nagy mértékű költségcsökkentés kezdeményezése, és az elbocsátások kezelése.

(43) Az első mozgatórugó kapcsán (a kínálat hozzáigazítása a kereslethez) a SAS azt tervezte, hogy a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben heti rendszerességgel, alapos figyelemmel követi nyomon a légiközlekedési szolgáltatások iránti kereslet alakulását. Azt tervezte továbbá, hogy 2020 júniusáig flottájának nagy részét nem használja, majd 2020 júliusától kezdődően fokozatosan növeli a használatban lévő légi járművek számát, három fő mutató eredményeitől függően. Ezek a mutatók a következők: az „utazási képesség" (a világszerte érvényben lévő kormányzati utazási korlátozások és vállalati tilalmak elemzése alapján mérve), az „utazási szándék" (például a SAS weboldalához kapcsolódó keresési adatok vagy foglalási szintek alapján mérve) és a „tényleges utazás" (például a SAS adataiban elkönyvelt megjelent utasok, szállított utasok és a foglalási osztályok alapján mérve). A terv hosszabb távon (azaz 2020 októberét követő időszakra nézve) az volt, hogy amikor a kereslet a várakozások szerint egyenletes tempóban helyreáll, a SAS a szolgáltatásait a legjövedelmezőbb útvonalakra (különösen a Skandinávián és Európán belüli rövid távon közlekedő légi járatokra) és a legjövedelmezőbb ügyfelekre (business class) összpontosítja, miközben a légi járművek kihasználtságának maximalizálása érdekében csökkenti a kapacitást és a járatsűrűséget. A SAS azt is tervezte továbbá, hogy használatban lévő elemzési megoldásainak, rendszereinek és eszközeinek nagy részét fejlettebb termékekkel váltja fel, hogy javítsa a forgalmi és foglalási mutatók pontosságát, és felülvizsgálja fedélzeti szolgáltatásait a kiküszöbölhető költségek kiiktatása érdekében (a fedélzeti kettős kiszolgálás csökkentése stb.).

([38]) https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-temporarily-halt-most-of-the-traffic/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.). Lásd még a SAS 2020. március 16-i igazgatósági ülésének jegyzőkönyvét (az értesítés 40.1. melléklete).

([39]) A SAS által 2019-ben szállított utasok kevesebb mint 8 %-a.

([40]) A SAS azzal számolt, hogy 2020 októberében az általa szállított utasok száma a 2019-ben szállított utasokénak csak 30 %-át éri majd el.

([41]) Vö. az 23. lábjegyzettel. A SAS pénzügyi éve november 1-jétől október 31-ig tart.

(44) A második mozgatórugó (nagy mértékű költségcsökkentés kezdeményezése) kapcsán a SAS azt javasolta, hogy az állandó költségeket megcélozva hajtsanak végre nagy mértékű költségcsökkentést, azzal a céllal, hogy 2020. október végéig 2,4 milliárd SEK, 2021. március végéig pedig további 1 milliárd SEK megtakarítást érjenek el ([42]). A SAS arra is számított, hogy 2020 októbere után a flottájának csökkentésével visszaszorítja a költségeit, hogy a karbantartási költségeket érintő hatékonyság növelése érdekében fokozatosan egy bizonyos légijármű-típusra vált, valamint hogy a készpénz megtakarítása érdekében elhalasztja a légi járművek leszállítását, 2024-ig további 1,1 milliárd SEK megtakarítást érve el.

(45) A harmadik mozgatórugó (az elbocsátások kezelése) kapcsán a SAS azt tervezte, hogy 2020. október végéig továbbra is jelentős ideiglenes elbocsátásokat fog végrehajtani Svédországban, Norvégiában és Dániában, összesen 2 milliárd SEK megtakarítást célozva meg, majd ezután a fellendülés időszakában a termelékenység fokozására irányuló további intézkedéseket hajt végre (nevezetesen 25 %-kal növeli a termelékenységet a földi oldali személyzet esetében és 17 %-kal a kabinszemélyzet esetében), további 2 milliárd SEK összeget megtakarítva. Ezzel párhuzamosan a SAS azt tervezte, hogy létszámleépítési programot indít annak érdekében, hogy 2020. október végéig teljes személyzetét állandó jelleggel 30 %-kal csökkentse, továbbá hogy 2021 márciusáig további 1,6 milliárd SEK-kel csökkentse az általános költségeket (a személyzet egyharmadának és a teheráru-osztály személyzetének 50 %-os leépítésével, az állandó informatikai költségek 20 %-os csökkentésével, a rakománykezelési és a földi kiszolgálási tevékenységek fokozott mértékű kiszervezésével, valamint a marketing-, az informatikai és a termelőberuházásoknak a SAS számára feltétlenül szükséges szintre történő visszaszorításával).

(46) Ezzel a költségcsökkentési programmal a SAS a 2020-as és 2021-es pénzügyi évben összesen 5,4 milliárd SEK összegű csökkentést (és 2021 után további 4,5 milliárd SEK költségcsökkentést) kívánt elérni.

(47) A 2020. április 15-i igazgatósági ülésen azonban az igazgatóság felkérte a SAS vezetését, hogy az üzleti tervben azonosítson további költségcsökkentési lehetőségeket.

(48) Ennek eredményeként a 2020. április 22-i igazgatósági ülésen a SAS ambiciózusabb költségcsökkentési programot terjesztett elő. Lényegében azt javasolta, hogy a külső kiadásokat csökkentsék tovább, emeljék meg az elbocsátandó személyek számát (a SAS teljes személyzetének 30 %-áról 40 %-ra), valamint több légi jármű esetében halasszák el a leszállítást. E találkozó jegyzőkönyvéből az is kitűnik, hogy a SAS megvizsgálta egyes kulcsfontosságú eszközök – nevezetesen az Eurobonus ügyfélhűség-program, valamint a rakománykezelési és a földi kiszolgálási tevékenységek – elidegenítésének lehetőségét. Az Eurobonus programot illetően a SAS mérlegelte az elidegenítés előnyeit és hátrányait, és arra a következtetésre jutott, hogy más lehetőségek megfelelőbbek lennének ([43]). A teherszállítási üzletág elidegenítését illetően a SAS jelezte, hogy egyetlen vevő sem mutatott érdeklődést az üzletág egy részének vagy egészének megvásárlása iránt ([44]), míg a földi kiszolgálás esetében […] (*).

(49) A felülvizsgált üzleti tervvel a SAS szándéka az volt, hogy 2020-ban és 2021-ben összesen akár 7,3 milliárd SEK költségcsökkentést érjen el, 2021 végére 22 milliárd SEK-ről 15 milliárd SEK-re szorítva le az előrejelzett felhalmozott veszteséget.

(50) A SAS 2020. április 24-én, az igazgatóság általi jóváhagyást követően elfogadta ezt az üzleti tervet, és a három azonosított fő mozgatórugót működésbe hozva folytatta költségcsökkentési kezdeményezéseinek végrehajtását.

([42]) Ezek a költségcsökkentések a következőket érintették: személyzeti költségek (a munkaerő-felvétel leállítása és a képzések visszafogása révén) összesen több mint 800 millió SEK összegben, légijármű-karbantartás (a légi járművek teljes bérletére vonatkozó szerződések újratárgyalása, a légi járművek leszállításának elhalasztása, csökkentett mértékű karbantartás stb. révén) összesen 1,3 milliárd SEK összegben, valamint egyéb költségek (projektek leállítása, a nem alapvető tevékenységekre – például marketingre, tanácsadókra – fordított összegek csökkentése, az informatikai költségek és irodahelyiségekre fordított kiadások visszafogása révén) összesen 1,3 milliárd SEK összegben.

([43]) Ennek többek között az az oka, hogy a SAS Eurobonus programja fontos bevételi forrást jelentett a vállalat számára, továbbá az egyedi és visszatérő ügyfeleket célzó kereskedelmi stratégiáján belül stratégiai eszközként működött. A SAS úgy vélte, hogy az Eurobonus programból nem csupán elidegenítéssel lehet készpénzt generálni, hanem például úgy is, hogy a programot egy különálló jogalanyra ruházzák át annak érdekében, hogy a SAS a közeljövőben hitelfinanszírozás céljára fedezetként használhassa fel, vagy pedig úgy, hogy a hű ügyfeleknek diszkontáron értékesítsen pontokat, így több készpénzt generálnak. A program átruházása azonban több hónapot igényelt volna, aminek következtében a SAS úgy ítélte meg, hogy az átruházástól nem várható a pénzügyi nehézségek rövid távú megoldása, és csak a középtávra nézve mérlegelhető lehetőség.

([44]) A SAS nem rendelkezik teherszállító légi járművekkel. Az áruszállításra utasszállító légi járműveinek csomagterét használja. Ezért a potenciális szállítmányozók nehezen tudnák optimalizálni az áruforgalmat, hiszen a SAS utasforgalmi programjához kellene alkalmazkodniuk, tekintettel arra, hogy a járatokat a SAS üzemelteti. Emiatt a felvásárlók csupán a SAS csomagtér-kapacitásához kapcsolódó marketing- és értékesítési tevékenységek jelentős jutalék ellenében történő átvétele iránt mutattak érdeklődést. Hozzá kell tenni azt is, hogy a SAS által az ezen üzletág eladására tett korábbi kísérletek sikertelennek bizonyultak. A SAS úgy vélte, hogy ezért jobb megoldás, ha a csoport megtartja az üzletágat, de jelentős létszámcsökkentést (–50 %) hajt végre.

(*) Bizalmas információ.

(51) Először is, a műveleteket illetően ((43) preambulumbekezdés) megjegyzendő, hogy a SAS csak kis számú belföldi útvonalat üzemeltetett Svédországban, valamint Norvégia, Dánia és Svédország között, továbbá 2020 áprilisa és júniusa között kis számú repatriáló járatot ([45]) és teherszállító járatot ([46]), és áprilisban és májusban 2019 azonos időszakához képest kapacitásának kevesebb mint 10 %-át használta ki ((29) preambulumbekezdés) ([47]). 2020. június 8-án a keresletet érintő legújabb intézkedések biztató eredményei alapján ((43) preambulumbekezdés) ([48]) a SAS készen állt arra, hogy a használatban lévő légi járművek számát a 2020. június 2-i 16-ról 2020. július közepére fokozatosan 45-re növelje, követve a forgalom általa azonosított növekedési trendjét ([49]). A terve az volt, hogy a repülési program elsősorban a dániai, norvégiai és svédországi belföldi forgalomra, bizonyos kulcsfontosságú európai üzleti célpontokkal (Belgium, Hollandia, Németország) való egyes összeköttetésekre, valamint a Skandinávián belüli összeköttetések megerősítésére összpontosít. A SAS például úgy becsülte, hogy 2020 júliusának első hetére a Skandináviába irányuló, onnan kiinduló és azon belüli járatainak 34 %-át tervezi majd kínálni a piacon 2019 ugyanezen időszakához képest, mely arány megítélése szerint összhangban állt a versenytársak által kínált átlagos kapacitással (28 %) ([50]). A járatok kapcsán 2020 júniusában és júliusában tapasztalt növekedés további bevételeket eredményezett a SAS számára, ami csökkentette a veszteségeit, és lehetővé tette számára, hogy az európai szabadidős célállomások esetében a 2020 augusztusában üzembe helyezett légi járműveket érintő második növekedést tervezze, tekintettel többek között arra, hogy a kereslet alakulására vonatkozó legfrissebb mérések jó eredményeket hoztak. E tekintetben a SAS úgy ítélte meg, hogy ez a növekedés (amely a 2019 azonos időszakában elérhető piaci ajánlatnak akár 45 %-át is kitehette) összhangban volt a versenytársak 2020. augusztusi ajánlatával ([51]). Mivel azonban 2020 szeptemberében és októberében Európa-szerte nőtt a Covid-esetek száma, a SAS 2020 októberének végére jóval 40 % alá csökkentette kapacitását.

(52) Másodszor: az állandó költségek csökkentését illetően ((44) preambulumbekezdés) megjegyzendő, hogy a SAS a légi járművek leszállításának elhalasztásával csökkentette tervezett beruházásait. Sürgősen párbeszédet kezdeményezett légijármű-beszállítójával, az Airbusszal a leszállítást megelőző kifizetéseknek és a légi járművek leszállításának lehetséges elhalasztásáról. Ezzel a SAS-nak sikerült [0–300] millió USD ([200–500] millió SEK) összegű szállítást megelőző kifizetést elhalasztani a(z) […] időszakban, és négy […] leszállítását […]-ról/ről […]-ra/re, négy […] leszállítását […]-ról/ről […]-ra/re és kettő […] leszállítását […]-ról/ről […]-ra/re halasztani. Svédország és Dánia azonban kifejtette, hogy a SAS nem töröltethetett több megbízást a(z) […] esetében, anélkül, hogy azt kockáztatta volna, hogy […]. Ezen túlmenően a SAS […] hónappal elhalasztotta a lízingelt légi járművek […] általi leszállítását, és a(z) […] esetében felgyorsította az eladási folyamatot vagy a lízingszerződés korábban történő felmondását ([52]), hogy korábban kezdődhessen meg a készpénz generálása. Emellett a SAS több mint 200 beszállítóval kötött szerződéseit tárgyalta újra valamennyi üzletágában, azzal a céllal, hogy rövid távon megszüntesse a változó költségeket; sor került az állandó költségek újratárgyalására rövid és hosszú távon, valamint a fizetési feltételek javítására. Az újratárgyalások lehetővé tették a SAS számára, hogy 2020 hátralévő részében több mint 1,5 milliárd SEK összegű költségeket takarítson meg.

(53) Harmadszor: az elbocsátásokat illetően ((45) preambulumbekezdés) megjegyzendő, hogy a SAS 2020. április 28-án bejelentette, hogy kezdeményezi jövőbeli munkavállalói létszámának akár 5 000 teljes munkaidős álláshellyel történő tartós csökkentését, legtöbbjük esetében hathónapos felmondási idővel ([53]). A munkaerőt érintő egyéb intézkedések közé tartozott a felgyűlt túlórák csökkentése és egyes munkavállalók esetében fizetés nélküli szabadság biztosítása.

([45]) A SAS repatriáló járatokat üzemeltetett, melyek Brazíliából, Pakisztánból, Kolumbiából, Guineából, Peruból és Törökországból indultak ki.

([46]) Nevezetesen: Stockholm és Hongkong között több járat is repült, amelynek célja az volt, hogy üres utasszállító légi járművekkel orvostechnikai felszereléseket és gyógyszeripari termékeket szállítsanak Ázsiából Európába.

([47]) 2020. április 15-én a SAS a 2019. évihez képest légi járatainak 7,4 %-át üzemeltette. A SAS az Eurocontrol adatai alapján úgy becsülte, hogy ez viszonylag összhangban volt a 25 légitársaságból (Wideroe, Alitalia, Aer Lingus, KLM, Turkish Airlines, Iberia, Wizz Air, Lufthansa, Air France, LOT, Ryanair, Austrian airlines, EasyJet stb.) álló csoport átlagos ajánlatával (5,7 %) (Forrás: A SAS AB igazgatóságának április 15-i ülése, a bejelentés 40.1. melléklete).

([48]) A mutatók összhangban álltak azzal, hogy Európában és Skandináviában 2020 nyarának kezdetén részlegesen és fokozatosan megszűntek utazási korlátozások; az előző héthez képest az értékesítések akár 29 %-kal is növekedtek, és június elejétől kezdődően nőtt a jövedelmezőségi/kihasználtsági tényező.

([49]) A SAS által 2020 júliusában regisztrált tényleges forgalom nagyobb volt, mint az, amelyet a 2024. április 24-én elfogadott üzleti terv előre jelzett.

([50]) A SAS elemezte többek között a Norwegian, a Lufthansa, a Ryanair, az Air France/KLM, a Wizz Air, a Wideroe, az IAG csoport, a Finnair, az EasyJet, a Braathens Regional és a Turkish Airlines közzétett heti kapacitását.

([51]) A SAS úgy becsülte, hogy a Wizz Air 2020 augusztusában tér vissza a 2019 augusztusi teljes ajánlatához; a Ryanair és az Air France/KLM ekkora körülbelül 65 %-os szintet, a Lufthansa kevesebb mint 40 %-os, a Finnair pedig kevesebb mint 30 %-os szintet ér el.

([52]) 15 […], öt [...] és egy […].

([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/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

(54) Összességében a SAS képes volt csaknem 40 %-kal csökkenteni a változó költségeket az előző évhez képest, 10 légi jármű esetében elhalasztotta a leszállítást, továbbá 21 légi jármű esetében meggyorsította a forgalomból való kivonást, több mint 200 szerződést újratárgyalt a beszállítókkal a fizetési feltételek javítása és a változó költségek csökkentése érdekében, valamint 2020. október 26-ig befejezte 5 000 munkavállaló elbocsátását.

(55) E költségcsökkentési intézkedéseken túlmenően Dánia és Svédország jelezte, hogy a SAS a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben állami támogatást kérelmezett és kapott veszteségeinek enyhítése érdekében.

2.1.3.2. A SAS részére a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben nyújtott állami támogatás

(56) Az intézkedés nyújtásának időpontjában a SAS több állami támogatási intézkedésből is előnyhöz jutott, és egyéb állami támogatási intézkedések voltak várhatók.

(57) Először is: 2020. április 15-én ([54]) és 2020. április 24-én ([55]) a Bizottság jóváhagyta a Dánia és Svédország által a SAS-nak nyújtott állami támogatást, melyre egy 3,3 milliárd SEK (324 millió EUR) összegű rulírozó hitelkeret 90 %-áig terjedő állami garancia formájában került sor. A szóban forgó intézkedések célja az volt, hogy részleges kompenzációt nyújtsanak a légitársaság számára a Covid19-világjárvány miatt közvetlenül elszenvedett károkért. Az intézkedéseket Dánia és Svédország az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja alapján bejelentette.

(58) Másodszor: a SAS a Bizottság által 2020. április 8-án jóváhagyott program keretében Dániától is kompenzációban részesült fix költségeiért ([56]). Ezzel összefüggésben a SAS 59 375 580 SEK összeget kapott leányvállalata, a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden után ([57]), 21 126 457 SEK összeget a földi tevékenységek után, továbbá 11 135 382 SEK összeget a teherszállítási tevékenységek után (összesen 91 637 419 SEK, azaz 8,9 millió EUR összeget).

(59) Harmadszor: 2020 augusztusában a dán hatóságok előzetes becslést közöltek azokról a lehetséges támogatásokról, amelyek a SAS részére a légitársaságok támogatására szolgáló két program keretében elérhetők lehettek, és amelyekről Dánia ekkorra már előzetesen értesítette a Bizottságot ([58]). E becslés szerint a SAS részére az első program keretében elérhető összeg legfeljebb 800 000 EUR (körülbelül 6 millió DKK), a második program keretében elérhető összeg pedig körülbelül 4,7 millió EUR (35 millió DKK) volt ([59]).

(60) Végezetül: a SAS-t kompenzációban részesítette Norvégia a Covid19-világjárvány által okozott károkért az EFTA Felügyeleti Hatóság által 2020. április 17-én a 85047. számú ügyben jóváhagyott program keretében ([60]). E kompenzáció összege körülbelül 10 millió NOK-ra (932 723 EUR) rúgott ([61]). Emellett – amint azt Dánia és Svédország beadványában közölte – a SAS közszolgáltatási szerződést kötött a norvég állammal. A SAS az e szerződés szerinti kifizetések összegét körülbelül 500 millió SEK-re (49 millió EUR) becsülte.

([54]) Az SA.56795 (2020/N) – Dánia – A Covid19–világjárvány által a SAS számára okozott károk megtérítése – állami támogatásról szóló, 2020. április 15-i C(2020) 2416 final bizottsági határozat (HL C 220., 2020.7.3., 1. o.).

([55]) Az SA.57061 (2020/N) – Svédország – A Covid19–világjárvány által a SAS számára okozott károk megtérítése – állami támogatásról szóló, 2020. április 24-i C(2020) 2784 final bizottsági határozat (HL C 220., 2020.7.3., 1. o.).

([56]) Az SA.56774 (2020/N) – Dánia – A Covid19–világjárvány által a SAS számára okozott károk megtérítése – állami támogatásról szóló, 2020. április 8-i C(2020) 2294 final bizottsági határozat (HL C 144., 2020.4.30., 1. o.). A programot az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja alapján hagyták jóvá.

([57]) A Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden a SAS három leányvállalatának tulajdonában lévő konzorcium (lásd még a 2.7. szakaszt).

([58]) SA.58157. számú ügy – Covid19: a dán repülőtereknek és a Dániába érkező, illetve Dániából induló légitársaságoknak nyújtott támogatás, valamint az SA.58088 – Covid19-ügy: a dán belföldi útvonalakon működő légitársaságoknak a Covid19-károkért nyújtott kártérítés (az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján, az ideiglenes keret 3.1. szakaszának, illetve az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdése b) pontjának értelmezése alapján). A Bizottság az SA.58157. számú ügyben 2020. szeptember 3-án hozott határozatában (HL C 7., 2021.1.7., 4. o.) jóváhagyta az első intézkedést; a második intézkedést illetően Dánia végül lemondott az SA.58088. számú ügyben a támogatási program keretében történő támogatásnyújtási projektjéről, és 2020. október 14-én visszavonta bejelentését.

([59]) A SAS végül az SA.58157. számú ügyben csupán 800 000 EUR összegben részesült támogatásban a támogatási program keretében. Miután Dánia felhagyott az SA.58088. számú ügyben nyújtott támogatás nyújtásával kapcsolatos projektjével, a SAS nem részesült a becsült 4,7 millió EUR összegből. Az arányosság értékelése során azonban az SA.58157. számú ügyben a program keretében kapott támogatást és az SA.58088. számú ügyben becsült támogatást is figyelembe veszik (6.3.3. szakasz).

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

([61]) A 2020. augusztusi InforEuro átváltási árfolyammal számolva.

2.1.3.3. a SAS sajáttőke- és likviditási szükségletei

(61) 2020. augusztus 11-i bejelentésükben a dán és a svéd hatóságok kifejtették, hogy a SAS által végrehajtott mérséklő intézkedések és a SAS által kapott állami támogatás együttesen sem volt elegendő a Covid19-világjárvány és a járvány megfékezésére irányuló kapcsolódó intézkedések következtében kialakult súlyos pénzügyi helyzet orvoslásához.

(62) A SAS üzleti terve azt mutatta, hogy az elfogadott mérséklő intézkedések és a kapott kormányzati támogatás ellenére a SAS 2020-ban és 2021-ben várható vesztesége mintegy 15 milliárd SEK lesz. A SAS azt jelezte előre, hogy 2020. október végére szűnik meg a likviditása, és 2020-as pénzügyi évet csaknem 11 milliárd SEK összegű negatív saját tőkével zárja.

(63) Dánia és Svédország azt is kifejtette, hogy a SAS 2020. második negyedévi időközi jelentése szerint a SAS hitel/saját tőke aránya ([62]) 2020. április végén negatív volt (– 459,4.). Emellett a SAS pénzügyi felkészültsége 32 %-ról 26 %-ra esett vissza, és csaknem elérte az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben előírt 25 %-os alsó küszöbértéket ([63]). A részvényesek saját tőkéje negatívba fordult: a 2019. áprilisi 5,4 milliárd SEK-ről 2020 áprilisában mínusz 65 millió SEK-re esett vissza. 2020 májusa és júliusa között a SAS bevételei 2019 azonos időszakához képest tovább csökkentek, több mint 80 %-kal estek vissza. Ezt a bevételcsökkenést nem ellensúlyozta a működési költségek csökkenése (–67 % a 2019. év azonos időszakához képest), amely az alacsonyabb keresletből és a SAS által végrehajtott mérséklő intézkedésekből eredt ([64]).

(64) Összességében elmondható, hogy a SAS 2020 júliusában további veszteségeket szenvedett el, melyek mértéke a Covid19-világjárvány kezdetétől számolva ekkorra érte a csaknem 6 milliárd SEK-et. A SAS saját tőkéje is tovább csökkent: 2020. július 31-én a könyvelt negatív sajáttőke-pozíció több mint 1 milliárd SEK volt ([65]). A SAS pénzügyi helyzete 2020 augusztusa és októbere között tovább romlott; a bevételek az előző évi értékhez képest 77 %-kal estek vissza ([66]).

(65) Dánia és Svédország a 2020. augusztus 11-i aktualizált adatokkal küldött értesítésében (2020. július) megerősítette, hogy a várakozások szerint a SAS 2020 decemberére 9,4 milliárd SEK összegű negatív saját tőkével fog rendelkezni, és legkésőbb 2020 decemberéig felhasználja a rendelkezésre álló likviditást (melynek összege 2020. január 31-én 6,598 milliárd SEK volt) ([67]). Ezt a megállapítást alátámasztotta a Moody's hitelminősítő intézet által 2020. június 10-én benyújtott, a SAS pénzügyi helyzetére vonatkozó elemzés, amelyben a Moody's azt a becslést közölte, hogy a SAS likviditása csak az év végéig teszi lehetővé a működést ([68]).

(66) Dánia és Svédország szerint a légi közlekedés azon komoly zavara, amelyet a SAS esetleges csődje vagy nemteljesítése okozott volna, jelentősen súlyosbította volna a svéd és a dán gazdaság helyzetét, különösen azért, mert a SAS e tagállamok gazdaságában fontos szerepet tölt be.

([62]) A hitel/saját tőke arány pénzügyi mutató, amely azt mutatja, hogy egy vállalat mekkora része van hitelezők tulajdonában ahhoz képest, hogy mennyi részvényesi saját tőkével rendelkezik a vállalat. Az összes hitelt és a pénzügyi kötelezettséget veti össze a részvényesek teljes saját tőkéjével. Minél magasabb ez az arány, annál nagyobb a vállalat tőkeáttétele. A magas tőkeáttétellel rendelkező vállalatok esetében nagyobb a kockázata annak, hogy bevételcsökkenés esetén elmaradnak az hiteltörlesztésekkel. Emellett e vállalatok kevésbé képesek arra, hogy újabb hiteleket vállaljanak. A negatív arány azt jelzi, hogy a vállalat kötelezettségei meghaladják az eszközeit. A legtöbb esetben ezt a magas kockázat jelének és a csődvédelem keresésére való ösztönzésnek tekintenék.

([63]) A SAS esetében pénzügyi felkészültségi követelmény, hogy mindenkor az éves állandó költségek legalább 25 %-ának megfelelő összegű készpénzzel rendelkezzen. Dánia és Svédország megjegyzi, hogy ez a likviditási követelmény a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletből (HL L 293., 2008.10.31., 3. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj) ered, amelynek értelmében a légitársaságnak a működési engedélyének megtartásához szükséges pénzügyi felkészültséggel kell rendelkeznie.

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

([65]) Lásd a SAS 2020 harmadik negyedévére vonatkozó időközi jelentését, amely a következő internetcímen érhető el: https://www.sasgroup.net/files/documents/financial-reports/Q3-2020/Q320-Presentation-2020-08-25.pdf (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

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

([67]) A dán és a svéd hatóságok által küldött értesítés 33. melléklete.

([68]) A dán és a svéd hatóságok által küldött értesítés 34.1. melléklete.

2.1.4. *A SAS szerepe a dán és a svéd gazdaságban*

(67) Dánia és Svédország először azokra az alapvető személyszállítási szolgáltatásokra hivatkozott, amelyeket a SAS által e két tagállamba irányulóan, onnan kiindulva és azokon belül nyújt.

(68) Dániát illetően megjegyzendő, hogy a dán hatóságok szerint a SAS 2019-ben Dánia teljes belföldi és nemzetközi légi utasforgalmának 32 %-át bonyolította le: több mint 100 Dániából induló, oda érkező vagy azon belüli útvonalon üzemeltetett járatokat ([69]). Csak 2019-ben a SAS 12 olyan új útvonalat nyitott meg, melyek kiindulópontjai dán repülőterek voltak ([70]).

(69) A dán hatóságok szerint belföldi szinten a SAS 2019-ben az Aalborg, Aarhus, Billund, Bornholm és Feröer szigetek repülőtereiről induló járataival a dániai belföldi összeköttetések 41 %-át adta ([71]). 2019-ben a SAS Koppenhágát Billunddal, Aarhusszal, továbbá Aalborggal havonta átlagosan 250 belföldi járattal kapcsolta össze, és bizonyos mértékű összeköttetést biztosított a Feröer szigetekkel (évente több mint 500 járattal). Ezeket a járatokat egész évben, rendszeresen üzemeltette. A SAS a Covid19-világjárvány idején fenntartotta a Koppenhága és Aalborg, Aarhus és a Feröer szigetek közötti belföldi összeköttetéseket, lehetővé téve a Dánián belüli alapvető utazások lebonyolítását 2020 áprilisa és júniusa között. 2020 júniusát követően a SAS havonta 100–200 járatot üzemeltetett e célállomások között ([72]).

(70) A nemzetközi célállomásokat illetően megjegyzendő, hogy a SAS rendszeres, jellemzően egész évben üzemeltetett járatokat kínált skandináv országokba ([73]), valamint uniós ([74]) és nemzetközi üzleti központokba (New York, Chicago, Washington, Hongkong, London, Genf stb.) ([75]). A SAS 2019-ben mintegy 10 millió utast szállított Dániába és Dániából; ez a Dániába érkező és Dániából induló összes nemzetközi utas közel 30 %-a ([76]). 2020 januárja és szeptembere között a szállított utasok tekintetében továbbra is a SAS volt a legnagyobb légitársaság: a Dániába érkező és Dániából induló összes nemzetközi utas 30 %-át szállította ([77]).

(71) Svédországot illetően a svéd hatóságok kifejtették, hogy mivel Svédország egy nagy területű, gyéren lakott, földrajzilag az Unió perifériáján található félszigeten helyezkedik el, a légi közlekedés az ide irányuló és innen kiinduló nemzetközi utazások leggyakoribb közlekedési módja: az összes nemzetközi utazás mintegy 70 %-át teszi ki. A Svéd Közlekedési Hivatal szerint 2019-ben Svédországban a szállított utasok számának tekintetében a SAS bonyolította le a belföldi légi forgalom 49 %-át és a nemzetközi légi forgalom egynegyedét, több mint 150 Svédországból induló, oda irányuló és azon belüli útvonalon üzemeltetve járatokat ([78]).

([69]) A dán hatóságok által a Bizottság 2023. október 2-i információkérésére válaszul a Trafikstyrelsentől (dán polgári légiközlekedési és vasúti hatóságtól) gyűjtött adatok szerint 2019-ben a SAS mellett a három legnagyobb légitársaság, amely Dániából induló vagy oda érkező, illetve Dánián belüli járatokat üzemeltetett, a Norwegian Air Shuttle (85 útvonal), a Ryanair (48 útvonal) és az EasyJet (16 útvonal) volt. A Norwegian Air Shuttle egyetlen belföldi útvonalat üzemeltetett, míg a Ryanair és az EasyJet nem üzemeltetett ilyen útvonalat.

([70]) Lásd a SAS 2019-es pénzügyi évre vonatkozó éves és fenntarthatósági jelentését (8. o.), mely elérhető a következő internetcímen: https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([71]) A dán polgári légiközlekedési és vasúti hatóság adatai szerint 2019-ben a SAS volt a legnagyobb belföldi légitársaság (az összes belföldi utas 41 %-át szállította), ezt követte a Norwegian Air Shuttle (29 %), a Danish Air Transport (22 %), az Air Alsie (4,5 %) és a Dancopter (0,8 %).

([72]) A dán polgári légiközlekedési és vasúti hatóság szerint 2020 januárja és szeptembere között továbbra is a SAS volt a legnagyobb belföldi légitársaság (Dániában az összes belföldi utas 39 %-át szállította), ezt követte a Danish Air Transport (28,5 %), a Norwegian Air Shuttle (24 %) és az Air Alsie (3,1 %).

([73]) 2019-ben a SAS például havi 600–700 járatot üzemeltetett Oslo és Stockholm célállomással, havonta több mint 300 járatot Göteborg és Stavanger célállomással, továbbá olyan járatokat üzemeltetett, amelyek Dániát Helsinkivel, Aalesunddal, Trondheimmel és Bergennel kötötték össze.

([74]) 2019-ben a SAS például havonta több mint 100 járatot üzemeltetett Brüsszel, Amszterdam, Párizs, Gdańsk, Hamburg, Frankfurt, Düsseldorf, München, Vilnius, Varsó és Milánó célállomással.

([75]) A dán polgári légiközlekedési és vasúti hatóság szerint, valamint a SAS adatai szerint a SAS az útvonalainak mintegy kétharmadát (102 útvonalból 64 útvonal) üzemeltette egész évben, többek között New York, Chicago, Washington, Hongkong, London és Genf célállomással, míg a Norwegian Air Shuttle 29 útvonalat (85 útvonalból), a Ryanair 23 útvonalat (48 útvonalból), az EasyJet pedig 11 útvonalat üzemeltetett egész évben (16 útvonalból).

([76]) A dán polgári légiközlekedési és vasúti hatóság adatai szerint 2019-ben a SAS volt a vezető légitársaság a Dániába és Dániából szállított nemzetközi utasok tekintetében. a SAS-t követte a sorban a Norwegian Air Shuttle (15 %), a Ryanair (9 %), az EasyJet (5 %) és a KLM (4 %).

([77]) A dán polgári légiközlekedési és vasúti hatóság adatai szerint a SAS 2020 januárja és szeptembere között több mint 2 millió utast szállított. A sorrendben követte a SAS-t a Norwegian Air Shuttle (az összes nemzetközi utas 11 %-a), a Ryanair (10 %), a KLM (5 %) és az EasyJet (4,5 %).

([78]) A Svéd Közlekedési Hivatal adatai szerint a belföldi légi személyszállítási szolgáltatások terén a SAS volt a vezető légitársaság (több mint 3 millió utassal), ezt követte a Braathens Regional (30 %), a Norwegian Air Shuttle (18 %), a LOT Polish airlines (0,8 %) és az Amapola Flyg (0,7 %).

(72) Belföldi szinten a SAS a stockholmi és a göteborgi repülőtérről szállított utasokat Umeå, Luleå, Malmö, Visby, Östersund, Helsingborg, Skellefteå, Sundsvall, Kalmar, Örnsköldsvik, Ronneby és Kiruna repülőtereire, célállomásonként havonta több mint 150 rendszeres járattal, melyeket egész évben üzemeltetett. A Covid19-világjárvány idején 2020 márciusa és júniusa között a SAS e belföldi összeköttetések többségét fenntartotta, lehetővé téve a Svédországon belüli alapvető utazások lebonyolítását. 2020 júniusát követően a SAS újra megnyitotta valamennyi belföldi útvonalát, célállomásonként átlagosan 50 havi járattal ([79]). A nemzetközi célállomásokat ([80]) illetően megjegyzendő, hogy a SAS rendszeres, egész évben üzemeltetett járatokat kínált skandináv országokba ([81]), más uniós tagállamokba ([82]) és nemzetközi üzleti központokba (Los Angeles, Szentpétervár, London, Zürich stb.).

(73) Dánia és Svédország is kiemelte, hogy a SAS a Covid19-világjárvány idején konkrétan milyen szerepet vállalt teherszállítási szolgáltatások nyújtásával és különleges járatok üzemeltetésével. Dánia és Svédország felhívta a figyelmet arra, hogy a SAS körülbelül 50 járatot üzemeltetett, melyekkel több mint 800 tonna orvostechnikai felszerelést és gyógyszeripari terméket szállított Kínából Svédországba és Dániába (többek között 600 tonna egyéni védőfelszerelést és több mint 40 millió védőmaszkot a svéd és a dán egészségügyi személyzet számára). Emellett a SAS fontos svéd és dán ipari vállalatok számára teherszállító charterjáratokat kezdett üzemeltetni – többek között gyártási tevékenységekhez szükséges alkatrészek és a pótalkatrészek kapcsán – annak érdekében, hogy helyreállítsa a Covid19-világjárvány miatt megszakadt gyártási lánc folytonosságát. Amint azt az (51) preambulumbekezdés megemlíti, a SAS a svéd és dán hatóságokkal együttműködve több repatriáló járatot is üzemeltetett a többek között Brazíliában és Pakisztánban rekedt svéd és dán lakosok számára.

(74) Dánia és Svédország kifejtette továbbá, hogy a SAS számukra fontos munkáltató. Jelezték, hogy bár a SAS már mintegy 5 000 személyt bocsájtott el veszteségeinek enyhítése érdekében, az intézkedés nyújtásának időpontjában még mindig mintegy 6 000 főt foglalkoztatott, akiknek elbocsátása tovább súlyosbította volna a Covid19-világjárvány által kiváltott komoly zavart, és súlyos szociális nehézségeket okozott volna e tagállamok gazdaságában.

(75) Végezetül, Dánia és Svédország arra is felhívta a figyelmet, hogy a SAS esetleges fizetésképtelensége vagy nemteljesítése kihatott volna számos beszállítóra (légijármű- és hajtóműgyártókra, repülőtéri és léginavigációs szolgáltatókra, üzemanyag-forgalmazókra, vendéglátási beszállítókra, informatikai beszállítókra, műszaki karbantartási beszállítókra, regionális termékgyártó partnerekre, pénzügyi szolgáltatást nyújtó szereplőkre), amelyek számára a SAS fontos ügyfél volt. E tekintetben Dánia és Svédország jelezte, hogy a SAS svédországi beszállítóktól történő beszerzéseinek értéke 2019-ben 4,2 milliárd SEK-et, dániai beszállítóktól történő beszerzéseinek értéke pedig 3,9 milliárd SEK-t tett ki. Általánosabban fogalmazva, 2019-ben a SAS közvetlenül 5,9 milliárd SEK-kel járult hozzá a svéd bruttó hazai termékhez (a továbbiakban: GDP). Közvetett hozzájárulása 4,7 milliárd SEK-t tett ki, az indukált hatások pedig 6 milliárd SEK-re rúgnak. Ez a légiközlekedési ágazat svéd gazdasághoz való teljes hozzájárulásának 30 %-át tette ki ([83]). Ezen túlmenően a SAS 2019-ben 3 milliárd DKK-val járult hozzá a dán GDP-hez ([84]). A dán hatóságok e tekintetben rámutattak arra, hogy 2020-ban a SAS által Dániából és Dániába szállított utasok 58 %-a üzleti célból utazott.

([79]) A Svéd Közlekedési Hivatal adatai szerint 2020 januárja és szeptembere között a belföldi forgalomban szállított utasok tekintetében továbbra is a SAS volt a legnagyobb légitársaság, amely a teljes forgalom 60 %-át bonyolította le. A Braathens Regional esetében ez az arány 20 %, a Norwegian Air Shuttle esetében 14 %, az Air Leap esetében 1,8 % és az Amapola Flyg esetében 1,8 % volt.

([80]) A Svéd Közlekedési Hivatal adatai szerint 2019-ben a SAS volt a Svédországból induló és oda irányuló nemzetközi légiközlekedési szolgáltatások vezető légitársasága, amely több mint 7 millió utast szállított. A sorban követte a Norwegian Air Shuttle (18 %), a Ryanair (8 %), a Wizz Air (5,6 %) és a Lufthansa (5 %). 2020 januárja és szeptembere között a SAS által szállított nemzetközi utasok aránya kis mértékben, 25 %-ról 23 %-ra csökkent. A Norwegian Air Shuttle esetében az arány továbbra is a második legmagasabb volt, 13 % (szemben a 2019. évi 18 %-kal). A Ryanair által szállított utasok aránya stabil maradt, míg a Wizz Air esetében 5,6 %-ról 7,2 %-ra, a Lufthansa esetében pedig 5,1 %-ról 6,6 %-ra nőtt.

([81]) 2019-ben a SAS például havonta több mint 600 járatot üzemeltetett Oslo és Koppenhága célállomásra, több mint 300-at Helsinki célállomásra, több mint 100 járatot Billund, Tampere, Turku és Vaasa célállomásra, valamint olyan járatokat üzemeltetett, amelyek Svédországot Aarhus, Stavanger, Tromsø, Trondheim és Oulu városokkal kötik össze.

([82]) 2019-ben a SAS például havonta több mint 100 járatot üzemeltetett Brüsszel, Amszterdam, Párizs, Berlin, Frankfurt, Vilnius és Tallinn célállomással.

([83]) Lásd a Copenhagen Economics 2019. áprilisi jelentését, amely elérhető a következő internetcímen: https://www.copenhagenconomics.com/dyn/resources/Filelibrary/file/6/216/1562329592/sas-swedenreport.pdf (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([84]) Ugyanott. A jelentés azt is közli, hogy a SAS által létrehozott összeköttetés 18,4 milliárd DKK-val járul hozzá a dán GDP-hez.

(76) A SAS esetleges fizetésképtelensége vagy nemteljesítése által kiváltott súlyos gazdasági következmények elkerülésére tekintettel Dánia és Svédország úgy ítélte meg, hogy az általuk bejelentett intézkedésnek nincsenek alternatívái.

2.1.5. *A feltőkésítési intézkedés alternatíváinak hiánya*

(77) Dánia és Svédország bejelentésében kifejtette, hogy a SAS sem a piacon, sem más támogatási intézkedések keretében nem talált alternatív finanszírozási lehetőséget az intézkedés által érintett tőke- és likviditási szükségleteinek kielégítésére.

(78) Közvetlenül a Covid19-világjárvány 2020. márciusi kitörését követően a SAS megkísérelt rulírozó hitelkeretet igénybe venni egy bankcsoportnál ([85]), ez azonban állami támogatás nélkül sikertelen volt, mivel a bankoknak nem állt szándékukban fedezetlen kockázatot vállalni. Ezzel egy időben a svéd hatóságok úgy döntöttek, hogy a légitársaságoknak nyújtott állami kezességvállalási programmal támogatják a légiközlekedési ágazatot, a hitelintézeteknél felvett hitelek 90 %-ára nyújtva garanciát. A Bizottság az SA 56812. számú ügyben 2020. április 11-én elfogadott határozatával jóváhagyta ezt a programot ([86]). A SAS megpróbált svéd állami garanciával fedezett hitelt szerezni hitelintézetektől, ám azok nem voltak hajlandók részben fedezetlen hitelt nyújtani. Tekintettel a SAS nehézségeire, a svéd hatóságok és a dán hatóságok úgy határoztak, hogy a SAS által igényelt rulírozó hitelkeretnek potenciálisan 100 %-áig terjedő állami garanciát nyújtanak a SAS-nak abban az esetben, ha a hitelintézetek továbbra sem vállalják a kockázatot a hitelkeret 10 %-ára nézve, vagy ha a SAS biztosítékait nem tartják elegendőnek a kockázat fedezésére. A Bizottság jóváhagyta ezt a támogatást ((57) preambulumbekezdés). Dánia és Svédország jelezte, hogy e közös állami kezességvállalásnak köszönhetően a SAS-nak végül sikerült egy 90 %-os állami garanciával fedezett rulírozó hitelkeretre nézve szerződést kötnie, azonban a hitelkeretet nyújtó bankoknak jelentős biztosítékokra volt szükségük a keret állami garanciával nem fedezett 10 %-a tekintetében, mely biztosítékokat a SAS tulajdonában lévő, meg nem terhelt eszközök nyújtották. A szóban forgó bankokkal a rulírozó hitelkeretre vonatkozóan kötött megállapodás feltételei szerint a SAS biztosítékként légijármű-eszközökből álló csomagot ajánlott fel, amelynek összértéke a rulírozó hitelkeret fedezetlen – a bankok kockázatát képező – összegének kétszeresét tette ki (a hitel névértékének 10 %-a). A SAS ezen túlmenően terhelési tilalmat biztosított a SAS csoporton belüli hiteleinek és számláinak vonatkozásában ([87]).

(79) Ezenkívül 2020. június 10-én két hitelminősítő intézet leminősítette a SAS-t. A Standard & Poor's a SAS hitelminősítését B+-ról CCC-re módosította ([88]), és továbbra is megfigyelés alatt tartotta, ami negatív következményekkel járt, tükrözve azt, hogy *„a következő hetekben nagy valószínűséggel kerül sor adósságátalakításra"*, mivel a SAS likviditási pozíciója az előző hetekben tovább romlott, és a légitársaság tőkestruktúrája láthatólag fenntarthatatlan volt ([89]). A Moody's a SAS hitelprofilját B2-ről Caa1-re minősítette vissza ([90]), aminek oka az volt, hogy a SAS a működés fenntartása érdekében jelentős mennyiségű készpénzt használt fel, aminek *„következtében elkerülhetetlenné vált, hogy a SAS feltőkésítést kérjen részvényeseitől"* ([91]). A Moody's úgy vélte, hogy *„a SAS esetében a hitel/EBITDA arányaként mért a bruttó tőkeáttétel 4,6-szoros volt a 2020-as pénzügyi évben, ami azt jelenti, hogy a koronavírus-járvány okozta súlyos piaci visszaeséssel szemben nem sok védelmet élvezett"* ([92]).

([85]) Nevezetesen […], […], […] és […].

([86]) A Bizottság határozata (2020. április 11.) az SA.56812. (2020/N.) számú – Svédország – Covid19: Hitelgarancia-rendszer légitársaságoknak (HL C 269., 2020.8.14., 2. o.).

([87]) A terhelési tilalom valamely szerződés vagy a hitelszerződés olyan záradéka, amely megakadályozza a hitelfelvevőt abban, hogy az összes eszközt vagy azok egy megjelölt részét egy másik hitelező felé zálogjoggal megterhelje. Azt biztosítja, hogy az eredeti hitelező akkor is elsőbbséget élvezzen, ha a hitelfelvevő nem teljesít és a hitelfelvevő eszközeit lefoglalják.

([88]) A Standard & Poor's minősítési skálája szerint a CCC minősítés azt jelenti, hogy a vállalat hitelprofilja az adott időszakban sérülékeny, és a pénzügyi kötelezettségeit csak kedvező üzleti, pénzügyi és gazdasági feltételek mellett képes teljesíteni. Lásd: https://www.spglobal.com/ratings/en/about/intro-to-credit-ratings (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([89]) Lásd: 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/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([90]) A Moody's minősítési skálája szerint a Caa minősítés azt jelenti, hogy a kötelezettségek státusza kedvezőtlen, és nagyon magas hitelkockázatnak vannak kitéve. Lásd: https://www.moodys.com/sites/products/productattachments/ap075378_1_1408_ki.pdf (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([91]) A svéd és a dán hatóságok által küldött értesítés 34.1. melléklete.

([92]) Az hitel/EBITDA-arány tőkeáttételi mutató, amely azt méri, hogy a vállalat képes-e visszafizetni felmerült hiteleit. A hitelintézetek általánosan használják a fennálló hiteleket érintő nemteljesítés valószínűségének meghatározására. Ezen arányszám használható annak megállapítására, hogy hány évnyi EBITDA-ra lenne szükség az összes hitel visszafizetésére. Jellemzően azt tekintik intő jelnek, ha az arányszám meghaladja a 3-at, de ez ágazattól függően változhat. Lásd például: https://www.investopedia.com/terms/l/leverageratio.asp (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

(80) Dánia és Svédország kifejtette továbbá, hogy azok az állami támogatási intézkedések, amelyeket a SAS tekintetében már végrehajtottak, elégtelenek vagy nem megfelelőek voltak a sajáttőke-szükséglet kielégítéséhez, tekintettel arra, hogy csak a SAS pillanatnyi likviditáshiányának kezelésére irányultak, nem pedig a tőkestruktúra rövid és hosszú távú romlásának kezelésére.

(81) Svédország és Dánia szerint az állami kezességvállalási intézkedéssel fedezett rulírozó hitelkeret ((57) preambulumbekezdés) csak annyit eredményezett, hogy a SAS által a napi működéshez felhasználható készpénz mennyiségét ([93]) a 2020-as pénzügyi év végéig tartó időszakban havi 500–700 millió SEK-re korlátozta, azaz nem volt alkalmas arra, hogy lehetővé tegye a SAS számára a Covid19 előtti tőkestruktúrájának újjáépítését (és a készpénz-megtakarítást). Ezenkívül a rulírozó hitelkeretre vonatkozóan kötött megállapodás feltételei azt írták elő, hogy amint sor kerül a Dánia és Svédország által megvizsgált feltőkésítési terv sikeres végrehajtására, a SAS köteles megszüntetni a rulírozó hitelkeretet (és visszafizetni a kintlévő összeget) ([94]). A SAS által kapott minden egyéb támogatás csak arra irányult, hogy – vissza nem térítendő támogatások vagy közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezése formájában ((58)–(60) preambulumbekezdés) – rövid időn keresztül fedezzen bizonyos működési költségeket, és nem járult hozzá a SAS jelentős pénzügyi nehézségeinek kezeléséhez vagy életképességének biztosításához.

(82) Dánia és Svédország jelezte továbbá, hogy nem voltak egyéb olyan létező horizontális támogatási programok, amelyeket e két tagállam a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben fogadott el, és amelyek alkalmasak lettek volna a SAS pénzügyi nehézségeinek kezelésére – ennek okait az **1.táblázat**. és a **2.táblázat** mutatja.

1. táblázat

A Svédország által a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben 2020. március 1. és 2020. október 26. között elfogadott releváns támogatási programok jegyzéke ([95])

Támogatási program	Az intézkedés leírása	Svédország magyarázata az intézkedés nem megfelelő mivoltáról/elégtelenségéről
SA.56860 Hitelgarancia-program a Covid19-világjárvány által érintett vállalkozások számára	Az intézkedés vállalkozásonként legfeljebb 75 millió SEK (körülbelül 6,8 millió EUR) összegben nyújtott támogatást hitelgaranciák formájában. Kivételes esetekben ennél magasabb hitelösszegek engedélyezhetők voltak, de maximálisan 250 millió SEK (körülbelül 22,7 millió EUR) összeghatárig.	A program keretében nyújtható maximális támogatási összeg nem volt elegendő a SAS életképességének biztosításához. A SAS-nak saját tőkéje megerősítéséhez tőkére is szüksége volt, tehát nem támaszkodhatott kizárólag hitelekre.
SA.56812 Hitelgarancia-programok a Covid19-világjárvány által érintett légitársaságok számára	Az intézkedés állami garancia formájában nyújtott támogatást a svéd engedéllyel rendelkező bizonyos légitársaságoknak nyújtandó új hitelekhez, az elegendő mértékű likviditás biztosítása érdekében.	A SAS e támogatási program keretében nem tudott hitelhez hozzájutni a piacon ((78) preambulumbekezdés).
SA.56972 Bérletidíj-engedmény a Covid19-világjárvány által érintett bérlők számára	A program (legfeljebb 800 000 EUR értékben) nyújtott támogatást azon bérleti díjak vonatkozásában, melyekben a bérbeadók és a tartós fogyasztási cikkekkel foglalkozó vállalkozások (az internetes kereskedelem kivételével), szállodák, éttermek, valamint bizonyos egyéb, a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben az ügyfélkapcsolatokra összpontosító tevékenységeket folytató szereplők állapodtak meg.	A támogatási program nem volt alkalmas a SAS likviditási és tőkeszükségletének fedezésére, és az elérhetővé tett összeg nyilvánvalóan elégtelen volt.

([93]) Az a mennyiség, melynek felhasználása mellett a vállalat veszteséges forgatókönyv esetén a működési tevékenységei során kimeríti készpénztartalékait vagy készpénzegyenlegét.

([94]) Azt követően, hogy 2020. október 26-án sor került az intézkedésre, a SAS 2020. október 29-én teljes egészében visszafizette a rulírozó hitelkeretet. A svéd és a dán állami garanciák ezzel egy időben hatályukat vesztették.

([95]) Ez a lista csak azokat a támogatási programokat tartalmazza, amelyek esetében a SAS megfelelhetett a támogatásra való jogosultság feltételeinek.

Támogatási program	Az intézkedés leírása	Svédország magyarázata az intézkedés nem megfelelő mivoltáról/elégtelenségéről
SA.58822 Kompenzációs program a Covid19-világjárvány következtében árbevétel-kiesést elkönyvelő vállalkozások számára	Az intézkedés a vállalkozások által a Covid19-világjárvány kitörése és a kapcsolódó korlátozó intézkedések miatt 2020 júniusában és júliusában elszenvedett veszteségekre tekintettel, legfeljebb 800 000 EUR összegben nyújtott támogatást.	A támogatási program az árbevétel-kiesést csak korlátozott ideig ellensúlyozta. Emellett a támogatás keretében elérhető összeg nyilvánvalóan nem volt elegendő a SAS pénzügyi szükségleteinek kielégítéséhez.

2. táblázat

A Dánia által a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben 2020. március 1. és 2020. október 26. között elfogadott releváns támogatási programok jegyzéke ([96])

Támogatási program	Az intézkedés leírása	Dánia magyarázata az intézkedés nem megfelelő mivoltáról/elégtelenségéről
SA.57027 A héához és a béradóhoz kapcsolódó hitelezési eszköz és adóhalasztás	Az intézkedés adóhalasztás és hitelezési eszköz formájában nyújtott támogatást a legsérülékenyebb vállalkozások likviditási korlátainak enyhítésére (különös tekintettel a kkv-kra), összesen 130 millió EUR költségvetéssel.	Az intézkedés nem volt alkalmas a SAS pénzügyi helyzetének kezelésére, mivel a támogatás csak adóhalasztást és hitelezési eszközöket foglalt magában. Hozzá kell tenni, hogy a támogatásban elsősorban kkv-k részesültek, és összege korlátozott volt.
SA.57932 Kompenzációs program a határok lezárása és az utazási korlátozások által érintett vállalkozások számára	Az intézkedés olyan, az utazással és az idegenforgalommal kapcsolatos ágazatokban működő vállalkozásoknak nyújtott támogatást, amelyek megfeleltek bizonyos támogathatósági feltételeknek.	A program keretében nyújtható maximális támogatási összeg (vállalatonként 8 millió EUR) nem volt elegendő a SAS életképességének biztosításához.

(83) Emellett Dánia és Svédország felhívta a figyelmet arra, hogy a hitelek növelésének formájában történő finanszírozás semmi esetre sem lett volna alkalmas a SAS tőkeszükségletének kielégítéséhez. A vállalatnak mindenképpen tőkét kellett szereznie sajáttőke-szükségleteinek kielégítéséhez. E tekintetben Dánia és Svédország kifejtette, hogy az intézkedést úgy alakították ki, hogy a SAS tőkeszükségletének lehető legnagyobb részét a piacról fedezze, mégpedig azzal, hogy vonzóvá teszi a lehetőséget a magánbefektetők számára, továbbá arra kéri fel a SAS meglévő magánrészvényeseit, hogy a feltőkésítés terhét viseljék Dániával és Svédországgal közösen (amint azt a 2.2. szakasz részletesebben kifejti).

(84) A SAS 2020. májusi és júniusi igazgatósági üléseinek jegyzőkönyveiből kitűnik, hogy Dánia és Svédország kifejezetten arra kötelezte a SAS-t, hogy kérjen fel magánbefektetőket a feltőkésítés pénzügyi terhének közös viselésére (a továbbiakban: tehermegosztás); ez volt a feltétele annak, hogy Dánia és Svédország részt vállaljon a SAS feltőkésítésében. A SAS-nak tehát tárgyalásokat kellett folytatnia magánrészvényesekkel, kötvénytulajdonosokkal és a SAS kötelezettségeihez kapcsolódó értékpapírok tulajdonosaival, valamint a feltőkésítési folyamatban részt vevő bankokkal. A SAS 2020. június 30-án jelentette be az első feltőkésítési tervet, amely a meglévő kötvények és a meglévő hibrid értékpapírok bizonyos feltételek mellett történő átalakítását foglalja magában, és felkérte a kötvénytulajdonosokat és az értékpapír-tulajdonosokat, hogy 2020. július 17-re tervezett ülésen hagyják jóvá a javasolt tervet ([97]). Azonban 2020. július 10-én a SAS bejelentette, hogy a szóban forgó ülést törölték, mivel a kötvénytulajdonosok és az értékpapír-tulajdonosok várhatóan nem fogadták volna el az első feltőkésítési tervben foglalt átváltási feltételeket ([98]).

([96]) Ez a lista csak azokat a támogatási programokat tartalmazza, amelyek esetében a SAS megfelelhetett a támogatásra való jogosultság feltételeinek.

([97]) Lásd a SAS 2020. június 30-i sajtóközleményét, amely részletesen ismerteti a feltőkésítési tervre vonatkozó első javaslatot: 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/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([98]) Lásd a SAS 2020. július 10-i sajtóközleményét, amely elérhető a következő internetcímen: https://www.sasgroup.net/investor-relations/recapitalization-2020/recapitalization-plan/sas-cancels-noteholders-meetings-scheduled-for-17-july-2020-as-required-

(85) A SAS által javasolt – a Dánia és Svédország által támogatott – feltőkésítési terv elutasítása nyomán Dánia és Svédország megállapodott abban, hogy felülvizsgálják a feltételeket, annak érdekében, hogy az érintett kötvénytulajdonosok és értékpapír-tulajdonosok elfogadják a tehermegosztást. Az e határozatban értékelt intézkedés a már felülvizsgált feltőkésítési terv részét képezte, és a következő szakaszokban kerül bemutatásra.

2.2. Az intézkedés különböző összetevőinek vázlatos ismertetése

(86) A feltőkésítési terv három fő elemet tartalmazott: a tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentum (6 milliárd SEK), a hibrid tőkeinstrumentum (6 milliárd SEK) (mindkettő az intézkedés részeként), valamint a magánadósság saját tőkévé vagy hibrid instrumentumokká történő átalakítása (3,75 milliárd SEK). A feltőkésítési terv tehát összesen 15,75 milliárd SEK összegű tőkeinjekciót irányzott elő a SAS számára, amelyből 11 milliárd SEK összeget Dánia és Svédország nyújtott volna az intézkedés keretében.

(87) A feltőkésítési terv a konkrétabban következőket foglalta magában:

— a hibrid tőkeinstrumentum, amely a következőkből állt:

  — Dániánál és Svédországnál elhelyezett zártkörűen kibocsátott hibrid értékpapírok 5 milliárd SEK összegben, mely értékpapírok a két tagállam között egyenlően oszlanak meg, valamint

  — kizárólag Dániánál elhelyezett zártkörűen kibocsátott hibrid értékpapírok 1 milliárd SEK összegben,

— a tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentum, amely a következőkből állt:

  — körülbelül 4 milliárd SEK értékben új részvénykibocsátás meglévő részvényeseknek, amelynek keretében Dánia és Svédország új törzsrészvényeket jegyzett és azokra jegyzési garanciát vállalt körülbelül 3 milliárd SEK összegben (a két tagállam között egyenlően elosztva), és amely nyitva állt a SAS valamennyi részvényese és más befektetője előtt, valamint

  — Dániánál és Svédországnál elhelyezett törzsrészvények zártkörű kibocsátása 2 milliárd SEK összegben (a két tagállam között körülbelül egyenlően elosztva),

— a magánadósság saját tőkévé vagy hibrid instrumentumokká történő átalakítása, amely a következőkből állt:

  — 1,5 milliárd SEK összegben nem határidős, alárendelt, változó kamatlábú, tulajdonviszonyt megtestesítő értékpapírok (a továbbiakban: meglévő hibrid értékpapírok) átalakítása törzsrészvényekké ([99]), és

  — 2,25 milliárd SEK összegben a 2022 novemberében esedékes előresorolt, fedezetlen, fix kamatozású kötvények (a továbbiakban: kötvények) átalakítása új kereskedelmi hibrid értékpapírokká (a továbbiakban: új kereskedelmi hibrid értékpapírok) vagy törzsrészvényekké, a kötvénytulajdonosok választása szerint ([100]).

2.3. Az intézkedés formája

(88) Az intézkedés összesen 11 milliárd SEK összegű feltőkésítés formájában valósult meg, tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentum (6 milliárd SEK) és hibrid tőkeinstrumentumok (5 milliárd SEK) révén.

2.4. Jogalap

(89) Dániának és Svédországnak a SAS feltőkésítésében való részvétele i. a svéd kormánynak a kockázati csoportoknak nyújtott kompenzációról, az állami tulajdonú vállalatokba történő tőkebefektetésekről és a Covid19-cel kapcsolatos egyéb intézkedésekről szóló, 2020. június 15-i 2019/20:187. számú törvényjavaslatán alapult, amely módosította a 2020. évi költségvetést, valamint ii. a dán parlament pénzügyi bizottságának 2020. június 25-i felhatalmazásán alapult, mely szerint bizonyos feltételek mellett hozzájárulhatnak a SAS feltőkésítéséhez.

---

conversions-under-the-recapitalisation-plan-are-not-expected-to-be-approved--process-continues-with-initiation-of-noteholder-discussions/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([99]) 2020. szeptember 2-án az értékpapír-tulajdonosok jóváhagyták a meglévő hibrid értékpapíroknak SAS-törzsrészvényekké való átalakítását a névérték 90 %-án, részvényenként 1,16 SEK jegyzési áron. Az értékpapír-tulajdonosok általi jóváhagyás feltétele a részvényesek rendkívüli közgyűlésének jóváhagyása volt.

([100]) 2020. szeptember 2-án a kötvénytulajdonosok jóváhagyták a kötvényeknek a névérték 100 %-án történő átalakítását SEK-ben denominált, nem alárendelt, fedezetlen, nem garantált, változó kamatozású, lehívható, a SAS-ban tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumokra.

2.5. **A támogatást nyújtó hatóság és az intézkedés kezelése**

(90) A támogatást nyújtó hatóságok a dán pénzügyminisztérium és a svéd kormány voltak. Az intézkedést a dán pénzügyminisztérium és a svéd Vállalkozási és Innovációs Minisztérium kezelte. Az intézkedést a svéd és a dán kormány költségvetéséből finanszírozták.

2.6. **Az intézkedés költségvetése és időtartama**

(91) Az intézkedés költségvetése 11 milliárd SEK. Amint azt a (7) preambulumbekezdés kifejti, Dánia és Svédország végül 9,54 milliárd SEK összegű támogatást fizetett ki.

(92) Dánia és Svédország 2020. október 26-án nyújtotta az intézkedést.

2.7. **Kedvezményezett**

(93) Az intézkedés kedvezményezettje, a SAS egy skandináv hálózati légitársaság, amely Dániában, Svédországban és Norvégiában egyaránt lebonyolít belföldi és a skandináv országok közötti forgalmat is, és közvetlen összeköttetéseket kínál a főbb uniós és nemzetközi üzleti központokkal. A SAS egyúttal a Global Aviation Star Alliance tagja ([101]).

(94) A SAS svéd nyilvánosan működő részvénytársaság, amelyet a gazdasági társaságokról szóló 2005:551 svéd törvény (a továbbiakban: a svéd társasági törvény) szabályoz ([102]). A SAS a SAS Danmark A/S, a SAS Norge AS és a SAS Sverige AB ([103]), valamint a SAS Cargo Group, a SAS Ground Handling Denmark A/S, a SAS Ground Handling Norway AS, a SAS Ground Handling Sweden AB és a SAS Technical Services anyavállalata (e társaságok alkotják a SAS csoportot).

(95) A dán és a svéd hatóságok szerint 2019-ben a SAS körülbelül 30 millió utast szállított. A SAS több mint 150 légi járműből álló flottával 233 célállomásra üzemeltetett járatokat. A SAS fő csomópontja a koppenhágai repülőtér, míg az oslói repülőtér a második, a stockholmi Arlanda repülőtér pedig a harmadik legnagyobb csomópontja.

(96) Az intézkedés nyújtásának idején a SAS-ban a svéd kormány 14,82 %-os részesedéssel, a dán kormány pedig 14,24 %-os részesedéssel rendelkezett. A fennmaradó 70,92 % magánrészvényesek tulajdonában volt; ezek egyike volt a 6,5 %-os részesedéssel rendelkező Knut és Alice Wallenberg Alapítvány (a továbbiakban: KAW).

(97) A SAS 2020. május 8-án hivatalos írásbeli kérelmet nyújtott be a dán és a svéd hatóságokhoz, melyben tőkeinjekciót kért.

(98) Dánia és Svédország értesítésében megerősítette, hogy a SAS 2019. december 31-én a 651/2014/EU bizottsági rendelet (a továbbiakban: általános csoportmentességi rendelet) ([104]) értelmében véve nem volt nehéz helyzetben, és ezt a következtetést bizonyítékokkal támasztotta alá, többek között a SAS 2019. december 31-i pénzügyi helyzetét szemléltető összevont pénzügyi beszámolóval ([105]). Dánia és Svédország jelezte, hogy i. a SAS – mint a SAS csoport korlátolt felelősségű társasága és anyavállalata – összevont pénzügyi beszámolója azt mutatja, hogy a SAS jegyzett tőkéjének legfeljebb a felét veszítette el a kumulált hiány következtében (lásd az általános csoportmentességi rendelet 2. cikke 18. pontjának a) alpontját), mivel 2019. december 31-én a SAS jegyzett részvénytőkéje 7,7 milliárd SEK volt, saját tőkéje pedig 5,7 milliárd SEK, ii. a SAS nem képezte kollektív fizetésképtelenségi eljárás tárgyát, és esetében nem is teljesültek a nemzeti jogban előírt azon feltételek sem, amelyek alapján a hitelezők kérelmére ilyen eljárás alá vonható lett volna (lásd az általános csoportmentességi rendelet 2. cikke 18. pontjának c) alpontját), és iii. 2019. december 31-én a SAS könyv szerinti hitel/saját tőke aránya 4,96 volt, azaz jóval elmaradt az általános csoportmentességi rendelet 2. cikke 18. pontjának e) alpontjában meghatározott 7,5-ös küszöbértéktől.

([101]) A Star Alliance-t öt légitársaság hozta létre 1997-ben mint az első globális légiközlekedési szövetséget. Huszonhat légitársaságból áll, amelyek globális hálózaton keresztül biztosítanak összeköttetéseket. A Star Alliance tevékenységeit – ideértve a repülőtéri helymegosztást, az infrastruktúrát, a kommunikációs kezdeményezéseket és egyéb szolgáltatásokat – egy frankfurti (németországi) székhelyű projekttársaság koordinálja.

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

([103]) E három leányvállalat tulajdonában van a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden konzorcium.

([104]) A Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetővé nyilvánításáról szóló, 2014. június 17-i 651/2014/EU bizottsági rendelet 2. cikkének 18. pontjában szereplő meghatározás szerint (HL L 187., 2014.6.26., 1. o.), ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([105]) Az egyértelműség érdekében megjegyzendő, hogy a SAS 2019. évi éves jelentésében szereplő adatok a 2018. november 1-jétől 2019. október 31-ig tartó pénzügyi évre vonatkoznak. Ezért ezen értékelés céljából a Bizottság azt kérte, hogy a vonatkozó számadatokat igazítsák ki a SAS 2019. december 31-i pénzügyi helyzetének megfelelően.

2.8. **Az intézkedés végrehajtása**

(99) Az intézkedés i. a tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumból (5 milliárd SEK) és ii. a hibrid tőkeinstrumentumból (6 milliárd SEK) állt.

(100) Ezen túlmenően a feltőkésítési tervvel összhangban a SAS bizonyos meglévő hibrid értékpapírok tulajdonosaival és bizonyos kötvények tulajdonosaival a következőkről állapodott meg: i. a meglévő hibrid értékpapírok átalakítása törzsrészvényekké (1,5 milliárd SEK), és ii. kötvények átalakítása új kereskedelmi hibrid értékpapírokká vagy törzsrészvényekké, a kötvénytulajdonosok választása szerint (2,25 milliárd SEK).

2.8.1. *A tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentum*

(101) Az intézkedés tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentuma i. zártkörű részvénykibocsátást és ii. a meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátást foglalt magában.

2.8.1.1. Zártkörű részvénykibocsátás

(102) Az intézkedés körülbelül 2 milliárd SEK összegű törzsrészvény zártkörű kibocsátását írta elő Dánia és Svédország számára, ami 1,16 SEK jegyzési áron mintegy 1 729 milliárd új részvénynek felel meg.

(103) 2020. október 26-án Dánia és Svédország összesen 2 milliárd SEK (Dánia esetében körülbelül 1 016 millió SEK, Svédország esetében körülbelül 990 millió SEK) összegű új részvényeket jegyzett 1,16 SEK jegyzési áron.

2.8.1.2. Meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátás

(104) Az intézkedés meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátásról rendelkezett, az alábbi részletekkel:

— A meglévő részvényeseknek történő új törzsrészvény-kibocsátás az arra jogosult részvényesek ([106]) számára volt elérhető körülbelül 4 milliárd SEK összegben, 1,16 SEK jegyzési áron. A jogosult részvényesek a meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátás fordulónapján birtokolt minden egyes részvény után 9 jegyzési jogot kaptak. A jogosult részvényeseken kívül más befektetők is részt vehettek a meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátásban a jegyzési jogok piacon történő megvásárlása útján vagy – amennyiben a meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátás a jegyzési jogok gyakorlása révén nem valósult volna meg teljes mértékben – úgy, hogy jegyzési jog nélküli részvényjegyzést kértek.

— A meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátás fedezetét a kibocsátás teljes összegének 81,5 %-át kitevő arányos jegyzési kötelezettségvállalások és jegyzési garanciavállalások biztosították. Ezen belül körülbelül 3 milliárd SEK összegű fedezetet nyújtottak Dánia és Svédország arányos jegyzési kötelezettségvállalásai és jegyzési garanciavállalásai (a két ország között egyenlően megosztva), körülbelül 259 millió SEK összegű fedezetet pedig a KAW arányos jegyzési kötelezettségvállalásai, melyekre bizonyos feltételek mellett került sor.

— Az, hogy Dánia és Svédország végül milyen összegben nyújt fedezetet a meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátásra, attól függött, hogy a többi részvényes végül mennyi részvényt jegyez. A Dánia és Svédország által nyújtandó fedezet összege így legalább körülbelül 1,16 milliárd SEK lett volna (abban az esetben, ha a Dánia és Svédország által garantált összes részvényt magántőkéből jegyzik), és legfeljebb körülbelül 3 milliárd SEK lett volna (abban az esetben, ha a Dánia és Svédország által garantált részvények egyikét sem jegyzik magántőkéből).

(105) 2020 októberében a meglévő részvényeseknek történő 4 milliárd SEK összegű új részvénykibocsátás iránti érdeklődés a magánszereplők részéről a vártnál magasabbnak bizonyult. Emiatt Dánia és Svédország a hozzávetőleg 3 milliárd SEK maximális tervezett összeg helyett összesen 1 540 765 422 SEK értékben jegyzett törzsrészvényeket a meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátás során.

([106]) A SAS részvényesi nyilvántartásába a fordulónapon bejegyzett valamennyi SAS-részvényes, a meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátásról szóló tájékoztatóban meghatározottak szerint.

2.8.2. *A hibrid tőkeinstrumentum*

(106) A hibrid tőkeinstrumentum Dánia és Svédország részére kibocsátott, SEK-ben denominált, határozatlan futamidejű, tulajdonviszonyt megtestesítő értékpapírok (a továbbiakban: új állami hibrid értékpapírok) formáját öltötte, és a következőket foglalta magában:

— Egy hibrid értékpapír-sorozat (a továbbiakban: NSHN1), amelyet Dániánál és Svédországnál helyeztek el összesen 5 milliárd SEK összegben (egyenlően megosztva a két a tagállam között), 6M STIBOR változó kamatlábbal és 340 bázispont/év eredeti felárral. Az NSHN1 tervezett felára a tervek szerint ezt követően a következőképpen emelkedett: a 2. és 3. évben évi 440 bázisponttal; a 4. és 5. évben évi 590 bázisponttal; a 6. és 7. évben évi 790 bázisponttal; a 8. évben, majd azt követően évi 1 040 bázisponttal. Az NSHN1 tulajdonviszonyt megtestesítő alárendelt értékpapír volt, és besorolása megegyezett az NSHN2-ével.

— Egy hibrid értékpapír-sorozat (a továbbiakban: NSHN2), amelyet csak Dániánál helyeztek el összesen 1 milliárd SEK összegben, 6M STIBOR változó kamatlábbal és 440 bázispont/év eredeti felárral. Az NSHN2 értékpapírok tervezett felára a tervek szerint ezt követően a következőképpen emelkedett: a 2. és 3. évben évi 540 bázisponttal; a 4. és 5. évben évi 690 bázisponttal; a 6. és 7. évben évi 890 bázisponttal; a 8. évben, majd azt követően évi 1 140 bázisponttal. Az NSHN2 tulajdonviszonyt megtestesítő alárendelt értékpapír volt, és besorolása megegyezett az NSHN1-ével.

(107) Az új állami hibrid értékpapírok szabadon átruházhatók voltak, de nem jegyezték őket. Ezen értékpapírok esetében nem volt lehetőség részvényekre való átalakításra, azokat a SAS névértéken bármikor lehívhatta, és azokat a SAS nemzetközi pénzügyi beszámolási standardok (a továbbiakban: IFRS) szerinti elszámolásában saját tőkeként kezelték.

(108) Annak lehetővé tétele érdekében, hogy a saját tőkét az IFRS szerint kezelhessék, az új állami hibrid értékpapírok utáni kamatszelvény-kifizetés nem volt kötelező, és arra a SAS kizárólagos belátása alapján kerülhetett sor. A kamatszelvény-kifizetés halasztása esetén azonban kamatos kamat halmozódott fel a tényleges kamatszelvény-fizetésig.

2.8.3. *A meglévő hibrid értékpapírok és kötvények átalakítása*

(109) A feltőkésítési terv részeként a dán és a svéd kormány kérésére a SAS tárgyalásokat folytatott a meglévő hibrid értékpapírok egyes nagyobb tulajdonosaival, valamint a 2,25 milliárd SEK összegű kötvények bizonyos nagyobb tulajdonosaival, mely tárgyalások eredményeként megállapodás született a következőkről:

— a meglévő hibrid értékpapírok átalakítási feltételei, eszerint az értékpapírok SAS-törzsrészvénnyé a névérték 90 %-án, részvényenként 1,16 SEK jegyzési áron alakíthatók át,

— a kötvények átalakítási feltételei, eszerint a kötvények a SAS-ban birtokolt lejárat nélküli, nem alárendelt, fedezetlen, nem garantált, változó kamatozású, lehívható, tulajdonviszonyt megtestesítő értékpapírokká (a továbbiakban: új kereskedelmi hibrid értékpapírok) alakíthatók át a névérték 100 %-án. Az új kereskedelmi hibrid értékpapírokhoz 6M STIBOR változó kamatláb és 340 bázispont/év felár tartozott. Az új kereskedelmi hibrid értékpapírok tervezett felára ezt követően a következőképpen emelkedett volna: a 2. és 3. évben évente 440 bázisponttal, a 4. és 5. évben évente 590 bázisponttal, a 6. és 7. évben évente 1 090 bázisponttal, a 8. évben és egészen a 10. évig évi 1 440 bázisponttal, a 11. évben és azt követően évi 1 590 bázisponttal.

(110) Az új kereskedelmi hibrid értékpapírokat a SAS IFRS szerinti számvitelében saját tőkeként kezelték, az új állami hibrid értékpapírokhoz képest elsőbbségiként rangsorolták, szabadon átruházhatók voltak, és azokat a SAS bármikor névértéken lehívhatta.

2.8.4. *Irányítási feltételek és az indokolatlan versenytorzulás megelőzése*

(111) Dánia és Svédország az ideiglenes keret 3.11.6. szakaszában az irányításra és a versenyre vonatkozóan meghatározott elemek betartásától tette függővé az intézkedést.

(112) A SAS-ra és a SAS által ellenőrzött valamennyi vállalatra reklámtilalom és felvásárlási tilalom vonatkozott. Dánia és Svédország vállalta az alábbi kötelezettségeket:

— a SAS és a SAS által ellenőrzött vállalatok nem használhatják fel az intézkedést kereskedelmi reklámcélokra,

— a SAS és a SAS által ellenőrzött vállalatok nem szerezhetnek 10 %-nál nagyobb részesedést az ugyanabban az üzleti szegmensben működő versenytársakban vagy más vállalatokban, beleértve az upstream és downstream üzleti tevékenységeket is, mindaddig, amíg az intézkedés teljes összegének legalább 75 %-át vissza nem fizették. Kivételes körülmények között, az összefonódás-ellenőrzés sérelme nélkül és a Bizottság előzetes jóváhagyásával, a SAS és a SAS által ellenőrzött vállalatok több mint 10 %-os részesedést szerezhetnek az üzleti területen upstream vagy downstream vállalatokban, amennyiben a felvásárlás a felvásárló életképességének fenntartásához szükséges.

(113) Dánia és Svédország kötelezettséget vállalt arra nézve, hogy amíg az intézkedés legalább 75 %-át nem fizették vissza: i. a SAS vezetésének javadalmazása nem haladhatja meg a 2019. december 31-i díjazásának rögzített részét; a feltőkésítéskor vagy azt követően a vezetőség tagjává váló személyek esetében az alkalmazandó korlát a vezetőség azonos szintű felelősséget viselő tagjainak 2019. december 31-én érvényes, rögzített javadalmazásának felel meg, és ii. a SAS nem fizethet ki bónuszokat vagy más változó vagy hasonló javadalmazási elemeket.

(114) Az intézkedés teljes visszafizetéséig a SAS nem fizethet osztalékot, nem teljesíthet nem kötelező kamatszelvény-kifizetést, és csak Dániától vagy Svédországtól vásárolhat vissza részvényeket, vagy akkor, ha erre vonatkozóan jogi kötelezettség áll fenn. Az osztalék kifizetésének tilalma nem vonatkozik a (közvetlenül vagy közvetve) teljes mértékben a SAS tulajdonában lévő vállalatok által a SAS részére teljesített, csoporton belüli osztalékkifizetésekre.

(115) A nem kötelező kamatszelvény-kifizetések tilalma azonban nem vonatkozik a meglévő kötvényekből átalakított új kereskedelmi hibrid értékpapírok alapján történő kamatszelvény-kifizetésekre. A dán és a svéd hatóságok kifejtették, hogy a tehermegosztásról szóló tárgyalások során a kamatszelvény-kifizetés alapvető fontosságú volt egyes kötvénytulajdonosok számára, és általánosságban várható volt, hogy kulcsfontosságú szempont lesz minden kötvénytulajdonos számára, amikor arról dönt, hogy hozzájárul-e az átalakításhoz. Dánia és Svédország szerint ez az átalakítás elengedhetetlen volt a teljes feltőkésítési terv sikeréhez, és három pozitív hatás elérésére irányult.

(116) Először is azt célozta, hogy csökkentse annak az állami támogatásnak a teljes összegét, melyre a SAS-nak szüksége volt. Ha nem került volna sor az átalakításra, a SAS mérlegében 2,25 milliárd SEK összegű sajáttőke-hiány keletkezett volna, amelyet nagy valószínűséggel Dániának és Svédországnak kellett volna fedeznie, mivel az intézkedést megelőzően a SAS csak korlátozottan fért hozzá a tőkepiacokhoz. Ezzel szemben a sikeres átalakítástól azt várták, hogy csökkenti a szükséges állami támogatást és a SAS által végrehajtandó kamatszelvény-kifizetések összegét. A kötvények átalakításától azt várták, hogy a SAS az intézkedés nyújtását követő első években jelentősen csökkenteni tudja pénzeszköz-kiáramlását. Dánia és Svédország szerint a kötvényekhez évi 5,375 %-os kötelezően kifizetendő kamatszelvény tartozott, míg az új kereskedelmi hibrid értékpapírokhoz az 5. évig alacsonyabb mértékű, nem kötelezően kifizetendő kamatszelvényt rendeltek. A SAS-nak 2022 novemberében nem kellett visszafizetnie azokat, így elkerülhetett egy 2,25 milliárd SEK összegű kiáramlást, amelyet a tőkepiacokon csak nehezen tudott volna refinanszírozni.

(117) A tervek szerint a második pozitív hatás az volt, hogy az átalakítás javítja a SAS tőkestruktúráját, mivel (az adósságnak számító) kötvényeket (saját tőkének számító) új kereskedelmi hibrid értékpapírokká vagy törzsrészvényekké alakítja át. Ennek eredményeként a SAS releváns pénzügyi mutatói (nettó hitel/saját tőke arány ([107]), pénzügyi stabilitás ([108]), tőkeáttételi mutató stb.) és likviditási pozíciója ([109]) szempontjából nagy haszonnal jár az átalakítás.

([107]) A 2021-es pénzügyi évben az átalakítás eredménye 3,4 milliárd SEK EBITDA-t feltételezve: a hitel 2,25 milliárd SEK összegű csökkenése, valamint a nettó hitel/EBITDA arány 66,2 %-os csökkenése.

([108]) Egy társaság stabilitása a részvényesektől származó saját tőke és a hitelezőktől bevont külső tőke hányadosaként határozható meg. A 2021-es pénzügyi évben 54 milliárd SEK összegű teljes eszközállomány használatát feltételezve a saját tőke 2,25 milliárd SEK összegű javulása a stabilitás 4,2 %-os növekedésével járt volna.

([109]) Az átalakítás következtében a SAS-nak nem kell visszafizetnie a 2022 novemberében esedékes 2,25 milliárd SEK összeget a meglévő kötvények után. Ezen túlmenően az átalakítással a várakozások szerint a SAS az első öt évben az új kereskedelmi hibrid értékpapírokkal mintegy 0,8 milliárd SEK összegű kamatszelvény-kifizetést takaríthatott meg a meglévő kötvények és hibrid instrumentumok esetében esedékes és tervezett kamatszelvény-kifizetések összegéhez képest.

(118) A harmadik pozitív hatás az volt, hogy az átalakítás – a (116) preambulumbekezdésben említett okok miatt – megkönnyíti és jobban biztosítja a dán és a svéd tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumok és hibrid tőkeinstrumentumok ellentételezését.

(119) Dánia és Svédország azt is jelezte, hogy a meglévő kötvények új kereskedelmi hibrid értékpapírokká való átalakítása a kötvénytulajdonosok kárára történt. Az új kereskedelmi hibrid értékpapírok nettó jelenértékét a névérték 80 %-ára tették, figyelembe véve a SAS stabilizált rendes helyzetét (amely a várakozások szerint a feltőkésítési terv végrehajtásával volt megvalósítható), míg a kötvényeket a névérték 100 %-ára tették ugyanebben a helyzetben (a kötvények névértékének visszafizetésére 2022 novemberében volt esedékes).

(120) Az új állami hibrid értékpapírok kapcsán a dán és a svéd hatóságok elfogadták, hogy az ideiglenes keret 3.11.6. szakaszában meghatározott irányítási korlátozások – a nem kötelező kamatszelvény-kifizetések tilalma kivételével – továbbra is érvényben maradnak a teljes visszafizetésig (a teljes névérték kifizetéséig és a felhalmozott kamatszelvény-kifizetések végrehajtásáig), vagy addig, amíg az összes új állami hibrid értékpapírt névértéken vagy azt meghaladó értéken el nem adják, beleértve a felhalmozott kamatszelvény-kifizetéseket és a kamatos kamatokat is.

(121) A SAS számára tilos továbbá a csoport azon vállalatainak kereszttámogatása is, amelyek 2019. december 31-én az általános csoportmentességi rendelet értelmében vett nehéz helyzetben lévő vállalkozásoknak minősültek.

2.8.5. *Dánia és Svédország exitstratégiája*

(122) A meglévő részvényesek számára történő új részvénykibocsátást illetően a dán és a svéd hatóságok szerint Dánia és Svédország esetében két lehetséges exitstratégia létezik: i. a SAS visszavásárolja a részvényeket Dániától és Svédországtól, vagy ii. Dánia és Svédország eladja részvényeit a piacon.

(123) A svéd hatóságok kifejtették, hogy a svéd társasági törvény értelmében a társaságok nem vásárolhatnak vissza törzsrészvényeket egyetlen konkrét részvényestől, hanem csak valamennyi részvényestől, azonos feltételek mellett.

(124) Ezért a dán és a svéd hatóságok szerint a második exitstratégia (a törzsrészvények harmadik felek részére, piaci áron történő értékesítése) az egyetlen életképes lehetőség.

(125) Dánia és Svédország jelezte továbbá, hogy a SAS 2025-ig tervezi az intézkedés visszafizetését. Dánia és Svédország kifejtette, hogy a SAS mind az üzleti tevékenysége során elérhető pozitív szabad pénzforgalmát, mind pedig a tőkepiaci kibocsátásokból származó bevételeket (beleértve az adósságot és a saját tőkét) fel kívánta használni az állami támogatási eszközök visszafizetésére ([110]). Ezen túlmenően Dánia és Svédország azt is kifejtette, hogy a terveik szerint amint csak lehetséges, a SAS pénzügyi stabilizációját követően valószínű exitstratégiaként mérlegelik majd a harmadik magánfelek részére történő értékesítést, különösen a feltőkésítés során jegyzett Covid19-részvények esetében.

(126) Az intézkedés keretében Dánia és Svédország mindenesetre kötelezettséget vállalt arra, hogy az intézkedés nyújtását követő 12 hónapon belül hiteles exitstratégiát fogad el és hagy jóvá, kivéve, ha az állami beavatkozás szintje ugyanezen 12 hónapon belül a saját tőke 25 %-ának megfelelő szint alá csökken.

([110]) A hitelfinanszírozás mind fedezett, mind fedezetlen instrumentumokat magában foglalhat: i. fedezetlen kötvények, beleértve a hibrid kötvényeket, a saját váltókat, a kereskedelmi értékpapírokat és a szindikált hiteleket, ii. fedezett instrumentumok, például japán operatív lízingek, légijármű-finanszírozás, továbbá (potenciálisan) értékesítési és visszabérlési instrumentumok. A finanszírozási eszközre vonatkozó döntést a SAS hozza meg, többek között a következő tényezők alapján: az adott instrumentum finanszírozási feltételeinek/költségeinek vonzereje; a piac mérete és a SAS rendelkezésére álló volumenek; a SAS tényleges hitelminősítése és várható minősítési kilátások/átminősítések.

2.9. **Az állami támogatás halmozása**

(127) Az intézkedés keretében nyújtott támogatás halmozható az 1407/2013/EU ([111]) és a 360/2012/EU bizottsági rendelet ([112]) vagy az általános csoportmentességi rendelet szerinti támogatással, feltéve, hogy az említett rendeletekben meghatározott vonatkozó feltételek teljesülnek.

(128) Az intézkedés keretében nyújtott támogatás halmozható továbbá a Bizottság által az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja vagy az ideiglenes keret alapján jóváhagyott egyéb intézkedések alapján nyújtott támogatással is, feltéve, hogy a jogalapul szolgáló említett jogszabályokban meghatározott vonatkozó feltételek teljesülnek.

2.10. **Nyomon követés és jelentéstétel**

(129) A dán és a svéd hatóságok megerősítették, hogy tiszteletben tartják az ideiglenes keret 4. szakaszában meghatározott nyomonkövetési és jelentéstételi kötelezettségeket (beleértve azt a kötelezettséget is, hogy a SAS-nak nyújtott feltőkésítésre vonatkozó releváns információkat az állami támogatás nyújtásának időpontjától számított három hónapon belül közzé kell tenni az átfogó állami támogatási weboldalon vagy a Bizottság informatikai eszközében) ([113]).

(130) A dán és a svéd hatóságok megerősítették továbbá, hogy biztosítják a következőket:

— a SAS az ideiglenes keret 82. pontjában meghatározott ütemterv alapján jelentést nyújt be Dániának és Svédországnak a visszafizetési ütemezés megvalósulásának előrehaladásáról és az ideiglenes keret 3.11.6. szakaszában meghatározott feltételeknek való megfelelésről,

— az ideiglenes keret 83. pontja alapján a SAS – mint az intézkedés kedvezményezettje – a feltőkésítés időpontjától számított 12 hónapon belül, majd azt követően 12 havonta információkat tesz közzé a kapott támogatás felhasználásáról. Ezeknek az információknak tartalmazniuk kell azt, hogy a kapott támogatás SAS általi felhasználása miként támogatja a SAS tevékenységeit a digitális átalakuláshoz kapcsolódó uniós célkitűzésekkel és nemzeti kötelezettségekkel összhangban, valamint hogy a SAS hogyan járul hozzá az egész gazdaságra kiterjedő, 2050-ig megvalósítandó klímasemlegességi uniós célkitűzéséhez, többek között e támogatás és nyilvános érdekképviseleti tevékenységei révén,

— Dánia és Svédország éves jelentéseket nyújt be a Bizottságnak a visszafizetési ütemterv megvalósulásáról és az ideiglenes keret 3.11.6. szakaszában és 54. pontjában foglalt feltételeknek való megfelelésről,

— Dánia és Svédország az intézkedés nyújtásától számított 10 éven át részletes nyilvántartást vezet a támogatás nyújtásáról, és vállalja, hogy azokat kérésre a Bizottság rendelkezésére bocsátja. E nyilvántartásoknak tartalmazniuk kell minden olyan információt, amely szükséges annak megállapításához, hogy az ideiglenes keretben meghatározott feltételek teljesülnek, valamint

— Dánia és Svédország szerkezetátalakítási tervet nyújt be, amennyiben Dánia és Svédország beavatkozásának mértéke az intézkedés nyújtásától számított 6 éven belül nem csökken a SAS saját tőkéjének 15 %-a alá.

([111]) A Bizottság 1407/2013/EU rendelete (2013. december 18.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének a csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 352., 2013.12.24., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj).

([112]) A Bizottság 360/2012/EU rendelete (2012. április 25.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének az általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújtó vállalkozások számára nyújtott csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 114., 2012.4.26., 8. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/360/oj).

([113]) Hivatkozással a 651/2014/EU rendelet III. mellékletében előírt információkra.

2.11. A hivatalos vizsgálati eljárás megindításához vezető okok ismertetése

(131) A SAS II ítéletnek való megfelelés érdekében a Bizottság elfogadta az eljárás megindításáról szóló határozatot. Ebben a Bizottság előzetes vizsgálat alapján megállapította, hogy az intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül ([114]). Azt is megállapította továbbá, hogy ez az intézkedés – jóllehet az eredeti határozat elfogadásához vezető eljárásban az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megfelelően bejelentették – a nyújtásától kezdve jogellenes támogatássá vált, miután a Törvényszék megsemmisítette az említett határozatot, tekintettel arra, hogy az intézkedést már nem hagyta jóvá bizottsági határozat ([115]).

(132) A Bizottság előzetesen úgy ítélte, hogy mivel az intézkedés jogellenessé vált, így összeegyeztethetőségét a támogatás nyújtásának időpontjában – azaz 2020. október 26-án – hatályos jogszabályi rendelkezésekkel összhangban kell értékelni. A szóban forgó időpontban az ideiglenes keret tartalmazta az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja szerinti intézkedés összeegyeztethetőségének értékelésére vonatkozó rendelkezéseket ([116]).

(133) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság előzetesen úgy ítélte meg, hogy az intézkedés nem felel meg az ideiglenes keret 61. és 62. pontjának.

(134) A SAS II ítélettel összhangban a Bizottság előzetesen úgy ítélte meg, az intézkedés tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumát a jelek szerint nem kísérte – az ideiglenes keret 61. pontjában előírt – olyan lépcsőzetes emelési mechanizmus, amely növeli az államnak járó ellentételezést annak érdekében, hogy ösztönözze a kedvezményezettet az állami tőkeinjekció visszavásárlására. A Bizottság kétségeinek adott hangot azzal kapcsolatban is, hogy az ideiglenes keret 62. pontja értelmében az intézkedés tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumát kíséri-e az ideiglenes keret 61. pontjában előirányzott mechanizmus megfelelő alternatívájaként szolgáló mechanizmus, amely összességében hasonló mértékben ösztönzi az állam kilépését, és hasonló átfogó hatással van az állam ellentételezésére.

3. DÁNIA ÉS SVÉDORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

(135) Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos közös észrevételeikben Dánia és Svédország a Bizottság által az intézkedés ideiglenes keret 61. és 62. pontjának való megfelelésével kapcsolatban felvetett kételyekre összpontosított. Röviden kitértek az intézkedés összeegyeztethetőségére vonatkozó előzetes értékelés néhány egyéb szempontjára is.

3.1. Az intézkedés önmagában is megfelelő ellentételezési és kilépési ösztönzőket biztosít Dánia és Svédország számára

(136) A dán és a svéd hatóságok – amellett, hogy elismerik a SAS II ítéletet és annak az ideiglenes keret 61. és 62. pontjának be nem tartásához kapcsolódó következtetéseit – úgy vélik, hogy az intézkedés mindazonáltal a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítható. Véleményük szerint az intézkedés már tartalmazta a lépcsőzetes emelési mechanizmus megfelelő alternatíváját (melyet az ideiglenes keret 62. pontja ír elő), a következő okok miatt.

(137) Először is, az intézkedés keretében a SAS részvényeinek a Dánia és Svédország általi felvásárlása során alkalmazott maximális részvényárat érintő jelentős engedmény eredménye az volt, hogy az ellentételezés Dánia és Svédország javára megnőtt.

(138) Másodszor, a SAS azon kötelezettsége, hogy az intézkedés keretében szerkezetátalakítási tervet nyújtson be, már önmagában jelentős ösztönzést jelentett Dánia és Svédország kilépésére.

(139) Harmadszor, a magánbefektetők által vállalt tehermegosztásnak köszönhetően kevésbé volt szükség a Dánia és Svédország kilépését ösztönző tényezőkre.

([114]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (71)–(75) preambulumbekezdése.
([115]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (77) és (78) preambulumbekezdése.
([116]) Az eljárás megindításáról szóló határozat (79)–(85) preambulumbekezdése.

(140) Végezetül, mind Dánia, mind Svédország hatóságainak – politikai megbízatásuknak megfelelően – az volt a szándékuk, hogy az intézkedés révén megszerzett Covid-részvények tekintetében megváljanak a SAS tőkestruktúrájából való részesedésüktől. A SAS dán állam általi feltőkésítéséről és tulajdonlásáról szóló, 2020. június 15-i politikai megállapodásban ([117]), valamint egy 2020. június 24-i miniszteri rendeletben rögzítették, hogy amikor a piaci viszonyok kedvezőre fordulnak, a SAS-ban való tulajdonrészt elvben csökkenteni kell azáltal, hogy a részvényeket felelős, hosszú távon gondolkodó befektetők részére értékesítik. Svédországban a kormány kifejezetten kinyilvánította azon szándékát, hogy a megfelelő időben, amikor a piaci helyzet ismét lehetővé teszi, a parlamenttől korábban kapott megbízatásokkal összhangban csökkenti/elidegeníti a SAS-ban meglévő tulajdonát ([118]).

(141) Dánia és Svédország ellenben úgy véli, hogy az intézkedés közvetlenül az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítható. Véleményük szerint ez a SAS feltőkésítésének egyedi jellemzőiből ered, különösen a tehermegosztás biztosítására, továbbá a magántőkének a feltőkésítés céljára való bevonására irányuló szándék miatt. Dánia és Svédország úgy véli, hogy i. ezeket az ideiglenes keret nem írta elő, amint azt a Bizottság az eredeti határozat (95) preambulumbekezdésében és az eljárás megindításáról szóló határozat (206) preambulumbekezdésében elismerte, és ii. ezek a SAS esetében megfelelőbb eszköznek bizonyulhattak Dánia és Svédország ellentételezésének biztosítására és a versenytorzulások mérséklésére.

3.2. Egyéb észrevételek az eljárás megindításáról szóló határozatról

(142) Dánia és Svédország kiemeli, hogy a Törvényszék a SAS II ítéletben megerősítette, hogy hibrid tőkeinstrumentum megfelel az ideiglenes keretben az ellentételezésre és a kilépési ösztönzőkre vonatkozóan meghatározott valamennyi releváns feltételnek.

(143) Arra is rámutatnak, hogy a Törvényszék által a Lufthansa ügyben hozott ítélet ([119]) megerősítette azt a módszert, amelyet a Bizottság a jelentős piaci erő fennállásának értékelésére használt az úgynevezett „repülőterenkénti" megközelítés alapján, mely módszert a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban is alkalmazott.

4. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(144) A hivatalos vizsgálati eljárás keretében két érdekelt fél, nevezetesen a SAS és a Ryanair nyújtott be észrevételeket.

4.1. A SAS észrevételei

(145) A SAS az intézkedés összeegyeztethetőségére vonatkozó, a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban elvégzett előzetes értékelés két pontjával kapcsolatban tett észrevételeket, amelyek egyrészt az ideiglenes keret 61. és 62. pontjának alkalmazására, másrészt az ideiglenes keret 49. pontja c) alpontjának alkalmazására vonatkoztak.

4.1.1. *Az intézkedés önmagában is megfelelő ellentételezési és kilépési ösztönzőket biztosít Dánia és Svédország számára*

(146) A SAS emlékeztet arra, hogy a svéd társasági jog szerint (lásd a (123) preambulumbekezdést) nem lehetséges olyan lépcsőzetes emelési mechanizmust bevezetni, amely egy adott részvénytulajdonos számára egy jövőbeli esemény nyomán további részvényeket biztosítana. Ez azt jelenti, hogy az ideiglenes keret 61. pontjában kifejezetten előírt lépcsőzetes emelési mechanizmus alkalmazásának jogi akadálya volt.

(147) Ezen túlmenően a SAS szerint – különös tekintettel a Dánia és Svédország által az intézkedés révén megszerzett részvényekre vonatkozó jelentős előzetes engedményre, valamint a SAS-ra rótt magatartási kötelezettségvállalásokra – az intézkedés már eleve elegendő mértékű ellentételezést tartalmazott Dánia és Svédország számára ahhoz, továbbá elegendő kilépési ösztönzőt ahhoz, hogy olyan alternatívát biztosítson, amely általában véve azonos eredményhez vezet az állam kilépésére gyakorolt ösztönző hatások terén és általában véve azonos hatással van az állam ellentételezésére.

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

([118]) A legutóbbi ilyen megbízatás a 2020. június 15-i 2019/20:187. számú kormányjavaslat volt: https://data.riksdagen.se/fil/93D66908-D6E7-4ED0-8D30-7AF1EDAD2AD0.

([119]) A Törvényszék 2023. május 10-i ítélete, Ryanair kontra Bizottság, T-34/21 és T-87/21, ECLI:EU:T:2023:248, 322. pont.

(148) Ezen álláspontja ellenére a SAS javaslatot tett egy olyan alternatív mechanizmusra, amely alkalmazható az ideiglenes keret 61. és 62. pontjában foglalt rendelkezéseknek való megfelelés biztosítása érdekében abban az esetben, ha a Bizottság arra a következtetésre jutna, hogy a Dánia és Svédország által bejelentett intézkedés nem felel meg az ideiglenes keret ugyanezen rendelkezéseinek. Ez az alternatív mechanizmus tulajdonviszonyt megtestesítő kiegészítő értékpapíroknak az érintett tagállam részére történő kibocsátása formájában valósulna meg ([120]), a következő jellemzőkkel:

— Ha e mechanizmus aktiválásának időpontjában az egyik tagállam még nem adta el (vagy egyik tagállam sem adta még el) a szükséges számú részvényt, a SAS i. módosítja az adott állami hibrid értékpapír(ok) feltételeit az azok alapján fizetendő összeg megnövelése érdekében (például a tőkeösszeg növelésével), vagy ii. új eszközt bocsát ki az érintett állam(ok) részére ugyanazon feltételek mellett (pl. alárendeltség, elszámolási mód és ellentételezés), mint amelyek a meglévő hibrid értékpapír(ok)ra vonatkoznak.

— Ez a mechanizmus pénzben kifejezve a következő két összeg szorzataként kiszámított összeg 10 %-ának felel meg: i. azon, az adott időpontot megelőzően nem értékesített részvények száma, amelyekkel a szóban forgó állam a SAS-ban rendelkezik azon részvényeken túl, amelyekkel a SAS-ban már a feltőkésítést megelőzően is rendelkezett, és ii. 1,16 SEK (a részvények 2020. évi jegyzési ára) vagy a SAS részvényeiért a stockholmi Nasdaqon az aktiválás időpontját megelőző ötödik kereskedési napot közvetlenül megelőző 20 kereskedési napon fizetett, volumennel súlyozott átlagár (amelyik e kettő közül magasabb). Mivel előfordulhat, hogy az állami hibrid értékpapírok ellentételezése a mechanizmus aktiválásának időpontjában nem áll összhangban a piaci feltételekkel, az e számításból adódó kiegészítő tőkeösszeget kiigazítják annak érdekében, hogy az figyelembe vegye a tulajdonviszonyt megtestesítő értékpapírok szóban forgó kiegészítő névértékéhez kapcsolódó várható jövőbeni cash flow-kat, melyeket a megfelelő piaci kamatlábbal diszkontálnak, tükrözve feltételeiket és azt, hogy a kibocsátó a lépcsőzetes emelés időpontjában mennyire kockázatos. Ez a módszer biztosítja, hogy – figyelembe véve a lépcsőzetes emelés időpontjában várható jövőbeni cash flow-kat és diszkontrátákat – az ellentételezés növekedése pénzben kifejezve pontosan 10 % legyen.

— Az ideiglenes keret 61. pontjában meghatározott egyedi mechanizmussal összhangban ezt az alternatív mechanizmust az intézkedés nyújtását követő 4. évben aktiválják, amennyiben az érintett tagállam ekkorra még nem adta el Covid19-feltőkésítési részesedésének legalább 40 %-át, illetve az intézkedés nyújtását követő 6. évben, amennyiben az érintett tagállam ekkorra még nem adta el teljes egészében a feltőkésítési részesedését.

(149) A SAS szerint az előterjesztett mechanizmus megfelelően ösztönözné a SAS-t arra, hogy visszavásárolja a Dánia és Svédország által az intézkedés révén megszerzett részvényeket. Ez az alternatíva a SAS szerint megfelelne az ideiglenes keret 61. és 62. pontjában előírt feltételeknek, és arányos lenne az e rendelkezések által elérni kívánt céllal.

4.1.2. *A SAS nem volt képes megfizethető feltételek mellett finanszírozást találni a piacokon*

(150) Előzetes megjegyzésként a SAS egyetért a Dánia és Svédország által az intézkedésről szóló értesítésben szolgáltatott magyarázatokkal, valamint a Bizottság által az eredeti határozatban végzett előzetes értékeléssel, mely szerint a SAS nem volt képes megfizethető feltételek melletti finanszírozást találni a piacokon tőkeszükségletének fedezésére. A SAS mindazonáltal további elemeket és háttér-információkat nyújtott be e szemponttal kapcsolatosan.

(151) A SAS előadta, hogy a Covid19-világjárvány előtt különböző piaci finanszírozási forrásokat használt fel, többek között bankhiteleket, kötvényeket, alárendelt kölcsönöket, hibrid kötvényeket és lízingeket. Légi járműveinek finanszírozása során a SAS jellemzően lízingek, biztosítékkal fedezett banki kölcsönök és hitelkeretek kombinációját vette igénybe. Emellett a SAS a feltőkésítés elindítása előtt (2020. augusztus) még forgalomban lévő egyéb finanszírozási forrásokat is felhasznált, többek között i. 2017 novemberében kibocsátott 1,5 milliárd SEK összegű fedezetlen kötvényt, ii. 2017 novemberében kibocsátott 1,27 milliárd SEK összegű törzsrészvény zártkörű kibocsátását, iii. 2018 júniusában kibocsátott 0,75 milliárd SEK összegű fedezetlen kötvényt és iv. 2019-ben kibocsátott 1,5 milliárd SEK összegű hibrid kötvényt ([121]).

([120]) A SAS úgy véli, hogy a Bizottság hasonló mechanizmusokat már elfogadott korábbi határozataiban, például a 2020. július 31-i SA.57659 – Spanyolország – Covid19: Feltőkésítési alap ügyben hozott bizottsági határozatban (HL C 269., 2020.8.14., 8. o.).

([121]) Az intézkedés értelmében mindkét típusú fedezetlen kötvényt új hibrid kötvényekké vagy törzsrészvényekké alakították át (a kötvénytulajdonosok választása szerint), a hibrid kötvényt pedig törzsrészvényekké alakították át.

(152) Emellett a SAS kifejti, hogy a Covid19-világjárványt megelőzően az európai középtávú értékpapír-program (a továbbiakban: EMTN-program) keretében a(z) […]-val/-vel zártkörű értékpapír-kibocsátási programban vett részt. E kötvények fedezetét hitel-nemteljesítési csereügyletekre vonatkozó szerződésekkel biztosították. A SAS 2016-ban, 2017-ben és 2018-ban új kötvénykibocsátásokat hajtott végre. A(z) […]-val/-vel közös EMTN-programot 2020-ban folytatta volna. A Covid19-világjárvány miatt azonban nem voltak lehetőségek a hitel-nemteljesítési csereügyletek piacán, és egyetlen befektetőnek sem állt szándékában a SAS-be fektetni. Ennek következtében a SAS nem tudta folytatni az EMTN-programot.

(153) A SAS azt is jelzi továbbá, hogy a Covid19-világjárvány miatt az intézkedés nyújtásának időpontjában az egyéb piaci finanszírozási forrásokhoz való hozzáférése is nehézségekbe ütközött. A SAS e tekintetben három fő magyarázatot nyújtott be.

(154) Először is, a SAS hitelminősítése arra enged következtetni, hogy valószínűtlen volt az, hogy a SAS megfizethető feltételek mellett képes legyen fedezetlen, hitelviszonyt megtestesítő értékpapírokat vagy hibrid instrumentumokat kibocsátani. 2020. január 16-án, a Covid19-világjárványt megelőzően a Standard & Poor's hitelminősítő intézet B+ minősítést adott ki a SAS számára, figyelembe véve, hogy az képes volt fenntartani a hitelintézkedéseket, azonban a Standard & Poor's 2020. június 10-én a SAS hitelminősítését CCC-re módosította, és továbbra is a CreditWatch-on tartotta, ami negatív következményekkel járt. A SAS benyújtotta a Standard & Poor's 2020. június 10-i feljegyzését, amelyben az ismertette a visszaminősítés okait.

(155) A SAS szerint a fedezetlen kötvények és a megfizethető feltételek mellett elérhető hibrid instrumentumok formájában megvalósuló piaci alapú finanszírozás hiányát bizonyította a SAS finanszírozási eszközeinek a másodlagos piacon megfigyelhető kereskedési szintje is. Ezek a bizonyítékok arra engednek következtetni, hogy a szóban forgó instrumentumok finanszírozási költségei nagyon magasak voltak, ami a megvalósítható lehetőségek sorából kizárja az új instrumentumok magánbefektetők számára történő kibocsátását:

— Kötvények: 2019. december 31-én a SAS 2017-ben kibocsátott, 2022-es lejáratú előresorolt, fedezetlen kötvényeit a Bloomberg szerint a névérték 103,4 %-án jegyezték. Ez 375 bázispontos tényleges felárnak (a kockázatmentes kamatlábak fölötti hitelkockázati felárnak) és 3,99 %-os implicit finanszírozási költségnek felelt meg. Ezzel szemben 2020. június 14-én – egy nappal a svéd és a dán kormány által nyújtott támogatás bejelentése előtt – a kötvényeket a névérték 67 %-án jegyezték, ami 2485 bázispontos tényleges felárnak és 24,9 %-os implicit finanszírozási költségnek felelt meg. A SAS meglévő kötvényeinek bennefoglalt hozamaiban a Covid19-világjárvány első hónapjai során bekövetkezett jelentős növekedés megmutatta, hogy a SAS nem rendelkezik megfizethető feltételek melletti alternatív finanszírozással a kötvénypiacon.

— Hibrid instrumentumok: 2019. december 31-én a SAS által 2019-ben kibocsátott hibrid kötvényt a Bloomberg szerint a névérték 102,38 %-án jegyezték, ami 802 bázispontos tényleges felárnak és 8,17 %-os implicit finanszírozási költségnek felelt meg. Ezzel szemben 2020. június 14-én a kötvényt a névérték 52 %-án jegyezték, ami 1571 bázispontos tényleges felárnak és 15,81 %-os implicit finanszírozási költségnek felelt meg. A SAS meglévő hibrid instrumentumainak implicit hozamaiban a Covid19-világjárvány első hónapjai során bekövetkezett jelentős növekedés megmutatta, hogy a SAS nem rendelkezik megfizethető feltételek melletti alternatív finanszírozással a hibrid instrumentumok piacán.

(156) Emellett a SAS szerint az a tény, hogy az intézkedés nyújtásának időpontjában forgalomban lévő fedezetlen és hibrid kötvényeket a SAS feltőkésítésének részeként átalakították, azt jelzi, hogy a SAS csak nagyon korlátozottan fért hozzá a kötvények és hibrid instrumentumok piacához megfizethető feltételek mellett. A SAS ekkor már arra kérte meglévő befektetői bázisát, hogy meglévő instrumentumaikat kevésbé szigorú feltételekkel működő, tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumokká vagy hitelviszonyt megtestesítő instrumentumokká alakítsák át. Ilyen körülmények között nem lehetett volna sikeres ugyanazon befektetőket felkérni arra, hogy új kötvényekbe vagy hibridek értékpapírokba fektessenek be. Ezzel szemben várható volt, hogy az új befektetők szükségszerűen a SAS – CCC-re módosított – hitelminősítése alapján értékelik majd, hogy milyen kockázatokkal jár a SAS kötvényeibe vagy hibrid instrumentumaiba történő befektetés.

(157) Ezenkívül a SAS szerint a piaci alapú finanszírozásnak megfizethető feltételek melletti, meg nem terhelt légi járművek vagy egyéb eszközök – például az Eurobonus program – útján biztosítékkal fedezett hitelek formájában történő megszerzésének egyéb lehetséges módjai sem vezettek volna eredményre, három okból.

(158) *Először*, az intézkedés nyújtásának a SAS tulajdonában légijármű-flottájának 35 %-a állt. Ebből 17 légi jármű volt meg nem terhelt; ezek könyv szerinti értéke körülbelül [0–2] milliárd SEK volt. Azonban e 17 légi jármű közül 10-et fokozatosan kivontak, így azok nem voltak vonzók a potenciális hitelezők számára ([122]). Ezenkívül a SAS jelezte, hogy a fennmaradó hét meg nem terhelt légi járműből három már annak a 324 millió SEK összegű rulírozó hitelkeretnek a biztosítékaként szolgált, amelyet a dán és a svéd garancia 90 %-ban fedezett (a fennmaradó 10 %-ot a bankok viselték kockázatként) ([123]). A SAS szerint egy független harmadik fél e három légi jármű értékét [50–100] millió USD-re tette. Azonban a SAS szerint a szóban forgó légi járművek nem voltak elégségesek a rulírozó hitelkeret nem garantált részének fedezéséhez, tekintettel arra, hogy a bankok a légi járműveken kívül a SAS csoporton belüli hitelei és számlái felett is zálogjogot követeltek. A SAS szerint ha három légi jármű nem volt elegendő a 0,3 milliárd SEK összegű hitel 10 %-ának fedezésére, akkor nyilvánvaló, hogy a rendelkezésre álló másik négy légi jármű nem lett volna elegendő tőkeszükséglete jelentős részének fedezésére.

(159) *Másodszor*, a SAS rendelkezett bizonyos egyéb eszközökkel, amelyeket elméletileg biztosítékként lehetett volna használni a hitel fedezeteként. Ezen belül az Eurobonus program biztosítékként való alkalmazása jelentős belső szerkezetátalakítási erőfeszítéseket tett volna szükségessé, többek között olyan új vállalatok létrehozását, amelyekre az eszközöket átruházták volna. A SAS az intézkedés nyújtásakor úgy vélte, hogy az időkorlátok miatt e lehetőségek egyike sem megvalósítható.

(160) *Harmadszor*, a SAS szerint a szóban forgó időszakban nagyon alacsony volt a hajlandóság arra, hogy a légiközlekedési ágazat vállalatainak hiteleket nyújtsanak, még akkor is, ha biztosítékkal fedezett hitelekről lett volna szó. Ezt bizonyítja az is, hogy a feltőkésítést megelőzően a SAS csak azért tudott rulírozó hitelkeretet igénybe venni, mert 90 %-os mértékű állami garanciát tudhatott a magáénak. Bár a fennmaradó 10 %-hoz fedezetlen volt, a hitelt nyújtó bankok a fennmaradó 10 %-ra teljes körű biztosítékkal történő fedezetet igényeltek (többek között légi járművekkel).

(161) Végezetül, a hitelviszonyt megtestesítő új értékpapírok kibocsátása semmiképpen sem segített volna a SAS fizetőképességi problémáinak kezelésében, tekintettel arra, hogy tőkestruktúrájának helyreállításához új saját tőkére volt szüksége. Mivel a SAS jelentős veszteségeket szenvedett el, részvénytőkéje gyorsan apadt. Ezzel kapcsolatban a SAS benyújtott egy mellékletet, amely bizonyos bankok (Den Norske Bank, Nordea, Sydbank) és újságok (Dagens Industri) több kutatási jelentését tartalmazta ([124]), továbbá egy 2020. június 2-i grafikont, amely a tőzsdei üzletkötők által a SAS részvényeire vonatkozóan megfogalmazott ajánlásokat szemléltette ([125]). Ebben a helyzetben a megnövekedett hitel hatására nem állt volna helyre a jegyzett tőke. A megnövekedett kamatfizetések miatt éppen hogy növelte volna a SAS által elszenvedett veszteségeket. A SAS szerint ezért a működés csak úgy volt fenntartható, hogy saját tőke formájában tőkét vont be.

([122]) Az üzemen kívüli 10 légi jármű könyv szerinti értéke [350–400] millió SEK volt. Azonban a SAS szerint a világjárvány idején a régebbi technológiájú vagy üzemen kívüli légi járművek finanszírozása szinte lehetetlen volt.

([123]) Megállapodás született arról, hogy a feltőkésítési források egy része a rulírozó hitelkeret visszafizetését szolgálja majd, és ezt követően az ezen hitelfinanszírozó eszköz fedezetére használt három légi jármű ismét tehermentessé válik.

([124]) 2020. május 28-án a Den Norske Bank (DNB) a következő észrevételt tette: „*A könyv szerinti saját tőke már jelenleg is negatívba fordult, a mérleget fenntarthatatlan adósságszintek jellemzik, és további jelentős bevételkieséssel kell számolni egy olyan forgatókönyv alapján, ahol mindez éveken át fokozódik, így előrejelzésünk szerint akár 10 milliárd SEK összegű új finanszírozásra is szükség lehet.*" Ugyanezen a napon a Sydbank a következő észrevételt tette: „*Ha a veszteségek az elkövetkező hónapokban is a modellünknek megfelelően folytatódnak, akár 10 milliárd SEK összegű tőke-hozzájárulásra is szükség lesz.*" 2020. május 29-én a Nordea a következő észrevételt tette: „*Rövid távon 4,2 milliárd SEK készpénz és 3,3 milliárd SEK államilag garantált hitelkeret biztosítja a SAS túlélését. Tekintettel azonban a saját tőke hiányára és végső soron az elegendő készpénz hiányára, a SAS-nak meglévő adósságát saját tőkévé kell átalakítania, és több sajáttőke-eszközt kell kibocsátania.*" A Dagens Industri újság 2020. június 2-án arról számolt be, hogy a „*HSBC módosította a SAS vállalattal kapcsolatos ajánlásait [a részvények „megtartásáról" az „eladásra"]. […]. A bank többek között arra mutat rá, hogy a SAS havi 500–700 millió SEK összegű negatív pénzforgalmat kénytelen elkönyvelni, és a bank véleménye szerint ez szemlélteti, hogy a vállalatnak mekkora tőkére van szüksége.*"

([125]) Ez az ábra azt mutatja, 2018 júniusa és 2020 júniusa között hogyan alakultak a tőzsdei üzletkötők ajánlásai és a SAS részvényárfolyama. Ezen látható, hogy 2018 júniusa és 2018 decembere között a tőzsdei üzletkötők 100 %-ban a SAS részvényeinek megvásárlását javasolták. 2019 januárja és 2020 februárja között a tőzsdei üzletkötők ajánlásai 60 %-ban a „vásárlást", 40 %-ban pedig a „megtartást" javasolták. 2020 márciusa és áprilisa között az ajánlások a „megtartást" javasolták. 2020 májusától a tőzsdei üzletkötők elkezdték a SAS részvényeinek „eladását" javasolni (az ajánlások 50 %-a szólt így 2020 májusában és 67 %-a 2020 júniusában).

(162) Ezzel összefüggésben a SAS felhívja a figyelmet arra, hogy az intézkedést kifejezetten úgy alakították ki, hogy magas szintű magánbefektetői részvételt vonzzon:

— Saját tőke: annak érdekében, hogy a magánszektorbeli érdekeltek ösztönzést kapjanak a meglévő részvényesek számára történő új részvénykibocsátásban való részvételre, az ügyletet a Dániának és Svédországnak által a részvénykibocsátás 81,5 %-ára nézve vállalt jegyzési garanciavállalással kellett fedezni. A meglévő részvényesek számára történő, összesen körülbelül 3,99 milliárd SEK összegű új részvénykibocsátás keretében a magánbefektetők végül jelentős mértékben, körülbelül 2,45 milliárd SEK értékben jegyeztek törzsrészvényeket.

— Fedezetlen kötvények: magánbefektetők összesen mintegy 1 615 milliárd SEK értékű fedezetlen kötvényt alakítottak át új kereskedelmi hibrid értékpapírokká a névérték 100 %-án, a fennmaradó fedezetlen kötvényeket pedig összesen 0,635 milliárd SEK értékben alakították át törzsrészvényekké a névérték 100 %-án.

— Hibrid kötvények: magánbefektetők 1,5 milliárd SEK összegű hibrid kötvényt alakítottak át törzsrészvényekre a névérték 90 %-án.

4.2. **A Ryanair észrevételei**

(163) A Ryanair észrevételeket fűzött az eljárás megindításáról szóló határozathoz az intézkedés jogszerűségével kapcsolatban, valamint az intézkedés összeegyeztethetőségére vonatkozóan a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban elvégzett előzetes értékelés hét szempontjával kapcsolatban.

4.2.1. *Az intézkedés jogszerűsége*

(164) A Ryanair azzal érvel, hogy a Bizottság az eljárást megindító határozatban jogellenesnek nyilvánította az intézkedést, így ennek következtében és a felfüggesztési rendelkezés alapján köteleznie kell Dániát és Svédországot, hogy haladéktalanul függesszék fel a támogatást és fizessék meg a kamatot arra az időszakra, melynek során a jogellenes támogatás a SAS rendelkezésére állt ([126]).

4.2.2. *Az intézkedés nem felel meg az EUMSZ 18., 49. és 56. cikkének, valamint az 1008/2008/EK rendelet 15. cikkének*

(165) A Ryanair először is előadja, hogy bár az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja szerint a valamely gazdaságában bekövetkezett komoly zavar esetén nem alkalmazandó az állami támogatásnak az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti tilalma, az előbbi pont nem rendelkezik az egyéb uniós szabályok és általános elvek alóli kivételről. A Ryanair azzal érvel, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint ([127]) a Bizottság az állami támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelésekor köteles meggyőződni afelől, hogy a támogatási intézkedés és az azzal elválaszthatatlanul összefüggő bármely elem megfelel minden uniós szabálynak és általános elvnek, például az egyenlő bánásmód elvének. A Ryanair úgy véli, hogy a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban nem végzett ilyen értékelést a szóban forgó intézkedés tekintetében.

(166) A Ryanair továbbá azzal érvel, hogy az intézkedés nem felel meg az állampolgárság alapján történő hátrányos megkülönböztetés tilalmának (az EUMSZ 18. cikke), a letelepedés szabadságának (az EUMSZ 49. cikke) és a szolgáltatásnyújtás szabadságának (az EUMSZ 56. cikke és az 1008/2008/EK rendelet 15. cikke).

(167) A Ryanair emlékeztet arra, hogy az egyenlő bánásmód elve megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérő módon, és hogy a különböző helyzeteket ne kezeljék egyenlő módon, hacsak ez a bánásmód objektíve nem igazolt. Ezenkívül a Ryanair szerint a Bíróság megállapította, hogy az 1008/2008/EK rendelet 15. cikke, amely a szolgáltatásnyújtásnak az EUMSZ 56. cikke szerinti szabadságát kiterjeszti a légiközlekedési szolgáltatásokra, „*ellentétes minden olyan [intézkedés] alkalmazásával, amely a szolgáltatásnyújtást tagállamok közötti viszonylatban nehezebbé teszi a szolgáltatásnak valamely tisztán tagállamon belüli nyújtásánál*”. Hasonlóképpen, az EUMSZ 49. cikke úgy rendelkezik, hogy „*tilos a valamely tagállam állampolgárainak egy másik tagállam területén történő szabad letelepedésére vonatkozó minden korlátozás*”.

([126]) A Ryanair e tekintetben a 2008. február 12-i CELF I ítélet (C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79) 63. és 64. pontjára hivatkozott.
([127]) Például: a Bíróság 1977. március 12-i ítélete, Iannelli kontra Meroni, C-74/76, ECLI:EU:C:1977:51, 14. pont.

(168) A Ryanair kijelenti, hogy mivel a Covid19-világjárvány súlyosan érintette a Svédországban és Dániában működő valamennyi légitársaságot (beleértve magát a Ryanairt is), és mivel az intézkedés csak a SAS-t juttatta előnyhöz, az intézkedés a SAS-t a hasonló helyzetben lévő légitársaságokkal szemben előnyben részesítette. A Ryanair szerint a Bizottság nem igazolta objektív módon ezt az eltérő bánásmódot. Konkrétabban, a Bizottság nem szolgál magyarázattal arra, hogy a Svédországban és Dániában működő más légitársaságok miért ne lennének képesek elérni a kitűzött közérdekű célt, nevezetesen a Svédország és Dánia gazdaságában bekövetkezett komoly zavar megszüntetését.

(169) A Ryanair azzal támasztja alá érveit, hogy a becslések szerint a SAS Svédországban az összeköttetéseknek csak 35 %-át, Dániában pedig csak 34 %-át szolgáltatta, míg a többi légitársaság adta a fennmaradó nagyobb részt (Svédországban a 65 %-ot, Dániában a 64 %-ot) ([128]). Hozzá kell tenni azt is, hogy 2020-ban a Covid19-világjárvány és az azt követően a járvány megfékezésére irányuló intézkedések miatt jelentős kapacitásfelesleg volt tapasztalható a légiközlekedési szolgáltatások terén, mivel Unió-szerte több ezer repülőgép állt használaton kívül ([129]). A Ryanair szerint más légitársaságok bőséges kapacitással rendelkeztek a kitűzött közérdekű cél eléréséhez.

(170) A Ryanair továbbá azt állítja, hogy Dánia és Svédország azáltal, hogy objektív indokolás nélkül kizárólag a SAS részére tette elérhetővé az intézkedést, és ezzel hátrányos megkülönböztetéssel kezelte a hasonló helyzetben lévő légitársaságokat. A Ryanair szerint e hátrányos megkülönböztetés azzal a hatással járt, hogy akadályozta a szolgáltatásnyújtás szabadságát és a letelepedési szabadságot az Unióban. A Ryanair az elmúlt években javította svédországi és dániai pozícióját, ám ez az intézkedés mindezt veszélybe sodorja azzal, hogy a SAS számára mesterségesen lehetőséget biztosít arra, hogy ezen országokban megszilárdítsa és javítsa versenyhelyzetét.

4.2.3. *A SAS esetében nem teljesültek az intézkedés igénybevételéhez szükséges jogosultsági feltételek (az ideiglenes keret 49. pontja)*

4.2.3.1. A Bizottság nem igazolta megfelelően, hogy a dán és a svéd beavatkozás hiányában a SAS üzleti tevékenysége megszüntetésére kényszerült volna, vagy azt csak komoly nehézségekkel tudta volna fenntartani.

(171) A Ryanair kifogásolja a Bizottságnak az ideiglenes keret 49. pontjának a) alpontja szerinti értékelését, miszerint a támogatás egyetlen reális alternatívája a SAS „*fizetésképtelenségi forgatókönyve*” és az, hogy „*működését csak komoly nehézségekkel tudta volna fenntartani*” (az eljárás megindításáról szóló határozat (88) preambulumbekezdése). Az értékelés továbbá olyan pénzügyi előrejelzésekre hivatkozik, amelyek állítólagosan azt mutatják, hogy a SAS „*2020 decemberéig gyakorlatilag fizetésképtelenné válik*” (az eljárás megindításáról szóló határozat (14) és (88) preambulumbekezdése).

(172) A Ryanair úgy véli, hogy e megközelítés alkalmazásával a Bizottság nem végezte el egyéb alternatív forgatókönyvek értékelését, csak a SAS fizetésképtelenségével vagy illikviditásával számolt. A Ryanair véleménye szerint a SAS-nak módjában állt volna a nem rendszerszintű tevékenységeinek visszafogása, vagy megfizethető feltételek mellett alternatív finanszírozást találhatott volna a piacokon.

([128]) A Ryanair ezeket az adatokat az észrevételeihez csatolt A.2.a. (Dánia) és A.2.b. (Svédország) mellékletben adta meg. Ezek a mellékletek egy légitársaságokat elemző 2021. április 27-i tanulmányra hivatkoznak, amelyet a Ryanair rendelt meg azzal a céllal, hogy elemzést kapjon a bizonyos nagy európai piacokon működő legnagyobb légitársaságok méretéről és működési engedélyeinek eredetéről, a Ryanair által az eredeti határozattal szemben benyújtott fellebbezéssel összefüggésben (a továbbiakban: a légitársaság piaci tanulmánya). Ez a tanulmány tíz tagállam – köztük Dánia és Svédország – légitársaság-piacára terjed ki, és meghatározza i. a légitársaságok főbb piaci részesedéseit az egyes országokban, valamint ii. ezek ötéves növekedési ütemét (2014 és 2019 között), iii. a vezető légitársaságok hozzájárulását ehhez a növekedéshez, és iv. az említett légitársaságok által az ugyanezen az időszakban kiszolgált útvonalakon tapasztalható általános növekedést. Az e tanulmányhoz felhasznált adatok az OAG-tól, a légiközlekedési adatokat gyűjtő független globális társaságtól származnak. A légitársaság piaci tanulmánya három táblázatba rendezi az adatokat az A.2.a. mellékletben (Dániára vonatkozóan) és az A.2.b. mellékletben (Svédországra vonatkozóan). Az 1. táblázat a 2019-ben Dániában és Svédországban a férőhely-kapacitás és a piaci részesedés tekintetében négy legnagyobb légitársaságról tartalmaz adatokat. A 2. táblázat a 16 európai légitársaság által kínált férőhelyek számának 2014 és 2019 közötti alakulásáról ad információkat. A 3. táblázat azt mutatja, hogyan alakult az útvonalak száma és a férőhely-kapacitás 2014 és 2019 között (a belföldi és az Európán belüli szinten egyaránt) Dániában a SAS, a Danish Air Transport, a diszkont légitársaságok és az „egyéb” légitársaságok esetében, Svédországban pedig a SAS, a Braathens regional, a diszkont légitársaságok és az „egyéb” légitársaságok esetében.

([129]) A Ryanair az észrevételeinek 3. mellékletében kivonatot nyújtott be az Eurocontrol területén földre kényszerült légi járművek számáról. A kivonat a következő internetcímen érhető el: https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

4.2.3.2. A Bizottság nem bizonyította, hogy a beavatkozás közérdekből történt

(173) Előzetes megjegyzésként a Ryanair kifogásolja a Bizottság által az ideiglenes keret 49. pontjának b) alpontja szerint végzett értékelést, mivel a Bizottság annak során kizárólag a svéd és a dán hatóságok állításaira támaszkodott. A Ryanair szerint a Bizottságnak önállóan kellett volna értékelnie, hogy a SAS milyen rendszerszintű jelentőséggel bír e két tagállam számára.

(174) A Ryanair szerint a Bizottság – jóllehet teljes mértékben a Svédország és Dánia által szolgáltatott információkra támaszkodott – nem tudja bizonyítani, hogy a SAS rendszerszintű jelentőségű vállalkozás, amelyet versenytársai nem tudnának könnyen helyettesíteni.

(175) Először is, irrelevánsak az adatok, amelyeket az eljárás megindításáról szóló határozat tartalmaz a légiközlekedési ágazatnak a dán és a svéd gazdasághoz való hozzájárulásával kapcsolatban, tekintettel arra, hogy nem tükrözik a SAS konkrét hozzájárulását.

(176) Másodszor, az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő adatok alapján a SAS GDP-hez való hozzájárulása a légiközlekedési ágazat teljes hozzájárulásának mindössze 30 %-át tette ki Svédországban és 10 %-át Dániában. A Ryanair szerint ezek a számok nem különösebben magasak egy olyan légitársaság esetében, amely a feltételezések szerint rendszerszintű jelentőségű, és ez különösen igaz azokban az esetekben, ahol a dinamikus versenytársak (például a Ryanair) számos útvonalon tökéletesen képesek a SAS helyettesítésére. A Ryanair szerint még fontosabb, hogy ezek a világjárvány előtti adatok, amelyek nem adnak tájékoztatást arról, hogy a SAS a világjárványt követően potenciálisan mennyiben járulhat hozzá a gazdasághoz és a foglalkoztatáshoz. Ez a hozzájárulás a feltételezések szerint jóval alacsonyabb lett volna, tekintettel azokra a pénzügyi kihívásokra, amelyekre maga a Bizottság is rámutatott az eljárás megindításáról szóló határozatban.

(177) Harmadszor, a Ryanair szerint a Bizottság köteles bizonyítani, hogy a SAS teljes tevékenysége pótolhatatlan, vagy pontosan felmérni, hogy a SAS jelenlegi tevékenységeinek mekkora hányada pótolhatatlan. A Ryanair szerint az elmúlt évtizedekben rendszeresen mentek csődbe légitársaságok, és csődjük soha nem veszélyeztette székhely szerinti országuk gazdaságát és összeköttetését. Amikor egy légitársaság csődeljárás alá kerül, működését általában hatékonyabb légitársaságok (például diszkont légitársaságok) veszik át. A Ryanair szerint ezt több precedens is szemlélteti, többek között a Sabena csődje, valamint a Malév és a Spanair 2012-es csődje. A két utóbbi esetben a csődöt követően azonnal megnőtt a forgalom a budapesti és a barcelonai repülőtéren, e légitársaságok működésének helyszínén. A Ryanair véleménye szerint ez a forgatókönyv 2020-ban még valószínűbb, hiszen a rendelkezésre álló kapacitás összehasonlíthatatlanul magasabb, mint 2012-ben (a Covid19-válság és a tartósan alacsony kereslet miatt), és ezért más légitársaságok nagyobb hajlandóságot mutatnak a részvételre. Ez összhangban lenne a Bizottság által 2014-ben levont következtetéssel is, amely szerint „*[a] tapasztalat azt mutatja, hogy ha egy csődbe is megy egy légitársaság és nincs lehetőség az életképességet biztosító szerkezetátalakításra, a légitársaság megszűnésével az érintett tagállam nem veszíti el az összeköttetést*”, és „*az érintett repülőterek közvetlen célállomásainak száma rövid és középtávon jelentősen növekedhet, és meghaladhatja a nemzeti fuvarozó összeomlása előtt rendelkezésre álló célállomások számát. Ez a növekedés a jelek szerint főként a diszkont légitársaságoknak betudható*” ([130]).

(178) Végezetül a Ryanair azzal érvelt, hogy annak a megállapításnak, miszerint a SAS tevékenységei nem helyettesíthetőek, ellentmond az eljárás megindításáról szóló határozat, amelyben a Bizottság azt állította, hogy a SAS – magas piaci részesedése ellenére – nem rendelkezik jelentős piaci erővel, és hogy versenytársai beléphettek a piacra és versenynyomás alá helyezhették az a SAS-t.

(179) Ezenkívül a Ryanair szerint a Bizottság nem fejtette ki, hogy a SAS méretének csökkentésével számoló forgatókönyv miért ne szolgálná ugyanolyan mértékben a közérdeket. Még ha a SAS egyes tevékenységei valóban rendszerszintű jellegűek is voltak, a Ryanair véleménye szerint a Bizottság nem állapította meg, hogy azok nem tarthatók-e fenn a csoport méretének csökkentése, illetve a nem rendszerszintű tevékenységek (például a földi kiszolgálási tevékenységek) csökkentése vagy visszaszorítása mellett is. ([131]).

([130]) A Ryanair az észrevételeinek A.4. mellékletére hivatkozik, amely a Bizottság 2014. július 9-i versenypolitikai tájékoztatójának („*State aid for airline restructuring: Does it give you wings?*” [A légitársaságok szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatás: Valóban szárnyakat ad?] (2014 – 10. szám, 2014. július 9., 1. és 4. oldal) (a továbbiakban: versenypolitikai tájékoztató) egyik cikkét tartalmazza.

([131]) A Ryanair az észrevételeinek A.5. mellékletére hivatkozik, amely a következő, 2020. májusi cikk kivonatát tartalmazza: Emmanuel Combe és Didier Bréchemier: *Before COVID-19, Air Transportation in Europe: an already fragile sector* [Légi közlekedés Európában a Covid19 előtt. Egy eleve sérülékeny ágazat] (a továbbiakban: az agytröszt által készített cikk). Ez a cikk a Fondation pour l'innovation politique (az európai integrációval és a szabad gazdasággal foglalkozó francia agytröszt) számára készült. A kivonat arról nyújt áttekintést, hogy egyes európai légitársaságok milyen pénzügyi helyzetben voltak a Covid19-világjárvány előtt és alatt.

4.2.3.3. A SAS képes volt megfizethető feltételek mellett finanszírozást találni a piacokon

(180) A Ryanair előzetesen kifogásolja a Bizottságnak az ideiglenes keret 49. pontjának c) alpontja szerinti értékelését, arra hivatkozva, hogy a Bizottság kizárólag a svéd és a dán kormány állításaira támaszkodott annak megállapítása során, hogy a SAS nem képes a tőkepiacokról fedezni tőke- és likviditási szükségleteit.

(181) Ezenkívül a Ryanair szerint három okból is téves a Bizottság azon előzetes következtetése, amelyet az eljárás megindításáról szóló határozatban az ideiglenes keret 49. pontjának c) alpontja szerint vont le.

(182) Először, a Ryanair szerint valószínű, hogy a SAS jelentős mennyiségű saját tőkét tudott volna bevonni a tőkepiacokon új befektetőktől. A Ryanair az észrevételeinek 7. mellékletében benyújtott egy gazdasági jelentést, melyet e megállapítás alátámasztása érdekében rendelt meg az Oxera Consulting LLP-től (a továbbiakban: Oxera-jelentés). Az Oxera-jelentésből kitűnik, hogy az intézkedés által biztosított tőkeemelésben csak a SAS meglévő részvényesei vehettek részt: a törzsrészvények zártkörű kibocsátásában csak a svéd és a dán hatóságok vehettek részt, míg a meglévő részvényeseknek történő új törzsrészvény-kibocsátás csak a SAS meglévő részvényesei előtt volt nyitva. Csakhogy – közli az Oxera-jelentés – a Covid19-világjárvány kezdetekor számos nyilvánosan működő vállalkozás jutott finanszírozáshoz a részvénypiacokon. Az Oxera-jelentés szerint a légiközlekedési ágazatban a 2020 áprilisa és decembere közötti időszakban ez kilenc légitársaság összesen 6,2 milliárd EUR-t tudott bevonni ([132]). A Ryanair szerint ez azt jelenti, hogy a SAS-nak lett volna lehetősége saját tőkéhez jutni, ha Svédország és Dánia bevonása nélkül, nem a meglévő részvényeseitől szerez saját tőkét, hanem más befektetőktől, nyilvános ajánlattétel útján.

(183) Másodszor, a Ryanair azzal érvel, hogy a piaci adatok szerint több olyan légitársaság is volt, amely a Covid19-világjárvány kezdetén a SAS vállalathoz hasonló hitelminősítéssel rendelkezett és jelentős összegű hitelfinanszírozásra tudott szert tenni a piacokon. Ezek a bizonyítékok határozottan arra utalnak, hogy ezt a SAS is megtehette volna, többek között úgy, hogy a tulajdonában lévő 55 légi jármű meg nem terhelt értékét ajánlja fel biztosítékként, hogy megfizethetőbb feltételek mellett juthasson hitelhez. E tekintetben az Oxera-jelentés tartalmaz egy táblázatot, amely összehasonlítja azokat a légitársaságokat, amelyek ugyanolyan hitelképességgel rendelkeztek, mint a Covid19-világjárvány előtt a SAS, amely 2020-ban hitelfinanszírozáshoz tudott jutni ([133]).

(184) Végezetül, a Ryanair azt kifogásolja, hogy a Bizottság nem mérlegelte azt, hogy a SAS-nak vajon módjában állt-e piaci magánszereplőkkel olyan ügyleteket végrehajtani, amelyek az adóssága megnövelése nélkül támogatták volna likviditását (ilyen lehetett volna például a hibrid instrumentumok kibocsátása vagy jelzáloggal terhelt légi járművek értékesítése).

4.2.3.4. A Bizottság az ideiglenes keret 49. pontja d) alpontjának való megfelelés értékelése során téves adatokra támaszkodott

(185) A Ryanair kétségbe vonja azokat a pénzügyi adatokat, amelyeket a Bizottság annak ellenőrzésére használt, hogy a SAS 2019. december 31-én az általános csoportmentességi rendelet értelmében véve nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősült-e. A Ryanair azzal érvel, hogy az értékelés a SAS nem összevont pénzügyi beszámolóján alapult, holott az összevont pénzügyi beszámolót kellett volna figyelembe venni.

(186) A Ryanair ezen túlmenően jelzi, hogy a Bizottságnak tisztáznia kellett volna, hogy értékelésének más részeiben a SAS megfelelő összevont pénzügyi beszámolójára támaszkodott-e.

4.2.4. *Az intézkedés nem megfelelő és nem a lehető legkevésbé torzítja a versenyt (az ideiglenes keret 53. pontja)*

(187) A Ryanair úgy véli, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat csupán leírja az intézkedést, anélkül, hogy magyarázatot adna arra, hogy az alkalmas-e a SAS feltőkésítési szükségleteinek kielégítésére. A Ryanair előadja továbbá, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat nem tartalmaz arra vonatkozó megállapítást, hogy az intézkedés a lehető legkevésbé torzítja a versenyt. Az eljárás megindításáról szóló határozat a Ryanair szerint nem elemzi az intézkedés által okozott torzulásokat úgy, hogy azokat az egyéb lehetséges támogatási eszközök által okozott torzulásokkal veti össze.

([132]) E légitársaságok a következők voltak: Ryanair, EasyJet, IAG, Air Canada, United Airlines, American Airlines, Spirit Airlines, Norwegian Airlines és Hawaiian Airlines.

([133]) E légitársaságok a következők voltak: American Airlines, Allegiant Air, Azul, Hawaiian Airlines, Spirit Airlines és GOL Airlines.

4.2.5. *Az intézkedés nem arányos, és a feltőkésítés összege meghaladja az életképesség biztosításához szükséges minimumot (az ideiglenes keret 54. pontja)*

4.2.5.1. Az ideiglenes keret állítólagos helytelen alkalmazása

(188) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásra ([134]) hivatkozva a Ryanair úgy véli, hogy az ideiglenes keret 54. pontjának értelmében vett életképesség akkor valósul meg, amikor a vállalkozás „*valamennyi költségének (ideértve az értékcsökkenést és a pénzügyi költségeket) fedezése után megfelelő tőkemegtérülést tud biztosítani*”. A Ryanair szerint az eljárás megindításáról szóló határozat nem értékeli azt, hogy a SAS mennyiben képes arra, hogy visszatérjen a magánbefektetők számára elfogadható nyereségességi szintre. A Ryanair azt kifogásolja, hogy a Bizottság az életképességet azonosnak tekinti „*a vállalat magántőkepiachoz való hozzáférésével*”, továbbá kifogásolja azt, hogy az életképesség értékelése során a Bizottság csak hitel- és sajáttőke-mutatókat vett figyelembe. A Ryanair azzal érvel, hogy a Bizottságnak több mérőszámot kellett volna értékelnie, különös tekintettel az olyan jövedelmezőségi mutatókra, mint a jövőbeli haszonkulcsok, az eszközarányos jövedelmezőség vagy a saját tőke megtérülése.

(189) A Ryanair úgy véli továbbá, hogy a Bizottságnak értékelnie kellett volna azt, hogy hátrányos forgatókönyvek milyen hatással vannak a SAS életképességének helyreállítására, ahogy azt a bankszektorra vonatkozó korábbi határozataiban is tette. A Bizottságnak a SAS üzleti tervére vonatkozó érzékenységi tesztjei nem elégségesek, és „*széles körben kellett volna stressztesztet*” végeznie „*számos hátrányos forgatókönyv figyelembevételével, tekintettel a fennálló piaci bizonytalanságra is*”.

4.2.5.2. A támogatás összegének kiszámításával kapcsolatos állítólagos nyilvánvaló mérlegelési hiba

(190) A Ryanair azzal érvel, hogy a SAS által igényelt támogatás összegének kiszámítását illetően a Bizottság számos mérlegelési hibát követett el.

(191) Először is, a Ryanair szerint nem megfelelőek az életképesség megállapítására alkalmazott azon küszöbértékek, melyeket a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban adott meg, mivel azok túl magasak, és túlzottan kedvező pénzügyi helyzetet határoznak meg célértékként. A Ryanair megjegyzi, hogy a Covid19-világjárvány előtt a SAS nettó hitel/saját tőke aránya, nettó hitel/EBITDA aránya és saját tőke/összes eszköz aránya (az értékelt négy életképességi kritériumból három) rosszabb volt, mint a Bizottság által az életképesség bizonyításához kitűzött célok, és hogy a SAS akkor is képes volt finanszírozást szerezni a tőkepiacokon. A Ryanair szerint például a SAS nettó hitel/saját tőke aránya 2020 januárjában 4,75 volt, nettó hitel/saját tőke aránya következetesen meghaladta a 3,0–3,5-öt, 2020 januárjában pedig elérte a 4-et, míg saját tőke/összes eszköz aránya következetesen 18,1 % alatt maradt, a 2019. októberi 16 % és 2020 januárjában megfigyelhető körülbelül 8 % között mozogva.

(192) Másodszor, a Ryanair azzal érvel, hogy a Bizottság nem megfelelő referenciaértéket alkalmazott, amikor úgy ítélte meg, hogy a befektetésre ajánlott hitelminősítés minimálisan szükséges ahhoz, hogy egy vállalat hozzáférhessen a piaci alapú finanszírozáshoz. Vannak ugyanis olyan, alacsonyabb minősítéssel rendelkező légitársaságok, amelyek hozzáférnek – és a Covid19-világjárvány idején is hozzáfértek – a tőkepiacokhoz. Tekintettel arra, hogy a Bizottság a támogatás arányosságát olyan hitelminősítési küszöbértékhez viszonyítva állapította meg, amely magasabb, mint amit a befektetők általában megkövetelnek a légitársaságoktól a tőkepiaci finanszírozáshoz való hozzáférés feltételeként, a támogatás nem korlátozódik a SAS pénzügyi életképességének biztosításához szükséges minimumra.

(193) Harmadszor, a Ryanair azt állítja, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat nem tartalmazza a SAS pénzügyi előrejelzéseinek megfelelő elemzését. Hozzáteszi, hogy a Bizottságnak különösen azt kellett volna értékelnie, hogy a SAS milyen mértékben volt képes strukturálisan csökkenteni költségalapját a jövedelmezőség javítása érdekében, illetve hogy rövid távon milyen mértékben tudta csökkenteni a költségeit. Hasonlóképpen, a Bizottság nem értékelte az alternatív forgalmi előrejelzések és a forgalomnak a világjárványból hatásaiból való helyreállására vonatkozó feltételezések hatását.

(194) Ennek alapján a Ryanair úgy véli, hogy a támogatás nem korlátozódik a SAS pénzügyi életképességének biztosításához szükséges minimumra.

([134]) A Bizottság közleménye – Iránymutatás a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról (HL C 249., 2014.7.31., 1. o.).

4.2.6. *Az intézkedés nem biztosítja Dánia és Svédország megfelelő ellentételezését és kilépését (az ideiglenes keret 3.11.5. szakasza)*

4.2.6.1. A tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentum nem biztosít sem lépcsőzetes emelési mechanizmust, sem pedig azzal összehasonlítható alternatívát (az ideiglenes keret 61. és 62. pontja)

(195) A Ryanair a SAS II. ítéletre hivatkozik, amely megállapította, hogy a tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumot nem kísérte lépcsőzetes emelési mechanizmus, amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat (134) preambulumbekezdése is megjegyzi. A Ryanair egyetért a Bizottság előzetes megállapításával, miszerint az intézkedésnek a tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumához láthatólag nem kapcsolódik olyan megfelelő alternatív mechanizmus, amely összességében hasonló mértékben ösztönözné az állam kilépését, és hasonló átfogó hatással lenne az állam ellentételezésére, mint az ideiglenes keret 61. pontjában előirányzott lépcsőzetes emelési mechanizmus.

4.2.6.2. A hibrid tőkeinstrumentum nem nyújt megfelelő ellentételezést Svédországnak és Dániának (az ideiglenes keret 65. és 66. pontja)

(196) A Ryanair vitatja a Bizottság előzetes következtetését, amely szerint a hibrid eszközök megfelelő ellentételezést biztosítottak Svédország és Dánia számára.

(197) Azzal érvel, hogy az NSHN1 és az NSHN2 felárai, amelyek 90 bázisponttal, illetve 190 bázisponttal magasabbak az ideiglenes keret 66. pontjában meghatározott minimumkövetelményeknél, nem kompenzálják teljes mértékben Svédországot és Dániát a szóban forgó eszközök kockázati jellemzőiért. A Ryanair által benyújtott Oxera-jelentés elemzi az azon pénzügyi instrumentumok felárát, amelyekre jellemző a Bizottság által azonosított négy fő kockázati sajátosság egyike (lásd a (430) preambulumbekezdést), valamint elemez egy releváns piaci referencia-aértéket, amely olyan pénzügyi instrumentumokból áll össze, melyekre nem jellemző e kockázati sajátosság, de egyébként hasonlóak (például a kibocsátás időpontja, a lejárat és a hitelminősítés tekintetében) ([135]). Az elemzés arra a következtetésre jut, hogy Svédország és Dánia megfelelő kompenzálásához további 400 bázispontos felárra lenne szükség, nem pedig a tényleges 90 bázispontos és 190 bázispontos felárra.

(198) A Ryanair hozzáteszi, hogy mivel az NSHN1 és az NSHN2 kockázati profilja azonos, a két instrumentum közötti 100 bázispontos felár-különbözet deltatényezője nem konkrét és hiteles megfontolásokon alapul.

4.2.7. *Az intézkedés nem akadályozza meg a verseny indokolatlan torzulását (az ideiglenes keret 72. pontja)*

(199) A Ryanair azt állítja, hogy az intézkedés nem akadályozza meg a verseny indokolatlan torzulását, és különösen az ideiglenes keret 72. pontját sérti.

(200) Állításának alátámasztására a Ryanair két érvcsoportot hoz fel i. az érintett piacok meghatározásával, és ii. a SAS repülőtéri piaci erejének értékelésével kapcsolatban.

(201) Először is a Ryanair azzal érvel, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság eltért a légitársaságok összefonódásával kapcsolatos határozathozatali gyakorlatától, amely a piacokat a kiindulási pont és a célállomás szerinti várospárokként határozza meg (a továbbiakban: O&D megközelítés), és ehelyett azt javasolta, hogy az érintett piacokat kizárólag a repülőterenkénti megközelítéssel határozzák meg. A Ryanair úgy véli, hogy a Bizottság emiatt tévesen határozta meg az érintett piacokat, és nem értékelte azt, hogy a SAS jelentős piaci erővel rendelkezik-e az érintett piacoknak legalább az egyikén, amint azt az ideiglenes keret 72. pontja megköveteli. A Ryanair szerint az, hogy az intézkedés a SAS-ra mint csoportra, nem pedig konkrét útvonalakra irányul, nem zárja ki azt, hogy a SAS egyedi versenyhelyzetét valamennyi O&D várospár esetében befolyásolja a nyújtott támogatás. A Ryanair szerint tehát nincs objektív ok arra, hogy a versenyjogi értékelés hatályát az állami támogatásokkal kapcsolatos kínálati oldali megfontolásokra szorítsák. A keresleti oldalon jelentkező mellékhatások a légiközlekedési

([135]) A Ryanair különösen a következőket hasonlítja össze: az előresorolt nem átváltható kötvényeket a alárendelt nem átalakítható kötényekkel (az alárendeltségi szint miatt szükséges felár megállapításához), az átváltható hiteleket és kötvényeket a nem átváltható kötvényekkel (a nem átválthatóság miatt szükséges felár megállapításához), a nem átváltható kötvényeket a nem átváltható, természetbeni kifizetésű (PIK) kötvényekkel (a kibocsátó által a kamatszelvény-kifizetés terén élvezett mérlegelési jogkör miatt szükséges felár megállapításához), valamint a nem átváltható 10–20 éves kötvényeket a nem átváltható lejárat nélküli kötvényekkel (a lejárat nélküliség miatt szükséges felár megállapításához).

ágazatban nyújtott állami támogatások értékelése szempontjából ugyanennyire relevánsak, tekintettel arra, hogy a kedvezményezett előnyben részesül olyan vállalkozásokkal szemben, amelyek az O&D útvonalakon versenytársainak számítanak. Ezenkívül az ideiglenes keret 72. pontja felhatalmazza a Bizottságot, hogy i. értékelje, hogy a kedvezményezett jelentős piaci erővel rendelkezik-e minden egyes érintett piacon, ahol tevékenykedik, és ii. írjon elő korrekciós intézkedéseket ezeken a piacokon. Az ideiglenes keret tehát az antitröszt- és összefonódási ügyekben szokásosan megkövetelt versenyjogi értékeléssel összhangban lévő értékelést ír elő. A Ryanair észrevételeiben az Oxera-jelentésre hivatkozott, amely a SAS piaci részesedését azon 567 – skandináv országokba irányuló és onnan kiinduló – útvonal alapján elemezte, amelyeken a SAS a 2019. évi nyári IATA menetrendi időszakban üzemeltetett járatokat.

(202) Másodszor, a Ryanair azzal érvel, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban a SAS piaci erejére vonatkozó bizottsági értékelés számos hiányosságot mutat: i. a Bizottság nem tekintett előre, és csak a 2019. évi nyári és a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakra vonatkozó múltbeli adatokra támaszkodott, ii. a Bizottság nem vette figyelembe azokat a repülőtereket, ahol a SAS nem rendelkezett bázissal, holott a bázis megléte nem feltétele annak, hogy egy légitársaság sikeresen működhessen egy repülőtéren, iii. a Bizottság a résidők korlátozottságán túl nem vett figyelembe egyéb belépési akadályokat, például a választékgazdaságosságot, a márkaépítést, a promóciókat és az ügyfélhűséget, a hálózati gazdaságokat vagy a piacon lévő vállalatok általi agresszív megtorlás kockázatát, és iv. a Bizottság tévesen hagyta figyelmen kívül a versenytársak repülőtereken tapasztalható széttagoltságának mértékét, és helytelenül a résidő-részesedésekre összpontosított a piaci részesedés helyett, továbbá nem végezte el a repülőterek kellő részletességű értékelését.

4.2.8. *A Bizottság nem oldhatja fel a nem kötelező kamatszelvény-kifizetések tilalmát (az ideiglenes keret 77. pontja)*

(203) A Ryanair azt állítja, hogy nem állt fenn olyan kivételes körülmény, amely indokolná az ideiglenes keret 77. pontjától való eltérést. Maga a Covid19-világjárvány adott esetben nem minősül ilyen kivételes körülménynek, mivel az ideiglenes keret már figyelembe veszi a világjárvány kivételes jellegét, és ennek alapján állapít meg követelményeket.

(204) Az intézkedés sajátosságait illetően a Ryanair számos következetlenséget kifogásol.

(205) Először is úgy véli, hogy a kötvénytulajdonosokkal a tehermegosztás kapcsán folytatott tárgyalások leírása ellentmondást tartalmaz. A Ryanair álláspontja szerint a Bizottság azt állította, hogy „*a kamatszelvény-kifizetésre kitértek az egyes kötvénytulajdonosokkal folytatott tárgyalások során*”, ugyanakkor azt is, hogy „*várható volt, hogy kulcsfontosságú szempont lesz minden kötvénytulajdonos számára, amikor arról dönt, hogy hozzájárul-e az átalakításhoz*”. Másodszor, a Ryanair megjegyzi, hogy a Bizottság kifejti, hogy a nem kötelező kamatszelvény-kifizetések tilalmának célja a szükséges támogatás összegének minimalizálása. Azonban a Ryanair véleménye szerint a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a tilalom feloldása várhatóan csökkenti majd a tőkeinjekció formájában nyújtott állami támogatás összegét. A Ryanair szerint az ideiglenes keret 77. pontjában foglalt tilalom kötelező erejű kötelezettségvállalást ír elő a feltőkésítési támogatás kedvezményezettjei számára annak érdekében, hogy elkerülhetőek legyenek a befektetőkkel e kérdésben folytatott tárgyalások, és így végső soron csökkenjen a szükséges támogatás összege. A Ryanair véleménye szerint a kötvénytulajdonosok már amúgy is elegendő ösztönzést kaptak a befektetésre, tekintettel arra, hogy Dánia és Svédország jelentős mértékű támogatást biztosított.

(206) Harmadszor, a Ryanair azt állítja, hogy a Bizottság értékelése téves kontrafaktuális forgatókönyvön alapult, nevezetesen azon, hogy a SAS egyszerűen több támogatást kapott volna pénzügyi szükségleteinek fedezésére abban az esetben, ha a kötvénytulajdonosok nem fogadták volna el a nem kötelező kamatszelvény-kifizetések tilalmát. E tekintetben a Ryanair úgy véli, hogy a kötvénytulajdonosok beleegyezése nélkül beálló helyzetet leíró megfelelő kontrafaktuális forgatókönyv az lett volna, hogy a SAS kevesebb támogatást kap, vagy egyáltalán nem kap támogatást.

(207) Negyedszer, a Ryanair véleménye szerint az, hogy a nem kötelező kamatszelvény-kifizetés tilalma alóli mentesség esetleg kulcsfontosságú szempont lehetett a kötvénytulajdonosok számára annak eldöntése során, hogy részt vesznek-e a feltőkésítésben, nem indokolhatja azt, hogy a Bizottság eltér az ideiglenes kerettől. A Ryanair szerint irreleváns az, hogy „*az ideiglenes keret nem írja elő követelményként a tehermegosztást*” (az eljárás megindításáról szóló határozat (206) preambulumbekezdése), mivel az ideiglenes keret 77. pontja állítólag előír bizonyos tehermegosztást, amint azt a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat (198) preambulumbekezdésében elismeri: „*az ideiglenes keret 77. pontja összeegyeztethetőségi követelményt ír elő, melynek célja annak megakadályozása, hogy a meglévő magánfelek a kedvezményezett által saját hatáskörben végrehajtott intézkedések (például osztalékok kifizetésének bejelentése, részvények visszavásárlása vagy nem kötelező kamatszelvény-kifizetés) révén részesüljenek az állami támogatásból*”.

4.2.9. *A Bizottság nem írja elő a szerkezetátalakítási terv megfelelő időben történő bejelentését (az ideiglenes keret 85. pontja)*

(208) A Ryanair azt állítja, hogy nem ösztönzi az államot a kilépésre az a hatéves időszak, melynek eltelte után a tagállamok kötelesek lehetnek benyújtani a feltőkésítési intézkedés kedvezményezettjének az ideiglenes keret 85. pontjában előírt szerkezetátalakítási tervét. Ez éles ellentétben áll a bankokról szóló 2008. évi közleménnyel ([136]) is, amely állítólag arra kötelezte a bankokat, hogy már a feltőkésítés engedélyezése előtt nyújtsanak be szerkezetátalakítási tervet. A Ryanair állítása szerint az ilyen engedékeny megközelítés, melyhez a versenytorzulások orvoslására irányuló strukturális intézkedések hiánya társul, összeegyeztethetetlen az arányosság elvével. Ellentmond továbbá az ideiglenes keret 45. pontjának, mely megállapítja, hogy „*az ilyen [feltőkésítési] instrumentumok kibocsátását szigorú feltételekhez kell kötni, mivel nagymértékben torzítják a vállalkozások közötti versenyt*". Ennek megfelelően a Bizottságnak meg kell követelnie, hogy a szerkezetátalakítási tervet jóval korábban jelentsék be.

5. DÁNIA ÉS SVÉDORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATBAN

(209) A dán és a svéd hatóságok a Ryanair által az észrevételeiben felvetett négy kérdésre reagáltak, nevezetesen a támogatás jogellenességére, a beavatkozáshoz fűződő közös érdekre, a szabad mozgásra vonatkozó szabályokra, valamint az ideiglenes keret 61. és 62. pontjának való megfelelésre.

5.1. A támogatás ideiglenes visszatérítése nem indokolt

(210) A dán és a svéd hatóságok a Ryanair észrevételei alapján úgy értelmezik, hogy a Ryanair arra kérte a Bizottságot, hogy rendelje el a jogellenes támogatás felfüggesztését, illetve e támogatás ideiglenes visszatérítését. Elismerik, hogy a hivatalos vizsgálat keretében a Bizottság felszólíthatja a tagállamot a támogatás ideiglenes visszatérítésére mindaddig, amíg a Bizottság állást nem foglal a belső piaccal való összeegyeztethetőségről. A támogatás ideiglenes visszatérítése azonban a Bizottság mérlegelési jogkörébe tartozik. Ezenkívül az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet (a továbbiakban: eljárási rendelet) ([137]) 13. cikkének (2) bekezdése szerint az ideiglenes visszatérítés elrendeléséhez a következő feltételeknek kell teljesülniük:

— egy megszilárdult gyakorlat szerint nincs kétség az érintett intézkedés támogatás jellege felől,

— sürgős intézkedésre van szükség,

— fennáll annak kockázata, hogy egy versenytársat jelentős és helyrehozhatatlan kár ér.

(211) Ebben az esetben a dán és a svéd hatóságok hangsúlyozzák, hogy nincs szükség sürgős fellépésre, és az intézkedés nem jár jelentős és helyrehozhatatlan kár kockázatával sem a Ryanairre, sem más versenytársra nézve.

(212) Dánia és Svédország továbbá azt állítja, hogy a Ryanair nem támasztotta alá, hogy ebben az esetben miért teljesülnének azok a feltételek, amelyek alapján a Bizottság elrendelheti a támogatás ideiglenes visszatérítését.

5.2. A SAS javára történt beavatkozás közérdeket szolgált

(213) A dán és a svéd hatóságok vitatják a Ryanair azon állítását, miszerint a SAS az intézkedés nyújtásának időpontjában nem volt „*sajátos helyzetben*" a Dániában és Svédországban működő „*összes többi légitársasághoz*" képest. Dánia és Svédország azzal érvel, hogy a SAS – a maga kiterjedt belföldi és nemzetközi hálózatával – alapvető szerepet játszott (és játszik) a Svédországon és Dánián belüli, oda irányuló és onnan kiinduló légiközlekedési összeköttetések fenntartásában. Ezért Dánia és Svédország szükségesnek tartotta, hogy megerősítsék a SAS saját tőkéjét és likviditáshoz való hozzáférését egy olyan időszakban, amikor a Covid19 terjedésének hatásai komolyan veszélyeztették a SAS életképességét.

([136]) Közlemény – Az állami támogatásokról szóló szabályoknak a pénzintézetek vonatkozásában a jelenlegi pénzügyi világválsággal összefüggésben tett intézkedésekre történő alkalmazása (a továbbiakban: a bankokról szóló 2008. évi közlemény) (HL C 270., 2008.10.25., 8. o.).

([137]) A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(214) Ezenkívül Dánia és Svédország szerint az, hogy a Bizottság az értékelését többek között a tagállamok által szolgáltatott információkra alapozta, nem zárja ki azt, hogy a Bizottság ezen információkat függetlenül és alaposan értékelje. A Bizottság által elvégzett értékelés olyan konkrét tényeken és adatokon alapul, amelyeket a Ryanair önmagában nem vitat, és amelyek azt mutatják, hogy a SAS jelentős mértékben hozzájárult Dániában és Svédországban a foglalkoztatásához, az összeköttetésekhez, valamint gazdasághoz. Ezenkívül a dán és a svéd hatóságok rámutatnak arra, hogy a Bizottság több alkalommal kért további információkat annak értékeléséhez, hogy teljesült-e az ideiglenes keret 49. pontjának b) alpontja; a dán és a svéd hatóságok ennek alapján bizonyítva látják, hogy a Bizottság független értékelést végzett.

(215) A Ryanair észrevételére ((177) preambulumbekezdés) válaszul Dánia és Svédország emlékeztet arra, hogy az elemzés döntő pontja az volt, hogy Dánia és Svédország a támogatás nyújtásának időpontjában nem lehetett biztos abban, hogy a SAS versenytársai is képesek lennének olyan szintű összeköttetést fenntartani, mint a SAS.

(216) Emellett Dánia és Svédország úgy véli, hogy tévesek a Ryanair azon állításai, melyek szerint a diszkont légitársaságok minden útvonalon a SAS helyébe léptek volna, és ezáltal a SAS-hoz hasonlóan járultak volna hozzá Dánia és Svédország gazdaságához és összeköttetéséhez. A svéd hatóságok jelezték, hogy az ország gazdaságának működőképes légiközlekedési összeköttetésekre van szüksége, különösen Svédország sajátos földrajzi helyzete és jellemzői miatt ([138]). Véleményük szerint tehát a SAS működését fenn kellett tartani a megfelelő szintű összeköttetés biztosítása érdekében, tekintettel arra, hogy a SAS döntő szerepet játszott a Svédországba irányuló, onnan kiinduló és azon belüli légi összeköttetések fenntartásában. A SAS tizenhárom svéd várost szolgál ki, és az egész országot lefedi a déli Malmötől az északi Kirunáig. Ezek a belföldi célállomások össze vannak kötve a stockholmi és a koppenhágai csomópontokkal, ahol mind belföldi, mind nemzetközi csatlakozó járatok elérhetők. Az állítás szerint a SAS ezért egyedülálló. A SAS vállalattal ellentétben a Ryanair nem üzemeltet úgynevezett gyűjtő–elosztó modellen alapuló hálózatot ([139]), illetve a külföldi és belföldi transzferek esetében nem kínál azonos elérhetőséget.

(217) Általánosabban: a dán és a svéd hatóságok álláspontja szerint a tagállamok jelentős mérlegelési jogkörrel rendelkeznek annak eldöntése során, hogy a kedvezményezett javára történő beavatkozáshoz fűződik-e közérdek, míg a Bizottság által végzett ellenőrzés a nyilvánvaló mérlegelési hibákra korlátozódik. Ilyen nyilvánvaló hiba nem állt fenn az intézkedés esetében, illetve a SAS javára történő beavatkozás melletti döntés esetében.

5.3. **Az intézkedés megfelel az EUMSZ 18., 49. és 56. cikkének**

(218) A dán és a svéd hatóságok azzal érvelnek, hogy az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja lehetővé teszi egyedi támogatás nyújtását, és ezért amennyiben a tagállamok teljesítik az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontjában meghatározott feltételeket, bizonyos vállalkozások implicit kizárása nem tekinthető a támogatási intézkedés céljával elválaszthatatlanul összefüggőnek. Ennek alapján Dánia és Svédország azzal érvel, hogy a Bizottság az állami támogatási eljárások keretében nem rendelkezik hatáskörrel annak ellenőrzésére, hogy a SAS-on kívül mindegyik más vállalkozás kizárása ellentétes-e a Szerződés szabad mozgásra vonatkozó rendelkezéseivel ([140]).

([138]) A svéd hatóságok felhívták a figyelmet arra, hogy a Svédország legészakibb és legdélebbi pontja közötti utazás hosszabb, mint a Luxembourgból Tuniszba, Isztambulba vagy Minszkbe történő utazás. A Svédországba irányuló és onnan induló utazások során az utasok a leggyakrabban a légi közlekedést veszik igénybe, amely az összes nemzetközi utasforgalom mintegy 70 %-át teszi ki. Hozzá kell tenni, hogy Svédország legészakibb részeire jellemző télen a zord időjárás, így a hó és a jég miatt az utak megközelíthetősége kapcsán rendszeresen problémák merülnek fel. A légi közlekedés tehát nagy jelentőséggel bír az ország egész területén az összeköttetések fenntartása szempontjából, valamint a legtöbb hosszabb utazás esetében és az olyan utazások esetében, ahol nincs közúti összeköttetés, nehezen helyettesíthető.

([139]) A gyűjtő–elosztó modellen alapuló hálózat olyan üzleti szervezet, amelynek keretében egy légitársaság nemcsak két pont között szállít utasokat, hanem a csomópontján keresztül összeköttetést biztosít a távoli pontokra utazó személyek számára is. Az angol kifejezés a „hub-and-spoke”, ahol a „spoke” (vagyis a küllő) az útvonal, a „hub” (vagyis a kerékagy) a csomópont. Ez a rendszer ellentétben áll a Ryanair által használt, két pont közötti modellel, amelyben nincsenek csomópontok, hanem az útvonalakon elérhető városok között közlekednek a nonstop járatok.

([140]) Dánia és Svédország e tekintetben többek között az 1977. március 22-i Iannelli kontra Meroni ítéletre (74/76, ECLI:EU:C:1977:51, 14. pont) hivatkozik.

(219) Dánia és Svédország másodlagosan megjegyzi azt is, hogy még ha a Bizottság érdemben értékelné is a Ryanair ezzel kapcsolatos állításait, akkor sem lenne megalapozott a következtetés, miszerint az intézkedés a szabad mozgás korlátozásának minősül. Dánia és Svédország szerint a Törvényszék megállapította, hogy annak bizonyításához, hogy valamely támogatási intézkedés korlátozza a szabad mozgást, meg kell jelölni azokat a ténybeli vagy jogi elemeket, amelyek alapján ez az intézkedés olyan korlátozó hatásokat váltana ki, amelyek túlmutatnak azokon, amelyek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt tilalmat megalapozzák ([141]).

5.4. Összeegyeztethetőség az ideiglenes keret 61. és 62. szakaszával

(220) A Ryanair észrevételeire ((195) preambulumbekezdés) válaszul a dán és a svéd hatóságok az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos közös észrevételeikre hivatkoznak. Megismétlik, hogy az intézkedést a belső piaccal összeegyeztethetőnek kell nyilvánítani, mivel az az ideiglenes keret 62. pontjával összhangban már rendelkezik a szükséges ösztönzőkről. Ennek alternatívájaként az intézkedés közvetlenül az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében nyilvánítandó a belső piaccal összeegyeztethetőnek.

(221) A Dánia és Svédország részére 2023. november 9-én benyújtott információkérésében a Bizottság felkérte Dániát és Svédországot, hogy nyilvánítsanak véleményt a SAS által az észrevételeiben előterjesztett mechanizmusról.

(222) Dánia és Svédország megerősítette, hogy a SAS-hoz hasonlóan úgy vélik, hogy a SAS részére 2023. október 26-án nyújtott intézkedés megfelel az ideiglenes keret 62. pontjának, anélkül, hogy szükség lenne a SAS által előirányzott mechanizmus végrehajtására (3.1. szakasz). Mindazonáltal a dán és a svéd hatóságok – a Bizottság kérdéseire válaszolva – elismerték, hogy a SAS által előterjesztett mechanizmus megfelelne az ideiglenes keret 61. és 62. pontjában foglalt feltételeknek. Azt is elismerték, hogy nincs olyan jelentős – jogi vagy gazdasági – akadály, amely meggátolná egy ilyen mechanizmus végrehajtását. Végezetül pedig elismerték, hogy a SAS által előirányzott mechanizmusnak nem azonosítottak olyan alternatíváját, amely nyilvánvalóan kevésbé lett volna megterhelő a SAS, illetve Dánia és Svédország számára, úgy, hogy közben továbbra is megfelelt volna az ideiglenes keret 61. és 62. pontjában foglalt feltételeknek.

6. AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

6.1. Állami támogatás fennállása

(223) Ahhoz, hogy valamely intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatásnak minősüljön, az említett rendelkezésben meghatározott valamennyi feltételnek teljesülnie kell. Először is, az intézkedésnek az államnak betudhatónak kell lennie, és azt állami forrásokból kell finanszírozni. Másodszor, előnyben részesíti a kedvezményezettet. Harmadszor, az előnynek szelektívnek kell lennie. Negyedszer, az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

(224) Az intézkedés az államnak tudható be, mivel a dán és a svéd hatóságok nyújtották ((90) preambulumbekezdés). Az intézkedést állami forrásokból finanszírozták, mivel finanszírozásukhoz a Svédország és Dánia által tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumokkal és hibrid tőkeinstrumentumokkal biztosított állami forrásokat használtak fel ((91) preambulumbekezdés).

(225) Az intézkedés a meglévő piaci feltételeknél kedvezőbb feltételek mellett történő feltőkésítés formájában előnyhöz juttatta a SAS-t. Az intézkedés tehát előnyhöz juttatta a SAS-t a szokásos piaci feltételekhez képest.

(226) Az intézkedés által biztosított előny szelektív volt, mivel Dánia és Svédország csak egy vállalkozásnak, nevezetesen a SAS-nak nyújtotta azt.

(227) Az intézkedés alkalmas volt a verseny torzítására, mivel megerősítette a SAS versenyhelyzetét. Érintette továbbá a tagállamok közötti kereskedelmet is, mivel a SAS olyan ágazatokban tevékenykedett, ahol Unión belüli kereskedelem folyik.

(228) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy az intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül. A dán és a svéd hatóságok nem vitatják ezt a következtetést.

([141]) Dánia és Svédország e tekintetben többek között a 2021. április 14-i Ryanair kontra Bizottság ítéletre (T-378/20, ECLI:EU:T:2021:194, 81. pont) hivatkozik.

6.2. **Az állami támogatás jogszerűsége**

(229) Kezdetben a dán és a svéd hatóságok – azzal, hogy az intézkedést annak végrehajtása előtt bejelentették – tiszteletben tartották az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerinti kötelezettségeiket.

(230) Azonban az eredeti határozat Törvényszék általi megsemmisítését követően az intézkedés a nyújtás pillanatától kezdve jogellenes támogatássá vált, amennyiben bizottsági határozat már nem hagyta jóvá.

(231) A (164) preambulumbekezdésben említettek szerint a Ryanair arra kérte a Bizottságot, hogy kötelezze Dániát és Svédországot a támogatás azonnali felfüggesztésére, és kérje fel a SAS-t, hogy fizessen kamatot arra az időszakra, mely során a jogellenes támogatás a rendelkezésére állt.

(232) Az eljárási rendelet 13. cikkének (1) bekezdése szerint *„a Bizottság, miután lehetőséget biztosított az érintett tagállamnak észrevételei megtételére, olyan határozatot hozhat, amely megköveteli a jogellenes támogatás nyújtásának felfüggesztését, amíg a Bizottság határozatot nem hoz a támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségéről”*.

(233) E rendelkezésből következik, hogy a felfüggesztő rendelkezés a Bizottság mérlegelési jogkörébe tartozik ([142]), és bizonyos eljárási szabályok tiszteletben tartásától függ, azaz a Bizottságnak e tekintetben egyedi határozatot kell hoznia, miután lehetőséget adott a tagállamnak észrevételei megtételére. Ezen túlmenően az ítélkezési gyakorlat szerint e mérlegelési jogkör gyakorlása során a Bizottság nem köteles megindokolni azt a döntését, hogy egy adott ügyben nem fogad el felfüggesztést ([143]).

(234) Mivel e határozat célja, hogy az intézkedéssel kapcsolatos hivatalos vizsgálati eljárást lezárja azzal, hogy végleges álláspontot fogalmaz meg a támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségéről, e határozatban nem szükséges értékelni a felfüggesztő rendelkezés szükségességét.

(235) Az 5.1. szakaszban említettek szerint Dánia és Svédország megjegyzi, hogy a jelek szerint a Ryanair arra is kéri a Bizottságot, hogy kötelezze Dániát és Svédországot arra, hogy a jogellenes támogatást a SAS légitársasággal ideiglenesen téríttesse vissza ([144]). Dánia és Svédország szerint azonban a Bizottság csak akkor rendelheti el a támogatás ideiglenes visszatérítését, ha az eljárási rendelet 13. cikkének (2) bekezdésében meghatározott valamennyi feltétel teljesül.

(236) A Bizottság megjegyzi, hogy az eljárási rendelet 13. cikkének (2) bekezdése szerinti ideiglenes visszatérítésére vonatkozó felszólítás szintén a Bizottság mérlegelési jogkörébe tartozik, és valóban a Dánia és Svédország által a (211) preambulumbekezdésben említett feltételek teljesülésétől függ. A Ryanair nem jelezte, hogy a jelen ügyben teljesült-e az eljárási rendelet 13. cikkének (2) bekezdése szerinti együttes feltételek valamelyike. Mindenesetre – mivel e határozat célja, hogy az intézkedéssel kapcsolatos hivatalos vizsgálati eljárást lezárja azzal, hogy végleges álláspontot fogalmaz meg a támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségéről – e határozatban nem szükséges értékelni a visszatérítésre vonatkozó rendelkezés szükségességét.

6.3. **Az állami támogatás összeegyeztethetősége**

(237) Mivel az intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatást foglal magában, meg kell vizsgálni, hogy az intézkedés összeegyeztethető-e a belső piaccal. Mivel az intézkedés jogellenes támogatásnak minősül, összeegyeztethetőségét a támogatás nyújtásának időpontjában – azaz 2020. október 26-án – hatályos jogszabályi rendelkezésekkel összhangban kell értékelni.

(238) A Bizottság megjegyzi, hogy a dán és a svéd hatóságok az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján jelentették be az intézkedést, az ideiglenes keretben megadott értelmezésnek megfelelően.

(239) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében a Bizottság a támogatást a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilváníthatja, ha az *„egy tagállam gazdaságában bekövetkezett komoly zavar megszüntetésére”* irányul.

([142]) A Törvényszék 2016. április 22-i ítélete, Írország és Aughinish Alumina Ltd kontra Bizottság (T-50/06 RENV II és T-69/06 RENV II, ECLI:EU:T:2016:227, 79. és 259. pont).

([143]) A Törvényszék 2018. április 25-i ítélete, Magyarország kontra Bizottság, T-554/15 és T-555/15, ECLI:EU:T:2018:220, 112. pont.

([144]) A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy a Ryanair észrevételeiből nem tűnik ki teljesen egyértelműen, hogy a Ryanair az eljárási rendelet 13. cikkének (2) bekezdése alapján kérte volna az ideiglenes visszatérítését.

(240) Az ideiglenes keret 2020. március 19-i elfogadásával a Bizottság tudomásul vette (a 2. szakaszban), hogy *„a COVID-19-járvány valamennyi tagállamot érinti, és az annak visszaszorítása érdekében hozott tagállami intézkedések hatással vannak a vállalkozásokra*". A Bizottság megállapította, hogy *„az állami támogatás indokolt, és az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján korlátozott időtartamra a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítható annak érdekében, hogy orvosolják a vállalkozások likviditási problémáit, és gondoskodjanak arról, hogy a COVID-19-járvány által okozott zavarok – különösen a kkv-k esetében – ne rendítsék meg az érintett vállalkozások életképességét"*.

(241) Az ideiglenes keret 3.11. szakasza a feltőkésítési támogatással foglalkozik. Az ideiglenes keret meghatározza azokat a kritériumokat, amelyek alapján a tagállamok tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumok és/vagy hibrid tőkeinstrumentumok formájában állami támogatást nyújthatnak a Covid19-világjárvány miatt pénzügyi nehézségekkel küzdő vállalkozásoknak, annak biztosítása érdekében, hogy a gazdaság zavarai ne eredményezzék a világjárvány előtt életképes vállalkozások szükségtelen kivonulását a piacról.

(242) Az intézkedés az ideiglenes keret 3.11. szakaszának hatálya alá tartozik, mivel tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumok és hibrid tőkeinstrumentumok formájában megvalósuló olyan feltőkésítési intézkedés, amelynek célja a SAS saját tőkéjének megerősítése, valamint a Covid19-világjárvány következményei által fenyegetett likviditáshoz való hozzáférésének támogatása ((17) preambulumbekezdés).

(243) Az ideiglenes keret 48. pontja kimondja, hogy a Covid19-feltőkésítési támogatás legfeljebb 2021. szeptember 30-ig nyújtható ([145]). A Bizottság megjegyzi, hogy Dánia és Svédország 2020. október 26-án hozta nyújtotta az intézkedést.

(244) Ezért a következő szakaszokban a Bizottság az intézkedés összeegyeztethetőségét az ideiglenes keret 3.11. szakasza alapján fogja értékelni, mely szakasz a támogatás nyújtásának időpontjában a hatályos jogalap volt.

6.3.1. *A támogathatóság és az állami részesedés feltételei*

(245) Az ideiglenes keret 49. pontja szerint a Covid19-feltőkésítési támogatás esetében négy feltételnek kell teljesülnie. Ezeket a feltételeket egymás után a következő szakaszokban értékeljük.

6.3.1.1. Összeegyeztethetőség az ideiglenes keret 49. pontjának a) alpontjával

(246) Az ideiglenes keret 49. pontjának a) alpontja szerint a tagállamoknak alá kell támasztaniuk, hogy *„a kedvezményezett az állami beavatkozás nélkül üzleti tevékenysége megszüntetésére kényszerülne, vagy azt csak komoly nehézségekkel tudná fenntartani. Ezek a nehézségek különösen a kedvezményezett hitel/tőke arányának vagy hasonló mutatójának romlásával támaszthatók alá*".

(247) A Dánia és Svédország által említett tényekből (2.1.3. szakasz) kitűnik, hogy az intézkedés hiányában a SAS beszüntette volna üzleti tevékenységét, vagy legalábbis komoly nehézségek árán tudta volna csak fenntartani működését.

(248) Először is, a SAS-nak már 2020 áprilisában negatív volt a saját tőkéje, ami fizetőképességét veszélyeztette ((63) preambulumbekezdés). A SAS kötelezettségei meghaladták az eszközeit, amint azt a hitel/saját tőke arány romlása is mutatta. A következő hónapokban tovább nőtt a SAS kumulált hiánya, miközben saját tőkéje tovább apadt ((64) preambulumbekezdés). Dánia és Svédország 2020 júliusában úgy becsülte, hogy a SAS saját tőkéje 2020 decemberére eléri a mínusz 9,4 milliárd SEK-et, azaz tőkestruktúrája életképtelenné válik ((65) preambulumbekezdés).

(249) Másodszor, amellett, hogy a SAS saját tőkéje jelentős mértékben és gyors ütemben apadt, a jelek szerint likviditási pozíciója is fenntarthatatlan volt. Dánia és Svédország úgy becsülte, hogy a SAS likviditása 2020. december végére szűnik meg ((65) preambulumbekezdés). Más szóval rövid távon számítottak nemteljesítésre. A Moody's piaci hitelminősítő intézet ezt egyértelműen megerősítette ((65) preambulumbekezdés).

([145]) Az ideiglenes keretnek az intézkedés nyújtásakor hatályos változatában foglaltak szerint.

(250) Harmadszor, érdemes megjegyezni, hogy a SAS annak ellenére került nehéz pénzügyi helyzetbe, hogy jelentős költségcsökkentési kezdeményezéseket tett a veszteségek leszorítása érdekében (lásd a 2.1.3.1. szakaszt), azaz a változó költségek csökkentése érdekében alacsony kapacitással működött ((51) preambulumbekezdés), intézkedett a készpénz megőrzése érdekében (különösen a légi járművek leszállításának elhalasztásával és a beszállítói szerződések újratárgyalásával) ((52) preambulumbekezdés), valamint a személyzeti létszám csökkentésével a vállalatot úgy alakította át, hogy az korlátozott kereslet mellett is működni tudjon ((53) preambulumbekezdés).

(251) A Bizottság emiatt úgy véli, hogy Dánia és Svédország alátámasztotta, hogy az állami beavatkozás hiányában a SAS beszüntette volna üzleti tevékenységét, vagy legalábbis komoly nehézségek árán tudta volna csak fenntartani működését.

(252) Ezt a következtetést erősíti meg az a tény is, hogy az intézkedés nyújtásának időpontjában egyértelmű jelei voltak annak, hogy a Covid19-világjárványnak bekövetkezik a második hulláma – amellyel a SAS üzleti terve nem számolt –, és Dániában és Svédországban újra bevezetik, illetve megerősítik az utazási korlátozásokat ((22)–(24), (30)–(31) és (41) preambulumbekezdés). Valószínűsíthető volt, hogy ezek az utazási korlátozások további hatással lesznek a SAS már amúgy is törékeny pénzügyi helyzetére, azaz tovább rontják azt.

(253) Ellentétben azzal, amit a Ryanair a (172) preambulumbekezdésben állít, az ideiglenes keret 49. pontjának a) alpontja alapján a Bizottság nem köteles értékelni olyan alternatív forgatókönyvet, amelyben a SAS csökkenti „nem rendszerszintű", vagy alternatív finanszírozási lehetőségeket talál a piacon. Az ideiglenes keret 49. pontjának a) alpontja szerint a tagállamoknak bizonyítaniuk kell, hogy a kedvezményezett *az állami beavatkozás nélkül* üzleti tevékenysége megszüntetésére kényszerülne, vagy azt csak komoly nehézségekkel tudná fenntartani. Az ideiglenes keret 49. pontjának a) alpontja tehát nem említ alternatív forgatókönyvet, például olyat, amelyben a kedvezményezett visszafogja vagy átalakítja tevékenységeit.

(254) A Bizottság mindenesetre felhívja a figyelmet arra, hogy Dánia és Svédország benyújtotta a 49. pont a) alpontjában foglalt követelmény teljesítésének megkövetelt bizonyítását arra nézve, hogy a SAS jelentős mértékben visszafogta tevékenységét.

(255) Amint azt a (35)–(39) preambulumbekezdés megemlíti, a SAS gyorsan reagált a Covid19-világjárvány alakulására és az utazási korlátozásokra. Például azonnal és széles körben ideiglenes elbocsátásokat hajtott végre, amint a svéd és a dán jogszabályok ezt lehetővé tették ((38) preambulumbekezdés. A SAS gyors ütemben, 2020. április 24-ig kidolgozott egy új üzleti tervet (amely különösen a költségcsökkentési kezdeményezésekre összpontosított; (49) és (50) preambulumbekezdés), és haladéktalanul megkezdte annak végrehajtását ((37), (51) és (53) preambulumbekezdés) ([146]). Az intézkedés nyújtásának időpontjában a SAS már lezárta elbocsátási programját ((53) preambulumbekezdés), valamennyi ágazatban több mint 200 beszállítójával tárgyalta újra a feltételeket, 10 légi jármű leszállítását halasztotta el ((52) és (54) preambulumbekezdés), és a keresletre vonatkozó új heti gyakoriságú értékelést végzett, hogy a változó költségek csökkentése érdekében kapacitását ennek megfelelően kiigazíthassa ((51) preambulumbekezdés). Ennek eredményeként elmondható, hogy a SAS gyorsan és gondossággal reagált a Covid19-világjárványra és az utazási korlátozásokra.

(256) Ezenkívül a SAS jelentős számú költségmegtakarítási kezdeményezéssel élt. A SAS eredeti üzleti tervében 2020-ra 5,4 milliárd SEK, a 2021-et követő időszakra után pedig 4,5 milliárd SEK összegű költségcsökkentési célt javasolt, mely összeg csaknem megegyezik az intézkedés összegével ((40)–(46) preambulumbekezdés). Érdemes megjegyezni, hogy a SAS igazgatósága mindazonáltal további csökkentéseket kért ((47) preambulumbekezdés), amelyeket a SAS meghatározott és amelyek végrehajtását vállalta. Ilyen volt többek között a földi kiszolgáláshoz hasonló eszközök részleges elidegenítése ((48) preambulumbekezdés). Ennek eredményeként a 2020. évre vonatkozó költségcsökkentési cél jelentős mértékben megemelkedett ((49) preambulumbekezdés). A költségcsökkentési célok, amellett, hogy jelentősek voltak, a SAS valamennyi tevékenységére kiterjedtek, beleértve a teherszállítást, a földi kiszolgálást, az általános költségeket, a személyszállítási szolgáltatásokat stb. ((41), (43), (45) és (48) preambulumbekezdés).

(257) Annak a kérdésnek az értékelése, hogy a SAS találhatott volna-e alternatív finanszírozási lehetőséget, az ideiglenes keret 49. pontja c) alpontjának – nem pedig 49. pontja a) alpontjának – tárgyát képezi.

(258) Mindezekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy az intézkedés megfelel az ideiglenes keret 49. pontjának a) alpontjában foglaltaknak.

([146]) Konkrétabban: a SAS már 2020. március 12-én tárgyalásokat kezdett a lízingbeadókkal és a beszállítókkal a légi járművek leszállításának vagy egyéb eszközök kifizetésének elhalasztásáról, illetve az attól való eltekintéstől. Emellett 2020 áprilisában és májusában drasztikusan csökkentette kapacitását, és kapacitásának kevesebb mint 10 %-ával működött, valamint 2020. április 28-án, négy nappal az üzleti terv elfogadását követően széleskörű elbocsátási tervet jelentett be.

6.3.1.2. A beavatkozás közérdekből történik

(259) Az ideiglenes keret 49. pontjának b) alpontja szerint a tagállamnak bizonyítania kell, hogy *„a beavatkozás közérdekből történik. Olyan szociális nehézségek vagy piaci hiányosságok elkerülésére irányul, amelyek a foglalkoztatás jelentős csökkenéséből, egy innovatív vállalat piaci kivonulásából, egy rendszerszinten jelentős vállalat kivonulásából, egy fontos szolgáltatás megszakadásának kockázatából vagy az érintett tagállam által kellően alátámasztott hasonló helyzetekből erednek”*.

(260) Amint az a tényeknek a 2.1.4. szakaszban szereplő leírásából kitűnik, Dánia és Svédország az ideiglenes keret 49. pontjának b) alpontjában szereplő indokolások közül különösen kettőre támaszkodott annak kifejtése során, hogy a SAS javára történő beavatkozás közérdeket szolgált.

(261) Ezen indokolások részletesebb vizsgálatát megelőzően mindenekelőtt a Ryanair, majd a Dánia és Svédország által benyújtott általános észrevételekre kell kitérni.

(262) Először – amint az a (173) preambulumbekezdésben szerepel – a Ryanair azt állítja, hogy a Bizottság (ahelyett, hogy a maga független értékelését végezte volna el) kizárólag a Dánia és Svédország által szolgáltatott információkra támaszkodott az eljárás megindításáról szóló határozatban annak értékelése során, hogy az intézkedés megfelel-e az ideiglenes keret 49. pontjának b) alpontjában foglaltaknak. A Bizottság e tekintetben emlékeztet arra, hogy Dánia és Svédország 2020. augusztus 11-én nyújtotta be az intézkedésről szóló közös bejelentését, és hogy e bejelentés tartalmazta azokat az indokokat, amelyek alapján Dánia és Svédország úgy ítélte meg, hogy az intézkedés megfelel az ideiglenes keret 49. pontjának b) alpontjában foglaltaknak. A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban ezeket az elemeket ismertette és értékelte, és előzetesen megállapította, hogy azok nem vetnek fel kétségeket. A döntő kérdés nem az, hogy a Bizottság a tagállamok által benyújtott információkra támaszkodik-e, hanem az, hogy ezek az információk pontosak, elégségesek és bizonyítékokkal alátámasztottak-e, és hogy azokat a Bizottság megfelelően értékelte-e. Ebben az ügyben a jelek szerint a szóban forgó tagállamok által szolgáltatott információk egyike sem vet fel kétségeket a pontosságot, az elégségességet vagy a hitelességet illetően. Hozzá kell tenni azt is, hogy a hivatalos vizsgálati eljárás célja, hogy az érdekelt feleknek lehetőségük nyíljon észrevételeket tenni annak érdekében, hogy a Bizottság elvégezhesse a rendelkezésére álló tények és információk teljes körű értékelését. Ugyanakkor, amint arra a dán és a svéd hatóságok helyesen rámutattak ((215) preambulumbekezdés), egyetlen érdekelt fél sem – köztük a Ryanair sem – vitatta az eljárás megindításáról szóló határozatban ismertetett tények valódiságát, hanem csak azt kérdőjelezte meg, hogy relevánsak-e annak értékelése szempontjából, hogy a SAS javára történő beavatkozás közérdeket szolgált-e, illetve e tekintetben az értelmezésüket vitatta.

(263) Másodszor, a légiközlekedési ágazatnak a dán és a svéd gazdasághoz való hozzájárulására vonatkozó adatok relevanciáját illetően ((175) preambulumbekezdés) megjegyzendő, hogy ezek az adatok relevánsak annak vizsgálata szempontjából, hogy a kedvezményezett javára történő beavatkozás az ideiglenes keret 49. pontjának b) alpontjának megfelelően közérdeket szolgál-e.

(264) Végezetül – ellentétben azzal, amit a Ryanair a (179) preambulumbekezdésben állít – az ideiglenes keret 49. pontjának b) alpontja annak bizonyítására kötelezi a tagállamokat, hogy a beavatkozás az e rendelkezésben említett indokok legalább egyikének megfelelően közérdekből történt-e, a Bizottságot pedig ennek értékelésére kötelezi. Ebből az következik, hogy miután a Bizottság megállapítja a közérdek fennállását, a továbbiakban már nem köteles – szemben azzal, amit a Ryanair állít – értékelni, hogy a kedvezményezettnek módjában állt-e volna, hogy az azonosított közérdek érvényesítésének veszélyeztetése nélkül tovább csökkentse nem alapvető fontosságú tevékenységeit, vagy felhagyjon azokkal.

(265) El kell utasítani a dán és a svéd hatóságoknak a (218) preambulumbekezdésben említett észrevételét, miszerint a Bizottságnak a nyilvánvaló mérlegelési hiba ellenőrzésére kell szorítkoznia annak értékelése során, hogy a tagállamok mely esetben tekintenek egy beavatkozást közérdekűnek. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottság az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése b) pontjának alkalmazása során széles mérlegelési jogkörrel rendelkezik, melynek gyakorlása uniós kontextusban elvégzendő gazdasági és társadalmi jellegű értékeléseket is magában foglal ([147]). Következésképpen a Bizottság által az ideiglenes keret 49. pontjának b) alpontja alapján gyakorolt ellenőrzés nem korlátozódik a tagállam által szolgáltatott indokolás kapcsán a nyilvánvaló mérlegelési hiba ellenőrzésére.

([147]) Lásd ebben az értelemben: a Törvényszék 2014. december 12-i ítélete, Banco Privado Português, SA kontra Bizottság, T-487/11, ECLI:EU:T:2014:1077, 83. pont.

(266) A Bizottság ezeknek az előzetes megfontolásoknak a fényében fogja értékelni, hogy az intézkedés megfelel-e az ideiglenes keret 49. pontjának b) alpontjában foglaltaknak, figyelembe véve a beadványokat, melyeket a hivatalos vizsgálati eljárás keretében az érdekelt felek, valamint Dánia és Svédország nyújtottak be.

Valamely fontos szolgáltatás megszakadásának kockázata

(267) *Először*, amint az a (68) és (71) preambulumbekezdésben szerepel, a SAS fontos belföldi és nemzetközi hálózatot működtet, amely Dánián és Svédországon belül és kívül egyaránt biztosítja az összeköttetést. A Covid19-világjárványt megelőzően a SAS mindkét tagállamban rendszeres ([148]), egész évben működő, nagy számú belföldi járatot üzemeltetett, összeköttetést biztosítva e tagállamok különböző régiói között ([149]). 2019-ben a SAS szállította Dániában a belföldi utasok 40 %-át, Svédországban pedig az 50 %-át; ezzel Dánia és Svédország legnagyobb légitársasága volt. Ezen túlmenően a SAS koppenhágai és stockholmi csomópontjain keresztül nemzetközi járatokat tett elérhetővé a belföldi utasok számára, a főbb uniós és nemzetközi üzleti központokba irányuló, illetve onnan kiinduló légi szolgáltatásokat kínálva. A SAS szállította a Dániába érkező, illetve onnan induló nemzetközi utasok 30 %-át. Svédország esetében ez az arány 25 % volt. Ezek a légi járatok annál is inkább szükségesek Svédország számára, mert az ország az Unión belül viszonylag távoli fekvésű, széles terület (melynek esetében a légi szállítástól eltérő szállítási módok kevésbé hatékonyak vagy nem megfelelőek). E légi járatok szükségesek Dánia számára is, különösen a szigetei (például a Feröer szigetek és Bornholm) esetében. A SAS összesen több mint 100, Dániába irányuló, onnan kiinduló vagy azon belüli útvonalon, valamint több mint 150, Svédországba irányuló, onnan kiinduló vagy azon belüli útvonalon üzemeltetett járatokat.

(268) *Másodszor*, a SAS a Covid19-világjárvány idején (az intézkedést megelőzően) nyújtott alapvető teher- és személyszállítási szolgáltatásokat oly módon, hogy különleges repatriáló járatokat üzemeltetett ((51) preambulumbekezdés), orvostechnikai felszereléseket és gyógyszeripari termékeket szállított Dániába és Svédországba, valamint a svéd és dán vállalkozások érdekében segítette a termelési lánc folytonosságának fenntartását ((73) preambulumbekezdés). Ezenkívül a SAS fenntartotta a belföldi és nemzetközi összeköttetéseket a világjárvány idején, lehetővé téve az alapvetően szükséges utazások lebonyolítását ((68) és (71) preambulumbekezdés). A szóban forgó országokban egyetlen más légitársaság sem nyújtott hasonló szolgáltatásokat, melyek különösen akkor voltak alapvető fontosságúak, amikor Svédország és Dánia a világjárvány terjedésének hatásait kívánta korlátozni. Ebből – és a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben – következik, hogy ha a SAS az adott időszakban kilépett volna a piacról, az zavart okozhatott volna egy fontos szolgáltatásban. Ez különösen azért volt így, mert a Covid19 második hulláma már az intézkedés nyújtását megelőzően megjelent ((22) és (23) preambulumbekezdés), tehát arra kellett számítani, hogy esetleg újra szükség lesz a SAS légi járataira az alapvető áruk Svédországba és Dániába történő szállításához, illetve a Dániában és Svédországban lakóhellyel rendelkező személyek hazaszállításához.

(269) Mindezek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a SAS Dániából és Svédországból kiinduló, oda érkező és azon belüli fontos légi személy- és teherszállítási szolgáltatásokat nyújtott, többek között a Covid19-világjárvány idején is. Ha a SAS működése ellehetetlenült volna, vagy legalábbis komoly nehézségek árán tudta volna csak fenntartani működését, az egyértelműen azzal a veszéllyel járt volna, hogy Dániának és Svédországnak hirtelen nélkülöznie kellett volna a gazdasága szempontjából fontos légi járatokat.

(270) A Ryanair azt állítja, hogy az ideiglenes keret 49. pontjának b) alpontja értelmében a Bizottságnak bizonyítania kell, hogy a kedvezményezett valamennyi tevékenysége pótolhatatlan, vagy meg kell határoznia, hogy tevékenységeinek mekkora része pótolhatatlan ((177) preambulumbekezdés). A Bizottság úgy véli, hogy az ideiglenes keret 49. pontja b) alpontjának megszövegezéséből, illetve az abban foglalt célkitűzésből nem ered ilyen követelmény. A 49. pont b) alpontja úgy rendelkezik, hogy a beavatkozáshoz fűződő közérdek azzal igazolható, hogy fennáll „*egy fontos szolgáltatás megszakadásának kockázata*”. E tekintetben – amint arra Dánia és Svédország a (216) preambulumbekezdésben helyesen rámutatott – elegendő annak bizonyítása, hogy a szóban forgó fontos szolgáltatás ugyanolyan vagy hasonló mértékben történő nyújtására más vállalkozások nem képesek, hiszen ez a megállapítás definíció szerint azt jelentené, hogy fennáll a fontos szolgáltatások megszakadásának kockázata.

([148]) Havonta 250 belföldi járat Dániában Koppenhága és három másik dán város között, és havonta átlagosan 150 belföldi járat Svédországban Stockholm/Göteborg és tizenkét másik svéd város között.

([149]) A SAS által kiszolgált városok mind Dánia, mind Svédország esetében földrajzilag szétszórtan helyezkednek el a két ország területén, azaz nem bizonyos régiókban koncentrálódnak.

(271) Mindenesetre annak vonatkozásában, hogy más légitársaságok képesek lettek volna-e a SAS fontos szolgáltatásait átvenni annak érdekében, hogy rövid időn belül ellensúlyozzák az e szolgáltatások Dániában és Svédországban bekövetkező megszakadásának hatásait, a Bizottság a teljesség kedvéért az alábbiakban elemzi a versenytársak belföldi és nemzetközi szintű kapacitását és ajánlatát. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy a Ryanair a beadványaiban csak a SAS által nyújtott kereskedelmi légi személyszállítási szolgáltatások jelentőségét vitatja, amely csak egy a Bizottság által mérlegelt tényezők közül. A Ryanair észrevételeiben nem vitatja azoknak a teherszállítási és repatriáló szolgáltatásoknak a jelentőségét, amelyeket a SAS a Covid19-világjárvány során nyújtott Dánia és Svédország számára ((269) preambulumbekezdés).

Dánia

(272) A Bizottság megállapítja, hogy a (68) preambulumbekezdésben ismertetett, Dánia által szolgáltatott információk alapján a belföldi szolgáltatások esetében 2019-ben csak a Norwegian Air Shuttle ([150]) (egy belföldi útvonallal) és a Danish Air Transport ([151]) nyújtott jelentős mennyiségű belföldi légi szolgáltatást ([152]). 2020 januárja és szeptembere között, a Covid19-világjárvány idején a Norwegian Air Shuttle csökkentette belföldi légi járatainak számát Dániában. Piaci részesedése 29 %-ról 24 %-ra esett vissza, míg a Danish Air Transport piaci részesedése 22,5 %-ról 28,5 %-ra nőtt. Belföldi szinten továbbra is a SAS maradt a legnagyobb légitársaság: a belföldi utasok közel 40 %-át szállította.

(273) A Dániába irányuló és onnan induló nemzetközi járatokat illetően megjegyzendő, hogy a sorrendben a SAS mögött a Dániába érkező és onnan induló utasok számának tekintetében a Norwegian Air Shuttle és Ryanair ([153]) következett; az előbbi a 2019-ben szállított összes nemzetközi utas 15 %-át, az utóbbi pedig 9 %-át szállította. A Bizottság megjegyzi, hogy a Norwegian Air Shuttle és a Ryanair esetében az útvonalak nagyobb részét a Dániából induló és oda irányuló szezonális útvonalak tették ki (a Norwegian Air Shuttle esetében a 85-ből 54 útvonal, a Ryanair esetében a 48 útvonalból 25 útvonal), míg a SAS esetében a több mint 100 útvonalból 36 volt szezonális. 2020 januárja és szeptembere között a Norwegian Air Shuttle által szállított utasok aránya is csökkent (15 %-ról 11 %-ra esett vissza). Az összes többi légitársaság többé-kevésbé fenntartotta piaci részesedését (a Ryanair részesedése kis mértékben, 1 %-kal nőtt, míg az EasyJet vállalaté ([154]) enyhén csökkent). A Ryanair beadványából az is kitűnik, hogy a Norwegian Air Shuttle a Covid19-világjárvány kitörésekor súlyos pénzügyi nehézségekkel szembesült ([155]). Ezt a SAS belső dokumentumai ([156]) és sajtóközleményei is alátámasztják ([157]).

(274) A fentiek fényében az alábbi következtetések vonhatók le: Először is, úgy tűnik, hogy a Norwegian Air Shuttle – amely Dániában a SAS fő versenytársa volt mind belföldi, mind nemzetközi szinten – súlyos pénzügyi nehézségekkel küzdött, tehát valószínűtlennek tűnik az, hogy rövid távon képes lett volna átvenni a SAS Dániába irányuló, onnan kiinduló és azon belüli szolgáltatásainak egészét vagy jelentős részét. Másodszor, a Danish Air Transport kapcsán a Bizottság felhívja a figyelmet arra, hogy a társaság korlátozott méretű és kis számú útvonalon ([158]) üzemeltetett járatokat 20 légi járművel (könnyű légi járművekkel) ([159]), aminek alapján megint csak valószínűtlen, hogy rövid távon hasonló hálózattal, kapacitással és járatsűrűséggel átvehette volna a SAS szolgálta-

([150]) A Norwegian Air Shuttle diszkont légitársaság, amely a Covid19-világjárvány előtt körülbelül akkora méretű volt, mint a belföldi, nemzetközi és interkontinentális járatokat üzemeltető SAS.

([151]) A Danish Air Transport egy kisebb flottából (10–20 légi jármű) álló regionális légitársaság volt.

([152]) Dániában a Norwegian Air Shuttle 2019-ben az összes belföldi utas 29 %-át, a Danish Air Transport pedig 22 %-át szállította. Svédországban a Braathens Regional 2019-ben az összes belföldi utas 30 %-át, a Norwegian Air Shuttle pedig 18 %-át szállította.

([153]) A Ryanair szintén diszkont légitársaság, és egyben Európa legnagyobb olyan légitársasága, amely főként Európán belüli járatokat üzemeltet.

([154]) Az EasyJet Európa egyik legnagyobb diszkont légitársasága.

([155]) Az agytröszt által készített cikk 29. oldalán szereplő kivonat szövege a következő: „*A Roland Berger becslései szerint a Norwegian az év elején olyan likviditási pozícióval rendelkezett, amely azt jelentette, hogy tevékenység hiányában kevesebb mint egy hónapig tudott volna fennmaradni. […] Bár a Norwegian anyavállalatának helyzete 2020. május 4-én némileg könnyebb lett, amikor egy 880 millió EUR összegű hozzájárulást biztosító mentőcsomagban részesült, pénzügyi helyzete továbbra is nagyon bizonytalan.*”

([156]) A Dánia és Svédország által küldött értesítés 40.1. melléklete. A SAS igazgatósága a 2020. május 7-i ülésen megvitatta a Norwegian Air Shuttle folyamatban lévő szerkezetátalakítását.

([157]) Lásd például a Reutersben 2020. május 1-jén megjelent sajtóközleményt, amely a következő internetcímen érhető el: https://www.reuters.com/article/uk-health-coronavirus-norwegianair-histo-idUKKBN22D4QZ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.). Lásd még a CNBC honlapjának 2020. április 20-i sajtóközleményét, amely a következő internetcímen érhető el: https://www.cnbc.com/2020/04/20/norwegian-says-4700-jobs-at-risk-after-unit-bankruptcies-contracts-axed.html (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([158]) Lásd a légitársaság piaci tanulmányát, amelyben a 3. táblázat azt mutatja, hogy a Danish Air Transport 2019-ben 9 belföldi és 4 nemzetközi útvonalon üzemeltetett járatokat.

([159]) Lásd a Danish Air Transport honlapját: https://dat-corporate.com/about-us/dat-fleet/ (legutóbbi hozzáférés: 2020. november 28.). A Danish Air Transport flottája részben ATR-ekből állt. Ezek korlátozott kapacitással rendelkező, regionális közlekedésre tervezett légi járművek (50–70 férőhellyel). Lásd még a Danish Air Transport korábbi flottájára vonatkozó becslést (a flotta becsült mérete: 14 légi jármű), amelyet a Planespotters.net tett elérhetővé a következő internetcímen: https://www.planespotters.net/airline/Danish-Air-Transport?refresh=1 (legutóbbi hozzáférés: 2020. november 28.).

tásainak akár csak egy részét is. Végezetül, a Ryanairhez hasonlóan a Danish Air Transport esetében sem volt valószínű, hogy rövid távon átvette volna a SAS szolgáltatásait. A Ryanair nem bonyolított le belföldi forgalmat Dániában. Nemzetközi forgalma a Covid19-világjárvány előtt 23 olyan útvonalra korlátozódott, amely egész évben működött (a SAS esetében ez háromszor ennyi volt). A Ryanair Dániába irányuló és Dániából induló összes útvonalának száma feleannyi volt, mint a SAS-é. Észszerű tehát az a megfontolás, hogy a Ryanair rövid távon nem vette volna át a SAS szolgáltatásait, tekintettel a légiközlekedési ágazatnak a Covid19-világjárványt követő helyzetére, valamint a világjárvány második hullámára, amely már az intézkedés nyújtásának időpontját megelőzően megjelent ((22)–(24) és (31) preambulumbekezdés). A Bizottság e tekintetben megjegyzi, hogy a Ryanair az intézkedés idején nem nyújtott be a dániai tevékenységeire vonatkozó bővítési terveket.

(275) A Ryanair által a légitársaság piaci tanulmányában ((169) preambulumbekezdés) szolgáltatott adatok nem teszik lehetővé az ettől eltérő következtetés levonását. A szóban forgó tanulmány lényegében a Dániába irányuló, onnan kiinduló és azon belüli légi forgalom alakulását mutatja be a 2014 és 2019 közötti időszakban, a légitársaságok által kínált férőhelyek és a kínált útvonalak száma tekintetében. A légitársaság piaci tanulmánya arra a következtetésre jut, hogy a diszkont légitársaságok 2014 és 2019 között jóval gyorsabban terjeszkedtek (a kínált férőhelyek száma 66 %-kal, az útvonalak száma 62-vel nőtt) a „dán székhelyű légitársaságokhoz", köztük a SAS légitársasághoz képest, amely állítólag csak 3 %-kal bővítette a férőhely-kapacitást, és mindössze 14 útvonalat adott hozzá kínálatához.

(276) A légitársaság piaci tanulmánya piaci tanulmánya azonban több szempontból is hiányos.

(277) *Először* is, csak a Dániába irányuló, az onnan kiinduló és az azon belüli légi forgalom alakulását írja le 2014 és 2019 között, de nem tesz említést arról, hogy a Covid19-világjárvány milyen következményekkel járt a Dániába irányuló, onnan induló és azon belüli légi forgalomra, ami pedig a jelen ügyben az ideiglenes keret 49. pontjának b) alpontja szerinti értékelés kulcsfontosságú eleme. Az, hogy a diszkont légitársaságok az elemzésben vizsgált ötéves időszakban növelték jelenlétüket, nem bizonyítja, hogy e növekedés a teljes légiközlekedési ágazatot érintő Covid19-világjárványt követően is folytatódott volna. Éppen ellenkezőleg: a Dánia által szolgáltatott adatok azt mutatják, hogy 2020 januárja és szeptembere között a diszkont légitársaságok, például a Norwegian Air Shuttle és az EasyJet csökkentették a Dániába, illetve Dániából szállított utasok arányát, míg a Ryanair csak kis mértékben növelte ezt az arányt.

(278) *Másodszor*, bár a diszkont légitársaságok 2014 és 2019 között bővítették kínálatukat a Dániából induló és oda irányuló nemzetközi légi járatok terén, a belföldi forgalom esetében nem ez volt a helyzet: csak két belföldi útvonalon üzemeltettek járatokat, ezek számát 2014 és 2019 között nem növelték meg, továbbá az ezeken a belföldi útvonalakon kínált férőhely-kapacitás a szóban forgó ötéves időszak alatt csökkent.

(279) *Harmadszor*, a tanulmány az elemzett légitársaságok ajánlatának kapcsán nem foglalkozik a rendszerességgel és járatsűrűséggel, mi több, a hálózattal és célállomásokkal sem. Csak a kínált férőhelyek számát tünteti fel, továbbá azt, hogy a légitársaságok hány útvonalon üzemeltetnek járatokat. A dán polgári légiközlekedési és vasúti hatóság által szolgáltatott adatok ezzel szemben azt mutatják, hogy bár a diszkont légitársaságok (mint például a Norwegian Air Shuttle és a Ryanair) 2019-ben jelentős számú, Dániába irányuló és onnan induló útvonalon üzemeltettek járatokat, ezek több mint fele szezonális volt ((275) preambulumbekezdés), ami azt jelenti, hogy a járatok nem közlekedtek rendszeresen az egész évben.

(280) *Negyedszer*, a tanulmány különbséget tesz a SAS és a „diszkont légitársaságok" között, amikor a Dániában 2014 és 2019 között tapasztalható növekedést elemzi a kínált útvonalak és férőhelyek tekintetében. Ugyanakkor nem tartalmaz konkrét információkat az elemzésben vizsgált egyes „diszkont légitársaságokra" vonatkozóan. Amint az a (68) preambulumbekezdésből kitűnik, a diszkont légitársaságok között nagy az eltérés, mivel a Norwegian Air Shuttle 2019-ben 85 Dániába irányuló, onnan kiinduló vagy azon belüli útvonalon üzemeltetett járatokat, míg az EasyJet 16 Dániába irányuló és onnan induló útvonalon. Hasonlóképpen, amint azt a Ryanair által biztosított, az agytröszt által készített cikkből is kitűnik, a diszkont légitársaságok az intézkedés nyújtásának idején nem voltak azonos pénzügyi helyzetben: a Norwegian Air Shuttle például súlyos pénzügyi nehézségekkel küzdött a Ryanairhez képest.

(281) *Végül*, jóllehet a légitársaság piaci tanulmánya megállapította, hogy *„a SAS mint első számú légi fuvarozó nem a növekedés motorja*" a 2014 és 2019 közötti légi forgalom tekintetében, ez nem változtat azon, hogy 2019-ben – amint azt ugyanezen tanulmány is mutatja – a SAS 95 Dániából kiinduló, oda irányuló és azon belüli útvonalon üzemeltetett járatokat, 7,1 millió férőhelyet kínálva ([160]). Összehasonlításképpen: a diszkont légitársaságok csoportja ([161]) 171 Dániából kiinduló, oda irányuló és azon belüli útvonalon üzemeltetett járatokat, 7,1 millió férőhelyet kínálva. Más szóval, a SAS 2019-ben a Dániából kiinduló, oda irányuló és azon belüli útvonalakon akkora férőhely-kapacitással működött, amely a diszkont légitársaságok összesített férőhely-kapacitásának felelt meg, és több mint feleannyi útvonalon üzemeltetett járatokat, mint az összes diszkont légitársaság összevonva. Ez a megállapítás megerősíti azt a következtetést, hogy a diszkont légitársaságok számára – a Ryanair állításával ellentétben – rövid távon nehéz lett volna a SAS tevékenységeinek helyettesítése a légiközlekedési ágazatot súlyosan érintő Covid19-világjárvánnyal összefüggésben.

Svédország

(282) A Bizottság megállapítja, hogy a Svédország által szolgáltatott és a (70)–(71) preambulumbekezdésben ismertetett információk alapján a Braathens Regional and Norwegian Shuttle Air belföldi szinten jelentős mértékű szolgáltatást nyújtott a SAS mellett: a Braathens Regional szállította belföldi utasok 30 %-át, a Norwegian Shuttle Air pedig a 18 %-át. A Braathens Regional regionális légitársaság ([162]), amely főként belföldi forgalmat bonyolít le Svédországban, kisméretű (10–15 könnyű légi járműből) ([163]) álló flottával ([164]). A Bizottság megjegyzi, hogy 2020 januárja és szeptembere között belföldi szinten a Braathens Regional által szállított utasok aránya 30 %-ról 20 %-ra esett vissza. E tekintetben érdemes megemlíteni, hogy Braathens Regional 2020 áprilisában csődeljárás alá került, és 2020 nyarát követően teljesen leállította forgalmát ([165]). Amint azt a (274) preambulumbekezdés megemlíti, Norwegian Air Shuttle által szállított utasok aránya szintén visszaesett, 18 %-ról 14 %-ra.

(283) A Svédországba irányuló és onnan kiinduló nemzetközi járatokat illetően megjegyzendő, hogy a SAS mellett a Norwegian Air Shuttle 2019-ben az összes nemzetközi utas 18 %-át szállította (több mint 5 millió utast). A sorrendben követte a Ryanair 8 %-kal (több mint 2 millió utas), valamint a Wizz Air és a Lufthansa mintegy 5 %-kal (több mint 1 millió utas). A Wizz Air diszkont légitársaság, melynek mérete többé-kevésbé a SAS vállalathoz hasonló. A Lufthansa Európa egyik legnagyobb légitársasága. Érdemes megjegyezni, hogy 2020 januárja és szeptembere között, a Covid19-világjárvány idején a SAS fő versenytársa, a Norwegian Air Shuttle esetében a nemzetközi utasok aránya jelentősen visszaesett (18 %-ról 13 %-ra), míg a Ryanair esetében ez a mutató stabil maradt.

(284) A fentiek fényében az alábbi következtetések vonhatók le: Először is, a jelek szerint a Norwegian Air Shuttle – amely Svédországban a SAS fő versenytársa volt mind belföldi, mind nemzetközi szinten – súlyos pénzügyi nehézségekkel küzdött, tehát valószínűtlennek tűnik az, hogy rövid távon képes lett volna átvenni a SAS Svédországba irányuló, onnan kiinduló és azon belüli szolgáltatásainak egészét vagy egy részét. Másodszor, a Braathens Regionalt illetően a Bizottság felhívja a figyelmet arra, hogy e társaság korlátozott méretű volt, a SAS vállalatnál jóval kisebb flottával működött, és a Norwegian Air Shuttle vállalathoz hasonlóan komoly nehézségekkel szembesült üzleti tevékenységének fenntartása során. Mindezekre tekintettel nem volt elképzelhető, hogy e társaság rövid távon akár részben is át tudta volna venni a SAS belföldi szolgáltatásait. Végezetül, a Ryanairhez hasonlóan a Danish Air Transport esetében sem volt valószínű, hogy rövid távon átvette volna a SAS szolgáltatásait. A Ryanair nem bonyolított le belföldi forgalmat Svédországban. A Svédországba irányuló és onnan kiinduló hálózata 2020 januárja és szeptembere között 44 útvonalból állt, amely a SAS útvonalszámának (85) ([166]) körülbelül a felét tette ki. Észszerű tehát az a megfontolás, hogy a Ryanair rövid távon nem vette volna át a SAS szolgáltatásait, tekintettel a

([160]) Lásd a légitársaság piaci tanulmányának 3. táblázatát. Az e táblázatban szereplő számadatok csak a Dánián belüli, valamint a Dániából kiinduló és oda irányuló európai járatokat tartalmazzák. Tekintettel arra, hogy a SAS több interkontinentális célállomást is kiszolgál, a SAS-ra vonatkozó számadatok alábecsültek.

([161]) A Bizottság feltételezi, hogy ez a csoport *legalább* a Norwegian Air Shuttle-ből, a Ryanairből és az EasyJetből áll össze, melyek 2019-ben Dániában a SAS után következő főbb diszkont légitársaságok voltak.

([162]) Lásd a Braathens Regional honlapját, amely a következő internetcímen érhető el: https://www.flygbra.se/en/about-braathens-regional-airlines/corporate-information (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([163]) Lásd a Planespotters.net által rendelkezésre bocsátott becslést a Braathens Regional korábbi flottájáról, amely a következő internetcímen érhető el: https://www.planespotters.net/airline/BRA-Braathens-Regional-Airlines (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.). Lásd még az Aviation24 honlap jelzését, amely a következő internetcímen érhető el: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([164]) Braathens Regional csak ATR 72/600 utasszállító légi járművekkel működött, melyek férőhely-kapacitása 72.

([165]) Lásd például az Aviation24 honlapot, amely a következő internetcímen érhető el: https://www.aviation24.be/airlines/bra/braathens-regional-airways-files-for-bankruptcy/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.). Lásd még: https://simpleflying.com/covid-airline-bankruptcies/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([166]) A Svéd Közlekedési Hivatal adatai.

légiközlekedési ágazatnak a Covid19-világjárványt követő helyzetére, valamint a világjárvány második hullámára, amely már az intézkedés nyújtásának időpontját megelőzően megjelent. A Bizottság e tekintetben megjegyzi, hogy a Ryanair az intézkedés idején nem nyújtott be a svédországi tevékenységeire vonatkozó bővítési terveket.

(285) A (278)–(281) preambulumbekezdésben ismertetett okokból a Ryanair által az légitársaság piaci tanulmányában szolgáltatott adatok alapján ettől eltérő következtetést levonni nem lehetséges. Bár a szóban forgó tanulmány megállapította, hogy *„a SAS mint első számú légi fuvarozó nem a növekedés motorja”* a 2014 és 2019 közötti légi forgalom tekintetében, ez nem változtat azon, hogy 2019-ben – amint azt ugyanezen tanulmány is mutatja – a SAS 107 Svédországból kiinduló, oda irányuló és azon belüli útvonalon üzemeltetett járatokat, 10 millió férőhelyet kínálva ([167]). Összehasonlításképpen: a diszkont légitársaságok csoportja ([168]) 227 Svédországból kiinduló, oda irányuló és azon belüli útvonalon üzemeltetett járatokat, 8,2 millió férőhelyet kínálva. Más szóval, a SAS 2019-ben olyan férőhely-kapacitással működött, amely nagyobb volt, mint a diszkont légitársaságok összesített férőhely-kapacitása, útvonalainak száma pedig csaknem feleakkora volt, mint az összes diszkont légitársaság útvonalainak összesített száma. Ez a megállapítás megerősíti azt a következtetést, hogy a diszkont légitársaságok számára rövid távon nehéz lett volna a SAS tevékenységeinek helyettesítése a légiközlekedési ágazatot súlyosan érintő Covid19-világjárvánnyal összefüggésben.

Következtetés

(286) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a SAS kilépésével megszakadtak volna Dánia és Svédország számára fontos légiközlekedési szolgáltatások a két tagállam belföldi és nemzetközi összeköttetései tekintetében egyaránt, mivel nem valószínű, hogy bármely légitársaság – beleértve a SAS fő versenytársait is – képes lett volna átvenni és fenntartani a SAS tevékenységeit vagy akár azok jelentős részét, hasonló hálózat, kapacitás és járatsűrűség biztosítása mellett, rövid távon (vagy hosszabb távon) egy olyan időszakban, amikor a Covid19-világjárvány az egész légiközlekedési ágazatot súlyosan érintette. E tekintetben a Bizottság megállapítja, hogy Dánia és Svédország ((216) preambulumbekezdés) a támogatás nyújtásának időpontjában nem lehetett biztos abban, hogy a SAS által biztosított összeköttetés szintjét más versenytársak is fenntartanák.

(287) Továbbá – amint azt a svéd hatóságok a (217) preambulumbekezdésben jelezték – egyértelműen fennállt annak a kockázata, hogy Dánia és Svédország elveszíti az úgynevezett gyűjtő–elosztó modellen alapuló szolgáltatást, amelynek keretében a SAS lehetővé tette a belföldi utasok számára a zökkenőmentes csatlakozást a nemzetközi járatokhoz, biztosítva ezáltal Dánia és Svédország belföldi és nemzetközi összeköttetését az Unión belüli és kívüli főbb üzleti központokkal. Ilyen szolgáltatást a SAS egyik fő versenytársa sem kínált sem a Covid19-világjárvány előtt, sem azután.

(288) Ezeket a következtetéseket nem kérdőjelezi meg a Ryanair által megfogalmazott – a (177) preambulumbekezdésben foglalt – általános állítás, amely a Bizottság 2014. évi versenypolitikai tájékoztatója alapján kimondja, hogy a múltban csődbe ment légitársaságokat jellemzően hatékonyabb légitársaságok (például diszkont légitársaságok) váltják fel, amint azt a Sabena, a Malév és a Spanair állítólagos precedensei is mutatják. A Bizottság először is megjegyzi, hogy a szóban forgó dokumentum tartalmaz egy kifejezett felelősségkizáró nyilatkozatot, amely egyértelműen jelzi, hogy nem a Bizottság hivatalos nyilatkozata. A Bizottság mindenesetre megjegyzi, hogy ez a 2014-ben készült dokumentum egy légitársaság potenciális csődjének kérdését nem olyan, az egész ágazatot súlyosan érintő világjárvány kontextusában tárgyalta, mint amilyen a Covid19-világjárvány volt. Hasonlóképpen, a Malév és Spanair precedense ([169]) kapcsán, melyekre a Ryanair hivatkozik, a Bizottság megjegyzi, hogy azok olyan helyzetekhez kapcsolódnak, amelyek más-más kontextusban és időpontban, eltérő földrajzi és piaci helyzetben lévő tagállamokban, valamint különböző vállalatokat érintve következtek be. Ezek a precedensek nem adnak információt a Bizottságnak arról, hogy a jelen ügyben – a teljes légiközlekedési ágazatot érintő súlyos egészségügyi válsággal összefüggésben – fennállt-e a SAS által a Svédország és Dánia számára nyújtott fontos légi szolgáltatások megszakadásának kockázata.

([167]) A légitársaság piaci tanulmányában felhasznált adatok csak a svédországi, valamint a Svédországból kiinduló és oda irányuló, Európán belüli járatokra vonatkoznak. Tekintettel arra, hogy a SAS több interkontinentális célállomást is kiszolgál, a SAS-ra vonatkozó számadatok alábecsültek.

([168]) A Bizottság feltételezi, hogy ez a csoport *legalább* a Norwegian Air Shuttle-ből, a Ryanairből és a Wizz Airből áll össze, melyek 2019-ben Svédországban a SAS után következő főbb diszkont légitársaságok voltak.

([169]) A Ryanair nem nyújtott be információkat a Sabena csődjének következményeiről.

(289) Hozzá kell tenni azt is, hogy szintén megalapozatlan a Ryanair azon állítása, miszerint a Bizottság ellentmond önmagának, amikor egyrészt arra a következtetésre jut, hogy a SAS műveletei nem helyettesíthetők, másrészt pedig arra, hogy a SAS nem rendelkezik piaci erővel. A Ryanair szerint a fontos szolgáltatások megszakadása azonos a jelentős piaci erővel való rendelkezéssel. Azonban előfordulhat, hogy egy vállalkozás a tagállam szemszögéből jelentős szolgáltatásokat nyújt anélkül, hogy szükségszerűen jelentős piaci erővel rendelkezne.

A foglalkoztatás jelentős csökkenéséből eredő szociális nehézségek és piaci hiányosságok elkerülése

(290) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a SAS fontos közvetlen és közvetett munkáltató Dániában és Svédországban. Először, a SAS közvetlenül még mindig közel 6 000 munkavállalót foglalkoztatott ((74) preambulumbekezdés), légiközlekedési szolgáltatásait üzleti utazásokra összpontosította (2015 óta az utasok több mint 50 %-a), és 2019-ben körülbelül 4 milliárd SEK-et költött a beszállítók kiadásaira, amivel közvetve a svéd és dán GDP-hez is hozzájárult ((75) preambulumbekezdés). E tekintetben Dánia és Svédország tanulmányok útján mérte, hogy a SAS közvetlenül és közvetve évente több milliárd euróval járult hozzá a dán és svéd GDP-hez ((75) preambulumbekezdés).

(291) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a SAS piacról való kilépése súlyos szociális nehézségeket okozhatott volna a munkahelyeknek a SAS csődje/nemteljesítése miatti megszűnéséből eredő közvetlen és közvetett hatások nyomán. A dán és a svéd beavatkozás ezért indokolt volt a foglalkoztatás jelentős csökkenéséből eredő szociális nehézségek és piaci hiányosságok elkerülése érdekében.

(292) A Ryanair (176) preambulumbekezdésben kifejtett érvelésével ellentétben a SAS-nak – figyelembe véve az általa foglalkoztatott munkavállalók számát, valamint az általa közvetetten létrehozott munkahelyeket is – a dán és a svéd gazdaságon belül a foglalkoztatáshoz való hozzájárulása önmagában is jelentős, és ennek megállapításához nem szükséges e hozzájárulás mértékét összevetni a légiközlekedési ágazat többi szereplőjéével. Nem releváns az sem, hogy a SAS – pénzügy problémái miatt – a világjárványt követő időszakban esetleg kisebb mértékben járult hozzá a dán és a svéd foglalkoztatáshoz. A támogatás nyújtásának az időpontjában Dánia és Svédország célja az is volt, hogy elkerülje azokat további szociális nehézségeket és piaci hiányosságokat, amelyek akkor álltak volna be, ha a SAS esetleg kilép a piacról, és emiatt jelentősen csökken a közvetlen és közvetett foglalkoztatás. Következésképpen a támogatás célja az is, hogy elkerülje a Covid19-világjárvány által okozott, a dán és a svéd gazdaságot már sújtó komoly zavar rosszabbodását.

Következtetés

(293) Mindezen elemek fényében a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy tekintettel a SAS által nyújtott számos olyan fontos szolgáltatást (személyszállítási szolgáltatás, repatriáló járatok, orvostechnikai felszerelések szállítása stb.) érintő zavarok kockázatára, amelyeket más légitársaságok valószínűleg nem tudtak volna azonos mértékben (vagy bármilyen mértékben) átvenni – valamint arra, hogy a jelentős számú munkahely megszűnése további szociális nehézségeket és piaci hiányosságokat váltott volna ki, Dánia és Svédország bizonyította, hogy a SAS javára történt beavatkozás közérdeket szolgált.

(294) Az ideiglenes keret 49. pontjának b) alpontjában foglaltak tehát teljesülnek.

6.3.1.3. Összeegyeztethetőség az ideiglenes keret 49. pontjának c) alpontjával

(295) Az ideiglenes keret 49. pontjának c) alpontja szerint a tagállamnak bizonyítani kell, hogy „*a kedvezményezett nem képes megfizethető feltételek mellett finanszírozást találni a piacokon, és életképességének biztosításához az érintett tagállam horizontális likviditásfedezeti intézkedései sem elégségesek*”.

(296) A Bizottság előzetesen megjegyzi, hogy – amint azt a 2.1.3. szakasz kifejti – a SAS által végrehajtott mérséklő intézkedések és a SAS által kapott állami támogatás együttesen sem voltak elegendők a Covid19-világjárvány és a járvány megfékezésére irányuló kapcsolódó intézkedések következtében kialakult sajáttőke- és likviditási szükségletek kielégítéséhez. A várakozások szerint a SAS 2020 decemberére 9,4 milliárd SEK összegű negatív sajáttőke-pozíciót ért volna el, és likviditása is megszűnt volna. A negatív sajáttőke-pozíció nem csupán a SAS likviditását érintette, hanem rövid távon fizetőképességét és életképességét is veszélyeztette. A fizetőképességi probléma kezelése érdekében a SAS-nak friss saját tőke bevonásával sürgősen helyre kellett állítania mérlegét, hogy elkerülhesse a piacról való kilépést (6.3.1.1. szakasz). Ez a helyreállítás tehát nem lett volna megvalósítható meg további hitelekkel, mivel ez nem vezetett volna a kívánt eredményhez.

(297) Amint azt a (151) preambulumbekezdés kifejti, a Covid19-világjárvány előtt a SAS finanszírozási forrásai főként a következők voltak:

— fedezetlen, hitelviszonyt megtestesítő instrumentumok vagy hibrid instrumentumok (pl. rulírozó hitelkeretek, fedezetlen kötvények, hibrid kötvények) ([170]),

— fedezett hitelek és operatív lízingek, amelyeket saját eszközök (pl. légi járművek) formájában nyújtott biztosítékkal fedeztek, valamint

— saját tőke.

(298) A Dánia és Svédország által szolgáltatott, a 2.1.5. szakaszban ismertetett tényekből, valamint a SAS által benyújtott, a 4.1.2. szakaszban összefoglalt beadványból azonban egyértelműen kitűnik, hogy a SAS által vállalt mérséklő intézkedések, valamint a korábban kapott állami támogatás ellenére a SAS 2020. márciusi kedvezőtlen pénzügyi helyzete oly mértékben megnövelte a vállalt tőke- és likviditási szükségleteit, hogy azok immár nem voltak fedezhetők sem megfizethető feltételek melletti piaci alapú finanszírozással, sem pedig a Dániában és Svédországban érvényben lévő horizontális intézkedések útján.

(299) Először is, a SAS nem tudott megfizethető feltételek mellett finanszírozáshoz jutni fedezetlen, hitelviszonyt megtestesítő instrumentumok és hibrid instrumentumok formájában.

(300) Konkrétabban: a bizonyítékok arra mutatnak, hogy a magánbefektetők az intézkedés nyújtásának idején csökkenteni igyekeztek a SAS felé fennálló pénzügyi kitettségüket. A Bizottság e tekintetben megjegyzi, hogy ezen értékelés megbízható kiindulópontja a SAS hitelminősítésének romlása, és hogy a befektetők a befektetéssel járó kockázat felmérése során jellemzően a hitelminősítésre támaszkodnak. Érdemes megjegyezni, hogy a Standard & Poor's hitelminősítő intézet 2020. január 16-án, azaz a Covid19-világjárványt megelőzően B+ minősítést adott ki a SAS számára, de 2020. június 10-én CCC-re minősítette vissza ((154) preambulumbekezdés), ami kedvezőtlenül hatott a SAS azon képességére, hogy megfizethető feltételek mellett finanszírozza magát a fedezetlen, hitelviszonyt megtestesítő instrumentumok és a hibrid instrumentumok piacán. A Moody's hitelminősítő intézet hasonlóan visszaminősítette a SAS-t, tekintettel arra, hogy a SAS pénzügyi kilátásai feltőkésítés hiányában kedvezőtlenek voltak ((79) preambulumbekezdés). A SAS hitelminősítésének romlását az is bizonyítja, hogy a SAS forgalomban lévő kötvényeivel és hibrid instrumentumaival a kereskedés 2020 júniusában a értékcsökkenést mutató szinten zajlott a másodlagos piacokon ((155) preambulumbekezdés). A szóban forgó instrumentumok árazásának 2019 decembere és 2020 júniusa közötti alakulása egyértelműen jelzi, hogy a magánbefektetők csökkenteni kívánták a SAS felé fennálló pénzügyi kitettségüket. Ezen túlmenően a SAS nem tudta folytatni ETMN-programját, amelyet még a világjárvány előtt indított ([171]) ((152) preambulumbekezdés). Ezenkívül valószínűsíthetően elhanyagolható volt a befektetői bázis hajlandósága arra, hogy kintlévő adósságot és hibrid instrumentumokat megfizethető feltételek mellett új instrumentumokba fektessen, tekintettel arra, hogy e befektetőket arra kérték, hogy a feltőkésítés részeként kevésbé kedvező feltételek mellett vállalják meglévő instrumentumaik átalakítását ((156) preambulumbekezdés).

(301) Másodszor, a SAS nem tudott megfizethető feltételek mellett piaci alapú finanszírozáshoz jutni úgy, hogy meg nem terhelt légi járműveivel vagy más típusú eszközeivel fedezett hitelt vesz fel.

(302) Közvetlenül a Covid19-világjárvány 2020. márciusi kitörését követően a SAS valóban megkísérelt rulírozó hitelkeretet igénybe venni egy bankcsoportnál, ez azonban állami támogatás nélkül sikertelen volt, mivel a bankoknak nem állt szándékukban fedezetlen kockázatot vállalni ((78) preambulumbekezdés). Ez minden bizonnyal arra utal, hogy a szóban forgó időszakban nagyon alacsony volt a hajlandóság arra, hogy a légiközlekedési ágazat vállalatainak hiteleket nyújtsanak, még akkor is, ha biztosítékkal fedezett hitelekről lett volna szó. Végül a SAS szerződést kötött egy állami garanciákkal 90 %-ban fedezett rulírozó hitelkeretre, de a bankok a hitelkeret fennmaradó, fedezetlen részére biztosítékot kértek, melyre a SAS tulajdonában lévő, meg nem terhelt eszközök szolgáltak. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a bankcsoport a kockázati kitettségéhez képest jelentős mértékű biztosítékkal ellátott fedezetet követelt meg ((78) preambulumbekezdés) ([172]). Ezenkívül, amint azt a SAS is bizonyította ((158) preambulumbekezdés), a vállalat nem számolhatott azzal, hogy likviditási vagy tőkeszükségletei

([170]) Amint az a 2019. évi éves jelentésének 110. oldalán látható, a SAS különböző rövid lejáratú hitelkereteket vett igénybe annak érdekében, hogy szükség esetén további finanszírozást biztosítson magának. A jelentés nyilvánosan elérhető ezen az internetcímen: https://www.sasgroup.net/files/documents/Corporate_governace/annual-reports/sas-sas-annual-and-sustainability-report-fiscal-year-2019-200130.pdf (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([171]) A kérésnek megfelelően a Bizottság a […]-i elutasító levél formájában bizonyítékot kapott arra vonatkozóan, hogy az ETMN-program a feltőkésítés időpontjában nem állt rendelkezésre.

([172]) A rulírozó hitelkeretre vonatkozó megállapodás feltételei szerint a SAS-nak biztosítékként légijármű-eszközökből álló csomagot kellett felajánlania a bankoknak, mely eszközök összértéke a rulírozó hitelkeret fedezetlen – a bankok kockázatát képező – összegének kétszeresét tette ki (a hitel névértékének 10 %-át). A SAS ezen túlmenően terhelési tilalmat biztosított a csoporton belüli hiteleinek és számláinak vonatkozásában). Egyértelmű, hogy a feltőkésítés idején ez a megállapodás már korlátozta a SAS rendelkezésére álló biztosítékok körét.

jelentős részét megfelelő számú meg nem terhelt légi járművel tudja majd fedezni, hiszen az észszerű várakozások szerint erre csak négy új technológiával rendelkező légi járműve lett volna alkalmas. A rulírozó hitelkeretre vonatkozó feltételek azt is jelzik, hogy az intézkedés nyújtásakor valószínűleg nem állt a SAS rendelkezésére megfizethető feltételek mellett elérhető fedezett hitel ((158) preambulumbekezdés) ([173]). Végezetül, a Bizottság úgy véli, hogy a fennmaradó eszközök (például az Eurobonus program), amelyek elméletileg biztosítékként szolgálhattak volna, nem jelentettek volna hatékony megoldást a SAS likviditási és fizetőképességi problémáira, tekintettel különösen arra, hogy az intézkedés nyújtásakor sürgősen cselekedni kellett, valamint tekintettel az ezen eszközök elidegenítésének lehetőségéhez kapcsolódó időbeli korlátokra ((48) és (159) preambulumbekezdés).

(303) Harmadszor, az intézkedés nyújtásának időpontjában fennálló jelentős mértékű negatív sajáttőke-pozícióból eredő fizetőképességi probléma kezelése érdekében a SAS-nak friss saját tőke bevonásával sürgősen helyre kellett állítania mérlegét, hogy elkerülhesse a piacról való kilépést. Egy vállalat mérlege nem állítható helyre további hitelek vállalásával, mivel az nem vezetne a kívánt eredményhez ((297) preambulumbekezdés) ([174]). Ebben a helyzetben a SAS-nak a meglévő részvényesektől és/vagy új befektetőktől érkező tőkeinjekcióra volt szüksége, hogy kezelni tudja fizetőképességi problémáit és fokozatosan helyre tudja állítani a pénzügyi piacokhoz való megfizethető feltételek melletti hozzáférését.

(304) E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy az intézkedést ténylegesen úgy alkották meg, hogy megkönnyítse a magánbefektetők részvételét, annak érdekében, hogy a SAS tőke- és likviditási szükségletei a lehető legnagyobb mértékben ki legyenek elégítve. A SAS ehhez vonzó feltételeket kínált a magánbefektetők számára a meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátásban való részvétel kapcsán, valamint a részvényesekkel – Dániát és Svédországot kivéve – tárgyalásokat folytatott a tehermegosztásról ((84), (85), (117) és (162) preambulumbekezdés).

(305) Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy az intézkedés nyújtásának időpontjában a SAS rendelkezésére álló egyéb horizontális instrumentumok nem lettek volna elegendők a SAS likviditási szükségleteinek kielégítésére és életképességének biztosítására ((82) preambulumbekezdés).

(306) A Ryanair által e ponttal kapcsolatban benyújtott információk (180)–(184) preambulumbekezdés) nem változtatnak ezen a megállapításon.

(307) Először is, a Ryanair azon érvét illetően, miszerint a Bizottság az értékelés elvégzése során kizárólag a svéd és a dán hatóságok állításaira támaszkodott ((180) preambulumbekezdés), a Bizottság a jelen határozat előző szakaszára hivatkozik ((263) preambulumbekezdés).

(308) Másodszor, a Ryanair azt állítja, hogy a SAS-nak lett volna lehetősége saját tőkéhez jutni, ha Svédország és Dánia bevonása nélkül, nem a meglévő részvényeseitől von be saját tőkét, hanem más befektetőktől, nyilvános ajánlattétel útján. Az Oxera-jelentésben foglalt bizonyítékok alapján megállapítható, hogy a 2020 áprilisa és decembere közötti időszakban ez a kilenc légitársaság összesen 6,2 milliárd EUR-t tudott bevonni ((182) preambulumbekezdés) ([175]). A Ryanair beadványa azonban nem tartalmaz konkrét bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a SAS az intézkedés nyújtásának idején hozzáfért volna magánfinanszírozáshoz. Az, hogy több légitársaság tudott volna bevonni sajáttőke-finanszírozást a piacról, nem feltétlenül jelenti azt, hogy ezek a vállalatok a SAS-éhoz hasonló helyzetben voltak, vagy hogy hasonló lehetőségek álltak a SAS rendelkezésére (mégpedig kellő mértékben), vagy hogy ezek a lehetőségek (részben) helyettesíthették volna az intézkedést ([176]).

([173]) A bankokkal a rulírozó hitelkeretre vonatkozóan kötött megállapodás feltételei szerint a SAS-nak biztosítékként meg nem terhelt légijármű-eszközökből álló csomagot kellett felajánlania, melynek összértéke a rulírozó hitelkeret fedezetlen – a bankok kockázatát képező – összegének kétszeresét tette ki (a hitel névértékének 10 %-a). A SAS ezen túlmenően terhelési tilalmat biztosított a csoporton belüli hiteleinek és számláinak vonatkozásában.

([174]) Annak szemléltetésére, hogy a SAS fizetőképességi problémái nagyságukat tekintve hogyan viszonyultak a puszta likviditási szükségletekhez, érdemes összehasonlítani a 2020 végén várható sajáttőke-pozíciót (mínusz 9,4 milliárd SEK) az intézkedés keretében jóváhagyott támogatási összeggel (11 milliárd SEK). Amint azt a 123. lábjegyzet ismerteti, ezt az álláspontot számos bank kutatási jelentése is megerősíti, többek között a Den Norske Bank (DNB) jelentése, amely 2020. május 28-án a következő észrevételt tette: „*A könyv szerinti saját tőke már jelenleg is negatívba fordult, a mérleget fenntarthatatlan adósságszintek jellemzik, és további jelentős bevételkieséssel kell számolni egy olyan forgatókönyv alapján, ahol mindez éveken át fokozódik, így előrejelzésünk szerint akár 10 milliárd SEK összegű új finanszírozásra is szükség lehet.*”

([175]) A Ryanair szerint e légitársaságok a következők voltak: Ryanair, easyJet, IAG, Air Canada, United Airlines, American Airlines, Spirit Airlines, Norwegian Airlines és Hawaiian Airlines.

([176]) Azt is meg kell említeni, hogy a légitársaságok tőkestruktúrája, üzleti modellje, jogállása és külső tőkéhez való hozzáférése jelentősen eltérhet. A Ryanair nem szolgáltat bizonyítékot az összes felsorolt vállalat és a SAS összehasonlíthatóságára vonatkozóan.

(309) Mindenesetre elegendő azt megjegyezni, hogy az intézkedés lehetővé tette, hogy a jogosult részvényeseken és a SAS meglévő részvényesein kívül más befektetők is részt vegyenek a meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátásban ((104) preambulumbekezdés). E tekintetben a Bizottság a meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátás kimeneteléből megállapítja, hogy bár a magánbefektetők érdeklődése a vártnál magasabb volt, a piaci befektetőktől nem érkezett elegendő tőke ahhoz, hogy a teljes ügyletet fedezhető legyen, mivel a meglévő és az új részvényesek a meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátás keretében felajánlott részvények teljes mennyiségének körülbelül 90 %-át jegyezték. Ennek alapján megállapítható, hogy a dán és a svéd hatóságok jegyzési garanciavállalásai a szükséges tőkeemeléshez volt szükségesek voltak. Ez a megállapítás megerősíti, hogy az intézkedés nyújtásának időpontjában a SAS még a Dánia és Svédország által a jegyzési garanciavállalások útján felajánlott biztosíték ellenére sem tudott elegendő saját tőkét bevonni magánbefektetőktől ((104) és (105) preambulumbekezdés).

(310) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a Ryanair által említett légitársaságok likviditási szükségleteik fedezésére kedvező feltételek mellett már korábban hitelekhez jutottak. E hitelek adott esetben vonzóbbá tehették a magánbefektetők számára a meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátást vagy a tőkeinjekciót. Következésképpen ezek a hitelek nem szolgálnak megbízható viszonyítási alapként a Ryanair azon érvének alátámasztására, miszerint a Covid19-világjárvány idején más légitársaságok állami támogatás nélkül is képesek voltak saját tőkét bevonni befektetőktől.

(311) A Ryanair ezen érvének szemléltetésére az Oxera-jelentés közli, hogy az IAG több mint 2 milliárd EUR összeget tudott bevonni úgy, hogy meglévő részvényesei arányosan jegyeztek részvényeket a meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátás során. Meg kell azonban említeni, hogy 2020 májusában (a meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátást megelőzően) az Iberia és a Vueling (az IAG két leányvállalata) összesen 1 milliárd EUR összegű hitelt kapott kereskedelmi bankoktól, melyhez az Instituto de Crédito Official szolgált garanciával ([177]). Ugyanez vonatkozik a Ryanairre ([178]) és az EasyJetre ([179]) is, amelyek 600 millió GBP összegű hitelt kaptak az angliai kormánytól és a Bank of Englandtől a kormány Covid19-cel kapcsolatos vállalati finanszírozási eszközének keretében, amely lehetővé tette az egyesült királyságbeli vállalkozások számára, hogy a Covid19 előtti kereskedelmi kamatlábak mellett igényeljenek hiteleket. Végezetül hozzá kell tenni, hogy 2020 áprilisában az Allegiant Air, az American Airlines, a Hawaiian Airlines és a Spirit Airlines is kormányzati támogatást kapott az Egyesült Államok kormányának Pénzügyminisztériumától ([180]). Ezzel szemben amikor a SAS az intézkedést megelőzően támogatásban részesült (2.1.3.2 szakasz), az állami garancia többnyire alacsonyabb volt, mint az említett légitársaságok esetében nyújtott állami garancia. Feltétel volt, hogy amennyiben a SAS feltőkésítést hajt végre, ezt az eszközt azonnal meg kell szüntetni és teljes egészében vissza kell fizetni ((81) preambulumbekezdés).

(312) Harmadszor, a Ryanair azt állítja, hogy a SAS piaci befektetők bevonásával is szert tehetett volna hitelfinanszírozásra. A Ryanair ezt a kijelentését az Oxera-jelentésben foglalt bizonyítékokra alapozza, melyek szerint a Covid19-világjárvány kezdetén több olyan légitársaság tudott hitelfinanszírozáshoz jutni a piacokon, amely a SAS-éhoz hasonló hitelminősítéssel rendelkezett ([181]). A Ryanair különösen azzal érvel, hogy a SAS biztosítékként használhatta volna 55 meg nem terhelt légi járművét annak érdekében, hogy megfizethetőbb feltételek mellett vegyen fel biztosítékkal fedezett hitelt.

(313) Amint azt a (309) preambulumbekezdés közli, a Ryanair nem szolgál konkrét bizonyítékkal arra vonatkozóan, hogy a SAS az intézkedés nyújtásának idején hozzáfért volna magánfinanszírozáshoz. Az, hogy esetleg több légitársaság tudott bevonni fedezett vagy nem fedezett hitelfinanszírozást a piacról, nem feltétlenül jelenti azt, hogy ezek a vállalatok a SAS-éhoz hasonló helyzetben voltak, vagy hogy hasonló lehetőségek álltak volna a SAS rendelkezésére (mégpedig kellő mértékben), vagy hogy ezek a lehetőségek helyettesíthették volna az állami feltőkésítést ([182]).

([177]) Lásd például: https://www.iairgroup.com/en/newsroom/press-releases/newsroom-listing/2020/ib-vy-loan-agreements (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.). Lásd még: sajtójelentések arról, hogy az IG-csoport ugyanilyen típusú hitelt kapott az angliai kormánytól: https://www.aljazeera.com/economy/2020/5/7/british-airways-parent-iag-taps-uk-government-funds-for-help (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([178]) Lásd például: https://news.sky.com/story/coronavirus-airlines-among-businesses-given-bank-of-england-bailouts-12000568 (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([179]) Lásd például: https://www.theguardian.com/business/2020/apr/06/easyjet-secures-600m-coronavirus-loan-from-uk-treasury-and-bank (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([180]) Lásd például: https://home.treasury.gov/policy-issues/coronavirus/assisting-american-industry/payroll-support-program-payment (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([181]) A Ryanair szerint e légitársaságok a következők voltak: American Airlines, Allegiant Air, Azul, Hawaiian Airlines, Spirit Airlines, GOL Airlines.

([182]) Azt is meg kell említeni, hogy a légitársaságok tőkestruktúrája, üzleti modellje, jogállása és külső tőkéhez való hozzáférése jelentősen eltérhet. A Ryanair nem szolgáltat bizonyítékot az összes felsorolt vállalat és a SAS összehasonlíthatóságára vonatkozóan.

(314) Amint azt a (304) preambulumbekezdés is kifejti, a Bizottság megismétli, hogy a SAS-nak friss saját tőke bevonásával sürgősen helyre kellett állítania mérlegét, hogy kezelje fizetőképességi problémáját és elkerülje a piacról való kilépést. A SAS csak úgy tudta megkezdeni mérlegének helyreállítását, a szükséges sürgősséggel kezelni fizetőképességi problémáit, és fokozatosan helyreállítani a piaci alapú finanszírozáshoz való, megfizethető feltételek melletti hozzáférését, hogy friss saját tőkét vont be meglévő és/vagy új befektetőktől.

(315) Hozzá kell tenni azt is, hogy a Ryanair által említett, Ba3 és B1 közötti hitelminősítéssel rendelkező légitársaságok példái nem alkalmasak az egymással hasonló vállalatok összehasonlítására, tekintettel arra, hogy a SAS hitelminősítését 2020. június 10-én B+-ról CCC-re módosították (lásd a (300) preambulumbekezdést). Az egyes légitársaságok által végrehajtott felsorolt ügyletek tehát nem tekinthetők megbízható referenciamutatónak a Ryanair azon érvének vonatkozásában, miszerint a hasonló légitársaságok a Covid19-világjárvány idején képesek voltak a befektetőktől hitelfinanszírozást szerezni.

(316) Hozzá kell tenni azt is, hogy a Ryanair állításával ellentétben a SAS nem rendelkezett 55 meg nem terhelt légi járművel ([183]), amelyet biztosítékként tudott volna felhasználni ahhoz, hogy megfizethetőbb feltételek mellett jusson hozzá biztosítékkal fedezett hitelhez. Amint azt a (303) preambulumbekezdés kifejti, a SAS nem számolhatott azzal, hogy likviditási vagy tőkeszükségletei jelentős részét megfelelő számú meg nem terhelt légi járművel tudja majd fedezni, hiszen az észszerű várakozások szerint erre csak négy új technológiával rendelkező légi járműve lett volna alkalmas. A rulírozó hitelkeretre vonatkozó feltételek azt is jelzik – amelynek állami garanciáját 2020 áprilisában hagyták jóvá –, hogy a feltőkésítés idején valószínűleg nem állt a SAS rendelkezésére megfizethető feltételek mellett elérhető fedezett hitel ((303) preambulumbekezdés).

(317) Negyedszer, a Ryanair azt kifogásolja, hogy a Bizottság nem mérlegelte azt, hogy a SAS-nak vajon módjában állt-e piaci magánszereplőkkel olyan ügyleteket végrehajtani, amelyek az adóssága megnövelése nélkül támogatták volna likviditását (ilyen lehetett volna például a hibrid instrumentumok kibocsátása vagy jelzáloggal terhelt légi járművek értékesítése).

(318) A részére benyújtott bizonyítékok alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy igen valószínűtlen az, hogy a SAS megfizethető feltételek mellett hozzáfért volna hibrid instrumentumok formájában nyújtott finanszírozáshoz (lásd a (300) preambulumbekezdést). Azt is figyelembe kell venni, hogy a SAS 2020 júniusában rosszabb hitelminősítést kapott, ami negatív hatással volt azon képességére, hogy megfizethető feltételek mellett finanszírozza magát a hibrid instrumentumok piacán. Ezt az is bizonyítja, hogy a SAS forgalomban lévő hibrid instrumentumaival a feltőkésítés időpontjában a másodlagos piacokon értékcsökkenést mutató szinteken kereskedtek, amint azt a szóban forgó instrumentumok árazásának 2019 decembere és 2020 júniusa közötti alakulása is mutatja.

(319) Ezenkívül az ideiglenes keret 49. pontjának c) alpontja értelmében a Bizottságnak értékelnie kell, hogy a támogatás kedvezményezettje megfizethető feltételek mellett hozzáférhet-e alternatív piaci alapú finanszírozáshoz. Ebből az következik, hogy – szemben azzal, amit a Ryanair állít – az értékelés nem terjed ki arra, hogy a kedvezményezettnek lehetősége volt-e arra, hogy még inkább visszafogja tevékenységeit. Ezért nem megalapozott a Ryanair azon állítása, miszerint a SAS-t arra kellett volna kötelezni, hogy – a megfizethető feltételek melletti piaci alapú finanszírozás egyik formájaként – mérlegelje jelzáloggal terhelt légi járművek értékesítését, amely gyakorlatilag tevékenységeinek szűküléséhez vezetett volna.

(320) Ezért a fentiek alapján a Bizottság úgy ítéli, hogy a SAS nem volt képes megfizethető feltételek mellett finanszírozást találni a piacokon, és életképességének biztosításához az érintett tagállam horizontális likviditásfedezeti intézkedései sem voltak elégségesek". Az intézkedés tehát megfelel az ideiglenes keret 49. pontja c) alpontjának.

6.3.1.4. Összeegyeztethetőség az ideiglenes keret 49. pontjának d) alpontjával

(321) Az ideiglenes keret 49. pontjának d) alpontja szerint a tagállamoknak bizonyítaniuk kell, hogy *„a kedvezményezett nem olyan vállalkozás, amely 2019. december 31-én (az általános csoportmentességi rendelet értelmében) már nehéz helyzetben lévőnek minősült*".

(322) Előzetes megjegyzésként a Ryanair helyesen mutatott rá arra, hogy a Bizottság az eredeti határozatban, az ideiglenes keret 49. pontjának d) alpontja szerinti értékelés során a SAS nem összevont pénzügyi beszámolóira támaszkodott (lásd a (185) preambulumbekezdést). A Bizottság folytatta az általános csoportmentességi rendelet 2. cikke 18. pontjának a) és c) alpontjában foglalt feltételek értékelését a SAS összevont pénzügyi beszámolójának felhasználásával, melyet az alkalmazandó pénzügyi és számviteli szabályoknak megfelelően készítettek el.

([183]) E szám becslése során a Ryanair egyszerűen azt feltételezi, hogy a SAS-nak 2019. október 31-én tulajdonában lévő összes légi jármű a feltőkésítés időpontjában még mindig meg nem terhelt volt.

(323) Ezért a dán és a svéd hatóságok által szolgáltatott bizonyítékok alapján ((98) preambulumbekezdés) a Bizottság felülvizsgálta a SAS-nak (mint részvénytársaságnak és mint a SAS anyavállalatának) összevont pénzügyi beszámolóját. A Bizottság megállapította, hogy a SAS a kumulált hiány következtében nem veszítette jegyzett tőkéjének több mint a felét (lásd az általános csoportmentességi rendelet 2. cikke 18. pontjának a) alpontját). A SAS összevont pénzügyi beszámolói szerint 2019. december 31-én saját tőkéje (5,7 milliárd SEK) meghaladta jegyzett részvénytőkéjének felét (7,7 milliárd SEK). Másodszor, a Bizottság megállapította, hogy a SAS nem képezte kollektív fizetésképtelenségi eljárás tárgyát, és esetében nem teljesültek a nemzeti jogban előírt azon feltételek sem, amelyek alapján a hitelezők kérelmére ilyen eljárás alá vonható lett volna (lásd az általános csoportmentességi rendelet 2. cikke 18. pontjának c) alpontját). Végezetül: a Bizottság a SAS összevont pénzügyi beszámolója alapján kiszámította, hogy 2019. december 31-én mekkora volt a vállalat könyv szerinti hitel/saját tőke aránya (4,96). A Bizottság megjegyzi, hogy ez az érték az általános csoportmentességi rendelet 2. cikke 18. pontjának e) alpontjában meghatározott 7,5-ös küszöbérték alatt maradt.

(324) Ebből következik, hogy a SAS 2019. december 31-én nem volt az általános csoportmentességi rendelet értelmében véve nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak tekinthető. Az intézkedés tehát megfelel az ideiglenes keret 49. pontja d) alpontjának.

6.3.2. *A feltőkésítési támogatás típusai*

(325) Az ideiglenes keret 52. pontja szerint „*[a] tagállamok a feltőkésítési instrumentumok következő két külön csoportját használva nyújthatnak COVID-19 feltőkésítési támogatást: a) tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumok, különösen új törzsrészvények vagy elsőbbségi részvények kibocsátása; és/vagy b) sajáttőke-komponenssel rendelkező instrumentumok (a továbbiakban: hibrid tőkeinstrumentumok)* ([184]), *különösen nyereségrészesedési jogok, csendes részesedések és átváltható fedezett vagy fedezetlen kötvények*”. Az ideiglenes keret 53. pontja megállapítja, hogy „*[a]z állami beavatkozás a fenti eszközök bármely változatában vagy sajáttőke- és hibridtőke-instrumentumok kombinációjaként is megvalósítható*”. Mindenesetre „*[a] tagállamnak biztosítania kell, hogy az alkalmazott feltőkésítési eszközök és kapcsolódó feltételeik megfelelőek legyenek a kedvezményezett feltőkésítési szükségleteinek kielégítésére, ugyanakkor a lehető legkevésbé torzítsák a versenyt*”.

(326) Amint azt a (99) preambulumbekezdés is megemlíti, az intézkedés egy tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentum és hibrid tőkeinstrumentumok kombinációja.

(327) A tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumot végül 3,54 milliárd SEK összegű saját tőke alkotta, amelyet Dánia és Svédország fizetett meg a SAS részére az új törzsrészvények SAS általi kibocsátása ellenében ((103)–(105) preambulumbekezdés).

(328) A hibrid tőkeinstrumentumokat 6 milliárd SEK összegű, a Dánia és Svédország tulajdonában lévő és általuk teljes mértékben megfizetett, lejárat nélküli új hibrid értékpapírok alkották ((106) preambulumbekezdés). Ezek az instrumentumok az IFRS szerint saját tőkének minősülnek.

(329) Ami konkrétabban az ideiglenes keret 53. pontját illeti, a Ryanair észrevételeiben kijelentette, hogy a Bizottság nem fejtette ki, hogy az intézkedés miért alkalmas a SAS feltőkésítési szükségleteinek kielégítésére, továbbá hogy a Bizottság nem végezte el annak értékelését, hogy az intézkedés – különösen más lehetséges támogatási eszközökhöz képest – valóban a lehető legkevésbé torzította-e a versenyt ((187) preambulumbekezdés).

(330) Erre az észrevételre válaszul a Bizottság emlékeztet arra, hogy a feltőkésítési instrumentum és az ahhoz kapcsolódó feltételek megfelelőnek tekinthetők a kedvezményezett feltőkésítési szükségleteinek kielégítésére, miközben az ideiglenes keret 53. pontjában említettek szerint a lehető legkevésbé torzítják a versenyt, feltéve, hogy megfelelnek az említett keretben ennek kapcsán előírt követelményeknek a feltőkésítés összege (3.11.4. szakasz), az állam ellentételezése és kilépése (3.11.5. szakasz), az irányítás és az indokolatlan versenytorzulás megelőzése (3.11.6. szakasz), valamint a feltőkésítésből eredő állami részesedésre vonatkozó exitstratégia és jelentéstételi kötelezettségek (3.11.7. szakasz) tekintetében. E követelmények mindegyike épp annak biztosítását célozza, hogy a szóban forgó intézkedés és kapcsolódó feltételei nem haladják meg a kedvezményezett feltőkésítési szükségleteinek kielégítéséhez szükséges mértéket, ugyanakkor a lehető legkevésbé torzítják a versenyt. Ezért amennyiben e követelmények teljesülnek, úgy kell tekinteni, hogy a kiválasztott feltőkésítési instrumentum megfelel az ideiglenes keret 53. pontjának. Mindezen követelmények értékelésére a következő szakaszokban kerül sor.

([184]) A hibrid tőkeinstrumentumok olyan eszközök, amelyek az idegen és a saját tőke jellemzőivel is rendelkeznek. Ilyenek például az átváltható kötvények, amelyek hozama részvényre váltásukig a kötvényekéhez hasonló. A hibrid tőkeinstrumentumok teljes hozamának értékelése tehát egyrészt a hitelviszonyt megtestesítő instrumentumként generált hozamtól függ, másrészt pedig a tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentummá való átalakítás feltételeitől.

(331) Az alternatív támogatási instrumentumok meglétét illetően a Bizottság a 6.3.1.3. szakaszban már megállapította, hogy a jelen ügyben az intézkedésnek nincs alternatívája. Ezenkívül az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottság nem köteles bizonyítani, hogy nem létezik semmilyen más elképzelhető támogatási intézkedés – ami definíció szerint hipotetikus –, amely megfelelőbb lenne és ugyanakkor kevésbé lenne alkalmas versenytorzulás előidézésére ([185]).

6.3.3. *A feltőkésítés összege (az ideiglenes keret 54. pontja)*

(332) Az ideiglenes keret 54. pontja szerint „*[a] támogatás arányosságának biztosítása érdekében a COVID-19 feltőkésítés összege nem haladhatja meg a kedvezményezett életképességének biztosításához szükséges minimumot, és nem mehet túl azon a célon, hogy visszaállítsa a kedvezményezett tőkestruktúráját a COVID-19-járvány előtti, vagyis a 2019. december 31-i helyzetnek megfelelő szintre. A támogatás arányosságának értékelésekor figyelembe kell venni a COVID-19-járvánnyal összefüggésben kapott vagy előirányzott állami támogatásokat*”.

(333) Az 54. pontban meghatározott arányossági tesztnek két együttes feltétele van. Egyrészt a Covid19-feltőkésítés nem haladhatja meg a kedvezményezett életképességének biztosításához szükséges minimumot, vagyis azt a feltőkésítési támogatási összeget, amely minimálisan szükséges ahhoz, hogy a vállalat magántőke-piacokhoz való hozzáférése helyreálljon (és így a vállalat képes legyen megfizethető áron hitelfinanszírozáshoz és/vagy sajáttőke-finanszírozáshoz jutni a piacokon). Továbbá, Covid19-feltőkésítés nem mehet túl azon a célon, hogy visszaállítsa a kedvezményezett tőkestruktúráját a Covid19-világjárvány kitörése előtti helyzetnek megfelelő szintre.

(334) Amint azt a (16) preambulumbekezdés megjegyzi, az intézkedés értékelésének az eredeti határozat Törvényszék általi megsemmisítését követően a támogatás nyújtásának időpontjában fennálló tényeken és részleteken kell alapulnia. Ezért a Bizottság az értékelés elvégzése során bizonyos számadatok esetében az akkoriban elérhető előrejelzéseket használta fel. A Bizottság az ideiglenes keret 54. pontja szerinti arányossági értékelés során a SAS csoport egészének – vagyis a SAS-nak és leányvállalatainak – összevont pénzügyi beszámolójára támaszkodott.

(335) Először is, annak értékelése során, hogy a támogatás megfelel-e a kedvezményezett tőkestruktúrájának a Covid19-világjárvány előtti szintre való helyreállításához szükséges minimumnak, a Bizottság figyelembe vette i. a kedvezményezett sajáttőke-pozíciójára vonatkozó pénzügyi előrejelzéseket, és ii. a kedvezményezett hitel/saját tőke arányára vonatkozó pénzügyi előrejelzéseket. Ezek az előrejelzések a 2021-es pénzügyi év végén a Covid19-hez kapcsolódó feltőkésítést követő helyzetre vonatkoztak. A Bizottság összehasonlította e mutatók értékét a Covid19-világjárvány előtti mutatókkal ([186]).

(336) Másodszor, annak értékelése érdekében, hogy a támogatás megfelel-e a SAS életképességének biztosításához szükséges minimumnak, a Bizottság meghatározta a feltőkésítési állami támogatás azon minimális összegét, amely ahhoz volt szükséges, hogy a vállalat ismét hozzáférhessen a tőkepiacokhoz (hitelhez és/vagy saját tőkéhez). E célból a Bizottság a következő mutatókat elemezte (előrejelzések formájában):

— A nettó hitel/saját tőke arány, amelyet a hitelminősítő intézetek jellemzően figyelembe vesznek a vállalatok hitelképességének értékelésekor. Ezen belül a Bizottság össze fogja vetni a kedvezményezettnek az intézkedés utáni nettó hitel/saját tőke arányát a más európai légitársaságoknál a Covid19-világjárvány kitörését megelőzően mért nettó hitel/saját tőke aránnyal (azaz a 2019. december 31-i helyzettel) mint referencia-értékkel. A Bizottság úgy véli, hogy az összehasonlítható vállalatok harmadik kvartilisének nettó hitel/saját tőke aránya használható és megfelelő referenciaérték.

— A nettó hitel/EBITDA arány további olyan mutató, amelyet a hitelminősítő intézetek figyelembe vesznek egy vállalat hitelképességének meghatározása során. A Bizottság ezen belül azt fogja értékelni, hogy a Covid19-hez kapcsolódó feltőkésítést követően a nettó hitel/EBITDA arány nem alacsonyabb-e a 3,0–3,5-ös küszöbértéknél. Ez óvatos megközelítés, mivel bevett gyakorlat az, hogy a 3,5-nél magasabb nettó hitel/EBITDA arányt tekintik a rossz hitelképesség jelének. Jóllehet a tényleges hitelminősítések számos tényezőt figyelembe vesznek, a nettó hitel/EBITDA aránnyal rendelkező vállalatok jellemzően nem kapnak befektetésre ajánlott minősítést, ami azt jelenti, hogy nehezebben és nagyobb költségek mellett férnek csak hozzá a magántőke-piacokhoz.

([185]) Ilyen értelemben lásd: a Törvényszék 2019. május 6-i ítélete, Scor kontra Bizottság, T-135/17, ECLI:EU:T:2019:287, 94. pont.

([186]) Tekintettel arra, hogy a SAS pénzügyi éve november 1-jétől október 31-ig tart, a Covid19-világjárvány kitörését megelőző utolsó mérleg 2020 első negyedévének (a január 31-ig tartó időszaknak) a mérlege. A Bizottság ezért helyénvalónak tartja, hogy a Covid19 előtti helyzet értékelésére a 2019. december 31-i adatok helyett a 2020-es pénzügyi év első negyedévéből (a 2020 januárjában záruló időszakból) származó adatokat használja fel.

— A saját tőke/eszköz arány további mutató, amely egy vállalat hitelképességi értékelésének részét képezi. A Bizottság ezzel az arányszámmal is elvégezte azt a referenciatesztet, mint a nettó hitel/saját tőke arány esetében.

— A pénzügyi felkészültségi arány a vállalat likvid pénzeszközeinek – beleértve a fel nem használt hitelkereteket – és az állandó költségeknek az aránya. A Bizottság ezt az arányt a 25 %-os küszöbértékhez mérte. Ha a pénzügyi felkészültségi mutató 25 % alá esik, akkor a légiközlekedési hatóság szorosabb monitorozásba kezd. Ahhoz, hogy az adott helyzetben a SAS megtarthassa légiközlekedési engedélyét, a légiközlekedési hatóság az éves helyett negyedéves pénzügyi beszámolókat kérne be, valamint előírná egy helyreállítási terv elkészítését, amely bemutatja a mutató 25 %-nál magasabb értékre történő visszaállítására irányuló intézkedéseket.

(337) A Ryanair az életképességet a magánbefektetők számára elfogadható jövedelmezőségi szintnek felelteti meg, és azzal érvel, hogy a Bizottságnak olyan jövedelmezőségi mutatókat kellett volna értékelnie, mint például a tőkearányos jövedelmezőség ((188) preambulumbekezdés). Az ideiglenes keret 54. pontja azonban nem tesz említést a jövedelmezőségről. Az ideiglenes keretből ehelyett egyértelműen az tűnik ki, hogy fő célja a likviditási szükségletek fedezése annak érdekében, hogy fenntartható legyen a vállalkozások működésének folytonossága a Covid19-világjárvány idején és azt követően. Ezért mondja ki az ideiglenes keret 9. pontja, hogy állami segítségnyújtásra van szükség *„annak biztosítása érdekében, hogy elegendő likviditás álljon rendelkezésre a piacokon”*, és hogy *„fenn lehessen tartani a gazdasági tevékenység folytonosságát a COVID-19-járvány kitörése alatt és után”*. A 11. pont továbbá egyértelművé teszi, hogy az ideiglenes keret ismerteti azokat a lehetőségeket, amelyek a tagállamok rendelkezésére állnak ahhoz, hogy *„biztosítani tudják a vállalkozások […] likviditását és forráshoz jutását”*. A 18. pont pedig rögzíti, hogy *„az állami támogatás indokolt, korlátozott időtartamra annak érdekében, hogy orvosolják a vállalkozások likviditási problémáit, és gondoskodjanak arról, hogy a COVID-19-járvány által okozott zavarok ne rendítsék meg az érintett vállalkozások életképességét”*.

(338) Ennek megfelelően a Bizottság nem köteles olyan jövedelmezőségi mutatókat alkalmazni, mint például a tőkearányos jövedelmezőség vagy az eszközarányos jövedelmezőség ((188) preambulumbekezdés), mivel a SAS életképességének értékeléséhez nem kell elvégeznie a SAS jövedelmezőségének értékelését. A fentiekben kifejtettek szerint a Bizottság által figyelembe vett mutatók (különösen a nettó hitel/saját tőke arány, a nettó hitel/EBITDA arány és a saját tőke/eszköz arány) kulcsfontosságú mérőszámok a vállalat hitelképességének és piaci alapú finanszírozáshoz való hozzáférésének értékeléséhez.

(339) A Bizottság a (336) és (337) preambulumbekezdésben említett elemzéseket a SAS pénzügyi előrejelzései alapján végezte el, melyeket Dánia és Svédország a közös bejelentésben nyújtott be. A Bizottság belső dokumentumokat kért be és elemzett annak értékelésére, hogy ezek az előrejelzések valóban megfelelnek-e azoknak az előrejelzéseknek, amelyeket a SAS belső tervezés céljára készített. A Bizottság különösen az előrejelzett veszteségek összegét vizsgálta, mivel azok közvetlen hatással vannak a feltőkésítési szükségletekre, tekintettel arra, hogy csökkentik a vállalat saját tőkéjét. Összességében: a SAS belső dokumentumainak elemzése megerősítette, hogy a SAS a Dánia és Svédország által a Bizottságnak benyújtott üzleti tervben bejelentett veszteségeknek megfelelő mértékű veszteséget várt.

(340) A Ryanair azt állítja továbbá, hogy a Bizottságnak vizsgálnia kellett volna, hogy a SAS milyen mértékben tudta volna strukturálisan csökkenteni költségalapját és növelni jövedelmezőségét, illetve hogy milyen mértékben lett volna képes költségeit rövid távon csökkenteni, azaz hogy a Bizottságnak kifogásolnia kellett volna a SAS pénzügyi előrejelzéseit ((193) preambulumbekezdés). A Bizottság megjegyzi, hogy az ideiglenes keret 54. pontja ír elő ilyen követelményt. A Ryanair érvelése a jelek szerint a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatással mutat analógiát ((188) preambulumbekezdés). Azonban az ideiglenes keret nem ír elő szerkezetátalakítást, különösen azért, mert a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben nyújtott feltőkésítési támogatás kedvezményezettje nem felelős az életképességét aláásó eseményekért.

(341) A Bizottság az arányosságot a bejelentésben megadott pénzügyi adatok – vagyis a 2020 júniusáig tartó időszak tényleges pénzügyi adatai, valamint a 2020 júliusától a 2025-ös pénzügyi év végéig tartó időszakra vonatkozóan az üzleti tervben megadott előrejelzések – alapján értékelte. Hozzá kell tenni azt is, hogy az értékelés során a Bizottság a feltőkésítési összegbe belefoglalta mind Dánia és Svédország, mind pedig a magánbefektetők hozzájárulásait. Az e határozatban figyelembe vett feltőkésítési összeg 14,25 milliárd SEK, bár i. a feltőkésítési szükségletet részben magánrészvényeseknek kellett kielégíteniük ([187]), és ii. az intézkedés összege végül csak a 9,54 milliárd SEK-et érte el (lásd a (7) preambulumbekezdést). A Bizottság tehát nagyon óvatos feltételezéssel élt.

([187]) A Bizottság elvégzi majd az intézkedés arányosságának felülvizsgálatát. Ehhez értékelése során figyelembe veszi a magánbefektetők tulajdonában lévő 2,25 milliárd SEK értékű forgalomban lévő részvények törzsrészvényekké történő átalakítását, mivel ez várhatóan kielégíti majd a SAS feltőkésítési szükségletének egy részét. Dánia és Svédország hozzájárulása végül legfeljebb 9,54 milliárd SEK-et tett ki (lásd a (7) preambulumbekezdést).

(342) A Ryanair úgy véli, hogy a Bizottságnak értékelnie kellett volna az alternatív forgalmi előrejelzések hatását ((193) preambulumbekezdés).

(343) Amikor a SAS összeállította a 2020. április 15-i igazgatósági ülésen bemutatott üzleti tervet (lásd a (40) preambulumbekezdést), az ágazati előrejelzések ([188]) optimistábbak voltak, mint a SAS által figyelembe vett előrejelzések ((41) preambulumbekezdés). 2020 júliusa folyamán azonban az ágazati előrejelzéseket negatív irányban módosították ([189]), tekintettel a forgalom lassabb fellendülésére és a Covid19-világjárvány romló kilátásaira. A SAS úgy döntött, hogy nem vizsgálja felül üzleti előrejelzéseit, ami azt jelenti, hogy a forgalmi előrejelzései azokkal az aktualizált ágazati előrejelzésekkel voltak összhangban, melyek azzal számoltak, hogy 2023 és 2024 között az ágazat teljesen helyreáll. A Bizottság úgy véli, hogy semmi nem indokolja azt a következtetést, miszerint a SAS-nak optimistább megközelítéssel kellett volna dolgoznia, vagy hogy az ágazati előrejelzésekkel összhangban lévő forgalmi előrejelzései ne lettek volna megfelelőek.

(344) Végezetül az intézkedés arányosságának értékeléséhez a Bizottság figyelembe vette i. azt a támogatást, amelyet az intézkedés nyújtásának időpontjában a SAS más állami támogatási intézkedések keretében már megkapott (lásd az (57)–(60) preambulumbekezdést), valamint ii. a 2020. augusztus 11-i bejelentés alapján a SAS-nak a jelen intézkedés keretében várhatóan nyújtandó támogatást (lásd a (342) preambulumbekezdést). Először is, az intézkedés nyújtásának idején már megadott valamennyi támogatással számoltak az üzleti terv azon előrejelzései, amelyek alapján az arányossági értékelés megtörtént. Másodszor, azokra a támogatásokra vonatkozóan, amelyekre az intézkedés bejelentésének időpontjában a SAS számíthatott, az érzékenységi elemzés (lásd a 6.3.3.3. szakaszt) ellenőrizte, hogy az arányossági értékelés elegendő teret hagyott-e az esetleges kiegészítő támogatásoknak. A Bizottság megközelítése ebben az esetben is konzervatív, amennyiben figyelembe veszi azokat a támogatásokat, amelyeket a SAS egy olyan dán támogatási program (SA.58088) keretében kaphatott volna, amelyet a dán hatóságok végül nem fogadtak el (lásd az (59) preambulumbekezdést).

6.3.3.1. A SAS tőkestruktúrájának helyreállításához szükséges minimumra korlátozódó állami támogatás

(345) A **4. táblázat** a feltőkésítésnek a SAS tőkestruktúrájára gyakorolt hatását mutatja be a Covid19-világjárvány előtti időszakra (azaz a 2020. január 31-i helyzetre) nézve.

4. táblázat

Arányossági mutatók (millió SEK) ([190])

Covid19-feltőkésítés összesen	14 250
Sajáttőke-pozíció feltőkésítés nélkül (2021.10.31.)	– 10 024
A. Sajáttőke-pozíció (2020.1.31.) ([191])	4 433
B. Várható sajáttőke-pozíció a feltőkésítés után (2021.10.31.)	4 226
I. arányossági mutató: B – A ≤ 0	**–207**
C. Nettó hitel/saját tőke arány (2020.1.31.) ([192])	4,75
D. Nettó hitel/saját tőke arány a feltőkésítés után (2021.10.31.)	6,81
Arányossági mutató II: C – D ≤ 0	**– 2,06**

([188]) 2020. április 27-én a Repülőterek Nemzetközi Tanácsa (Európa) a közepes súlyosságú helyzetet feltételező forgatókönyvében azt prognosztizálta, hogy az utasforgalom legkorábban 2022-ig tér vissza a Covid19 előtti szintre, 2021 decemberéig pedig e szint 90 %-át éri el. Lásd: https://www.aci-europe.org/downloads/resources/200427%20ACI%20EUROPE%20updated%20estimates%20of%20COVID19%20related%20traffic%20and%20financial%20losses%20FY%20European%20Airports.pdf (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([189]) A Repülőterek Nemzetközi Tanácsa (Európa) ezt követően azt jelezte előre, hogy a teljes helyreállásra 2024 előtt nem kerül sor, míg az IATA előrejelzése ezt 2023-ra tette. Lásd: https://www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE_updated%20estimates%20of%20COVID19%20traffic%20revenue%20impacts_06.07.2020.pdf és https://www.iata.org/en/pressroom/pressroom-archive/2020-press-releases/2020-07-28-02/ (legutóbbi hozzáférés: 2023. november 28.).

([190]) Forrás: „1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls", benyújtva 2020. augusztus 3-án. A 2021. évi, támogatás nélküli sajáttőke-pozíciót a támogatás melletti sajáttőke-pozíció és a feltőkésítési csomag összege közötti különbségként kell kiszámítani.

([191]) A SAS-nak 2019. október 31-én, vagyis a pénzügyi évén belül a negyedik negyedév elején elért sajáttőke-pozíciója 5 372 millió SEK volt. Ezért konzervatív megközelítés a SAS feltőkésítés utáni várható sajáttőke-pozícióját a 2020. január 31-i (alacsonyabb) pozícióval összehasonlítani.

([192]) 2019. október 31-én, vagyis a SAS pénzügyi évén belül a negyedik negyedév elején a SAS nettó hitel/saját tőke aránya 4,70 volt. Ezért konzervatív megközelítés a SAS feltőkésítés utáni nettó hitel/saját tőke arányát a 2020. január 31-i (magasabb) aránnyal összehasonlítani.

(346) A **4. táblázat** azt mutatja, hogy a SAS-nak a feltőkésítést követően (2021. október 31-én) várható sajáttőke-pozíciója 4,226 milliárd SEK volt. Ez a sajáttőke-összeg a következő feltőkésítési intézkedéseket foglalja magában ([193]): i. 2 milliárd SEK értékben törzsrészvények zártkörű kibocsátása (Dánia és Svédország között egyenlően elosztva), ii. 4 milliárd SEK értékben új törzsrészvény-kibocsátás meglévő részvényeseknek, iii. 5 milliárd SEK értékben zártkörű kibocsátású hibrid értékpapírok (Dánia és Svédország között egyenlő arányban elosztva), iv. 1 milliárd SEK értékben Dánia részére elhelyezett zártkörű kibocsátású hibrid értékpapírok, v. 2,25 milliárd SEK értékben forgalomban lévő kötvények, melyeket törzsrészvényekké alakítottak át (lásd a (342) preambulumbekezdést).

(347) A Covid19-világjárvány kitörését követően a SAS a 2020-as pénzügyi évben 9,354 milliárd SEK, a 2021-es pénzügyi évben pedig 3,939 milliárd SEK veszteséget prognosztizált. Tehát a feltőkésítési intézkedések eredményeként a 2021-es pénzügyi évben a SAS nem érhetett el a Covid19-világjárvány előtti, azaz 2020. január 31-i sajáttőke-pozíciójánál magasabb pozíciót.

(348) A Bizottság megállapítja, hogy a SAS feltőkésítése nem ment túl azon a célon, hogy visszaállítsa a kedvezményezett tőkestruktúráját a Covid19-világjárvány kitörése előtti helyzetnek megfelelő szintre, tekintettel arra, hogy a SAS nettó hitel/saját tőke arányának 2021. október 31-én várható értéke 6,81 volt, míg 2020. január 31-én 4,75-ön állt. A Dánia és Svédország által benyújtott előrejelzések azzal számoltak, hogy a SAS 2019. évi nettó hitel/saját tőke aránya a 2024-es pénzügyi évig nem áll helyre.

6.3.3.2. A SAS életképességének biztosításához szükséges minimumra korlátozott állami támogatás

(349) A SAS pénzügyi előrejelzései ([194]) szerint az állami feltőkésítési intézkedés hiányában a vállalat a 2020. január 31-én rendelkezésre álló likviditást (6,598 milliárd SEK) 2020 decemberéig felhasználta volna, és 2021. október 31-én a 4,935 milliárd SEK összegű negatív készpénzpozícióval rendelkezett volna. Az intézkedés megakadályozta a SAS likviditásának megszűnését, és eredményeként 2021. október 31-ére előrejelzett likviditási pozíció 3,666 milliárd SEK volt.

(350) Az ideiglenes keret 54. pontjában foglalt életképességi feltétel értékeléséhez – miszerint a Covid19-feltőkésítés összege nem haladhatja meg a kedvezményezett életképességének biztosításához szükséges minimumot – a Bizottság a (337) preambulumbekezdésben említett négy tesztet alkalmazta.

(351) Az első teszt a SAS előrejelzett (és a feltőkésítés figyelembevételével kiszámított) nettó hitel/saját tőke arányának összehasonlítása egy hasonló légitársaságokból álló minta 2019. december 31-i adataival ([195]). A minta 10 európai légitársaságból áll ([196]). Ezek közül három 2019. december 31-én BBB-től BBB+-ig terjedő hitelminősítéssel rendelkezett ([197]).

(352) A Bizottság nem középértéket vesz figyelembe (például az átlagot vagy a mediánt), hanem a SAS-hoz hasonló vállalatoknak a nettó hitel/saját tőke arány szerinti harmadik kvartilisét használja viszonyítási alapként (ezek a legrosszabbul teljesítő vállalatok közé tartoznak). Ez óvatos megközelítés, mivel a nettó hitel/saját tőke arány esetében a magasabb referenciaérték elfogadása csökkenti a SAS életképességének biztosításához és a tőkepiacokhoz való hozzáférésének helyreállításához szükséges támogatás minimális összegét (mivel alacsonyabb összegű támogatás mellett is elérhető a nettó hitel/saját tőke arány referenciaértéke).

([193]) Megjegyzendő, hogy a SAS sajáttőke-pozícióját nem befolyásolja, hogy a meglévő hibrid értékpapírokat a magánrészvényesek törzsrészvényekké alakították át (1,5 milliárd SEK).

([194]) Forrás: „1. RFI 3 Data Book 03Aug.xls", benyújtva 2020. augusztus 3-án.

([195]) 10 vállalat közül azon kettő esetében, amelyek pénzügyi éve március 31-én zárul, a Bizottság a harmadik negyedévi mérlegből származó adatokat használta fel az összehasonlíthatóság biztosítása érdekében.

([196]) A mintát a Ryanair, a Deutsche Lufthansa, az International Consolidate Airline Group, az Air France-KLM, a Wizz Air, a Norwegian Air Shuttle, az Aegean Airlines, a Finnair, a Croatia Airlines és az Icelandair csoport alkotja. E légitársaságok esetében a medián nettó hitel/saját tőke arány 0,65 volt, a harmadik kvartilisben pedig 1,92 (2019. december 31.).

([197]) Ezek versenytársak a következők: Ryanair, International Consolidate Airline Group és a Deutsche Lufthansa (Forrás: Capital IQ). A nettó hitel/saját tőke arány 2019. december 31-én 0,12 és 1,11 között mozgott.

(353) A Bizottság megjegyzi, hogy – figyelemmel a feltőkésítési intézkedésekre – a SAS 2021. október 31-én várható nettó hitel/saját tőke aránya (6,81) jóval meghaladta a Covid19-világjárvány kitörését megelőzően a többi vállalatnál megfigyelt nettó hitel/saját tőke arányok harmadik kvartilisét (1,92). A várakozások úgy szóltak, hogy a SAS tőkestruktúrája csak a 2025-ös pénzügyi évben javul majd; az ekkorra előrejelzett nettó hitel/saját tőke arány 1,64 volt. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a SAS 2021. október 31-én várható nettó hitel/saját tőke aránya is magasabb volt, mint az értékelt vállalatok körében mért legmagasabb arány.

(354) A második teszt során a Bizottság azt vizsgálta, hogy a SAS arra számított-e, hogy a nettó hitel/EBITDA arány a 3–3,5-ös küszöbérték alá csökken-e, és ha igen, mely pénzügyi évben. Általános piaci gyakorlat, hogy az említett küszöbértékeket meghaladó nettó hitel/EBITDA aránnyal rendelkező vállalatokat rendkívül kockázatosnak tekintik. Ezért az ilyen nettó hitel/EBITDA aránnyal rendelkező vállalatok számára nehézséget okoz a magántőkepiacokhoz való hozzáférés. A SAS pénzügyi előrejelzései szerint a 2021. pénzügyi év végén a nettó hitel/EBITDA arány 7,3 lett volna, ami jóval meghaladta a 3,0–3,5-ös küszöbértéket.

(355) A várakozások úgy szóltak, hogy a SAS nettó hitel/EBITDA aránya idővel várhatóan fokozatosan csökken majd, és a 2023-as pénzügyi év végén eléri a 3,4-et, a 2024-es pénzügyi év végén pedig a 2,6-ot. Ez a dinamika azt jelzi, hogy a várakozások szerint a feltőkésítési intézkedésekre volt szükség ahhoz, hogy a SAS kezelni tudja a Covid19-válság negatív hatásait és vissza tudja állítani a magántőkepiacokhoz való hozzáférését 2023-tól (amikor a nettó hitel/EBITDA arány várhatóan a 3–3,5-ös küszöbérték alá csökken).

(356) A harmadik teszt a SAS előrejelzett (és a feltőkésítés figyelembevételével kiszámított) saját tőke/eszköz arányának összehasonlítása a (352) preambulumbekezdésben említett hasonló légitársaságok 2019. december 31-i adataival ([198]). A Bizottság nem középértéket vesz figyelembe (például az átlagot vagy a mediánt), hanem a SAS-hoz hasonló vállalatok első kvartilisét használja viszonyítási alapként (ezek jelen esetben a legrosszabbul teljesítő vállalatok). Ez is óvatos megközelítés, mivel a saját tőke/eszköz arány esetében az alacsonyabb referenciaérték elfogadása csökkenti a SAS életképességének biztosításához és a tőkepiacokhoz való hozzáférésének helyreállításához szükséges támogatás minimális összegét (mivel alacsonyabb összegű támogatás mellett is elérhető a saját tőke/eszköz arány referenciaértéke).

(357) A Bizottság megjegyzi, hogy – figyelemmel a feltőkésítésre – a SAS 2021. október 31-én várható saját tőke/eszköz aránya (7,87 %) jóval alatta maradt a Covid19-világjárvány kitörését megelőzően a többi vállalatnál megfigyelt nettó saját/eszköz tőke arányok első kvartilisének (18,12 %). A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a SAS arra számított, hogy a tervezési időszak alatt (azaz a 2025-ös pénzügyi év előtt) nem haladja meg a többi vállalatnál megfigyelt saját tőke/eszköz arányok első kvartilisét. Végezetül, a Bizottság megjegyzi, hogy a SAS 2021. október 31-én várható saját tőke/eszköz aránya is magasabb volt, mint az értékelt vállalatok körében mért legmagasabb arány.

(358) A negyedik teszt során a Bizottság a SAS pénzügyi felkészültségi arányát méri a 25 %-os küszöbértékhez ((337) preambulumbekezdés). Ez a küszöbérték a légiközlekedési engedély további kötelezettségek – például a légiközlekedési hatóság felé történő gyakoribb jelentéstétel és a helyreállítási terv benyújtása – nélküli fenntartásához szükséges minimum. A SAS előrejelzései úgy szóltak, hogy ez az arány a 2023-as pénzügyi év előtt nem haladja meg a 25 %-ot.

(359) A Ryanair szerint a Bizottság által figyelembe vett küszöbértékek ((337) preambulumbekezdés) nem szolgálnak megfelelő referenciaértékként, mivel a befektetésre ajánlott hitelminősítést célozzák meg, holott jellemzően a befektetésre ajánlott kategóriánál alacsonyabb minősítéssel rendelkező légitársaságok is képesek hozzáférni a tőkepiacokhoz (190) preambulumbekezdés).

([198]) A mintában nem szerepel a nettó hitel/saját tőke arányt vizsgáló teszt során vizsgált vállalatok egyike, mivel a szóban forgó vállalat (melynek pénzügyi éve március 31-én zárul) nem jelentette be összes eszközének 2019. december 31-i értékét. További ellenőrzésként, illetve annak érdekében, hogy felmérje, milyen következményekkel jár az, ha e vállalatot bevonja az elemzésbe, a Bizottság a pénzügyi év végi (2020. március 31-i) mérlegre támaszkodva e vállalat esetében megbecsülte a saját tőke/eszköz arányt is. E mutató referenciaértéke nem mutat jelentős eltérést akkor sem, ha a vállalatot a Bizottság felveszi a mintába (18,39 % 18,12 % helyett).

(360) A Bizottság azonban a négy értékelt mutató közül csak az egyik esetében (nettó hitel/EBITDA arány) veszi figyelembe a befektetésre ajánlott hitelminősítés fogalmát. Kiemelendő, hogy a nettó hitel/saját tőke arányt és a saját tőke/eszköz arányt a tíz hasonló európai légitársaságéval veti össze. Jóllehet e légitársaságok közül három valóban befektetésre ajánlott hitelminősítéssel rendelkezett ((352) preambulumbekezdés), a Bizottság óvatos megközelítéssel élve a vállalatok csoportjának rosszul teljesítő kvartilisét veszi figyelembe az összehasonlításkor (mely kvartilis olyan vállalatokból állt, amelyek nem rendelkeztek befektetésre ajánlott hitelminősítéssel). A Bizottság még ezzel a módszerrel is azt állapítja meg, hogy a várakozások úgy szóltak, hogy a SAS a feltőkésítést követően (2021. október 31-én) jelentősen rosszabbul teljesít majd a referenciaértéknél ((354) és (358) preambulumbekezdés).

(361) A Ryanair azzal érvel továbbá, hogy a Bizottság által meghatározott küszöbértékek túlzottan kedvező pénzügyi helyzetet céloznak meg, tekintettel arra, hogy a SAS pénzügyi helyzete a Covid19-világjárványt megelőzően a négy mutató közül három alapján rosszabb volt, mint a célul kitűzött mutatók ((191) preambulumbekezdés), de a SAS akkor is képes volt finanszírozáshoz jutni a piacokon.

(362) Amint az fent kifejtésre került, az ideiglenes keret 54. pontjában meghatározott arányossági teszthez két feltételnek kell együttesen teljesülnie: egyrészt a Covid19-feltőkésítés nem mehet túl azon a célon, hogy visszaállítsa a kedvezményezett tőkestruktúráját a COVID-19-járvány előtti megfelelő szintre. Másrészt a Covid19-feltőkésítés nem haladhatja meg azt a feltőkésítési támogatási összeget, amely minimálisan szükséges ahhoz, hogy a vállalat magántőke-piacokhoz való hozzáférése helyreálljon ((334) preambulumbekezdés). A 6.3.3.1. szakasz ismerteti a teszt első részét, és arra a következtetésre jut, hogy a SAS tőkestruktúrája nem haladja meg a Covid19-világjárvány előtti struktúrát.

(363) A Bizottság úgy véli, hogy a teszt második – a vállalat magántőke-piacokhoz való hozzáférésének helyreállítását érintő – része esetében indokolt olyan mutatókat használni, amelyek egyértelműen a hitelképességhez kapcsolódnak, majd ezeket a mutatókat óvatos megközelítéssel összevetni a hasonló légitársaságok egy csoportjának mutatóival (mint a nettó hitel/saját tőke arány és saját tőke/eszköz arány esetében) vagy egy általánosan használt küszöbértékkel (mint a nettó hitel/EBITDA arány esetében), amint azt a (337) preambulumbekezdés kifejti. Másodszor, a Bizottság megjegyzi, hogy az előrejelzések úgy szóltak, hogy a feltőkésítést követően (2021. október 31-én) a SAS pénzügyi helyzete nem áll vissza a meghatározott küszöbértékek által jellemzett állapotra, ahogy a Covid19-világjárvány kitörése előtti pénzügyi helyzete sem áll vissza. A nettó hitel/saját tőke arányt illetően megjegyzendő, hogy a SAS-nak feltőkésítés utánra (2021. október 31-re) előrejelzett szintje 6,81 volt ((354) preambulumbekezdés), amely rosszabb, mint a Covid19-világjárvány kitörése előtti szint (4,75, amint az a (191) preambulumbekezdésben szerepel). Ugyanez áll a nettó hitel/EBITDA arányra is (7,3 szemben a (355) és (191) preambulumbekezdésben említett maximum 4,0 értékkel), valamint a saját tőke/eszköz arányra (7,87 % szemben a (358) és (191) preambulumbekezdésben említett 8–16 %-kal). Végezetül azt is meg lehet jegyezni, hogy már az is óvatos megközelítés, ha a Covid19-világjárvány előtti időszak a referenciamutató, tekintettel arra, hogy a Covid19-világjárvány által a légiközlekedési ágazatra gyakorolt hatások bizonytalanságot váltottak ki a pénzügyi piacokon ((24) és (31) preambulumbekezdés).

(364) Összességében elmondható, hogy a nettó hitel/saját tőke arány, a nettó hitel/EBITDA arány, a saját tőke/eszköz arány és a pénzügyi felkészültség alapján a Bizottság úgy véli, hogy a feltőkésítési intézkedések nyújtásakor rendelkezésre álló információk alapján azok nem haladták meg a SAS életképességének és a magántőke-piacokhoz való hozzáférésének biztosításához szükséges minimumot a 2023-as pénzügyi év végén.

6.3.3.3. Érzékenységi vizsgálat

(365) A Bizottság érzékenységi vizsgálat keretében értékelte a SAS javára hozott nyújtott feltőkésítési intézkedések arányosságát. Erre azért volt szükség, mert az arányosság értékelése jelentős mértékben és szükségszerűen a SAS-ra vonatkozóan a Dánia és Svédország által benyújtott pénzügyi előrejelzéseken, és különösen az előrejelzett veszteségeken alapul. A Bizottság így határozta meg azon veszteségek összegét, amelyek esetében (feltételezve, hogy minden más tényező azonos) a feltőkésítési intézkedések már nem lennének arányosak a SAS 2020. január 31-i tőkestruktúrájára és a (337) preambulumbekezdésben szereplő mutatókra tekintettel. A Bizottság e számítás során abból a feltételezésből indul ki, hogy ha a SAS kisebb veszteségeket szenvedett volna el, akkor a rendelkezésére álló készpénzállománya ugyanolyan mértékben nőtt volna meg, ami óvatos megközelítés. ([199]).

([199]) Ez óvatos feltételezés, mivel például a veszteségek nem minden esetben vannak hatással a likviditási pozícióra ugyanazon időszakban (a készpénz-kifizetés helyett egy későbbi időszakban visszafizetendő tartozás is lehetséges). Hozzá kell tenni azt is, hogy a veszteségek adódhatnak olyan költségtételekből is, amelyeket az EBITDA nem tartalmaz (ilyenek például pénzügyi költségek). Ha a veszteségek nem egyformán érintik a készpénzt (és ezáltal a nettó hitelt) és az EBITDA-t, akkor a nettó hitel/saját tőke arány és a nettó hitel/EBITDA arány magasabb, mint a Bizottság által feltételezett érték.

(366) Az érzékenységi vizsgálat eredményei azt mutatják, hogy a feltőkésítési intézkedések még akkor is arányosak lennének, ha a SAS végül az eredetileg előrejelzettnél nagyjából 1 milliárd SEK-kel kevesebb veszteséget szenvedett volna el. A pénzügyi felkészültségi mutató ((359) preambulumbekezdés) figyelembevétele nélkül ellenben az előrejelzett veszteségekhez képest 1,5 milliárd SEK összeggel kellene alacsonyabbnak lenniük a veszteségeknek ahhoz, hogy a feltőkésítési intézkedések ne legyenek arányosak ([200]).

(367) Tekintettel arra, hogy a SAS előrejelzett összesített veszteségei 13,2 milliárd SEK-re rúgtak, és hogy a SAS pénzügyi előrejelzései a jelek szerint valódiak és hitelesek, mivel összhangban vannak a SAS belső dokumentumaiban foglaltakkal ((342) preambulumbekezdés), a Bizottság úgy véli, hogy az 1–1,5 milliárd SEK összegű puffer elegendő ahhoz, hogy az arányossági vizsgálat a pénzügyi előrejelzésekre vonatkozó alternatív feltételezésekhez képest megalapozottabb legyen.

(368) Azt is fontos megjegyezni, hogy az 1–1,5 milliárd SEK összegű puffer további biztosítékként szolgált az intézkedés arányossága szempontjából, tekintettel azon lehetséges kompenzáció maximális összegére, amelyre a SAS jogosult lenne a légitársaságok támogatására irányuló azon két dán program alapján, melyeket az intézkedés nyújtásának időpontjában már bejelentettek a Bizottság felé, és amelyek közül az első körülbelül 6 millió DKK összeggel, a második pedig 35 millió DKK összeggel tervezett, ami összesen 5,5 millió EUR-t jelent ((59) preambulumbekezdés).

(369) A Ryanair azt állítja, hogy a Bizottságnak a stressztesztek széles skáláját kellett volna figyelembe vennie, valamint több hátrányos forgatókönyvet is mérlegelnie kellett volna (189) preambulumbekezdés).

(370) Az ideiglenes keret 54. pontja annak értékelését írja elő a Bizottság számára, hogy a támogatás összege „*nem haladhatja meg a kedvezményezett életképességének biztosításához szükséges minimumot*”. A pesszimistább, hátrányosabb forgatókönyvekkel számoló előrejelzésekből csak az a következtetés le vonható, hogy több támogatásra volt szükség. Ezért tehát nincs értelme az érzékenységi vizsgálatot további hátrányos forgatókönyvekre kiterjeszteni. Továbbá a SAS üzleti előrejelzései összhangban voltak az ágazati normákkal ((343) preambulumbekezdés), és a SAS tekintetében 13,2 milliárd SEK összegű összesített veszteséget prognosztizáltak. Végezetül a Bizottság emlékeztet arra, hogy a becslések szerint elegendő mértékű, 1–1,5 milliárd SEK összegű puffert hagyott ahhoz, hogy az arányossági értékelés megalapozott legyen a pénzügyi előrejelzésekre vonatkozó alternatív feltételezésekhez képest, beleértve az optimista forgatókönyveket is ((367) preambulumbekezdés).

6.3.3.4. Következtetés

(371) A fentiek fényében a Bizottság úgy véli, hogy az intézkedés nyújtásának időpontjában – figyelembe véve azt a támogatást, amelyben a SAS már részesült és azt a támogatást, amelyben a várakozások szerint az intézkedésen túl részesülhetett volna – az intézkedés nem haladta meg a SAS életképességének biztosításához szükséges minimumot, továbbá nem haladta meg az annak eléréséhez szükséges mértéket, hogy a SAS 2019. december 31-i tőkestruktúráját visszaállítsák. A fenti elemzés elegendő bizonyítékot szolgáltat arra vonatkozóan, hogy az intézkedés arányos.

6.3.4. *Az állam ellentételezése és kilépése*

(372) Az állam ellentételezésének és kilépésének az ideiglenes keret 55–59. pontjában meghatározott általános elvei szerint a tagállamoknak megfelelő ellentételezést kell kapniuk befektetéseikért, és mechanizmust kell bevezetniük a visszafizetés fokozatos ösztönzésére.

(373) Az ideiglenes keret 57. pontja szerint „*[a] COVID-19 feltőkésítési támogatás ellentételezését megemelve közelíteni kell azt a piaci árakhoz, ezzel ösztönözve a kedvezményezettet és a többi tulajdonost az állami feltőkésítési támogatás visszafizetésére, és egyben minimalizálva a versenytorzulás kockázatát*”. Az ideiglenes keret 58. pontja egyértelművé teszi, hogy az 57. pont célja az, hogy a feltőkésítési támogatásnak „*az ellentételezés magas szinten történő előírásával megfelelően ösztönöznie kell a vállalkozásokat arra, hogy a piaci feltételek kedvező alakulásakor visszafizessék a támogatást, és más finanszírozási forrásokat keressenek*”.

(374) Kifejezetten az ellentételezés kapcsán az ideiglenes keret 59. pontja előírja, hogy „*a tagállamok olyan programokat vagy egyedi támogatásokat is bejelenthetnek, amelyek esetében az ellentételezés módszerét a tőkeinstrumentum jellemzőihez és rangsorához igazítják, feltéve, hogy az alternatívák összességében hasonló mértékben ösztönzik az állam kilépését, és hasonló átfogó hatással vannak az állam ellentételezésére*”.

([200]) Ha a Bizottság a pénzügyi felkészültségi rátát kizárja az elemzésből, akkor az arányossági értékelés úgymond „legszigorúbb” referenciaértéke a Covid-válság előtti, illetve a 2021-es pénzügyi év végén fennálló nettó hitel/saját tőke arány összehasonlítása lesz.

(375) A (377)–(437) preambulumbekezdésben a Bizottság értékeli, hogy az intézkedés megfelel-e ezeknek az általános elveknek, valamint a feltőkésítési eszköz típusától függően az ideiglenes keretben meghatározott egyedi szabályoknak (nevezetesen a tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumok tekintetében a 60–64. pontban, a hibrid tőkeinstrumentumok tekintetében pedig a 65–70. pontban meghatározottaknak).

6.3.4.1. A tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumok ellentételezése és az államok kilépése

6.3.4.1.1. Belépési ár

(376) A tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumok tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy az ideiglenes keret 60. pontja szerint az állami tőkeinjekciót olyan áron kell végrehajtani, amely nem haladja meg a kedvezményezettnek a tőkeinjekció iránti kérelmet megelőző 15 nap során érvényes átlagos részvényárfolyamát (a továbbiakban: maximális részvényár). Mivel a SAS tőkeinjekció iránti hivatalos írásbeli kérelme 2020. május 8-án kelt ((97) preambulumbekezdés), a maximális részvényár részvényenként 8,71 SEK.

(377) A Bizottság megjegyzi, hogy a tőkeemelés során (a meglévő részvényeseknek történő új részvénykibocsátás és a zártkörű részvénykibocsátás esetében egyaránt) az új részvények ára részvényenként 1,16 SEK ((103) és (104) preambulumbekezdés), ami 86,7 %-os kedvezményt jelent a maximális részvényárhoz képest. Ebből az következik, hogy az ideiglenes keret 60. pontjában meghatározott feltételek teljesülnek.

6.3.4.1.2. Lépcsőzetes emelési mechanizmus

(378) Az állam ellentételezésének növelése és a kedvezményezettnek az állami tőkeinjekció visszavásárlására való ösztönzése érdekében az ideiglenes keret 61. pontja a Covid19-tőkeinjekciót követő negyedik és hatodik évben két körben lépcsőzetes emelési mechanizmus alkalmazását írja elő. Az ideiglenes keret 62. pontja úgy rendelkezik, hogy a Bizottság jóváhagyhat alternatív mechanizmusokat, feltéve, hogy azok összességében hasonló mértékben ösztönzik az állam kilépését, és hasonló átfogó hatással vannak az állam ellentételezésére.

A lépcsőzetes emelési mechanizmus (vagy a megfelelő alternatíva) hiánya

(379) A Bizottság megállapítja, hogy az intézkedés tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumát nem kíséri az ideiglenes keret 61. pontjának értelmében vett és az abban foglalt követelményeknek megfelelő lépcsőzetes emelési mechanizmus.

(380) Ezért a Bizottságnak az ideiglenes keret 62. pontja értelmében értékelnie kell, hogy a tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumhoz társul-e az ideiglenes keret 61. pontjában előírt mechanizmus alternatívájának tekinthető mechanizmus.

(381) Az eredeti határozatban a Bizottság megállapította, hogy a Dánia és Svédország által 2020. augusztus 11-én bejelentett intézkedés általános szerkezete ilyen alternatív mechanizmusnak minősül. A Bizottság különösen úgy ítélte meg, hogy az intézkedés két összetevőjének (nevezetesen a tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumnak és a hibrid tőkeinstrumentumnak) összekapcsolt jellege indokolt, figyelembe véve az azok által az állam kilépésének ösztönzése érdekében kifejtett együttes hatást. A Bizottság több tényezőt vett figyelembe annak megállapítása során, hogy az intézkedés általában vett szerkezete kellően erős ösztönző hatást gyakorolt az államnak a SAS tőkéjéből való kilépésére, különös tekintettel a következőkre: i. a nagymértékű engedmény, amelyből Dánia és Svédország részesült, amikor megszerezték a SAS részvényeit, ii. az, hogy az új állami hibrid értékpapírokért járó ellentételezést növekvő kamatszelvény-kifizetés biztosította, ami jelentősen növelte az állami támogatás SAS-on belüli fenntartásának költségeit, valamint iii. a SAS-ra vonatkozó magatartási kötelezettségvállalások, különösen az osztalékfizetési tilalom, amely a támogatás teljes visszafizetéséig hatályban maradt.

(382) Azonban – amint azt a (8) preambulumbekezdés megemlíti – a SAS II ítéletben a Törvényszék arra a következtetésre jutott, hogy az eredeti határozatban a Bizottság megsértette az ideiglenes keret 61. és 62. pontját, mivel nem követelte meg a tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumokra vonatkozó lépcsőzetes emelési mechanizmus vagy alternatív mechanizmus bevezetését.

(383) Először, a Törvényszék úgy ítélte meg, hogy abban az időpontban, amikor Dánia és Svédország részesedést szerzett a SAS tőkéjében, a megszerzett részvények ára nem állt kellően szoros kapcsolatban a lépcsőzetes emelési mechanizmus vagy az alternatív mechanizmus tárgyával és céljával. A Törvényszék úgy ítélte meg, hogy a részvények eredeti vételárára vonatkozó követelmény csak előzetes hatással volt a SAS helyzetére, vagyis abban az időpontban, amikor Dánia és Svédország részesedést szerzett a SAS tőkéjében, és nem az a célja, hogy idővel növelje a SAS-nak e részesedés visszavásárlására való ösztönzését, tekintettel arra, hogy a részvények ára emelkedhet és csökkenhet is.

(384) Másodszor, a Törvényszék megítélése szerint az, hogy a dán és svéd új állami hibrid értékpapírokért járó ellentételezést növekvő kamatszelvény-kifizetés útján nyújtsák, különálló követelmény volt, amelyet az ideiglenes keret 66. pontja írt elő a hibrid tőkeinstrumentumokra nézve, addig, amíg sor nem kerül tőkejellegű instrumentumokká történő átalakításukra.

(385) Harmadszor, a Törvényszék megállapította, hogy az a tény, hogy a SAS-ra az ideiglenes keret 3.11.6. szakaszában meghatározott magatartási kötelezettségvállalások vonatkoznak, mint például az osztalékfizetés tilalma, szintén olyan különálló követelményekkel hozható kapcsolatba, amelyek kiegészítik ugyan az ideiglenes keret 61. és 62. pontjában foglalt követelményt, de nem helyettesítik azt.

(386) A Törvényszék e megállapításaira tekintettel az eredeti határozatban azonosított és a (382) preambulumbekezdésben ismertetett tényezők a jelen ügyben nem tekinthetők az ideiglenes keret 61. és 62. pontja értelmében vett lépcsőzetes emelési mechanizmusnak vagy ilyen mechanizmus alternatívájának. Ezért a Bizottság kénytelen elutasítani Dániának és Svédországnak a (137) preambulumbekezdésben ismertetett érveit, valamint a SAS-nak (147) preambulumbekezdésben ismertetett érveit.

(387) A Törvényszék azt is megállapította, hogy az ideiglenes keret 85. pontjában előírt, a szerkezetátalakítási terv bejelentésére vonatkozó kötelezettség önmagában nem befolyásolja az állam ellentételezésének összegét és módját. Hozzá kell tenni azt is, hogy ez a kötelezettség csak akkor alkalmazandó, ha az állami beavatkozást nem csökkentették a kedvezményezett saját tőkéjének 15 %-a alá, és ha a feltőkésítés óta hat év eltelt. A Törvényszék szerint tehát e kötelezettség nem válthat ki az ideiglenes keret 61. pontjában előírt lépcsőzetes emelési mechanizmushoz által az ellentételezésre gyakorolt hatáshoz hasonló hatást, és nem járhat azzal azonos ösztönző hatással az állam kilépésére. Ebből következik, hogy Dánia és Svédország (138) preambulumbekezdésben foglalt érveit szintén el kell utasítani.

(388) Végezetül, a Törvényszék megállapította, hogy bár nem vitatott az, hogy a svéd társasági törvény értelmében egy társaság nem vásárolhat vissza törzsrészvényeket egyetlen konkrét részvényestől, a SAS nem szolgáltatott bizonyítékot azon állítására, amely szerint a svéd társasági törvény kizárja, hogy egy részvényesnek további részvényeket adjanak költségmentesen. Az eljárás megindításáról szóló határozathoz fűzött észrevételeiben a SAS továbbra sem támasztotta alá, hogy a svéd társasági törvény kizárja, hogy egy részvényesnek további részvényeket adjanak költségmentesen. Ennek alapján a SAS által a (146) preambulumbekezdésben felhozott érveket is el kell utasítani. Mindenesetre a Bizottság megjegyzi, hogy még ha fenn is áll az, hogy a svéd nemzeti jog nem teszi lehetővé az ideiglenes keret 61. pontjában előírt lépcsőzetes emelési mechanizmus végrehajtását, a SAS által a svéd társasági törvénnyel kapcsolatban tapasztalt nehézségek nem egyediek, továbbá hogy a Bizottság által jóváhagyott egyéb feltőkésítési intézkedések esetében hasonló körülmények között már vezették be a lépcsőzetes emelési mechanizmus alternatíváit ([201]).

(389) Az eljárás megindításáról szóló határozathoz fűzött észrevételeiben Dánia és Svédország olyan új érveket terjesztett elő, amelyekkel sem az eredeti határozat, sem a SAS II ítélet nem foglalkozott. Ezek az észrevételek a tehermegosztás mértékével ((139) preambulumbekezdés), valamint a dán és svéd államnak a kilépési ösztönzők iránti igény csökkentésére szóló politikai megbízatásával álltak kapcsolatban ((140) preambulumbekezdés).

(390) A (139) preambulumbekezdésben ismertetett észrevételekkel kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy az ideiglenes keret 61. és 62. pontja attól függetlenül alkalmazandó, hogy Dánia és Svédország eredetileg milyen szintű tulajdoni részesedéssel rendelkezett a SAS-ban, illetve hogy sor került-e tehermegosztásra. Az ideiglenes keret 61. és 62. pontjában előírt lépcsőzetes emelési mechanizmus célja a korábbi állapot visszaállítása. Mivel – amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat (96) preambulumbekezdése megjegyzi – az intézkedés azzal a hatással járt, hogy növelte Dánia és Svédország részesedését a SAS-ban, olyan ösztönzőknek kellett volna kísérniük, amelyek ösztönzik Dánia és Svédország kilépését, valamint a SAS-ban fennálló részesedésük Covid19 előtti szintjének visszaállítását. Ilyen ösztönző például az ideiglenes keret 61. pontjában előírt lépcsőzetes emelési mechanizmus vagy annak a 62. pont szerinti megfelelő alternatívája.

(391) A (140) preambulumbekezdésben ismertetett érvet illetően megjegyzendő, hogy Dánia és Svédország politikai megbízatása nem határoz meg konkrét célokat a kilépésükre vonatkozóan, és nem irányoz elő további ellentételezést. Általánosságban elmondható, hogy e politikai megbízatások homályosak, és nem kötelezőek sem Dániára, sem Svédországra, és még kevésbé a SAS-ra nézve. E politikai megbízatások tehát nem felelnek meg az ideiglenes keret 61. pontjában meghatározott követelményeknek, és összességében nem ösztönzik hasonló mértékben az állam kilépését, valamint nincsenek hasonló átfogó hatással az állam ellentételezésére, amit pedig az ideiglenes keret 62. pontja előír.

(392) Következésképpen Dánia és Svédország állításával ellentétben az intézkedés nem tekinthető úgy, hogy megfelel az ideiglenes keret 62. pontjának.

(393) Dánia és Svédország másodlagosan olyan kivételes körülményekre hivatkozott, amelyek az ideiglenes keret 61. és 62. pontjától eltérve indokolják az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése b) pontjának közvetlen alkalmazását. A Bizottság a továbbiakban azt értékeli, hogy az adott pont tekintetében fennállnak-e ilyen kivételes körülmények.

([201]) Például az SA.57659. számú ügyben a Bizottság olyan mechanizmust fogadott el, ahol az ellentételezés hitel vagy azzal egyenértékű instrumentum formáját öltötte (lásd az említett határozat (30) és (73) preambulumbekezdését).

Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének közvetlen alkalmazását indokoló kivételes körülmények fennállása

(394) Amint azt a (141) preambulumbekezdésben említi, Dánia és Svédország azzal érvelt, hogy az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése b) pontjának közvetlen alkalmazása lényegében a feltőkésítési tervben foglalt tehermegosztás, valamint a magántőkének a feltőkésítésbe való bevonzására irányuló szándék miatt indokolt.

(395) Az állandó ítélkezési gyakorlat ([202]) szerint a támogatási intézkedések belső piaccal való összeegyeztethetőségének az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése szerinti értékelése során a Bizottság mérlegelési jogkörrel rendelkezik. E mérlegelési jogkör gyakorlása során a Bizottság iránymutatásokat fogadhat el annak megállapítása érdekében, hogy milyen kritériumok alapján kívánja értékelni a tagállamok által tervezett támogatási intézkedések belső piaccal való összeegyeztethetőségét. Az ilyen iránymutatások elfogadásával és közzétételével, miáltal kijelenti, hogy alkalmazni fogja e szabályokat az általuk érintett esetekre, korlátozza magát a hivatkozott mérlegelési jogköre gyakorlásában, és elviekben nem térhet el ezen iránymutatásoktól anélkül, hogy ne tenné ki magát annak, hogy egyes esetekben az általános jogelvek – mint az egyenlő bánásmód vagy a bizalomvédelem elvének – megsértése címén felelősségre vonható legyen ([203]).

(396) Ennek megfelelően az állami támogatás speciális területén a Bizottságnak követnie kell az általa kiadott iránymutatásokat és felhívásokat, amennyiben azok nem térnek el a Szerződés rendelkezéseitől ([204]). Ugyanakkor az olyan magatartási szabályok elfogadása, amelyekkel a Bizottság korlátozza a mérlegelési jogkörét, nem mentesíti a Bizottságot azon kötelezettsége alól, hogy megvizsgálja azokat a kivételes sajátos körülményeket, amelyekre valamely tagállam egyedi esetben hivatkozik annak érdekében, hogy az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése b) pontjának közvetlen alkalmazását kérje ([205]).

(397) Következésképpen, mivel Dánia és Svédország nem vezetett be az ideiglenes keret 61. és 62. pontja szerinti lépcsőzetes emelési mechanizmust (vagy annak megfelelő alternatívát), meg kell vizsgálni, hogy a jelen ügyben fennállnak-e olyan kivételes körülmények, amelyek igazolhatnák az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése b) pontjának közvetlen alkalmazását, és következésképpen az ideiglenes keret 61. és 62. pontjában előírt lépcsőzetes emelési mechanizmus vagy az annak megfelelő alternatíva hiányát.

(398) A Bizottság úgy véli, hogy jóllehet a SAS feltőkésítésének egyedi jellemzői – nevezetesen az a célkitűzés, hogy a feltőkésítést vonzóvá tegyék a magánbefektetők számára, valamint az e befektetők által elfogadott jelentős mértékű tehermegosztás – a SAS feltőkésítésének jelentős elemét képezik, és jelentősen hozzájárultak a szükséges támogatás összegének csökkentéséhez, mégsem indokolják az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése b) pontjának olyan közvetlen alkalmazását, amely lehetővé tenné az ideiglenes keret 61. és 62. pontjában meghatározott követelményektől való eltérést.

(399) A Bizottság először is úgy véli, hogy Dánia és Svédország nem bizonyította, hogy a lépcsőzetes emelési mechanizmus hiánya fontos szempont lett volna a magánbefektetők számára, ezen belül különösen azt, hogy egy ilyen mechanizmus bevezetése veszélyeztette volna e befektetőknek a feltőkésítésben való részvételét. Ezért nem állítható, hogy az ilyen mechanizmus bevezetése jelentős mértékben visszatartotta volna a magánbefektetőket attól, hogy részt vegyenek a SAS feltőkésítésében.

([202]) Lásd például: a Bíróság 2016. július 19-i ítélete, Kotnik és társai, C 526/14, ECLI:EU:C:2016:570, 38. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

([203]) Lásd: a Bíróság 2016. március 8-i ítélete, Görögország kontra Bizottság, C-431/14 P, ECLI:EU:C:2016:145, 69. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; a Bíróság 2016. július 19-i ítélete, Kotnik és társai, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, 39. és 40. pont.

([204]) Lásd: a Bíróság 2010. december 2-i ítélete, Holland Malt kontra Bizottság, C-464/09 P, ECLI:EU:C:2010:733, 47. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

([205]) Lásd: a Bíróság 2016. március 8-i ítélete, Görögország kontra Bizottság, C-431/14 P, ECLI:EU:C:2016:145, 70–72. pont; és a Bíróság 2016. július 19-i ítélete, Kotnik és társai, C-526/14, ECLI:EU:C:2016:570, 41. pont.

(400) Másodszor, az intézkedés eredményeként jelentősen megnőtt Dánia és Svédország részesedése a SAS-ban, függetlenül a magánbefektetőknek a SAS feltőkésítésében való részvételétől. Ezért az intézkedést – és ezen belül az intézkedés tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumát – olyan ösztönzőknek kellett volna kísérniük, amelyek ösztönzik a Dánia és Svédország által megszerzett Covid19-részvények értékesítését, amint azt az ideiglenes keret 61. és 62. pontja előírja.

(401) Harmadszor, annak ellenére, hogy az emelés (különösen a további részvények nyújtása formájában történő emelés) aktiválása azzal a hatással járna, hogy tovább hígítaná a magánrészvényesek részvényeit (beleértve a magánbefektetők által a SAS feltőkésítése keretében újonnan megszerzett részvényeket is), a lépcsőzetes emelési mechanizmus célja a korábbi állapotnak, azaz a Covid19-világjárvány előtti dán és svéd részesedés szintnek a helyreállítása. Célja, hogy a Covid19-feltőkésítés révén megszerzett tagállami részvények visszavásárlására ösztönözze a kedvezményezettet vagy ösztönözzön más befektetőket, mindenekelőtt azzal, hogy a SAS számára költségesebbé azt, ha e részvények állami tulajdonban vannak. Így a kedvezményezett vagy más befektetők arra kapnak ösztönzést, hogy e Covid19-részvényeket visszavásárolják a tagállamtól, hogy az adott tagállam részesedése a Covid19 előtti szintre csökkenjen. Az ideiglenes keret 61. pontja négy, illetve hat évet hagy (két egymást követő szakaszban) a Covid19-feltőkésítés nyújtása után a kedvezményezett vagy más befektetők számára a szóban forgó Covid19-részvények visszavásárlására. Ezen időszak alatt lehetőségük van arra, hogy visszavásárolják a Covid19-részvényeket a tagállamtól, azaz a lépcsőzetes emelés ne induljon el, és végső soron elkerülhető legyen a magánrészvényesek részvényeinek felhígulása. Ebből következik, hogy a lépcsőzetes emelési mechanizmusnak vagy megfelelő alternatívájának megléte nem összeegyeztethetetlen azzal, hogy a Covid19-feltőkésítésben magánbefektetők vesznek részt.

(402) E körülmények között a Bizottság úgy véli, hogy Dánia és Svédország nem bizonyította, hogy a lépcsőzetes emelési mechanizmus vagy megfelelő alternatívája jelentős mértékben befolyásolta volna a SAS azon képességét, hogy magánbefektetők számára vonzóvá tegye a feltőkésítés terhének megosztását.

(403) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a jelen ügyben nem indokolt az ideiglenes keret 61. és 62. pontjában foglalt követelménytől való eltérés.

(404) Ebből következik, hogy a SAS részére nyújtott intézkedés a 2020. október 26-i formájában nem felel meg az ideiglenes keret 61. és 62. pontjának, mivel nem kíséri sem lépcsőzetes emelési mechanizmus, sem annak megfelelő alternatívája.

(405) Ezért a Bizottság meg fogja vizsgálni a SAS által előterjesztett alternatív mechanizmust arra az esetre, ha azt állapítaná meg, hogy az intézkedés nem felel meg az ideiglenes keret 61. és 62. pontjának.

A lépcsőzetes emelési mechanizmus SAS által előterjesztett alternatívája

(406) A (148) és (149) preambulumbekezdésben említettek szerint az eljárás megindításáról szóló határozathoz fűzött észrevételeiben a SAS egy olyan mechanizmust terjesztett elő, amely véleménye szerint megfelelne az ideiglenes keret 61. és 62. pontjában foglalt követelményeknek.

(407) Ez a mechanizmus lényegében: i. az intézkedés nyújtása után négy évvel aktiválható, amennyiben az érintett tagállam ekkorra még nem adta el tőkerészesedésének legalább 40 %-át, valamint a Covid19-tőkeinjekció után hat évvel aktiválható, amennyiben az érintett tagállam ekkorra még nem adta el teljes egészében a tőkerészesedését, és ii. aktiválás esetén a Dániának és/vagy Svédországnak járó ellentételezést a még vissza nem fizetett Covid19-feltőkésítésből eredő további részesedésük 10 %-ának megfelelő összeggel megnöveli. Az ellentételezés ilyen módon történő emelése nem további részvények formájában valósulna meg, amint azt az ideiglenes keret 61. pontja kifejezetten előírja. Ehelyett a SAS i. úgy módosítaná a dán és/vagy svéd hibrid tőkeinstrumentumok feltételeit, hogy az azok után fizetendő összeg megnövekedjen, vagy ii. új instrumentumot bocsátana ki Dánia és/vagy Svédország számára a hibrid tőkeinstrumentumokéival azonos feltételek mellett.

(408) A Bizottság először is megjegyzi, hogy a SAS által előterjesztett mechanizmus az ideiglenes keret 61. pontjában meghatározottakkal megegyező időkeretben és feltételek mellett lépne működésbe, vagyis az intézkedés nyújtása után négy évvel, amennyiben az érintett tagállam ekkorra még nem adta el tőkerészesedésének legalább 40 %-át, valamint a Covid19-tőkeinjekció után hat évvel, amennyiben az érintett tagállam ekkorra még nem adta el teljes egészében a tőkerészesedését.

(409) Másodszor, ez a mechanizmus előírná, hogy az intézkedés nyújtását követően négy, illetve hat év elteltével a Dániának és/vagy Svédországnak járó ellentételezést a még vissza nem fizetett Covid19-feltőkésítésből eredő további részesedésük 10 %-ának megfelelő összeggel meg kell növelni. Az ellentételezés e megnövelése megfelel az ideiglenes keret 61. pontjában előírt minimális emelésnek.

(410) Harmadszor, a Bizottság megjegyzi, hogy a SAS által előterjesztett mechanizmus a magasabb ellentételezést nem további részvények formájában biztosítja. A Bizottság ugyanakkor azt is megjegyzi, hogy bár az ideiglenes keret 61. pontjában kifejezetten előirányzott mechanizmus a további részvények nyújtása, e rendelkezés az „egyéb mechanizmusokra" is hivatkozik. Ezenkívül az ideiglenes keret 62. pontja megerősíti azt a rugalmasságot, amellyel a Bizottság az ellentételezés formáját illetően alternatív mechanizmusokat fogadhat el. A SAS által előterjesztett mechanizmus keretében ez az ellentételezés vagy a Dánia és Svédország tulajdonában lévő állami hibrid értékpapírok alapján fizetendő megemelt összeg formájában valósul meg, vagy oly módon, hogy a SAS Dánia és Svédország részére új instrumentumot bocsát ki, ugyanolyan feltételek mellett, mint amelyek az állami hibrid értékpapírokhoz kapcsolódtak a mechanizmus aktiválásának időpontjában ([206]).

(411) A fentiekből következik, hogy a SAS által előterjesztett mechanizmus i. ugyanolyan hatást gyakorolna Dánia és Svédország ellentételezésére, mint az ideiglenes keret 61. pontjában előírt lépcsőzetes emelési mechanizmus, és ii. ösztönözné a Dánia és Svédország által az intézkedés révén megszerzett részvények visszavásárlását azáltal, hogy a részvényeket (melyeket a Covid19 előtti szintre való visszaállítást célzó mechanizmus aktiválását megelőzően nem adtak el) fokozatosan egyre költségesebbé tenné a SAS számára.

(412) A fentiek fényében a Bizottság úgy véli, hogy a SAS által előterjesztett mechanizmus összességében hasonló mértékben ösztönözné az állam kilépését, és hasonló hatással lenne az állam ellentételezésére, mint az ideiglenes keret 61. pontjában előirányzott lépcsőzetes emelési mechanizmus. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a (148) preambulumbekezdésben ismertetett mechanizmus megfelelne az ideiglenes keret 62. pontjának. Ilyen körülmények között a Bizottság meg fogja vizsgálni, hogy a jelen ügyben megfelelő és arányos lenne-e előírni Dánia és Svédország számára, hogy az intézkedéshez ilyen mechanizmust kapcsoljanak mint ahhoz szükséges feltételt, hogy az intézkedés az ideiglenes keret 61. és 62. pontjának megfelelőnek legyen nyilvánítható.

Annak megfelelősége és arányossága, hogy Dániát és Svédországot az ideiglenes keret 61. és 62. pontjának való megfelelés feltételeként kötelezzék az ismertetett mechanizmus végrehajtására

(413) Amint azt a (405) és (413) preambulumbekezdés is jelzi, az intézkedés nem felel meg az ideiglenes keret 61. és 62. pontjának. A SAS által az eljárás megindításáról szóló határozathoz fűzött észrevételekben előterjesztett mechanizmus azonban – amennyiben Dánia és Svédország végrehajtaná – megfelelne az ideiglenes keret említett rendelkezéseinek.

(414) E tekintetben a Bizottság információkérést nyújtott be Dániának és Svédországnak, melyben afelől érdeklődött, hogy véleményük szerint a szóban forgó mechanizmus végrehajtása megfelelő és arányos lenne-e ((222) preambulumbekezdés).

(415) Dánia és Svédország elismerte, hogy a SAS által előterjesztett mechanizmus véleményük szerint megfelelne az ideiglenes keret 61. és 62. pontjában foglalt követelményeknek.

(416) Dánia és Svédország megerősítette továbbá, hogy a SAS által előterjesztett mechanizmus végrehajtása nem fog jelentős akadályokba ütközni, és hogy e mechanizmusnak nem lesz más, kevésbé korlátozó alternatívája, amely megfelelne az ideiglenes keret 61. és 62. pontjában foglalt követelményeknek.

(417) Amint az a (408)–(412) preambulumbekezdésben szerepel, a Bizottság úgy véli, hogy a lépcsőzetes emelési mechanizmusnak a SAS által előterjesztett alternatívája megfelel az ideiglenes keret 61. és 62. pontjának.

([206]) Amint azt a (148) preambulumbekezdés kifejti, az emelés időpontjában fennálló piaci feltételeket (például hogy a SAS jövőbeli kifizetéseit milyen mértékben kell diszkontálni) figyelembe kell venni annak érdekében, hogy az állami hibrid értékpapírok alapján fizetendő összeg (vagy valamely új instrumentum alapján fizetendő összeg) növekedése nettó jelenértéken a Covid19-feltőkésítésből származó, még vissza nem fizetett további részesedés pontosan 10 %-ának megfelelő monetáris értéket képviseljen.

(418) Ezenkívül a Bizottság úgy véli, hogy amennyiben Dániát és Svédországot felkérik arra, hogy az intézkedés összeegyeztethetőségének feltételeként hajtsák végre e mechanizmust, az nem lépi túl az ideiglenes keret 61. és 62. pontja betartásának biztosításához szükséges mértéket. Amint azt a (409) és (410) preambulumbekezdés is jelzi, a SAS által előterjesztett mechanizmus aktiválására az ideiglenes keret 61. pontjában előírt időpontokban kerülne sor, és az ellentételezés emelése megfelelne az ugyanezen rendelkezésben előírt minimális emelésnek.

(419) A Bizottság megjegyzi különösen, hogy a mechanizmus végrehajtása esetén az első aktiválásra négy évvel az intézkedés nyújtását követően kerülne sor (azaz 2024. október 26-ig), abban az esetben, ha Dánia és Svédország ekkorra még nem adta el tőkerészesedésének legalább 40 %-át. Ebből következik, hogy bár e mechanizmusról a 2020. október 26-án nyújtott intézkedés keretében nem rendelkeztek, ha végrehajtására a Dániának és Svédországnak az e határozatról való értesítését követő két hónapon belül sor kerülne, az pontosan megfelelne az ideiglenes keret 61. pontjában előírt időkeretnek.

(420) Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó mechanizmust az intézkedés kedvezményezettje terjesztette elő a két tagállam javára.

(421) E körülményekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a SAS által előterjesztett mechanizmus felvétele biztosítaná az ideiglenes keret 61. és 62. pontjának tiszteletben tartását, továbbá hogy a jelen ügyben megfelelő és arányos megkövetelni Dániától és Svédországtól, hogy az intézkedés összeegyeztethetőségének feltételeként a szóban forgó mechanizmust az e határozatról szóló értesítést követő két hónapon belül hajtsák végre.

Következtetés az ideiglenes keret 61. és 62. pontjáról

(422) A Bizottság ezért megállapítja, hogy az intézkedés megfelel az ideiglenes keret 61. és 62. pontjának, feltéve, hogy Dánia és Svédország az e határozatról szóló értesítést követő két hónapon belül végrehajtja a (148) preambulumbekezdésben ismertetett mechanizmust.

6.3.4.1.3. Az állam kilépése

(423) Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy a svéd társasági törvény értelmében a SAS nem vásárolhatott vissza törzsrészvényeket konkrét részvényesektől, hanem csak valamennyi részvényestől, azonos feltételek mellett ((122)–(124) preambulumbekezdés). A Bizottság hozzáteszi azonban, hogy Dániának és Svédországnak lehetősége volt bármikor eladni Covid19-tőkerészesedését piaci áron a SAS-tól eltérő vevőknek. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy az ideiglenes keret 63. és 64. pontjában meghatározott feltételek teljesülnek.

6.3.4.2. A hibrid tőkeinstrumentumok ellentételezése és az állam kilépése

(424) Az ideiglenes keret 65. pontjával összhangban a Bizottság a zártkörű kibocsátású hibrid értékpapírok teljes ellentételezésének értékelésekor figyelembe veszi az eszköz jellemzőit ((106) és (107) preambulumbekezdés), a kilépésre vonatkozó beépített ösztönzőiket és a megfelelő kamatlábat.

(425) Az ideiglenes keret 66. pontja szerint a hibrid tőkeinstrumentumok minimális ellentételezésének – az ezen instrumentumok részvényjellegű instrumentumokra való átalakításáig – meg kell felelnie legalább az alapkamatlábnak (az 1 éves IBOR vagy a vele egyenértékű, Bizottság által közzétett ráta ([207]) és az **5. táblázatban** alábbiakban meghatározott felár összegének.

5. táblázat

Hibrid tőkeinstrumentumok ellentételezése: 1 éves IBOR vagy annak egyenértéke +

A kedvezményezett típusa	**1. év**	**2. év**	**3. év**	**4. év**	**5. év**	**6. év**	**7. év**	**8. évtől**
Nagyvállalatok	250 bázispont	350 bázispont	350 bázispont	500 bázispont	500 bázispont	700 bázispont	700 bázispont	950 bázispont

(426) Amint azt a (106) preambulumbekezdés kifejti, a hibrid instrumentumok ellentételezése a STIBOR 6M-et (6 hónapos stockholmi bankközi kamatláb) használja alapkamatlábként. A Bizottság megjegyzi, hogy a SEK piacokon nincs 1 éves nyilvános STIBOR, amelyet alapkamatlábként lehetne figyelembe venni ([208]). A Bizottság azt is elismeri, hogy az intézkedés nyújtásakor a leghosszabb időtartamú közzétett STIBOR a 6 hónapos kamatláb volt (a STIBOR 9M sem állt rendelkezésre). A Bizottság a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló bizottsági közleménynek megfelelően kiszámított SEK-pénzpiaci alapkamatlábként a STIBOR 6M-et fogadta el ([209]). A Bizottság ezért úgy véli, hogy a STIBOR 6M a megfelelő alapkamatláb, amelyet a SAS által kibocsátott új állami hibrid értékpapírok SEK-ben történő ellentételezésének megállapítása során alkalmazni kell, tehát a kamatot félévente kellene megfizetni.

(427) A (106) preambulumbekezdéssel összhangban a SAS által Dánia és Svédország számára kibocsátott új hibrid értékpapírok ellentételezését a **6. táblázat** tartalmazza.

6. táblázat

Az új állami hibrid értékpapírok ellentételezése: STIBOR 6M+

Hibrid értékpapírok	**1. év**	**2. év**	**3. év**	**4. év**	**5. év**	**6. év**	**7. év**	**8. évtől**
NSHN1 (5 milliárd SEK)	340 bázispont	440 bázispont	440 bázispont	590 bázispont	590 bázispont	790 bázispont	790 bázispont	1 040 bázispont
NSHN2 (1 milliárd SEK)	440 bázispont	540 bázispont	540 bázispont	690 bázispont	690 bázispont	890 bázispont	890 bázispont	1 140 bázispont

(428) Az új állami hibrid értékpapírok ellentételezését (**6. táblázat**) összehasonlítva az ideiglenes keretben (**5. táblázat**) meghatározott minimális ellentételezéssel a Bizottság megjegyzi, hogy az NSHN1 ellentételezése 90 bázisponttal magasabb, mint az ideiglenes keretben előírt minimális ellentételezés. A Dániánál elhelyezett NSHN2 esetében ez a különbség 190 bázisponttal magasabb az előírt minimális ellentételezéshez képest. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy az NSHN1 és az NSHN2 közötti ellentételezésbeli különbség (100 bázispont) a Dánia és Svédország közötti megállapodásnak tudható be, nem pedig a hibrid instrumentumok kockázati profiljában mutatkozó különbségeknek ([210]).

([207]) Az alapkamatlábak a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló bizottsági közleménynek (HL C 14., 2008.1.19., 6. o.) megfelelően kiszámított kamatlábak, amelyek közzétételre kerülnek a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html.

([208]) 2020. április 20. óta a STIBOR kezeléséért és kiszámításáért felelős független referenciamutató-kezelő a svéd pénzügyi referenciaeszköz (SFBF). Lásd: https://swfbf.se/.

([209]) HL C 14., 2008.1.19., 6. o.

([210]) Az ellentételezésbeli 100 bázispontos különbségen és a kibocsátott összegeken kívül az NSHN1 és az NSHN2 minden más feltétele pontosan azonos.

(429) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy ezeket a hibrid instrumentumokat az IFRS szerint saját tőkeként kezelik ((107) preambulumbekezdés), mivel számos, a saját tőkéhez hasonló jellemzővel rendelkeznek, ami azt jelenti, hogy a befektetők számára kockázatosabbak. Az ideiglenes keret 66. pontjában előírt minimális ellentételezést (90 bázispont, illetve 190 bázispont) meghaladó ellentételezés tehát figyelembe veszi a Dánia és Svédország mint befektetők által viselt további kockázatot: i. ezek a hibrid tőkeinstrumentumok a rangsor szempontjából közel vannak a saját tőkéhez ([211]), ii. nem alakíthatók át részvényekké ((107) preambulumbekezdés), iii. kamatszelvényeik utáni kifizetésre csak a SAS saját belátása szerint kerül sor ((108) preambulumbekezdés) ([212]), iv. lejárat nélküliek ((106) preambulumbekezdés).

(430) Több ösztönző mechanizmust határoztak meg annak biztosítása érdekében, hogy a kamatszelvény-kifizetésre végül sor kerüljön, különös tekintettel arra, hogy a SAS-nak lehetősége van arra, hogy a kifizetést ne hajtsa végre: i. a kifizetetlen (halasztott) kamatszelvények kamata összeadódik, ii. a kamatszelvények értéke minden esetben a hibrid értékpapírok kezdeti névértékét éri el, és iii. a magatartási követelményeket addig kell alkalmazni, amíg a hibrid értékpapírok névértékét és a kapcsolódó követeléseket a vállalat – a követelések esetleges eladásától függetlenül – teljes mértékben vissza nem fizette, kivéve, ha az összes új állami hibrid értékpapírt névértéken vagy annál magasabb értéken értékesítik, beleértve a (kamatos kamattal megnövelt) felhalmozott kamatszelvény-kifizetéseket is.

(431) A Dánia és Svédország kilépését ösztönző tényezőkkel kapcsolatban megjegyzendő, hogy az új állami hibrid értékpapírok esetében a kamatláb évente növekszik (ehhez adódnak hozzá a kifizetetlen kamatszelvények esetében a kamatos kamatok), ami azt jelenti, hogy a vállalat számára egyre költségesebb e finanszírozási forrás igénybe vétele. Ezenkívül az ideiglenes kerettel összhangban a szóban forgó hibrid instrumentumokat vissza kell fizetni annak érdekében, hogy a SAS-ra és leányvállalataira rótt magatartási kötelezettségvállalások megszűnjenek. Mindezek az elemek erőteljesen ösztönzik a SAS-t arra, hogy a lehető leghamarabb visszafizesse vagy refinanszírozza az állami hibrid értékpapírokat.

(432) Figyelembe véve az új állami hibrid értékpapírok sajátos kockázati profilját, jellemzőit és a beépített kilépési ösztönzőket, a Bizottság úgy véli, hogy a **6. táblázatban** meghatározott, a minimális ellentételezéshez ([213]) képest 90 bázisponttal magasabb érték megfelelő ellentételezést jelent Dánia és Svédország számára az új hibrid értékpapírjaik tekintetében. A (428)–(429) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint ez a követelmény az új állami hibrid értékpapírok esetében teljesül.

(433) A Ryanair szerint Svédország és Dánia megfelelő kompenzálása érdekében az ideiglenes keretben meghatározott minimális ellentételezési követelményhez képest 400 bázisponttal magasabb felárra lenne szükség (lásd a (196) preambulumbekezdést). Amint azt az Oxera-jelentés kifejti, a 400 bázispontos érték kiszámításához használt módszertan piaci referenciaértékekből indul ki. A Ryanair továbbá úgy véli, hogy a 100 bázispontos különbözet a két értékpapír között (melyek a Ryanair véleménye szerint kockázati profiljuk tekintetében azonosak) önmagában azt bizonyítja, hogy az ellentételezést nem konkrét és hiteles megfontolások alapján választották ki.

(434) A Bizottság megjegyzi, hogy az ideiglenes keret alapján nyújtott intézkedések állami támogatásnak minősülnek, mivel olyan előnyt nyújtanak, amelyhez a kedvezményezett rendes piaci feltételek mellett nem juthatott volna hozzá. Ezért az ideiglenes keret nem írja elő, hogy a hibrid tőkeinstrumentumok megfelelő ellentételezésének piaci referenciaértékeken kell alapulnia. Az ideiglenes keret 65. pontja ehelyett úgy rendelkezik, hogy a hibrid tőkeinstrumentum után járó teljes ellentételezésnek megfelelően figyelembe kell vennie az instrumentum jellemzőit, a kilépésre vonatkozó beépített ösztönzőket és a megfelelő referencia-kamatlábat. A Bizottság ezeket az elemeket a (425)–(433) preambulumbekezdésben mérlegeli, és azok fényében arra a következtetésre jut, hogy a jelen ügyben megfelelő az ideiglenes keretben meghatározott minimális ellentételezési követelménynél 90 bázisponttal magasabb ellentételezés. A két hibrid értékpapír közötti 100 bázispontos különbözettel kapcsolatban a Bizottság elismeri, hogy az nem a szóban forgó eszközök kockázati profiljának különbségén, hanem a Dánia és Svédország közötti megállapodás eredményén alapul (lásd a (429) preambulumbekezdést). Mivel a Bizottság úgy véli, hogy az ideiglenes keretben előírt minimális ellentételezésnél 90 bázisponttal magasabb felár a jelen ügyben megfelelő ellentételezés, ez természetesen a 190 bázisponttal magasabb felár esetében is így van.

([211]) Fizetésképtelenség esetén az új állami hibrid értékpapírok előresoroltak a jegyzett tőke és a tőketartalékok tekintetében.
([212]) Kockázatcsökkentő tényező, hogy a ki nem fizetett kamatszelvények után kamatos kamat halmozódik fel a (108) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint.
([213]) Az ideiglenes keret 66. pontja.

(435) Bár a Bizottság nem köteles piaci referenciaérték alapján megállapítani a megfelelő ellentételezést, meg kell jegyezni azt, hogy a Ryanair értékelése sem határoz meg megbízható referenciaértéket a szóban forgó hibrid instrumentumokhoz kapcsolódó piaci ellentételezésre vonatkozóan. Például a Ryanair által az elemzésében az állítólagosan szükséges felárkülönbözet becslésére használt több pénzügyi eszköz (például az előresorolt, nem átváltható kötvények, lásd a (197) preambulumbekezdést) nem hibrid instrumentumok, hanem hitelviszonyt megtestesítő instrumentumok. Ezzel szemben az ideiglenes keret 66. pontjában meghatározott minimális ellentételezés (amelyhez a jelen esetben hozzáadódik még a 90 bázispontos, illetve a 190 bázispontos felár) olyan ellentételezés, amely kifejezetten a hibrid tőkeinstrumentumokra vonatkozik, és mivel nagyobb fokú alárendeltséget és a tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumokhoz kapcsolódó egyéb kockázati tényezőket tükröz, jelentősen magasabb, mint a hitelviszonyt megtestesítő instrumentumok esetében az ideiglenes keret 27. pontjának a) alpontjában meghatározott ellentételezés.

6.3.4.3. Következtetés

(436) A fentiek fényében a Bizottság úgy véli, hogy a tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumok esetében Dánia és Svédország ellentételezése és a kilépési ösztönzők megfelelnek az ideiglenes keret 60–64. pontjának, feltéve, hogy Dánia és Svédország teljesíti a (423) preambulumbekezdésben meghatározott feltételt. A hibrid tőkeinstrumentumot illetően a Bizottság úgy véli, hogy mind az NSHN1, mind az NSHN2 esetében Dánia és Svédország ellentételezése, valamint a kilépési ösztönzők megfelelnek az ideiglenes keret 65–70. pontjában meghatározott elveknek.

6.3.5. *Irányítás és az indokolatlan versenytorzulások megelőzése*

6.3.5.1. Összeegyeztethetőség az ideiglenes keret 72. pontjával

(437) Az ideiglenes keret 72. pontjának megfelelően, ha a 250 millió EUR-t meghaladó, a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben hozott feltőkésítési intézkedés kedvezményezettje jelentős piaci erővel rendelkező vállalkozás legalább egy olyan érintett piacon, ahol tevékenykedik, a tagállamnak kiegészítő intézkedéseket kell javasolnia a tényleges verseny megőrzése érdekében a szóban forgó piacokon.

(438) Az intézkedés a SAS javára nyújtott 11 milliárd SEK (1 069 millió EUR) összegű feltőkésítést foglal magában. Tekintettel a feltőkésítés összegére, a Bizottságnak ebben a határozatban meg kell vizsgálnia, hogy a SAS az ideiglenes keret 72. pontjának értelmében vett jelentős piaci erővel rendelkezett-e.

6.3.5.1.1. Az érintett piacok azonosítása

(439) A Bizottság a 139/2004/EK tanácsi rendelet ([214]) (a továbbiakban: összefonódás-ellenőrzési rendelet) szerinti korábbi határozathozatali gyakorlatában a légiközlekedési ágazatban két megközelítés alapján határozta meg a menetrend szerinti légi személyszállítási szolgáltatások érintett piacait: i. az O&D megközelítés, amennyiben a célvállalkozás aktív légitársaság volt ([215]), és ii. az úgynevezett repülőterenkénti megközelítés bizonyos körülmények között, amikor a célvállalkozás résidő-portfóliója jelentős volt ([216]).

(440) Az O&D megközelítés alkalmazása során a kiindulási repülőtér vagy város és a célállomás szerinti repülőtér vagy város minden kombinációját külön piacnak tekintik. A piac e meghatározása a keresleti oldal perspektíváját tükrözi, vagyis azt, azok az utasok, akik egy kiindulási városból egy célállomás szerinti városba kívánnak utazni, nem tekintenek más várospárokat megfelelő helyettesítőnek.

([214]) A Tanács 139/2004/EK rendelete (2004. január 20.) a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről (az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete) (HL L 24., 2004.1.29., 1. o., ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/139/oj).

([215]) Lásd például: M.8869. számú, Ryanair/LaudaMotion ügy, 96–97. pont; M.7541. számú, IAG/Aer Lingus ügy, 14. pont; M.7333. számú, Alitalia/Etihad ügy, 63. pont; és M.6447. számú, IAG/bmi ügy, 31. pont.

([216]) Lásd például: M.8869. számú, Ryanair/LaudaMotion ügy, 116. pont; M.8672. számú, easyJet/Certain Air Berlin Assets ügy, 41. pont; M.8633. számú, Lufthansa/Certain Air Berlin Asset ügy, 58. pont; és M.6447. számú, IG/bmi ügy, 483. pont. Az M.8672. számú, easyJet/Certain Air Berlin Assets és az M.8633. számú, Lufthansa/Certain Air Berlin Assets ügyben a Bizottság csak repülőterenkénti értékelést végzett, mivel a céleszközöket az ügylet időpontjában egyetlen útvonalon sem használták (az Air Berlin fizetésképtelensége miatt a járatüzemeltetést valamennyi útvonalon véglegesen beszüntette). A Ryanair azzal érvel, hogy az Air Berlinhez kapcsolódó két összefonódási ügyben fennálló körülmények nem alkalmazhatók a jelen ügyre, mivel a SAS működése nem szűnt meg. Nem vitatott azonban, hogy az Air Berlin eszközeit és résidőit megszerző légitársaságok (az easyJet és a Lufthansa) az összefonódást követően is működtetik a megszerzett eszközöket és résidőket.

(441) Bár a Bizottság általában kiemelt jelentőséget tulajdonít a keresleti oldali helyettesítésnek, a szóban forgó ágazatnak az esetében a piacmeghatározási és versenyértékelési gyakorlatában a kínálati oldal szempontjait is figyelembe veszi. A Bizottság például megjegyezte, hogy a légitársaságok közötti verseny hálózati szinten is zajlik, mivel a hálózati légitársaságok hálózatokat építenek ki, és alapvetően a csomópontjukhoz kapcsolódó útvonalakon üzemeltetnek járatokat ([217]). Egyes diszkont légitársaságok azt is előadták, hogy a két pont közötti modell alapján működő légitársaságok növekedésével a kínálati oldali helyettesítés egyre fontosabb szempont a piac meghatározása során ([218]).

(442) A repülőterenkénti megközelítés szerint minden egyes repülőteret (vagy helyettesíthető repülőteret) külön piacként kell meghatározni. A piac e meghatározása lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy valamely ügyletnek az adott repülőtéren nyújtott légi személyszállítási szolgáltatások egészére gyakorolt hatásait különösen a légitársaság repülőtéri résidő-portfóliója alapján értékelje, anélkül, hogy különbséget tenne az adott repülőtérre irányuló vagy onnan induló konkrét útvonalak között. A kedvezményezettnek az ilyen érintett piacokon meglévő erejét a Bizottság többek között a repülőtér túlterheltségi szintje alapján értékeli, valamint annak alapján, hogy a kedvezményezett az adott repülőtéri infrastruktúra mekkora részét használhatja fel műveleteihez (résidőrészesedés) ([219]).

(443) A repülőterenkénti megközelítés alkalmazására többek között azért került sor, hogy felmérhető legyen, milyen hatásokkal jár az, ha egy légitársaság helyzete bizonyos repülőtereken megerősödik, valamint a tényleges versenyt milyen kockázatok érintik akkor, ha bizonyos repülőtereken egy vállalkozásnál koncentrálódnak a résidők ([220]). A repülőterekkel kapcsolatos szakpolitikai keretében a Bizottság megjegyezte, hogy a résidő „*ritka erőforrás*”, és hogy „*az ilyen erőforrásokhoz való hozzáférés kulcsfontosságú a légiközlekedési szolgáltatások nyújtásához, valamint a hatékony verseny fenntartásához*” ([221]). A Bizottság összesítette a repülőtérről induló vagy oda érkező valamennyi útvonalat, hogy megállapítsa, milyen helyzet állna fenn az ügylet hiányában, és különösen a fizetésképtelenségi eljárás alá vont légitársaság felvásárlása esetén ([222]).

(444) Ezen okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy a piacok, amelyeken a kedvezményezett működik és amelyek az intézkedés versenytorzító hatásainak értékelése szempontjából az ideiglenes keret 72. pontja értelmében vett érintett piacok, azok a piacok, amelyeken a kedvezményezett által kiszolgált repülőterekre irányuló és onnan kiinduló légi személyszállítási szolgáltatások nyújtása zajlik. Ezt a következtetést megerősíti az a tény, hogy az intézkedés célja, hogy megőrizze a kedvezményezettnek a légiközlekedési szolgáltatások működtetésére való általános képességét, nevezetesen úgy, hogy középtávon/hosszú távon biztosítja eszközeinek és működési jogainak megőrzését. Ezen eszközök és jogok ugyanis főszabály szerint nincsenek valamely konkrét útvonalhoz hozzárendelve. Ez különösen igaz valamely koordinált repülőtér résidői esetében ([223]), amelyek értéke jelentős lehet, és amelyeket az e repülőtérről induló vagy oda érkező bármely útvonalon igénybe lehet venni. Ezt a következtetést támasztja alá az érintett piac meghatározásáról szóló bizottsági közlemény ([224]) is, amely az 1. lábjegyzetben kimondja, hogy az állami támogatásokkal kapcsolatos ügyekben az értékelés középpontjában a szóban forgó támogatás kedvezményezettje és az érintett gazdasági ágazat vagy ágazat áll, nem pedig az e kedvezményezettre nehezedő versenynyomás meghatározása.

([217]) Lásd például: M.7541. számú, IG/Aer Lingus ügy, 17–18. pont; M.6607. számú, US Airways/American Airlines ügy, 10. pont; és M.6447. számú, IG/bmi ügy, 31. pont.

([218]) Lásd például: M.6663. számú, IG/Aer Lingus III ügy, 57. pont.

([219]) Lásd analógia útján a következő példákat: M.8633. számú, Lufthansa/Certain Air Berlin assets ügy; M.8672. számú, easyJet/Certain Air Berlin assets ügy.

([220]) Lásd például: M.8869. számú, Ryanair/LaudaMotion ügy.

([221]) Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az Európai Unió repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól (COM(2011) 827 végleges, 2011. december 1.), (4) preambulumbekezdés.

([222]) Lásd: M.6447. számú, IG/Aer Lingus ügy, 136–157. pont.

([223]) A Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet 2. cikke értelmében (HL L 14., 1993.1.22., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1993/95/oj) (a továbbiakban: résidőkiosztási rendelet) a „koordinált repülőtér” „olyan repülőtér, ahová koordinátort neveztek ki annak érdekében, hogy megkönnyítse az adott repülőtérre üzemelő vagy üzemelni szándékozó légifuvarozók tevékenységét.”

([224]) A Bizottság közleménye a közösségi versenyjog alkalmazásában az érintett piac meghatározásáról (HL C 372., 1997.12.9., 5. o.).

(445) Az intézkedés összességében támogatja a SAS működését, és ezért potenciálisan befolyásolhatja a versenyt az olyan repülőterekről induló és oda érkező valamennyi útvonalon, ahol a SAS résidőkkel rendelkezik, függetlenül attól, hogy a SAS a szóban forgó útvonalakon konkrétan milyen versenyhelyzetben van. Tekintettel arra, hogy az intézkedés nem erősíti a SAS pozícióját bizonyos O&D-kon más O&D-kel szemben, hanem a SAS általában vett helyzetét befolyásolja, nem lenne helyénvaló külön-külön elemezni az intézkedésnek az egyes útvonalakra gyakorolt hatását. Ehelyett az ideiglenes keret 72. pontjának alkalmazása céljából az úgynevezett repülőterenkénti megközelítést helyénvaló követni, és érintett piacnak azokat a repülőtereket tekinteni, amelyeken a SAS légi személyszállítási szolgáltatásokat nyújt.

(446) Észrevételeiben a Ryanair azt állítja, hogy az intézkedésnek a SAS általános működési képességére gyakorolt hatásai nem zárják ki azt, hogy az intézkedés a SAS egyedi versenyhelyzetét is befolyásolja egyes O&D-kon. A Ryanair arra a következtetésre jut, hogy nincs alapos indoka annak, hogy a Bizottság az intézkedés által érintett egyik O&D-t se értékelje.

(447) A Ryanair azon következtetése, miszerint a repülőterenkénti megközelítés szerint egyetlen O&D sem minősül érintett piacnak, a Bizottság által elfogadott piacmeghatározás és az abból eredő következmények téves értelmezését tükrözi. A repülőterenkénti megközelítés szerint az egy adott repülőtérre irányuló és onnan kiinduló valamennyi O&D releváns, és szerepel a támogatás hatásainak átfogó értékelésében, jóllehet nem egyedi alapon. Ha – a Ryanair érvelésének megfelelően – érintett piacnak tekintenénk minden olyan O&D-t, amelyen a SAS a Covid19-világjárvány előtt működött, az nem szolgálna megfelelő értékelési keretéül egy olyan feltőkésítési intézkedésnek, amely jellegénél fogva nem vezet ahhoz, hogy kedvezményezett pozíciója bizonyos O&D-kon más O&D-kel szemben megerősödik. Ugyanezen okból kifolyólag nem fogadható el a Ryanair azon állítása, miszerint a Bizottságnak a SAS O&D-kon fennálló piaci erejét a repülőterenkénti értékeléssel párhuzamosan kellett volna értékelnie ([225]).

6.3.5.1.2. Az érintett repülőterek áttekintése

(448) A Bizottság úgy véli, hogy az ideiglenes keret 72. pontjának alkalmazásában érintett repülőtérnek az Európai Gazdasági Térség (a továbbiakban: EGT) azon koordinált repülőterei tekinthetők, amelyeken a SAS a Covid19-világjárvány előtt bázissal ([226]) rendelkezett. Ennek okai a következők.

(449) Először is, a szóban forgó értékelés szempontjából a SAS nem tekinthető jelentős piaci erővel rendelkező légitársaságnak azokon a repülőtereken, amelyeken nincs bázisa. Konkrétabban: az, hogy egy légitársaság egy adott repülőtéren bázissal rendelkezik, jellemzően azt mutatja, hogy a repülőtéren hosszú távon telepedett le, ami lehetővé teszi számára, hogy tartósabban gyakoroljon versenynyomást az ugyanazon a repülőtéren működő versenytársaira. Ezenkívül az ítélkezési gyakorlat szerint a bázissal való rendelkezés bizonyos előnyökkel jár; ilyen például az útvonalak közötti váltáshoz szükséges rugalmasság, a légi járművek átcsoportosítása, a zavarokkal kapcsolatos költségek minimalizálása, a személyzet cseréje, az ügyfélszolgálat és a márkaismertség ([227]). Hozzá kell tenni azt is, hogy ha a bázis létesítése általában azt jelenti, hogy a légitársaság személyzete a bázison végzi munkáját, és hogy az ott állomásozó légi járművekkel az adott repülőtérről induló O&D útvonalak bármelyike kiszolgálható. Ebből következik, hogy ha egy légitársaság egy adott repülőtéren bázissal rendelkezik, akkor jobb helyzetben van ahhoz, hogy stabil és hosszú távú kereskedelmi jelenlétet alakítson ki – és hogy megszerezhessen, illetve megtarthasson bizonyos fokú piaci erőt –, mint az ugyanazon repülőtéren működő, de ott székhellyel nem rendelkező légitársaság.

(450) A Ryanair azt állítja, hogy nem indokolt az érintett piacok fogalommeghatározását azokra a repülőterekre korlátozni, ahol a SAS bázissal rendelkezik. Megjegyzi továbbá, hogy a Lufthansa ítélet 331. pontjában a Törvényszék nem mentette fel a Bizottság azon kötelezettsége alól, hogy értékelje a kedvezményezett jelentős piaci erejének fennállását azokon a repülőtereken, ahol a kedvezményezett nem rendelkezik bázissal, feltéve, hogy e tekintetben elegendő bizonyíték előterjesztésére kerül sor. Észrevételének alátámasztására a Ryanair i. hivatkozik saját modelljére, amely állítólag azt bizonyítja, hogy egy légitársaságnak nem feltétlenül kell egy repülőtéren bázissal rendelkeznie ahhoz, hogy ott sikeresen működjön, és ii. példaként említ olyan repülőtereket, ahol a SAS-nak a kínált férőhelyek alapján kiszámított részesedése meghaladta a 40–50 %-ot, annak ellenére, hogy a SAS a szóban forgó repülőtereken nem rendelkezett bázissal (Ålesund, Umeå, Haugesund, Åre-Östersund és Ängelholm-Helsingborg).

([225]) Ez különösen azt jelenti, hogy a Bizottság továbbiakban nem vizsgálja azt a „*nagy számú O&D piacot*”, amelyeken a Ryanair szerint a SAS (a kínált férőhelyek alapján számolva) jelentős piaci erővel rendelkezhet, tekintettel arra, hogy a szóban forgó egyedi O&D piacok az ideiglenes keret 72. pontja alkalmazásában nem érintett piacok.

([226]) A „bázis” azt jelenti, hogy a légitársaság légi járművei éjszaka a repülőtéren tartózkodnak, és több útvonalat az adott repülőtérről szolgálnak ki.

([227]) Lásd: a Törvényszék 2010. július 6-i ítélete, Ryanair kontra Bizottság, T-342/07, ECLI:EU:T:2010:280, 269. pont.

(451) A Bizottság úgy véli, hogy ezek az érvek nem kérdőjelezik meg következtetését. A Ryanair által az észrevételei mellékletében benyújtott, agytröszt által készített cikk szerint a Ryanair a Covid19-világjárványt megelőzően 87 bázissal rendelkezett Európában ([228]). A Ryanair nem fejti ki, miért véli úgy, hogy saját modellje középpontjában nem az EGT-ben – többek között a regionális repülőtereken – létrehozott bázisok állnak, ahogy azt sem, hogy a „*sikeres műveletek*" miért lennének egyenértékűek a jelentős piaci erővel. Azoknak a repülőtereknek a példáival kapcsolatban, amelyeket a SAS légi járművei úgy szolgálnak ki, hogy a SAS nem rendelkezik ottani bázissal, a Ryanair nem említi, hogy e repülőterek igen kis méretűek, és emiatt a SAS-nak a férőhelyek alapján számított részesedése úgy lett ekkora, hogy mindegyik repülőtér esetében egy-egy oda irányuló és onnan induló egyetlen útvonalat üzemeltet ([229]). Az ilyen mértékben korlátozott repülőtéri műveletek alapján nem állapítható meg, hogy a SAS jelentős piaci erővel rendelkezne a repülőtéren ([230]). Hozzá kell tenni azt is, hogy a Ryanair arra vonatkozó érvei, miszerint egy légitársaság jelentős piaci erővel rendelkezhet egy olyan repülőtéren, ahol nincs bázisa, ellentmondanak a belépési korlátokkal kapcsolatos érvelésének ([231]). Konkrétabban: a Ryanair azt állítja, hogy a Bizottságnak el kellett volna ismernie, hogy a választékgazdaságosság ([232]) és a hálózati gazdaságok ([233]) olyan tényezők, amelyek megakadályozhatják a potenciális versenytársakat abban, hogy az adott repülőtérre belépjenek vagy ottani jelenlétüket bővítsék. Ezzel az állítással a Ryanair elismeri ugyanis, hogy egy bázis – akár egy vagy bázis (csomópont) – üzemeltetése voltaképpen meghatározó annak szempontjából, hogy egy légitársaság rendelkezhet-e jelentős piaci erővel rendelkezzen a repülőtéren.

(452) Másodszor, az ideiglenes keret 72. pontjának alkalmazásában a SAS nem rendelkezik jelentős piaci erővel azokon a repülőtereken, amelyek a résidőkiosztási rendelet értelmében nem minősülnek koordinált repülőtérnek. A koordinált repülőtereken a repülőtéri infrastruktúra – különösen a résidők – iránti kereslet jelentősen meghaladja a repülőtéri kapacitást, miközben a repülőtéri infrastruktúrának a kereslet kielégítése érdekében történő bővítése rövid távon nem lehetséges. Ezzel szemben a nem koordinált repülőtereken a repülőtéri kapacitás jellemzően meghaladja a légitársaságok általi keresletet, és elegendő résidő áll rendelkezésre ahhoz, hogy a versenytársaknak elegendő mértékben képesek legyenek belépni vagy terjeszkedni ahhoz, hogy a repülőtérre érkező és onnan induló bármely O&D esetében sikeres kihívói lehessenek a SAS-nak.

(453) Harmadszor, az állami támogatásokra vonatkozó szabályok csak az EGT területén alkalmazandók. E szabályok alapján a Bizottság nem rendelkezik hatáskörrel annak vizsgálatára, hogy a SAS jelentős piaci erővel rendelkezik-e egy EGT-n kívüli országban található repülőtéren.

(454) Negyedszer, a 72. pont azt írja elő, hogy a kedvezményezett piaci erejét annak alapján kell felmérni, hogy a támogatás nyújtását megelőzően hogyan működik azokon a piacokon, „*ahol tevékenykedik*". Ebből következően a SAS piaci erejének értékelése szempontjából releváns időszak a Covid19-világjárványt megelőző utolsó működési időszak, nevezetesen a 2019. évi nyári IATA menetrendi időszak és a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszak. A Ryanair előadja továbbá, hogy a Bizottságnak előretekintő elemzés keretében kellene vizsgálnia a SAS piaci erejét. Ez az állítás azonban egyértelműen eltér az ideiglenes keret 72. pontjának betűjétől és szellemétől.

(455) Dánia és Svédország a bejelentésében kifejtette, hogy az IATA 2019. évi nyári menetrendi időszakában és az IATA 2019/2020. évi téli menetrendi időszakában a SAS 23 EGT-repülőtéren rendelkezett bázissal ([234]). E 23 repülőtér közül 16 volt koordinált ([235]). A Bizottság a következő szakaszokban azt fogja értékelni, hogy a SAS milyen piaci erővel rendelkezett e 16 érintett repülőtéren.

([228]) Az agytröszt által készített cikk 26. oldala.

([229]) A dán és a svéd hatóságok által küldött értesítés.

([230]) E repülőterek kapcsán megállapítható, hogy még ha a SAS ki is lépett volna és át is adta volna összes résidejét, a versenytársak rendelkezésére bocsátott kapacitás nem befolyásolta volna jelentős mértékben azok versenyhelyzetét. A SAS folyamatos jelenléte tehát nem befolyásolja lényegesen azt, hogy versenytársai mennyire képesek az említett repülőterekre belépni és ott terjeszkedni, illetve hogy mennyire vannak erre ösztönözve.

([231]) Lásd még a (464) preambulumbekezdést.

([232]) A Ryanair fogalommeghatározása szerint a választékgazdaságosság akkor valósul meg, ha egy légitársaság több repülőtéren üzemeltet csomópontokat, és a költségeket az útvonalak széles körén terítheti szét, megnehezítve versenytársai dolgát.

([233]) A Ryanair meghatározása szerint a hálózati gazdaság akkor valósul meg, ha egy légitársaság csomópontokat üzemeltet, és magasabb férőhely-kihasználtságot tud elérni, és így a csatlakozó utasok szállításának köszönhetően nagyobb költséghatékonysággal tud működni. A Ryanair hozzáteszi, hogy a SAS három fő operatív csomópontja a koppenhágai, az oslói és a stockholmi repülőtér, amelyeket „*légiközlekedési hálózata gerincének*" tekint.

([234]) Ezek a repülőterek a következők: a koppenhágai repülőtér, a stockholmi Arlanda repülőtér, az oslói repülőtér, a trondheimi repülőtér, a bergeni repülőtér, a stavangeri repülőtér, a göteborgi Landvetter repülőtér, a billundi repülőtér, a helsinki repülőtér, a londoni Heathrow repülőtér, az aarhusi repülőtér, a luleå-i repülőtér, a tallinni repülőtér, az aalborgi repülőtér, a malagai repülőtér, a vilniusi repülőtér, a tromsø-i repülőtér, a düsseldorfi repülőtér, a stuttgarti repülőtér, a gdański Lech Wałęsa repülőtér, a bodø-i repülőtér, a hamburgi repülőtér, és az amszterdami repülőtér.

([235]) Ezek a repülőterek a következők: a koppenhágai repülőtér, a stockholmi Arlanda repülőtér, az oslói repülőtér, a trondheimi repülőtér, a bergeni repülőtér, a stavangeri repülőtér, a göteborgi Landvetter repülőtér, a billundi repülőtér, a helsinki repülőtér, a londoni Heathrow repülőtér, a malagai repülőtér, a tromsø-i repülőtér, a düsseldorfi repülőtér, a stuttgarti repülőtér, a hamburgi repülőtér, és az amszterdami repülőtér.

6.3.5.1.3. A SAS-nak az érintett repülőtereken megfigyelhető piaci erejére vonatkozó értékelés kritériumai

(456) A jelentős piaci erő megállapításához vizsgálni kell különösen minden olyan tényezőt, amely kellő mértékben korlátozhatja az érintett vállalkozás magatartását. A vállalkozásra nehezedő versenynyomás nem értékelhető kizárólag a fennálló piaci helyzet alapján. Releváns tényező a tényleges versenytársak terjeszkedésének vagy a potenciális versenytársak belépésének (vagy a terjeszkedés vagy belépés veszélyének) lehetséges hatása is.

(457) Ebben az összefüggésben a SAS piaci erejének a jelen ügyben elvégzendő értékeléséhez a Bizottság figyelembe vette az egyes érintett repülőterek versenystruktúráját, és különösen i. a meglévő légi személyszállítási szolgáltatók (a repülőtéren működő légitársaságok) által támasztott korlátozásokat, és különösen a kedvezményezett és tényleges versenytársai piaci helyzetét (6.3.5.1.3.1. szakasz), valamint ii. az említett tényleges versenytársak jövőbeli terjeszkedésének vagy a potenciális versenytársak belépésének megalapozott veszélye által támasztott korlátokat (6.3.5.1.3.2. és 6.3.5.1.3.3. szakasz).

6.3.5.1.3.1. A járatok és a férőhelyek alapján számított piaci részesedés mint a fennálló versenystruktúrák mutatói

(458) A kínált járatok (járatsűrűség) vagy az adott repülőtéren kínált férőhelyek száma alapján kifejezett piaci részesedések hasznos kiinduló jelzésként szolgálnak a légitársaság piaci helyzete és a rá nehezedő tényleges versenynyomás kapcsán.

(459) A kínált járatok (vagy járatsűrűség) ([236]) alapján kiszámított részesedés a légitársaság által a repülőtéren üzemeltetett járatok száma (vagy a járatsűrűség) és az ugyanazon a repülőtéren az összes légitársaság által üzemeltetett összes járat száma (vagy járatsűrűség) közötti arány. Ez a légitársaság által a repülőtéren felhasznált résidők száma és az összes légitársaság által a repülőtéren felhasznált résidők teljes száma közötti aránynak felel meg. Továbbá nagyjából megfelel a valamely repülőtéren egy légitársaságnak kiosztott résidők száma és az ugyanazon a repülőtéren az összes légitársaság számára kiosztott résidők teljes száma közötti aránynak is ([237]).

(460) A férőhelyek alapján kiszámított részesedés a légitársaság által a repülőtéren kínált férőhelyek száma és az ugyanazon a repülőtéren az összes légitársaság által kínált összes férőhely száma közötti arány. Ez a mutató tehát a légitársaság által kínált kapacitásnak és a repülőtéren kínált teljes kapacitásnak az arányát adja meg százalék formájában.

(461) Az erőfölényre vonatkozó ítélkezési gyakorlattal ([238]) összhangban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy i. a SAS valószínűleg nem rendelkezik jelentős piaci erővel azokon az érintett repülőtereken, ahol a járatok és az férőhelyek alapján kiszámított piaci részesedése nem éri el a 40 %-ot, ii. a piaci erő fennállásának az ideiglenes keret 72. pontjának alkalmazásában történő értékelése során további tényezőket ([239]) (különösen a potenciális versenyből eredő korlátokat tükröző tényezőket) kell figyelembe venni azokon az érintett repülőtereken, ahol a SAS-nak a járatok vagy a férőhelyek alapján kiszámított részesedése legalább 40 %-os.

([236]) E határozatban a járatsűrűséget fogalommeghatározása a következő: menettérti járat vagy két járat (egy, az érintett repülőtérről egy célállomásra induló járat, valamint egy, az adott célállomásról az érintett repülőtérre érkező járat).

([237]) A résidőkiosztási rendelet értelmében a légitársaságnak a kiosztott résidő-sorozatok legalább 80 %-át fel kell használnia. Ellenkező esetben a kiosztott résidő-sorozatot vissza kell juttatni a résidőalapba (ez az úgynevezett „használd vagy elveszíted” szabály). Az adatok azt mutatják, hogy a legtöbb túlterhelt repülőtéren a résidők kihasználtsága általában egyébként is meghaladja a 95 %-ot (lásd például: IATA Submission – Steer EU Fact-Finding Study: Airport Slots [Az IATA beadványa. Uniós irányítás: tényfeltárás a repülőtéri résidőkről], 2019. december, 37. o., elérhető a következő internetcímen: iata-airport-slots-submission-eu-study-steer-dec-2019.pdf). Ennek következtében az ilyen repülőtereken a felhasznált résidők száma és a kiosztott résidők száma közötti különbség korlátozott.

([238]) Lásd például: a Bíróság 1978. február 14-i ítélete, United Brands és United Brands Continental kontra Bizottság, 27/76, ECLI:EU:C:1978:22; a Bíróság 1979. február 13-i ítélete, Hoffmann-La Roche kontra Bizottság, 85/76, ECLIEU:C:1979:36.

([239]) Potenciális verseny alakulhat ki abban az esetben is, ha jelentős mértékű a kihasználatlan termelési kapacitás (jelen esetben fel nem használt résidő) (lásd: a Bíróság 1979. február 13-i ítélete, Hoffmann-La Roche kontra Bizottság, 85/76, ECLI:EU:C:1979:36, 48. pont).

6.3.5.1.3.2. A terjeszkedés vagy belépés akadályai

(462) A Bizottság úgy véli, hogy a tényleges és potenciális versenyből eredő korlátok értékelése során figyelembe kell venni azt, hogy a kedvezményezettől eltérő légitársaságok a terjeszkedés és a belépés kapcsán milyen akadályokkal szembesülnek. Egy légitársaság akkor képes légi személyszállítási szolgáltatásokat nyújtani, ha hozzáfér a repülőtéri infrastruktúrához. A koordinált repülőtereken a légitársaságoknak résidőkkel kell rendelkezniük ahhoz, hogy az e repülőterekről induló vagy oda irányuló útvonalakon járatokat tudjanak üzemeltetni. Az ítélkezési gyakorlatnak megfelelően az uniós légiközlekedési ágazatban a fő belépési korlát, hogy a nagy repülőtereken hiány van a rendelkezésre álló résidőkből ([240]). Ebben az összefüggésben a repülőterek túlterheltségének magas szintje tükrözi a légitársaság repülőtéri kapacitásának korlátait; ettől függ, hogy mennyire képes ténylegesen korlátozni a kedvezményezett magatartását.

(463) Észrevételeiben a Ryanair azt kifogásolja, hogy a Bizottság a résidők korlátozott jellegére fókuszál, mintha a belépésnek ez lenne az egyetlen akadálya. Egyrészt a Ryanair azt állítja, hogy vannak olyan egyéb tényezők, amelyek a potenciális versenytársak belépését vagy terjeszkedését megakadályozhatják. Ilyen tényezők például a következők: választékgazdaságosság, márkaépítés, promóció és fogyasztói hűség, hálózati gazdaságok, vagy a piacon lévő vállalatok általi agresszív megtorlás kockázata. A Ryanair e négy elem felsorolására szorítkozik.

(464) A Bizottság azonban megjegyzi, hogy i. ezen elemek közül kettő (a választékgazdaságosság és a hálózati gazdaságok) valójában a résidők korlátaihoz kapcsolódik, mivel az ezek elérésére (a költséghatékonyság elérésére) való képesség attól függ, hogy a légitársaság tud-e kellően nagy számú, a repülőtérre érkező, illetve onnan kiinduló útvonalat üzemeltetni, tehát attól függ, hogy a repülőtéren kellően nagy számú résidőhöz fér-e hozzá, ii. a márkaépítés, a promóciók és az ügyfélhűség az utasok egy meghatározott kategóriájának (prémium utasok vagy időérzékeny utasok) kiszolgálásához kapcsolódik, nem pedig a repülőtérre érkező, illetve onnan kiinduló útvonalak üzemeltetésének általában vett képességére, és jellemzően amúgy is a csomóponti tevékenységekből származó előnyök közé sorolandó ([241]), melyeket a Bizottság az érintett repülőterek azonosítása során figyelembe vesz (a kedvezményezett bázisaira korlátozva), és iii. a fennmaradó tényezővel (a piacon lévő vállalatok általi agresszív megtorlás kockázata) kifejezetten az ideiglenes keret 71. pontjában meghatározott, az indokolatlan versenytorzulás megelőzését célzó másik intézkedés foglalkozik, melynek hatálya többek között azokat a piacokra is kiterjed, amelyeken a SAS jelentős piaci erővel rendelkezik.

(465) Másrészt a Ryanair azt állítja, hogy a SAS-nak a kínált férőhelyek alapján kiszámított piaci részesedésének tartósan fennálló viszonylagos stabilitása (ez alól kivétel a koppenhágai repülőtér) azt mutatja, hogy a repülőterek túlterheltségén kívül valószínűleg más akadályok is felmerülhetnek, amelyek megakadályozzák a versenytársakat abban, hogy belépjenek e repülőterekre, vagy jelentős mértékben bővítsék ott jelenlétüket.

(466) A Ryanair azonban nem szolgáltat bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy az érintett repülőtereken ilyen belépési vagy terjeszkedési akadályok állnak fenn, sem pedig arra utaló jelet nem ismertet, hogy a légitársaságokat ezek az állítólagos akadályok elrettentették volna a belépéstől vagy a terjeszkedéstől. Ellenkezőleg: a Ryanair belépési és terjeszkedési korlátokra vonatkozó érvelésének láthatólag ellentmond a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvével és a szabad mozgásra vonatkozó szabályokkal kapcsolatos érvelése (169) preambulumbekezdés). Konkrétabban, a Ryanair arról szolgáltatott adatokat ([242]), hogy 2014 és 2019 között Dániában a férőhely-kapacitás növekedésének 66 %-a a diszkont légitársaságoknak volt betudható, míg a SAS és a Danish Air Transport az ebben az ötéves időszakban tapasztalt növekedés csupán 3 %-át adta. Svédországban 2014 és 2019 között az Európán belüli férőhely-kapacitás növekedésének 40 %-át a diszkont légitársaságok biztosították, míg a SAS és a Braathens az ebben az ötéves időszakban tapasztalt növekedésnek csupán 22 %-át adta. Ezeket a nemzeti szintű adatokat alátámasztják a Dánia és Svédország által repülőtéri szinten gyűjtött adatok, amelyek azt mutatják, hogy a diszkont légitársaságok által szállított utasok száma a koppenhágai repülőtéren 43 %-kal, a stockholmi Arlanda repülőtéren pedig 25 %-kal nőtt a 2014 és 2019 közötti időszakban ([243]). A diszkont légitársaságok számának növekedése azt jelzi, hogy azok az érvek, amelyeket a Ryanair a belépési és terjeszkedési korlátoknak a résidőket érintő korlátoktól eltérő formáival kapcsolatban ismertetett, nem megalapozottak, és inkább megerősítik a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt előzetes megállapításait, melyek szerint a SAS versenytársai egyetlen érintett repülőtéren sem szembesülnek jelentős belépési vagy terjeszkedési korlátokkal.

([240]) Lásd: a Törvényszék 2006. július 4-i ítélete, easyJet kontra Bizottság, T-177/04, ECLI:EU:T:2006:187, 166. pont.
([241]) Lásd például: AT.39964. számú, Air France/KLM/Alitalia/Delta ügy, 59. pont; AT.39595. számú, Continental/United/Lufthansa/Air Canada ügy, 49. pont.
([242]) A légitársaság piaci tanulmánya.
([243]) Válasz a Bizottság 2023. október 16-i információkérésére.

(467) A fentiek fényében a Bizottság úgy véli, hogy annak értékelése során, hogy a SAS milyen piaci erővel rendelkezik az érintett repülőtereken, a belépési és terjeszkedési korlátok fennállásának vizsgálatakor helyénvaló a résidők korlátozottságára összpontosítani.

6.3.5.1.3.3. Résidő-részesedések és túlterheltségi ráták mint a potenciális verseny struktúráinak mutatói

(468) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság két további mutatót alkalmazott minden olyan érintett repülőtér esetében, ahol a SAS-nak a járatok és a férőhelyek alapján kiszámolt piaci részesedése alapján nem lehetett kizárni a jelentős piaci erőt. E két mutató a SAS-nak az adott repülőtéren fennálló résidő-részesedése, valamint a repülőtér túlterheltségi rátája volt.

(469) A résidő-részesedés a valamely repülőtéren egy légitársaságnak kiosztott résidők száma és az ugyanazon a repülőtéren elérhető összes résidő aránya (vagyis a repülőtéri kapacitás, ami az összes légitársaság számára kiosztott résidők teljes számának felel meg, és a ki nem osztott résidők száma, amelyeket a légitársaságok az adott repülőtéren a belépés vagy a terjeszkedés céljára használhatnak fel).

(470) A Bizottság a résidőkiosztásról szóló rendelet értelmében vett koordinált repülőtér minősítést a repülőterek magas túlterheltségének első közelítő mutatójaként vette figyelembe.

(471) A koordinált repülőterek esetében a tényleges túlterheltségi rátát a Bizottság úgy számítja ki, hogy a repülőtéren az adott IATA menetrendi időszakban az összes légitársaság számára kiosztott résidők számát elosztja az adott IATA menetrendi időszakban fennálló (résidőkben számolt) teljes repülőtéri kapacitással. Első látásra az állapítható meg, hogy akkor nem adódnak problémák, ha az átlagos túlterheltségi ráta az üzemórákban 60 % alatt marad ([244]).

(472) Észrevételeiben a Ryanair azt állítja, hogy a Bizottság helytelenül járt el, amikor a SAS piaci erejét vizsgáló értékelés során nem a piaci részesedésekre, hanem a résidőkre fordította figyelmét. Ennek az állításnak az alapja az, hogy a Ryanair tévesen értelmezi a kedvezményezett piaci erejének az ideiglenes keret 72. pontja szerinti elemzése konkrét célját. Az elemzés célja azoknak a piacoknak az azonosítása, ahol a támogatás a versenyt a legnagyobb valószínűséggel érinti negatívan, vagyis azon piacoké, ahol a kedvezményezett olyan gazdasági erővel rendelkezik, amely lehetővé teszi számára a tényleges verseny megakadályozását. Mivel a támogatás célja a kedvezményezett működési képességének (nem pedig tényleges működésének) megőrzése, a kedvezményezett jelentős piaci ereje közvetlenül összefügg azzal a képességével, hogy a versenytársak belépésének vagy terjeszkedésének kárára folytassa az érintett repülőterekre irányuló és onnan kiinduló járatok üzemeltetését. A SAS járatsűrűségben vagy férőhelyekben kifejezett piaci részesedése azt mutatja, hogy a SAS milyen tényleges versennyel szembesül egy adott repülőtéren a légiközlekedési szolgáltatások nyújtása terén. Ezzel szemben a SAS-nak az adott repülőtéren fennálló résidő-részesedése – melyet az ugyanazon repülőtéren tapasztalható túlterheltség értékelése egészít ki – a SAS-ra nehezedő tényleges és potenciális versenynyomást egyaránt figyelembe veszi. Ezek a mutatók nem csupán a már jelen lévő különböző légitársaságok légi személyszállítási szolgáltatásainak jelenlegi működését tükrözik, hanem terjeszkedési lehetőségeiket (pl. az új útvonalak megnyitásával vagy a járatsűrűség fokozásával megvalósuló terjeszkedés lehetőségét), valamint a repülőtéren még nem aktív légitársaságok új belépésére való lehetőségét is megmutatják ([245]).

([244]) Lásd például: M.8672. számú, easyJet/Certain Air Berlin Assets ügy, 114. pont; M.8633. számú, Lufthansa/Certain Air Berlin Assets ügy, 196. pont. Lásd még: a Törvényszék 2021. október 20-i ítélete, Polskie Linie Lotnicze „LOT" kontra Bizottság, T-296/18, ECLI:EU:T:2021:724, 111. pont. Az érintett repülőtereken az üzemeltetési feltételek eltérőek lehetnek, mindenekelőtt az eltérő nyitvatartási idő, az éjszakai repülési tilalmak és a forgalmi korlátozások miatt. Az összehasonlíthatóság biztosítása érdekében a Bizottság helyi idő szerint 6:00 és 21:59 között (vagyis a nyári IATA menetrendi időszakban 4:00 és 19:59 UTC között, a téli IATA menetrendi időszakban 5:00 és 20:59 UTC között) vette figyelembe a résidő-részesedéseket és a repülőtéri túlterheltségi rátákat.

([245]) Az Oxera-jelentés 5.62. pontja sem mond mást: *„a piaci részesedések azt mutatják, hogy a SAS milyen pozícióban van a meglévő versenytársaihoz képest, míg a rendelkezésre álló kapacitás (amennyiben a túlterheltség alacsony szintű) azt jelzi, hogy van lehetőség új versenytársak belépésére vagy a meglévő versenytársak terjeszkedésére (feltételezve, hogy nincsenek más belépési korlátok). A résidő-részesedés e két mutatót egyesíti."* Meg kell azonban jegyezni, hogy a következő pontban (5.63. pont) az Oxera-jelentés tévesen mutatja be a Bizottság által alkalmazott elemzési keretet, mivel a Bizottság nem a repülőtéri túlterheltség mértékére való hivatkozás nélkül veszi figyelembe a SAS résidő-részesedését. Ez azt jelenti, hogy – szemben azzal, amit a Ryanair állít és az Oxera-jelentésben javasolt számszerű példát használva – a Bizottság különbséget tesz az olyan helyzetek között, amikor i. a SAS részesedése 40 %, a repülőtér túlterheltségének mértéke pedig 60 % (a SAS járatrészesedése 66,7 %), illetve amikor ii. a SAS részesedése 40 %, a repülőtér túlterheltségének mértéke pedig 100 % (a SAS járatrészesedése 40 %, de *„versenynyomásnak nem tehető ki"*).

(473) A fentiek fényében a Bizottság úgy véli, hogy a Ryanair észrevételei nem kérdőjelezik meg a SAS résidő-részesedésének és a repülőtéri túlterheltségi szint mint mutatók megfelelőségét, mivel ezek a tényezők különösen relevánsak a SAS-t érintő jelenlegi és potenciális versenynek, és következésképpen a SAS piaci erejének értékelése szempontjából ([246]).

6.3.5.1.3.4. Következtetés

(474) A Bizottság megállapítja, hogy a SAS piaci erejének az ideiglenes keret 72. pontja szerinti értékeléséhez a következő mutatók szolgálnak a legpontosabb mérőszámokként: egyrészt a SAS részesedése a járatokból és a járatsűrűségből az érintett repülőtereken, másrészt pedig (ha ezek közül legalább az egyik eléri a 40 %-ot) a SAS résidő-részesedése a repülőtéri túlterheltség mértékével együtt vizsgálva, adott esetben kiegészítve a versenytársak résidő-részesedésével vagy az adott repülőtéren állomásozó légijármű-flottájuk relatív méretével.

6.3.5.1.4. A SAS-nak az érintett repülőtereken megfigyelhető piaci erejére vonatkozó értékelés kritériumainak alkalmazása

(475) Dánia és Svédország adatokat szolgáltatott arról, hogy az érintett repülőtereken a SAS a járatsűrűség alapján számolva milyen részesedéssel rendelkezik, a férőhelyek alapján számolva milyen részesedéssel rendelkezik, milyen résidő-részesedéssel rendelkezik, továbbá hogy az adott repülőterekre milyen túlterheltségi ráta jellemző. A SAS versenytársai kapcsán Dánia és Svédország a számukra kiosztott résidők számát, valamint az általuk az érintett repülőtereken állomásoztatott légi járművek becsült számát adta meg. A Bizottság a Dánia és Svédország által benyújtott adatok általában vett pontosságát többek között az online koordinációs rendszer által gyűjtött statisztikai adatok alapján ellenőrizte ([247]).

(476) Ezek az adatok azt mutatják, hogy az érintett 16 repülőtér közül 11 koordinált repülőtéren a 2019. évi nyári IATA menetrendi időszakban és a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakban a SAS által üzemeltetett járatok heti járatsűrűsége és a kínált férőhelyek száma alapján kiszámított részesedése nem érte el a 40 %-ot ([248]). Az eljárás megindításáról szóló határozatban az erőfölényre vonatkozó ítélkezési gyakorlattal összhangban (lásd a fenti 441. pontot) a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a SAS valószínűsíthetően nem rendelkezik jelentős piaci erővel a szóban forgó repülőtereken.

(477) A Ryanair úgy véli, hogy a Bizottságnak legalább mind a 16 érintett repülőteret részletesebben értékelnie kell, és ennek során el kell végeznie a különböző napszakokban jelentkező túlterheltség, továbbá a résidők korlátozottságától eltérő belépési korlátok értékelését is. A Ryanair azonban nem szolgál olyan információval, amely megkérdőjelezné azt, hogy a SAS nem rendelkezik jelentős piaci erővel azokon az érintett repülőtereken, ahol a járatsűrűség és a kínált férőhelyek alapján kiszámított részesedése nem éri el a 40 %-ot. Konkrétabban: a Ryanair észrevételeiben semmi nem utal arra, hogy a SAS tényleges vagy potenciális versenytársai ne lennének abban a helyzetben, hogy ténylegesen korlátozzák a SAS működését ezeken a repülőtereken. Ellenkezőleg, a Ryanair beadványa éppen azt mutatja, hogy a SAS versenytársai akadálytalanul növekedhetnek a szóban forgó repülőtereken.

(478) Az IATA 2019. évi nyári menetrendi időszakában és az IATA 2019/2020. évi téli menetrendi időszakában az EGT-n belüli koordinált repülőterek közül az alábbi öt repülőtéren haladta meg a SAS-nak a heti járatsűrűség vagy a kínált férőhelyek alapján kiszámított részesedése a 40 %-ot: a koppenhágai repülőtéren, a stockholmi Arlanda repülőtéren, a trondheimi repülőtéren, a stavangeri repülőtéren és a tromsø-i repülőtéren. E repülőterek esetében a SAS-nak a heti járatsűrűség vagy a kínált férőhelyek alapján kiszámított részesedése kiinduló jelzésként szolgál a jelentős piaci erő esetleges fennállására. Azonban önmagukban e mérőszámok alapján nem lehet végleges következtetést levonni arra vonatkozóan, hogy a SAS az ideiglenes keret 72. pontja értelmében vett jelentős piaci erővel rendelkezik-e.

(479) A Bizottság ezért a továbbiakban azt vizsgálja meg, hogy a SAS milyen piaci erővel rendelkezik ezen öt repülőtéren, amihez az alábbi további mutatók összességét veszi figyelembe: i. a SAS résidő-részesedése a repülőtéren, különösen a koppenhágai és a stockholmi Arlanda repülőtéren csúcsidőben ([249]), és ii. a túlterheltség mértéke a repülőtéren. Az átfogó jelleg biztosítása érdekében a Bizottság összehasonlítja a SAS és versenytársai által a repülőtéren állomásoztatott légi járművek számát is, hogy az értékelés kiegészítéseként közelítőleg megállapítsa relatív erejüket.

([246]) Ez a következtetés összhangban van az összefonódás-ellenőrzéssel kapcsolatban hozott korábbi bizottsági határozatokban alkalmazott úgynevezett „repülőterenkénti” megközelítés során alkalmazott elemzési kerettel (lásd különösen: M.8633. számú, Lufthansa/Certain Air Berlin assets (2017) ügy, 165–184. pont).

([247]) Az online koordinációs rendszer több koordinátort tömörítő internetes portál, amelyet világszerte 31 ország 118 repülőterén használnak. A regisztrált felhasználók számára átfogó eszköztárat biztosít a résidőkre és a menetrendekre vonatkozó információk lekérdezéséhez, válogatásához, megtekintéséhez és letöltéséhez.

([248]) Ezek a repülőterek a következők: az oslói repülőtér (40 % alatt), a bergeni repülőtér (40 % alatt), a göteborgi Landvetter repülőtér (20 % alatt), a billundi repülőtér (20 % alatt), a helsinki repülőtér (5 % alatt), a londoni Heathrow repülőtér (5 % alatt), a malagai repülőtér (5 % alatt), a düsseldorfi repülőtér (5 % alatt), a stuttgarti repülőtér (5 % alatt), a hamburgi repülőtér (5 % alatt), az amszterdami repülőtér (5 % alatt).

([249]) A Bizottság azokat az idősávokat minősíti „csúcsidőnek”, melyek esetében egy adott repülőtéren a túlterheltség mértéke nagyon magas, ezért a belépésre vagy terjeszkedésre való kapacitás igen korlátozott vagy egyáltalán nem létezik.

(480) Amint azt a 6.3.5.1.4.1–6.3.5.1.4.5. szakasz részletezi, a SAS-nak a járatsűrűség vagy a férőhelyek alapján kiszámított részesedése ezen öt repülőtér egyikén sem haladja meg az 50 %-ot, és – ami még fontosabb – résidő-részesedése az egyes repülőtereken alacsony vagy mérsékelt, és a szóban forgó repülőtereken a túlterheltség mértéke nem nagy. Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ezek a mutatók elegendőek annak megállapításához, hogy a SAS nem rendelkezik jelentős piaci erővel a koppenhágai, a stockholmi Arlanda, a trondheimi, a stavangeri és a tromsø-i repülőtér egyikén sem. Észrevételeiben a Ryanair azzal érvel, hogy a SAS piaci erejének értékeléséhez figyelembe kell venni a piaci struktúra egyéb jellemzőit, például azt, hogy az érintett repülőtereken a versenytársak mennyire széttagoltak vagy hogy mekkora versenynyomást gyakorolnak a SAS-ra. A Ryanair azonban nem fejti ki, hogy ezek az egyéb jellemzők mennyiben kérdőjeleznék meg azt, hogy a SAS-ra versenynyomás nehezedik, különösen a versenytársak esetleges belépése vagy terjeszkedése formájában, ami – a repülőterek mérsékelt túlterheltségéből adódóan – valószínű, időszerű és elegendő. Azonban – amint azt a (480) preambulumbekezdés is közli – az átfogó jelleg biztosítása érdekében az alábbiakban a SAS piaci erejének értékelése során a Bizottság azt is figyelembe veszi, hogy a SAS versenytársai milyen relatív piaci helyzetben vannak a koppenhágai, a stockholmi Arlanda, a trondheimi, a stavangeri és a tromsø-i repülőtereken ([250]).

6.3.5.1.4.1. A SAS piaci erejének értékelése a koppenhágai repülőtér vonatkozásában

(481) A koppenhágai repülőtér esetében a SAS-nak csak a heti járatsűrűség alapján számított piaci részesedése érte el a 40 %-ot (2019. évi nyári IATA menetrendi időszak és 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszak: 40 %). A kínált férőhelyek alapján számított piaci részesedés nem érte a 40 %-ot (2019. évi nyári IATA menetrendi időszak: 36 %; 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszak: 38 %).

(482) Továbbá – amint azt a **7. táblázat** mutatja – a koppenhágai repülőtéren a Covid19-világjárvány kitörése előtt mérsékelt volt a túlterheltség. A koppenhágai repülőtéren terjeszkedni kívánó vagy oda belépni kívánó légitársaságok nem szembesültek jelentős akadályokkal. A SAS tevékenységét tehát nem csak azok a versenytársak korlátozták, amelyek már aktívak voltak a koppenhágai repülőtéren (ezek együttesen legalább 60 %-os piaci részesedést képviseltek mindkét IATA menetrendi időszakban), hanem az a fenyegetés is, hogy e versenytársak terjeszkedhetnek, illetve hogy új versenytársak léphetnek be. Azt, hogy a SAS komoly versenynyomásnak volt kitéve, jól mutatja a SAS átlagos résidő-részesedése, amely 2019-ben legfeljebb 16 %-os szintet ért el.

7. táblázat

A SAS résidő-részesedése és a túlterheltség szintje a koppenhágai repülőtéren

IATA menetrendi időszak	A SAS átlagos résidő-részesedése	A SAS legmagasabb résidő-részesedése	A repülőtér átlagos túlterheltségi szintje	A repülőtér három legmagasabb túlterheltségi szintje
2019 nyara	16 %	32 % (idősáv: 5:00–5:59 UTC) 32 % (idősáv: 6:00–6:59 UTC) 30 % (idősáv: 14:00–14:59 UTC)	43 %	73 % (idősáv: 6:00–6:59 UTC) 72 % (idősáv: 5:00–5:59 UTC) 70 % (idősáv: 17:00–17:59 UTC)
2019/2020 tele	14 %	34 % (idősáv: 6:00–6:59 UTC) 32 % (idősáv: 7:00–7:59 UTC) 28 % (idősáv: 16:00–16:59 UTC)	37 %	67 % (idősáv: 7:00–7:59 UTC) 64 % (idősáv: 18:00–18:59 UTC)% 63 % (idősáv: 19:00–19:59 UTC)

([250]) Összességében a Bizottság megjegyzi, hogy megalapozatlanok a Ryanair azon állításai, miszerint a szóban forgó repülőtereken a SAS versenytársainak piaci helyzete gyenge. Különösen meg kell jegyezni azt, hogy a Ryanair nem szolgáltat olyan információt, amely ténylegesen megkérdőjelezné azt, hogy a Norwegian Air Shuttle hangsúlyosan van jelen norvég repülőtereken (különösen a trondheimi, a stavangeri és a tromsø-i repülőtéren), valamint a koppenhágai repülőtéren és a stockholmi Arlanda repülőtéren. A Ryanair azt sem fejti ki, hogy miért kellene figyelmen kívül hagyni a Wideroe helyzetét a tromsø-i repülőtéren, amelyet a Wideroe a Norvégia északi részét kiszolgáló csomópontként használ. Tekintettel ezen érintett repülőterek sajátos profiljára, a Norwegian Air Shuttle által a támogatás nyújtásakor tapasztalt pénzügyi nehézségek vagy a Wideroe regionális fókusza önmagukban nem támasztják alá a Ryanair azon állítását, miszerint e vállalatok nem gyakoroltak jelentős versenynyomást a SAS-ra (különösen a norvég repülőtereken), és hogy az érintett repülőtereken az életképes versenytársakat jelentős széttagoltság jellemezte.

(483) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a SAS mind a 2019. évi nyári, mind pedig a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakban 12 légi járművet állomásoztatott a repülőtéren. A Dánia és Svédország által szolgáltatott becslések szerint számos más légitársaság is üzemeltetett bázist a koppenhágai repülőtéren. Ilyen volt többek között a Norwegian Air Shuttle (amely 10 légi járművet állomásoztatott itt a 2019. nyári IATA menetrendi időszakban, és hetet a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakban), a Lufthansa csoport (Lufthansa, Brussels Airlines, Austrian, Swiss, amely öt légi járművet állomásoztatott itt a 2019. évi nyári IATA menetrendi időszakban és négy légi járművet a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakban), és az Air France-KLM (amely két légi járművet állomásoztatott itt a 2019. nyári IATA menetrendi időszakban és a 2019/2020. évi IATA menetrendi időszakban).

(484) Figyelembe véve, hogy i. a koppenhágai repülőtéren a SAS-nak mind a heti járatsűrűség alapján, mind pedig a kínált férőhelyek alapján kiszámított részesedése mindkét IATA menetrendi időszakban mérsékelt volt (legfeljebb 40 %), ii. a SAS résidő-részesedési pozíciója a koppenhágai repülőtéren mindkét IATA menetrendi időszakban korlátozott volt (átlagosan 20 % alatt maradt), iii. mekkora volt a koppenhágai repülőtéren a két IATA menetrendi időszakban rendelkezésre álló résidő-kapacitás, és iv. jelen voltak viszonylag erős versenytársak, a Bizottság megállapítja, hogy e határozat alkalmazásában a SAS nem rendelkezik jelentős piaci erővel a koppenhágai repülőtérre irányuló és onnan kiinduló légi személyszállítási szolgáltatások piacán.

6.3.5.1.4.2. A SAS piaci erejének értékelése a stockholmi Arlanda repülőtér vonatkozásában

(485) A stockholmi Arlanda repülőtéren a SAS-nak a heti járatsűrűség és a kínált férőhelyek alapján számított piaci részesedése meghaladta a 40 %-ot, azonban nem érte el az 50 %-ot (2019. évi nyári IATA menetrendi időszak: 48 % a heti járatsűrűség és 42 % a kínált férőhelyek alapján; 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszak: 47 % a heti járatsűrűség és 45 % a kínált férőhelyek alapján).

(486) Azonban – amint azt a **8. táblázat** mutatja – a stockholmi Arlanda repülőtéren a Covid19-világjárvány kitörése előtt mérsékelt volt a túlterheltség. A stockholmi Arlanda repülőtéren terjeszkedni vagy oda belépni kívánó légitársaságok nem szembesültek jelentős akadályokkal. A SAS tevékenységét tehát nem csak azok a versenytársak korlátozták, amelyek már aktívak voltak a stockholmi Arlanda repülőtéren (ezek együttesen legalább 52 %-os piaci részesedéssel rendelkeztek mindkét IATA menetrendi időszakban), hanem az a fenyegetés is, hogy e versenytársak terjeszkedhetnek, illetve új versenytársak léphetnek be. Azt, hogy a SAS komoly versenynyomásnak volt kitéve, jól mutatja a SAS átlagos résidő-részesedése, amely 2019-ben legfeljebb 16 %-os szintet ért el.

8. táblázat

A SAS résidő-részesedése és a túlterheltség szintje a stockholmi Arlanda repülőtéren

IATA menetrendi időszak	A SAS átlagos résidő-részesedése	A SAS legmagasabb résidő-részesedése	A repülőtér átlagos túlterheltségi szintje	A repülőtér három legmagasabb túlterheltségi szintje
2019 nyara	16 %	30 % (időszáv: 6:00–6:59 UTC) 29 % (időszáv: 5:00–5:59 UTC) 29 % (időszáv: 12:00–12:59 UTC)	36 %	59 % (időszáv: 13:00–13:59 UTC) 58 % (időszáv: 6:00–6:59 UTC) 58 % (időszáv: 15:00–15:59 UTC)
2019/2020 tele	14 %	32 % (időszáv: 16:00–16:59 UTC) 28 % (időszáv: 6:00–6:59 UTC) 27 % (időszáv: 7:00–7:59 UTC)	31 %	62 % (időszáv: 7:00–7:59 UTC) 56 % (időszáv: 16:00–16:59 UTC) 52 % (időszáv: 19:00–19:59 UTC)

(487) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a SAS az IATA 2019. évi nyári menetrendi időszakában 17 légi járművet, az IATA 2019/2020. évi téli menetrendi időszakában pedig 16 légi járművet állomásoztatott a repülőtéren. A Dánia és Svédország által szolgáltatott becslések szerint számos más légitársaság is üzemeltetett bázist a stockholmi Arlanda repülőtéren. Ilyen volt többek között a Norwegian Air Shuttle (amely 11 légi járművet állomásoztatott itt az IATA 2019. nyári menetrendi időszakában, és ötöt az IATA 2019/2020. évi téli menetrendi időszakában), a Lufthansa csoport (Lufthansa és Austrian, amely három légi járművet állomásoztatott itt mind a 2019. évi nyári, mind pedig a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakban), és az Air France-KLM (amely két légi járművet állomásoztatott itt mind a 2019. nyári, mind pedig a 2019/2020. évi IATA menetrendi időszakban).

(488) Ezért (jóllehet a SAS-nak a heti járatsűrűség és a kínált férőhelyek alapján számított piaci részesedése a stockholmi Arlanda repülőtéren mindkét menetrendi időszakban viszonylag magas volt, azonban nem haladta meg a 48 %-ot) a Bizottság – annak alapján, hogy i. a SAS résidő-részesedési pozíciója a stockholmi Arlanda repülőtéren mindkét IATA menetrendi időszakban korlátozott (átlagosan 20 % alatti) volt, ii. a stockholmi Arlanda repülőtéren mindkét IATA menetrendi időszakban jelentős résidő-kapacitás állt rendelkezésre, többek között a csúcsidőben is, valamint iii. viszonylag erős versenytársak voltak jelen – megállapítja, hogy e határozat alkalmazásában a SAS nem rendelkezik jelentős piaci erővel a stockholmi Arlanda repülőtérre irányuló és onnan kiinduló légi személyszállítási szolgáltatások piacán.

6.3.5.1.4.3. A SAS piaci erejének értékelése a trondheimi repülőtér vonatkozásában

(489) A trondheimi repülőtéren a SAS-nak a heti járatsűrűség és a kínált férőhelyek alapján számított piaci részesedése meghaladta a 40 %-ot, és csak egy menetrendi időszakban és csak a kínált férőhelyek alapján számított részesedése érte el az 50 %-ot (2019. évi nyári IATA menetrendi időszak: 43 % a heti járatsűrűség és 50 % a kínált férőhelyek alapján; 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszak: 41 % a heti járatsűrűség és 48 % a kínált férőhelyek alapján).

(490) Azonban a Covid19-világjárvány előtt a repülőtéren mérsékelt volt a túlterheltség mértéke, így a trondheimi repülőtéren terjeszkedni kívánó vagy oda belépni kívánó légitársaságok nem szembesültek jelentős akadályokkal ([251]). Hozzá kell tenni azt is, hogy a SAS becsült átlagos résidő-részesedése korlátozott, és 2019-ben nem érte el a 20 %-ot (2019. évi nyári IATA menetrendi időszak: 19 %; 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszak: 17 %). A SAS tevékenységét tehát nem csak azok a versenytársak korlátozták, amelyek már aktívak voltak a trondheimi repülőtéren (ezek együttesen legalább 49 %-os piaci részesedéssel rendelkeztek mindkét IATA menetrendi időszakban), hanem az a fenyegetés is, hogy e versenytársak terjeszkedhetnek, illetve új versenytársak léphetnek be ([252]).

(491) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a Dánia és Svédország által benyújtott becslések szerint a trondheimi repülőteret nem csak a SAS használta bázisként (amely 10 légi járművet állomásoztatott itt a 2019. évi nyári IATA menetrendi időszakban és a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakban), hanem a Norwegian Air Shuttle (amely két légi járművet állomásoztatott itt a 2019. évi IATA menetrendi időszakban és a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakban) és a KLM is (amely egy légi járművet állomásoztatott itt a 2019. évi nyári IATA menetrendi időszakban és a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakban).

(492) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy e határozat alkalmazásában a SAS nem rendelkezik jelentős piaci erővel a trondheimi repülőtérre irányuló és onnan kiinduló légi személyszállítási szolgáltatások piacán.

([251]) A trondheimi repülőtéren a koordináció inkább a terminálokat érintő korlátozó tényezőknek, semmint a futópályát érintő korlátozó tényezőknek tudható be, így a trondheimi repülőtér kapacitása elsősorban az induló vagy érkező utasok maximális számában vagy a nemzetközi indulások maximális számával kerül kifejezésre, nem pedig a mozgások számával. Emiatt a repülőtéri kapacitás nehezen kifejezhető a résidők számával. Mindazonáltal, figyelembe véve a nemzetközi indulások óránkénti számában (hét) megmutatkozó kapacitáskorlátot, és konzervatív megközelítéssel úgy számolva, hogy a légitársaságoknak kiosztott valamennyi indulási résidőt nemzetközi járatok használják ki (az indulási résidők száma a becslések szerint az összes kiosztott résidő számának a fele; a másik fele az érkezési résidők száma), a trondheimi repülőtér túlterheltségi rátája 2019-ben nem éri el az 50 %-ot (2019. évi nyári IATA menetrendi időszak: 45 %; 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszak: 43 %).

([252]) Figyelembe véve a nemzetközi indulások óránkénti számában (hét) megmutatkozó kapacitáskorlátot, és konzervatív megközelítéssel úgy számolva, hogy a SAS-nak kiosztott valamennyi indulási résidőt nemzetközi járatok használják ki (az indulási résidők száma a becslések szerint az összes kiosztott résidő számának a fele; a másik fele az érkezési résidők száma), a SAS átlagos résidő-részesedése 2019-ben nem éri el az 20 %-ot (2019. évi nyári IATA menetrendi időszak: 19 %; 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszak: 17 %). Ez jól szemlélteti, hogy a SAS milyen komoly versenynyomásnak volt kitéve a Covid19-világjárvány kitörése előtt ezen a repülőtéren.

6.3.5.1.4.4. A SAS piaci erejének értékelése a stavangeri repülőtér vonatkozásában

(493) A stavangeri repülőtéren a SAS-nak a heti járatsűrűség és a kínált férőhelyek alapján számított piaci részesedése meghaladta a 40 %-ot, és csak egy menetrendi időszakban és csak a kínált férőhelyek alapján számított részesedése érte el az 50 %-ot (2019. évi nyári IATA menetrendi időszak: 48 % a heti járatsűrűség és 50 % a kínált férőhelyek alapján; 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszak: 47 % a heti járatsűrűség és 48 % a kínált férőhelyek alapján).

(494) Mindenesetre a Covid19-világjárványt megelőzően a repülőtéri túlterheltségi átlagos szintje alacsony volt (2019. évi nyári IATA menetrendi időszak: 21 %; 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszak: 22 %), így a stavangeri repülőtéren terjeszkedni vagy oda belépni kívánó légitársaságok nem szembesültek jelentős akadályokkal. A SAS tevékenységét tehát nem csak azok a versenytársak korlátozták, amelyek már aktívak voltak a stavangeri repülőtéren (ezek együttesen legalább 50 %-os piaci részesedéssel rendelkeztek mindkét IATA menetrendi időszakban), hanem az a fenyegetés is, hogy e versenytársak terjeszkedhetnek, illetve új versenytársak léphetnek be. Azt, hogy a SAS komoly versenynyomásnak volt kitéve, jól szemlélteti, hogy igen korlátozott átlagos résidő-részesedéssel rendelkezett, amely a 2019. évi nyári IATA menetrendi időszakban átlagosan 10 %-ot, a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakban pedig átlagosan 8 %-ot ért el.

(495) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a Dánia és Svédország által benyújtott becslések szerint a stavangeri repülőteret nem csak a SAS használta bázisként (amely nyolc légi járművet állomásoztatott itt a 2019. évi nyári IATA menetrendi időszakban és a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakban), hanem a Norwegian Air Shuttle (amely két légi járművet állomásoztatott itt a 2019. évi nyári IATA menetrendi időszakban és a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakban), a Wideroe (amely egy légi járművet állomásoztatott itt a 2019. évi nyári IATA menetrendi időszakban és a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakban) és a KLM is (amely egy légi járművet állomásoztatott itt a 2019. évi nyári IATA menetrendi időszakban és a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakban).

(496) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy e határozat alkalmazásában a SAS nem rendelkezik jelentős piaci erővel a stavangeri repülőtérre irányuló és onnan kiinduló légi személyszállítási szolgáltatások piacán.

6.3.5.1.4.5. A SAS piaci erejének értékelése a tromsø-i repülőtér vonatkozásában

(497) A tromsø-i repülőtér esetében a SAS-nak csak a kínált férőhelyek alapján számított piaci részesedése érte el a 40 %-ot (2019. évi nyári IATA menetrendi időszak: 49 %; 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszak: 46 %). A heti járatsűrűség alapján számított piaci részesedése nem érte a 40 %-ot (2019. évi nyári IATA menetrendi időszak: 30 %; 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszak: 28 %).

(498) Mindenesetre a Covid19-világjárványt megelőzően a repülőtéri túlterheltség átlagos szintje alacsony volt (2019. évi nyári IATA menetrendi időszak: 18 %; 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszak: 20 %), így a tromsø-i repülőtéren terjeszkedni vagy oda belépni kívánó légitársaságok nem szembesültek jelentős akadályokkal. A SAS tevékenységét tehát nem csak azok a versenytársak korlátozták, amelyek már aktívak voltak a tromsø-i repülőtéren (ezek együttesen legalább 51 %-os piaci részesedéssel rendelkeztek mindkét IATA menetrendi időszakban), hanem az a fenyegetés is, hogy e versenytársak terjeszkedhetnek, illetve új versenytársak léphetnek be. Azt, hogy a SAS komoly versenynyomásnak volt kitéve, jól szemlélteti, hogy igen korlátozott átlagos résidő-részesedéssel rendelkezett, amely a 2019. évi nyári IATA menetrendi időszakban átlagosan 5 %-ot, a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakban pedig átlagosan 4 %-ot ért el.

(499) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a Dánia és Svédország által benyújtott becslések szerint nem a SAS volt a tromsø-i repülőtéren a legnagyobb flottával rendelkező légitársaság. A Wideroe négy légi járművet állomásoztatott a repülőtéren a 2019. évi nyári IATA menetrendi időszakban és a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakban, míg a SAS két légi járművet állomásoztatott a repülőtéren a 2019. évi nyári IATA menetrendi időszakban és a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakban. Emellett a Norwegian Air Shuttle is üzemeltetett bázist a repülőtéren (egy légi járművet állomásoztatott a repülőtéren a 2019. évi nyári IATA menetrendi időszakban és a 2019/2020. évi téli IATA menetrendi időszakban).

(500) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy e határozat alkalmazásában a SAS nem rendelkezik jelentős piaci erővel a tromsø-i repülőtérre irányuló és onnan kiinduló légi személyszállítási szolgáltatások piacán.

6.3.5.1.4.6. A piaci erőre vonatkozó következtetés

(501) Mivel a SAS a tevékenységei helyszínéül szolgáló repülőterek egyike vonatkozásában sem rendelkezik jelentős piaci erővel, a Bizottság úgy véli, hogy nem teljesülnek azok a feltételek, amelyek mellett Dániának és Svédországnak az ideiglenes keret 72. pontja szerinti kiegészítő intézkedéseket kellene javasolnia.

6.3.5.2. Összeegyeztethetőség az ideiglenes keret 3.11.6. szakaszában előírt egyéb feltételekkel

6.3.5.2.1. Az ideiglenes keret 71. pontja

(502) Az ideiglenes keret 71. pontja szerint a Covid19 kapcsán feltőkésítésben részesülő kedvezményezett nem folytathat agresszív kereskedelmi terjeszkedést, és nem vállalhat túlzott kockázatokat.

(503) E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy Dánia és Svédország az intézkedést attól tette függővé, hogy ideiglenes keret 3.11.6. szakaszában meghatározott valamennyi feltétel teljesül. Ez magában foglalja a 71. pontnak való megfelelést is. A SAS számára tehát tilos az agresszív kereskedelmi terjeszkedés és a túlzott kockázatvállalás ((111) preambulumbekezdés).

(504) A Bizottság ezen túlmenően értékelte a SAS által 2020. április 24-én készített üzleti tervet. Amint azt a (41) preambulumbekezdés megemlíti, ez az üzleti terv azzal számolt, hogy a Covid19 előtti forgalomhoz való prudens és fokozatos visszatérésre 2023 közepe előtt nem kerül sor, és azt megelőzi egy hosszú helyreállási időszak, amely 2020 novemberétől 2022 februárjáig tart. Ezek az előrejelzések azon a feltételezésen alapultak, hogy a kormányok 2020 októbere után nem írnak elő utazási korlátozásokat. A Bizottság megjegyzi, hogy abban az időszakban, amikor a SAS elkészítette üzleti tervét, az ágazati előrejelzések optimistábbak voltak azoknál, amelyekkel a SAS dolgozott. Például 2020. április 27-én a Repülőterek Nemzetközi Tanácsa (Európa) a közepes súlyosságú helyzetet feltételező forgatókönyvében azt prognosztizálta, hogy az utasforgalom legkorábban 2022-re tér vissza a Covid19 előtti szintre, 2021 decemberéig pedig e szint 90 %-át éri el.

(505) 2020 júliusa során – tekintettel a 2020 májusában és júniusában regisztrált lassabb fellendülésre, az utazási korlátozások fenntartására és a Covid19-világjárvány kilátásaival kapcsolatos bizonytalanságra – egyes ágazati előrejelzéseket felülvizsgáltak. A Repülőterek Nemzetközi Tanácsa (Európa) ezt követően azt prognosztizálta, hogy a teljes fellendülésre 2024 előtt nem kerül sor. Az IATA 2020. július 28-i jelentésében hasonló előrejelzést fogalmazott meg, jóllehet a globális forgalomra vonatkozóan ([253]).

(506) E tekintetben Dánia és Svédország az értesítésben kifejtette, hogy 2020 júliusa végén a SAS úgy döntött, hogy nem vizsgálja felül üzleti előrejelzéseit, mivel a 2020 áprilisa és júniusa között ténylegesen regisztrált forgalma és működési bevételei a vártnál jobban alakultak. Forgalmi mutatóiból is látszik, hogy a foglalások szintje 2020 júliusában és augusztusában folyamatosan nőtt ((51) preambulumbekezdés). A SAS továbbá kifejtette, hogy fő tevékenysége a belföldi és nemzetközi rövid távon közlekedő légi járatokra fókuszált (különösen Skandináviában), melyek esetében a helyreállás gyorsabban történt meg, mint a hosszú távon közlekedő légi járatok esetében. Mindenesetre a SAS forgalmi előrejelzései többé-kevésbé továbbra is összhangban álltak az aktualizált ágazati előrejelzésekkel: 2023 és 2024 közöttre prognosztizálták a teljes helyreállást.

(507) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy – amint az a 2.1.3.1. szakaszból kitűnik – a SAS üzleti terve 2020-ban és 2021-ben nyilvánvalóan a méret helyes megállapítására (a tartós létszámleépítésre, bizonyos tevékenységek, például a földi kiszolgálás csökkentésére stb.) és üzleti tevékenységére összpontosított, azaz nem a terjeszkedésre vagy a túlzott kockázatvállalásra.

(508) Végezetül: a Bizottság megjegyzi, hogy a SAS köteles megfelelni az ideiglenes keret 3.11.6. szakaszában foglalt valamennyi feltételnek, különösen a 74. pontban előírt felvásárlási tilalomnak.

(509) Az intézkedés tehát megfelel az ideiglenes keret 71. pontjának.

6.3.5.2.2. Az ideiglenes keret 73. pontja

(510) Az ideiglenes keret 73. pontja előírja, hogy „*[a] COVID-19 feltőkésítési támogatásban részesülő kedvezményezettek nem reklámozhatják azt üzleti célokból*”.

([253]) A belföldi forgalom és a rövid távon közlekedő nemzetközi légi járatok helyreállását 2023-ra prognosztizálták. Ezeket az előrejelzéseket a Covid19-világjárvány második hullámának újbóli megjelenését követően 2020 októberének végén tovább módosították.

(511) Az intézkedés előírja, hogy a SAS és az általa ellenőrzött vállalatok számára tilos az intézkedést kereskedelmi reklámcélokra felhasználni ((112) preambulumbekezdés).

(512) Az intézkedés tehát megfelel az ideiglenes keret 73. pontjának.

6.3.5.2.3. Az ideiglenes keret 74. és 75. pontja

(513) Az ideiglenes keret 74. pontja előírja, hogy amíg a Covid19-feltőkésítési támogatás legalább 75 %-át nem fizették vissza, a kkv-któl eltérő kedvezményezettek nem szerezhetnek 10 %-osnál nagyobb részesedést versenytársakban vagy más szereplőkben ugyanazon üzletágban, beleértve az upstream és downstream tevékenységeket is.

(514) Az intézkedés előírja, hogy a SAS és az általa ellenőrzött valamennyi vállalat köteles tiszteletben tartani ezt a feltételt, figyelembe véve az ideiglenes keret 75. pontjában említett lehetséges kivételt ((112) preambulumbekezdés).

(515) Az intézkedés tehát megfelel az ideiglenes keret 74. és 75. pontjának.

6.3.5.2.4. Az ideiglenes keret 76. pontja

(516) A Bizottság megjegyzi, hogy az intézkedés értelmében a SAS-nak már 2019. december 31-én is teljesítenie kellett az ideiglenes keret 76. pontjában előírt feltételt, amely az állami támogatásnak a nehéz helyzetben lévő vállalkozások esetében történő felhasználásához kapcsolódik ((121) preambulumbekezdés).

(517) Az intézkedés tehát megfelel az ideiglenes keret 76. pontjának.

6.3.5.2.5. Az ideiglenes keret 77. pontja

(518) Az ideiglenes keret 77. pontja előírja, hogy amíg a Covid19-feltőkésítési támogatást nem fizetik vissza teljes mértékben, a kedvezményezettek nem fizethetnek osztalékot, nem teljesíthetnek nem kötelező kamatszelvény-kifizetést, és csak az államtól vásárolhatnak vissza részvényeket.

(519) Dánia és Svédország az intézkedést az ideiglenes keret 77. pontjának való megfeleléstől tette függővé, ugyanakkor kivételt írt elő azon előírás tekintetében, miszerint a kedvezményezett nem teljesíthet nem kötelező kamatszelvény-kifizetést a meglévő kötvények új kereskedelmi hibrid értékpapírokká történő alakítása után ((115) preambulumbekezdés). Dánia és Svédország lényegében azt fejtette ki, hogy e konkrét tilalom alóli mentesség volt szükséges ahhoz, hogy a magánhitelezők részt vegyenek az ügyletben ((115) preambulumbekezdés).

(520) Más szóval Dánia és Svédország az ideiglenes keret 77. pontjától való (részleges) eltérés lehetőségével élt az új kereskedelmi hibrid értékpapírok utáni nem kötelező kamatszelvény-kifizetések tekintetében. Az ideiglenes keret 77. pontja azonban nem rendelkezik ilyen (részleges) eltérésről.

(521) E tekintetben a Bizottság előzetesen a (396) és (397) preambulumbekezdésben ismertetett ítélkezési gyakorlatra hivatkozik.

(522) Az ideiglenes keret 77. pontjának szövege azt írja elő, hogy a feltőkésítési intézkedés keretében meg kell tiltani a nem kötelező kamatszelvény-kifizetést, mindazonáltal meg kell vizsgálni, hogy a jelen ügyben fennállnak-e olyan kivételes körülmények, amelyek igazolják az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése b) pontjának a jelen ügy tényállására történő közvetlen alkalmazását, és ennélfogva az ideiglenes keret 77. pontjától való eltérést az új kereskedelmi hibrid értékpapírok utáni nem kötelező kamatszelvény-kifizetések tekintetében.

(523) A jelen ügyben a Bizottság úgy véli, hogy az intézkedés i. a Covid19-világjárvány által okozott rendkívüli körülmények által érintett szabályozási keret részét képezte, és ii. egyedi jellemzőkkel bírt, ami indokolta az új kereskedelmi hibrid értékpapírok utáni nem kötelező kamatszelvény-kifizetések tilalmának feloldását.

A szabályozási keretet a Covid19-világjárvány okozta rendkívüli körülmények befolyásolták

(524) E kivételes körülmények gazdasági következményei mind tagállami, mind uniós szinten azonnali fellépést igényeltek. E célból a Bizottság 2020. március 19-én, azaz néhány nappal azt követően fogadta el az ideiglenes keretet, hogy a tagállamok elfogadták az első korlátozó intézkedéseket. A Bizottság célja ezzel az volt, hogy lehetővé tegye e államok számára, hogy a helyzet által megkövetelt sürgősséggel járhassanak el. Erre tekintettel a Bizottság az ideiglenes keretben meghatározta azokat a feltételeket, amelyeknek az ideiglenes állami támogatási intézkedéseknek meg kell felelniük ahhoz, hogy az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősüljenek, valamint hogy az érintett tagállam általi bejelentést követően igen gyorsan megkapják az engedélyt. E keret az elfogadásakor fennálló, rendkívül sürgősség jellemezte körülményekre tekintettel nem tudott minden olyan intézkedést előirányozni, amelyet a tagállamok a Covid19-világjárvány okozta válság által érintett gazdasági szereplők javára elfogadhattak.

(525) A Ryanair által az ideiglenes keret 77. pontjával kapcsolatban tett észrevétel ((203) preambulumbekezdés) nem változtat ezen a megállapításon. Az a tény, hogy az ideiglenes keret már figyelembe veszi a Covid19-világjárványt, nem jelenti azt, hogy elfogadásának időpontjában előreláthatóak lettek volna mindazok az intézkedések, amelyeket a tagállamok potenciálisan elfogadhattak a Covid19-világjárvány okozta válság által érintett gazdasági szereplőkre nézve. Amint azt az (525) preambulumbekezdés megemlíti, a Bizottság a Covid19-világjárvány miatti első korlátozó intézkedések bevezetését követően igen rövid időn belül elfogadta az ideiglenes keretet. Ez az instrumentum korlátozott és folyamatosan változó volt, amit az is mutat, hogy az elfogadása és az intézkedés nyújtásának időpontja között a Bizottság számos alkalommal módosította. A Bizottság ezt a kivételes hátteret veszi figyelembe, amikor a jelen ügyben értékeli az ideiglenes kerettől való eltérés lehetőségét.

Az intézkedés egyedi jellemzőkkel bírt

(526) Az intézkedés egyedi jellemzőit illetően a Bizottság emlékeztet arra, hogy az ideiglenes keret 77. pontja összeegyeztethetőségi követelményt ír elő, melynek célja annak megakadályozása, hogy a meglévő magánbefektetők és hitelezők a kedvezményezett által saját hatáskörben végrehajtott intézkedések (például osztalékok kifizetésének bejelentése, részvények visszavásárlása vagy nem kötelező kamatszelvény-kifizetés) révén részesüljenek az állami támogatásból. Ebben az értelemben az ideiglenes keret 77. pontja hozzájárul a szükséges támogatás összegének minimalizálásához, hiszen csökkenti a kedvezményezett pénzeszköz-kiáramlását, és így a támogatás összegét a kedvezményezett tőkestruktúrájának helyreállításához és életképességének biztosításához feltétlenül szükséges mértékre korlátozza.

(527) A Bizottság úgy véli, hogy a jelen ügyben az intézkedés az alábbi hat ok miatt bírt egyedi jellemzőkkel.

(528) Először is, a Bizottság emlékeztet arra, hogy a SAS feltőkésítésében jelentős mértékben vettek részt magánbefektetők, ami lehetővé téve a SAS számára akár 3,75 milliárd SEK összegű magántőke bevonását. A kötvények átalakítása önmagában 2,25 milliárd SEK összeget jelentett, ami a SAS teljes feltőkésítési összegének több mint 15 %-át tette ki. Az átalakítás tehát jelentős részben finanszírozta a SAS feltőkésítését.

(529) Másodszor, a Bizottság megjegyzi: az, hogy a SAS-nak módjában állt-e, hogy a kötvényekből átalakított új kereskedelmi hibrid értékpapírok alapján nem kötelező kamatszelvény-kifizetést teljesítsen, kulcsfontosságú pontja volt az egyes kötvénytulajdonosokkal folytatott tárgyalásoknak, vagy általánosabban nézve az összes kötvénytulajdonos számára kulcsfontosságú szempont volt annak mérlegelése során, hogy hozzájárul-e a kötvények átalakításához ((115) preambulumbekezdés). Ellentétben azzal, amit a Ryanair sugallt ((205) preambulumbekezdés), ez az állítás önmagában nem ellentmondásos: a SAS nem az egyes kötvénytulajdonosokkal tárgyalt közvetlenül, hanem az összes érintett kötvénytulajdonos érdekeit képviselő egyes kötvénytulajdonosokkal. Amint az a SAS által 2020. augusztus 7-én közzétett sajtóközleményből kitűnik, valamennyi kötvénytulajdonosnak volt lehetősége arra, hogy közgyűlésen szavazzon arról, hogy egyetért-e a javasolt feltőkésítéssel, vagy sem ([254]). Ebből következően ha a nem kötelező kamatszelvény-kifizetések tilalmának feloldása kulcsfontosságú szempont volt a SAS vállalattal tárgyaló kötvénytulajdonosok számára, akkor Dánia és Svédország észszerűen számolhatott azzal, hogy az összes kötvénytulajdonos számára is kulcsfontosságú szempont lesz.

([254]) Lásd a SAS 2020. augusztus 7-i sajtóközleményét (legutóbbi hozzáférés: 2023. november).

(530) Harmadszor, érdemes megjegyezni, hogy a kötvénytulajdonosok a feltőkésítési tervre irányuló első javaslatot ekkor már elutasították, mivel a kezdeti időszakban nem született megállapodás a kötvények átalakításának feltételeiről ((83) preambulumbekezdés). A SAS, valamint Dánia és Svédország számára alapvető fontosságú volt annak biztosítása, hogy a szóban forgó kötvénytulajdonosok számára döntő fontosságú kérdésekben a tárgyalások ne bizonyuljanak újra sikertelennek. E tekintetben nyilvánvalóan megalapozatlan a Ryanair azon érve ((206) preambulumbekezdés), miszerint a kötvénytulajdonosok a Dániától és Svédországtól érkező jelentős segítség miatt már amúgy is elegendő ösztönzést kaptak a befektetésre, hiszen a szóban forgó kötvénytulajdonosok kezdetben elutasították az ügyletben való részvételt.

(531) Negyedszer, a Bizottság megjegyzi, hogy a kötvények új kereskedelmi hibrid értékpapírokká történő átalakítása nem járt azzal a hatással, hogy növelte volna a SAS feltőkésítésében részt vevő kötvénytulajdonosok vagyonát. Épp ellenkezőleg – amint azt a (119) preambulumbekezdés közli – a szóban forgó kötvénytulajdonosok által a kötvényekbe eszközölt kezdeti befektetés veszített értékéből az új kereskedelmi hibrid értékpapírokká való átalakítás miatt. Más szóval, a kötvénytulajdonosok magasabb befektetésarányos megtérülésre számíthattak volna, ha megtartották volna a kötvényeket, mint azzal, hogy elfogadják azok új kereskedelmi hibrid értékpapírokká való átalakítását. Az átalakítás tehát e kötvénytulajdonosok kárára történt, akik így Dániával és Svédországgal közösen viselték a SAS feltőkésítésének terhét.

(532) Ötödször, a Bizottság megjegyzi, hogy Dánia és Svédország arra számított, hogy a meglévő kötvények új, magántulajdonban álló hibrid instrumentumokká történő átalakítása három pozitív hatással jár majd a SAS-ra, Dániára és Svédországra nézve, nevezetesen: i. javítja majd a SAS tőkestruktúráját, likviditási pozícióját és főbb pénzügyi arányszámait ((116) preambulumbekezdés), ii. csökkenti majd a SAS által igényelt állami támogatás összegét ((117) preambulumbekezdés), és iii. megkönnyíti és jobban biztosítja majd Dánia és Svédország ellentételezését ((118) preambulumbekezdés).

(533) A Ryanair e tekintetben megerősíti, hogy a nem kötelező kamatszelvény-kifizetéseknek az ideiglenes keret 77. pontja szerinti tilalma azt hivatott megakadályozni, hogy a feltőkésítési támogatás kedvezményezettje tárgyalásokat folytasson magánhitelezőivel, tehát a tilalom a szükséges támogatás összegének csökkentésére törekszik ((206) preambulumbekezdés). Ez azonban nem helytálló. Igaz ugyan, hogy – amint az az (527) preambulumbekezdésben szerepel – a nem kötelező kamatszelvény-kifizetések tilalmának célja a kedvezményezettnél jelentkező pénzeszköz-kiáramlás elkerülése, és ezáltal a támogatás összegének csökkentése, azonban az ideiglenes keret 77. pontja nem tiltja, hogy a feltőkésítési támogatás kedvezményezettje tárgyalásokat folytasson magánhitelezőkkel (például kötvénytulajdonosokkal) azokról a feltételekről, amelyek mellett e hitelezők vállalják annak kockázatát, hogy a tagállam mellett friss magántőkét tegyenek elérhetővé, helyreállítandó a kedvezményezett tőkestruktúráját és biztosítandó az életképességét. Mindenesetre a Ryanair állítása nem változtat azon a megállapításon, hogy az új kereskedelmi hibrid értékpapírok utáni nem kötelező kamatszelvény-kifizetések tilalmának feloldása nélkül nagy lett volna a kockázata annak, hogy a magánbefektetők nem járulnak hozzá a SAS feltőkésítésében való részvételhez.

(534) Hasonlóképpen nem releváns a Ryanair azon észrevétele, amely szerint a Bizottság tévesen feltételezte, hogy tehermegosztás hiányában a SAS több támogatásban részesült volna ((207) preambulumbekezdés). Amint azt a 6.3.3. szakaszban szemléltettük, az intézkedés megfelel az ideiglenes keret 54. pontjának. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy Dánia és Svédország 14,25 milliárd SEK összeggel tudott volna hozzájárulni a SAS feltőkésítéséhez i. magántőke hiányában és ii. annak ellenére, hogy a támogatás összege végül 9,54 milliárd SEK-re rúgott ((342) preambulumbekezdés). Dániának és Svédországnak tehát módjában állt volna, hogy 2,25 milliárd SEK-kel ellensúlyozza, ha a kötvénytulajdonosok úgy döntenek, hogy nem vesznek részt az ügyletben. A Bizottság nem zárhatja ki, hogy Dánia és Svédország a tehermegosztás hiányában több támogatást nyújtott volna. Ez az olyan eredményhez vezetett volna, amely ellentétes lett volna az ideiglenes keret céljával és az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése b) pontjának céljával, vagyis azzal, hogy a támogatás az általa kitűzött célok eléréséhez szükséges mértékre korlátozódjon.

(535) Végül és hatodszor, a Bizottság megjegyzi, hogy az ideiglenes keret nem írja elő, hogy a feltőkésítés formájában nyújtott állami támogatás abban az esetben összeegyeztethető, ha sor került tehermegosztásra. Az intézkedés által biztosított tehermegosztás ebben az esetben annak eredménye, hogy a SAS erőfeszítéseket tett annak érdekében, hogy megfizethető alternatív finanszírozást találjon a piacon, és ezzel – Dánia és Svédország kérésének megfelelően – minimálisra szorítsa a nyújtott állami támogatás összegét ((84) preambulumbekezdés).

(536) A Bizottság elutasítja a Ryanair azon érvét, amely szerint az ideiglenes keret 77. pontja már önmagában implikálja a tehermegosztást ((208) preambulumbekezdés). Az ideiglenes keret 77. pontja nem írja elő sem a magánhitelezők, sem pedig más magánszereplők számára, hogy részt vegyenek a kedvezményezett feltőkésítésében, azt pedig különösen nem, hogy ezt saját költségükre tegyék.

(537) A fentiekből következik, hogy az új kereskedelmi hibrid értékpapírok utáni nem kötelező kamatszelvény-kifizetések tilalmának feloldása a jelen ügyben meghatározó elem volt abból a szempontból, hogy a SAS feltőkésítésében részt vesznek-e a magán kötvénytulajdonosok, akik végül jelentős mértékben járultak hozzá a feltőkésítéshez. A SAS és a kötvénytulajdonosok közötti tárgyalások kimenetele bizonytalan volt, tekintettel arra, hogy az utóbbiak elutasították a SAS első feltőkésítési tervét. Ezek a kötvénytulajdonosok önként (vagyis anélkül, hogy az ideiglenes keret vagy bármely más szabály ezt előírta volna számukra) vállalták, hogy a kötvények új kereskedelmi hibrid értékpapírokká való átalakítása miatt veszteségeket szenvednek el befektetéseik kapcsán, miközben az átalakítás kedvező hatással volt a SAS pénzügyi helyzetére, és lehetővé tette Dánia és Svédország számára, hogy korlátozza a vállalat likviditási és sajáttőke-szükségletének kielégítéséhez szükséges állami támogatás összegét.

(538) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy (az új kereskedelmi hibrid értékpapírok utáni) nem kötelező kamatszelvény-kifizetések tilalma valószínűsíthetően azzal a hatással járt volna, hogy visszatartja a kötvénytulajdonosokat a SAS feltőkésítési terveiben való részvételtől, ami pedig oda vezetett volna, hogy a vállalat tőkestruktúrájába nagyobb mennyiségű állami támogatást kellett volna injektálni. Ilyen körülmények között a tilalom fenntartása ellentétes lett volna a Szerződés céljaival, az ideiglenes keret céljaival és az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése b) pontjának céljával, amely – mint azt megjegyeztük – azt írja elő, hogy a támogatás az általa kitűzött célok eléréséhez szükséges mértékre korlátozódjon.

(539) Mivel a szóban forgó intézkedést úgy alakították ki, hogy a lehető legnagyobb mértékben csökkentse a támogatás összegét, szükséges volt, hogy a magánbefektetők jelentős hozzájárulásának biztosítása érdekében ez utóbbiak számára biztosítsák, hogy az új kereskedelmi hibrid értékpapírok után kifizetésben részesülnek. Ez annál is inkább így volt, mivel a Covid19-világjárvánnyal kapcsolatos kivételes körülmények elkerülhetetlen következménye volt a beruházási légkör romlása a légiközlekedési ágazatban. Dánia és Svédország ezért ösztönzők bevezetése nélkül észszerűen nem számíthatott magánbefektetők jelentős részvételére.

(540) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a jelen ügyben indokolt az új kereskedelmi hibrid értékpapírok utáni nem kötelező kamatszelvény-kifizetések tilalmának feloldása – és ezáltal az ideiglenes keret 77. pontjában meghatározott követelménytől való eltérés –, az ügy kivételes körülményeire és az intézkedés egyedi jellemzőire tekintettel.

6.3.5.2.6. Az ideiglenes keret 78. pontja

(541) Az ideiglenes keret 78. pontja kimondja, hogy „*[a]míg a COVID-19 feltőkésítési támogatás legalább 75 %-át nem fizették vissza, a kedvezményezett vezetőségi tagjainak javadalmazása nem haladhatja meg 2019. december 31-én érvényes javadalmazásuk rögzített részét. A feltőkésítéskor vagy azt követően a vezetőség tagjává váló személyek esetében az alkalmazandó korlát a vezetőség azonos szintű felelősséget viselő tagjainak 2019. december 31-én érvényes, rögzített javadalmazása. Bónuszok és egyéb változó vagy hasonló javadalmazási elemek semmilyen körülmények között nem fizethetők*”.

(542) A Bizottság megjegyzi, hogy az intézkedés tartalmazza az ideiglenes keret 78. pontjában meghatározott tilalmat ((113) preambulumbekezdés).

(543) Az intézkedés tehát megfelel az ideiglenes keret 78. pontjának.

6.3.5.3. Következtetés az irányításra és az indokolatlan versenytorzulások megelőzésére vonatkozó feltételeknek való megfelelésről

(544) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy az intézkedés megfelel ideiglenes keretnek az irányítási feltételekről és az indokolatlan versenytorzulások megelőzéséről szóló 3.11.6. szakaszában meghatározott valamennyi feltételnek. Jóllehet az intézkedés eltér az ideiglenes keret 77. pontjától, a Bizottság úgy véli, hogy ez az eltérés ebben a konkrét ügyben a 6.3.5.2.5. szakaszban kifejtett okok miatt indokolt.

6.3.6. *A feltőkésítésből eredő állami részesedésre vonatkozó exitstratégia és jelentéstételi kötelezettségek*

(545) Az ideiglenes keret 79. pontja szerint *„azoknak a kkv-któl eltérő kedvezményezetteknek, amelyek a beavatkozás időpontjában 25 %-nál több saját tőkét kitevő COVID-19 feltőkésítésben részesültek, a tagállami részesedésre vonatkozó hiteles exitstratégiát kell bemutatniuk, kivéve, ha az állami beavatkozás a támogatás nyújtásának napjától számított 12 hónapon belül a saját tőke 25 %-a alá csökken”* ([255]). Az ideiglenes keret 80. pontja szerint az exitstratégiában meg kell határozni a kedvezményezett tervét tevékenységének folytatására és az állam által befektetett források felhasználására vonatkozóan, beleértve az ellentételezésre és az állami befektetés visszafizetésére vonatkozó fizetési ütemezést.

(546) A SAS nagyvállalkozás, amely a beavatkozás időpontjában 25 %-osnál nagyobb feltőkésítést igényelt. Ennek megfelelően Dánia és Svédország benyújtott egy üzleti tervet, amelyet a SAS dolgozott ki a Dánia és Svédország által biztosított instrumentumoknak a 2025-ös pénzügyi évig történő visszafizetésére ((125) preambulumbekezdés). Dánia és Svédország kifejtette, hogy a SAS mind az üzleti tevékenysége során elérhető pozitív szabad pénzforgalmát, mind pedig a tőkepiaci kibocsátásokból származó bevételeket (beleértve az adósságot és a saját tőkét) fel kívánta használni az állami támogatási eszközök visszafizetésére ([256]). Ezen túlmenően Dánia és Svédország azt is kifejtette, hogy a terveik szerint amint csak lehetséges, a SAS pénzügyi stabilizációját követően valószínű exitstratégiaként mérlegelik majd a harmadik magánfelek részére történő értékesítést, különösen a feltőkésítés során jegyzett Covid19-részvények esetében. Dánia és Svédország mindenesetre kötelezettséget vállalt arra, hogy a támogatás nyújtását követő 12 hónapon belül hiteles exitstratégiát fogad el és hagy jóvá, kivéve, ha az állami beavatkozás szintje ugyanezen 12 hónapon belül a saját tőke 25 %-ának megfelelő szint alá csökken ((126) preambulumbekezdés).

(547) A Bizottság ezért megállapítja, hogy az ideiglenes keret 79. és 80. pontjában meghatározott feltételek teljesülnek.

(548) Emellett Dánia és Svédország megerősítette, hogy a SAS az ideiglenes keret 82. pontjával összhangban jelentést tesz majd Dániának és Svédországnak a visszafizetési ütemterv végrehajtása terén elért előrehaladásról ((130) preambulumbekezdés). A SAS, Dánia és Svédország megerősítette, hogy eleget tesznek majd az ideiglenes keret 83–84. szakaszában foglalt közzétételi és jelentéstételi kötelezettségeiknek (lásd a (130) preambulumbekezdést).

(549) Végezetül, az ideiglenes keret 85. pontjával összhangban Dánia és Svédország vállalta, hogy szerkezetátalakítási tervet jelent be, amennyiben a saját tőkét érintő beavatkozás mértéke az intézkedés nyújtásától számított 6 éven belül nem csökken a kedvezményezett saját tőkéjének 15 %-a alá ([257]) (lásd a (130) preambulumbekezdést). Az intézkedés tehát megfelel az ideiglenes keret 85. pontjának.

(550) A Bizottság megjegyzi, hogy a Ryanair kifogásolja az ideiglenes keret 85. pontjában meghatározott hatéves időtartamot ((209) preambulumbekezdés). A Ryanair állítása szerint az ilyen „engedékeny” követelmény nem ösztönzi az állam kilépését, továbbá ellentétes az arányosság elvével és az ideiglenes keret 45. pontjával. A Ryanair azonban nem tér ki arra, hogy mi lenne a megfelelő időtartam.

(551) A Bizottság megjegyzi, hogy a szerkezetátalakítási tervre vonatkozó követelménynek nem célja, hogy a tagállamot arra ösztönözze, hogy kilépjen a Covid19-hez kapcsolódó feltőkésítés révén megszerzett tőkerészesedésből. Az ideiglenes keret 3.11.5. szakasza ugyanis már rendelkezik az ilyen ösztönzőkről. Eszerint csak a hatéves időszak eltelte után válik egyértelművé, hogy a különböző ösztönző rendszerek nem hozták meg a várt eredményt, illetve ennek megfelelően csak ekkor be kell jelenteni a szerkezetátalakítási tervet. Ez az időtartam teljes mértékben összhangban van azokkal a különböző (adott esetben hasonló időtartamú) rendszerekkel is, amelyeket az ideiglenes keret azért vezetett be, hogy ösztönözze az államot arra, hogy kilépjen az érintett kedvezményezett saját tőkéjéből.

([255]) Az ideiglenes keret 66. lábjegyzetével összhangban az állam által nyújtott hibrid instrumentumokat saját tőkének kell tekinteni.

([256]) A hitelfinanszírozás mind fedezett, mind fedezetlen instrumentumokat magában foglalhat: i. fedezetlen kötvények, beleértve a hibrid kötvényeket, a saját váltókat, a kereskedelmi értékpapírokat és a szindikált hiteleket, ii. fedezett instrumentumok, például japán operatív lízingek, légijármű-finanszírozás, továbbá (potenciálisan) értékesítési és visszabérlési instrumentumok. A finanszírozási eszközre vonatkozó döntést a SAS hozza meg, többek között a következő tényezők alapján: az adott instrumentum finanszírozási feltételeinek/költségeinek vonzereje; a piac mérete és a SAS rendelkezésére álló volumenek; a SAS tényleges hitelminősítése és várható minősítési kilátások/átminősítések.

([257]) Az ideiglenes keret 66. lábjegyzetével összhangban az állam által nyújtott hibrid instrumentumokat saját tőkének kell tekinteni.

(552) Ebből következik, hogy semmilyen szempontból nem ellentétes az arányosság elvével, ha az ideiglenes keret 85. pontja azt írja elő, hogy a szóban forgó szerkezetátalakítási tervet csak akkor kell bejelenteni, ha Dánia és Svédország beavatkozásának mértéke hat éven belül nem csökken a SAS saját tőkéjének 15 %-a alá.

(553) Hozzá kell tenni azt is, hogy a bankokról szóló közleménnyel felvázolt analógia nem állja meg a helyét, mivel – amint azt a szóban forgó közlemény megállapítja – azt a válságot (legalábbis részben) az egyes pénzügyi intézmények túlzott kockázatvállalása okozta, szemben a Covid19-világjárvánnyal, amely egészségügyi válság. Következésképpen nem követelhető meg, hogy a Bizottság által a Covid19-válság következményeinek orvoslása érdekében bevezetett intézkedések ugyanolyan jellegűek legyenek, mint a szóban forgó pénzügyi válságra reagáló intézkedések.

(554) Ezen túlmenően a Bizottság kénytelen elutasítani a Ryanair által az ideiglenes keret 45. pontja alapján tett észrevételt. Bár ez a pont megköveteli, hogy a feltőkésítési intézkedéseket szigorú feltételekhez kössék a versenytorzulás korlátozása érdekében, kifejti, hogy ezek a feltételek csak az érintett vállalat tőkéjében való állami részesedésre, az állam ellentételezésére és az állam részesedéstől való megválására, irányítási rendelkezésekre és a versenytorzulást korlátozó megfelelő intézkedésekre vonatkoznak. Ez egyértelműen az ideiglenes keret 3.11.2–3.11.7. szakaszában meghatározott feltételekre való hivatkozás.

(555) A Bizottság ezért megállapítja, hogy az intézkedés megfelel az ideiglenes keret 3.11.7. szakaszában meghatározott valamennyi követelménynek.

6.3.7. **Az ideiglenes keret 4. szakasza**

(556) Dánia és Svédország megerősítette, hogy eleget tesz majd az ideiglenes keret 4. szakaszában foglalt jelentéstételi és monitoring kötelezettségeknek (129) és (130) preambulumbekezdés).

6.3.8. **Az intézkedés összeegyeztethetősége az uniós jog egyéb rendelkezéseivel**

(557) A Ryanair észrevételeiben azzal érvelt, hogy az intézkedés sérti az EUMSZ több rendelkezését, különösen annak 18., 49. és 56. cikkét, valamint az 1008/2008/EK rendelet 15. cikkét ((166) preambulumbekezdés). Hivatkozik továbbá a hátrányos megkülönböztetés tilalmának mint általános uniós jogi elvnek a megsértésére ((167) preambulumbekezdés).

(558) E tekintetben a Ryanair helyesen emlékeztet arra, hogy az olyan állami támogatás, amely önmagában vagy bizonyos módozatai miatt ellentétes az uniós jog rendelkezéseivel vagy általános elveivel, nem nyilvánítható összeegyeztethetőnek a belső piaccal ([258]).

(559) Azonban a Ryanair azon állítását illetően, miszerint az intézkedés sérti az EUMSZ 18. cikkét, a Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó rendelkezés első bekezdésében kimondja, hogy *„a Szerződések alkalmazási körében és az abban foglalt különös rendelkezések sérelme nélkül, tilos az állampolgárság alapján történő bármely megkülönböztetés*”. Az EUMSZ 18. cikke csak az uniós jog által szabályozott azon esetekben alkalmazható önállóan, amelyekre nézve az EUMSZ nem tartalmaz hátrányos megkülönböztetést tiltó különös szabályt. Az EUMSZ 107. cikkének (2) és (3) bekezdése eltéréseket ír elő az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében említett elvtől, mely szerint az állami támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal, tehát lehetővé teszi a vállalkozásokkal szembeni eltérő bánásmódot, feltéve, hogy teljesülnek az ezen eltérésekben előírt követelmények. A Bíróság szerint ezeket az eltéréseket a Szerződésekben említett és az EUMSZ 18. cikkének első bekezdése értelmében vett „különös rendelkezéseknek” kell tekinteni ([259]).

([258]) A Bíróság 2023. január 31-i ítélete, Bizottság kontra Braesch és társai, C-284/21 P, ECLI:EU:C:2013:58, 96. pont; a Bíróság 2023. szeptember 28-i ítélete, Ryanair kontra Bizottság, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, 109. pont.

([259]) A Bíróság 2023. szeptember 28-i ítélete, Ryanair kontra Bizottság, C-320/21, ECLI:EU:C:2023:712, 111. pont.

(560) Ebből következik, hogy a jelen ügyben csak azt kell megvizsgálni, hogy az intézkedés által előidézett eltérő bánásmód megengedett-e az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján. A Bizottság ezért azt vizsgálta, hogy az ideiglenes keret értelmezése szerint az intézkedés megfelel-e az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése b) pontjának. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az intézkedés megfelel ezeknek a követelményeknek, vagyis olyan cél megvalósulása érdekében került rá sor, amelyet az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja elismer, és amely a szóban forgó cél eléréséhez szükséges és azzal arányos mértékű ([260]). Ezért nem szükséges megvizsgálni azt, hogy sor került-e az EUMSZ 18. cikkének megsértésére. A Ryanair egyébként sem fejti ki, hogy jelen ügyben miért sérülne az EUMSZ 18. cikke.

(561) Az EUMSZ 49. cikkét és 56. cikkét, valamint az 1008/2008/EK rendelet 15. cikkét illetően megjegyzendő, hogy ezek a rendelkezések a belső piacon belüli szolgáltatásnyújtás szabadságát, illetve a légiközlekedési szolgáltatások belső piacon belüli szabad nyújtását védik. A Bizottság megjegyzi, hogy az EUMSZ 58. cikke szerint az EUMSZ 56. cikke nem alkalmazandó a közlekedési ágazatra, az intézkedés tehát nem sértheti a szóban forgó rendelkezést. Az 1008/2008/EK rendelet 15. cikke vonatkozásában a Ryanair előadja, hogy Dánia és Svédország azzal, hogy az intézkedést kizárólag a SAS számára tette elérhetővé a Covid19-világjárvány által ugyanúgy érintett valamennyi többi légitársaság kárára, akadályozta a szolgáltatásnyújtás szabadságát, valamint a szóban forgó légitársaságok (köztük a Ryanair) letelepedési szabadságát ((170) preambulumbekezdés). A Ryanair lényegében azzal érvel, hogy a kedvezményezett kiválasztása korlátozza a szolgáltatásnyújtás szabadságát és a letelepedés szabadságát.

(562) A Bizottság e tekintetben megjegyzi, hogy az ítélkezési gyakorlat szerint valamely támogatási intézkedésnek a szolgáltatásnyújtás szabadságára vagy a letelepedés szabadságára gyakorolt korlátozó hatásai nem minősülnek a Szerződés által tiltott korlátozásnak, mivel azok az állami támogatás természetéből (például szelektív jellegéből) adódhatnak ([261]).

(563) A hivatkozott ítélkezési gyakorlat szerint amennyiben egy támogatási intézkedés módozatai olyan elválaszthatatlanul összefüggnek a támogatás céljával, hogy nem lehetséges azokat külön-külön vizsgálni, szükségszerűen az EUMSZ 108. cikke szerinti eljárásban kell értékelni azt, hogy a támogatás egésze összeegyeztethető-e a belső piaccal vagy sem ([262]).

(564) E tekintetben a Bíróság úgy ítélte meg, hogy ilyen körülmények között a valamely vállalkozásnak a valamely intézkedés kedvezményezettjeként történő kiválasztása által a belső piacra gyakorolt hatás nem képezheti olyan vizsgálat tárgyát, amely elkülönül e támogatási intézkedés egészének a belső piaccal való összeegyeztethetőségére vonatkozó azon vizsgálattól, amelyet az EUMSZ 108. cikkében előírt eljárás keretében folytatnak le. A Ryanair észrevételeiből kitűnik, hogy a Ryanair osztja ezt az álláspontot, mivel azt kéri, hogy a Bizottság tiltsa meg az intézkedést az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerinti eljárás keretében, de azzal az indokkal, hogy az állítólagosan sérti az 1008/2008/EK rendelet 15. cikkét és az EUMSZ 49. cikkét.

(565) Azonban, amint azt az (563) preambulumbekezdésben említett ítélkezési gyakorlat is mutatja, valamely állami támogatásnak a szolgáltatásnyújtás szabadságára vagy a letelepedés szabadságára gyakorolt korlátozó hatásai nem minősülnek a Szerződés által tiltott korlátozásnak, mivel azok az állami támogatás természetéből (például szelektív jellegéből) adódhatnak. Jelen ügyben a Bizottság nem azonosít egyetlen olyan elemet sem, amely azt bizonyítaná, hogy az intézkedés – és konkrétabban a SAS-nak mint az intézkedés egyedüli kedvezményezettjének a kiválasztása – olyan korlátozó hatásokat váltott volna ki, amelyek túlmutattak volna az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontjában meghatározott követelményekkel összhangban nyújtott állami támogatás természetéből adódó hatásokon. Az érdekelt felek sem nyújtottak be ilyen bizonyítékot.

([260]) A hátrányos megkülönböztetés tilalmának mint általános elvnek az esetleges megsértésével kapcsolatban a Bizottság úgy véli, hogy még ha feltételezzük is, hogy a SAS és más légitársaságok az intézkedés céljának tekintetében összehasonlítható helyzetben vannak, az ilyen eltérő bánásmód akkor is indokolt, mivel az intézkedés szükséges a (17) preambulumbekezdésben megjelölt cél eléréséhez, amint azt bizonyítja a 6.3.1. szakasz (különösen az, hogy a SAS javára történő beavatkozáshoz közérdek fűződött, a 6.3.1.2. szakaszban ismertetett okok miatt), és a céllal arányos, annyiban, hogy nem lépi túl az intézkedés céljának eléréséhez szükséges mértéket, amint azt bizonyítja a 6.3.3. szakasz (a támogatás arányossága), a 6.3.4. szakasz (az állam ellentételezése és kilépése), a 6.3.5. szakasz (irányítási feltételek és az indokolatlan versenytorzulás megelőzése) és a 6.3.6. szakasz (az állam exitstratégiája).

([261]) A Bíróság 2023. szeptember 28-i ítélete, Ryanair kontra Bizottság, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, 132. pont.

([262]) A Bíróság 2023. szeptember 28-i ítélete, Ryanair kontra Bizottság, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, 133. pont. Lásd még ebben az értelemben: a Bíróság 1977. március 22-i ítélete, Iannelli & Volpi, 74/76, ECLI:EU:C:1977:51, 14. pont; a Bíróság 2023. január 31-i ítélete, Bizottság kontra Braesch és társai, C-284/21 P, ECLI:EU:C:2023:58, 97. pont.

(566) Az intézkedés tehát nem sérti az EUMSZ 49. cikkét és az 1008/2008/EK rendelet 15. cikkét.

(567) Ebből következik, hogy a fentiek fényében az intézkedés nem ellentétes a Ryanair által az észrevételeiben említett egyik uniós jogi rendelkezéssel sem.

7. **KÖVETKEZTETÉS**

(568) A Bizottság megállapítja, hogy Svédország és Dánia jogellenesen, az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését megsértve hajtotta végre az intézkedést. A Bizottság azonban úgy véli, hogy az intézkedés összeegyeztethető az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontjával, amennyiben Dánia és Svédország az ideiglenes keret 61. és 62. pontjával összhangban, e határozatnak a számukra történő megküldésétől számított két hónapon belül végrehajtja a (148) preambulumbekezdésben leírt mechanizmust,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Dán Királyság és a Svéd Királyság által a Scandinavian Airlines System AB javára nyújtott és végrehajtott, 9,54 milliárd SEK összegű támogatás a 2. cikkben meghatározott feltételek mellett összeegyeztethető a belső piaccal.

2. cikk

Az 1. cikkben említett támogatás összeegyeztethetőségének feltétele, hogy a Dán Királyság és a Svéd Királyság az ideiglenes keret 61. és 62. pontjában foglalt feltételek teljesítése érdekében előírja a Scandinavian Airlines System AB számára, hogy további tulajdonviszonyt megtestesítő értékpapírokat bocsásson ki a Dán Királyság és a Svéd Királyság számára, növelve az e tagállamok által az 1. cikkben említett támogatás keretében a Scandinavian Airlines System AB új törzsrészvényeinek jegyzése révén megszerzett Covid19-részvények után járó ellentételezést.

Az első bekezdésben említett instrumentumok kibocsátására az 1. cikkben említett támogatás nyújtásának időpontját követő négy év elteltével kerül sor (ha a Dán Királyság és/vagy a Svéd Királyság nem értékesítette az általa megszerzett Covid19-részvények legalább 40 %-át), illetve hat év elteltével kerül sor (ha a Dán Királyság és/vagy a Svéd Királyság nem értékesítette teljes mértékben Covid19 részvényeit).

Az első bekezdésben említett instrumentumok kibocsátása során a Scandinavian Airlines System AB vagy i. módosítja az általa a Dán Királyság és a Svéd Királyság részére kibocsátott állami hibrid értékpapírok feltételeit az azok után fizetendő összeg növelése érdekében, vagy ii. új instrumentumot bocsát ki a Dán Királyság és a Svéd Királyság részére, az általa a Dán Királyság és a Svéd Királyság részére kibocsátott állami hibrid értékpapírokhoz kapcsolódó feltételekkel azonos feltételek mellett.

Az első bekezdésben említett instrumentumok után biztosított ellentételezés emelése a következő két összeg szorzataként kiszámított összeg 10 %-os emelésének felel meg: i. azon, a (2) bekezdésben megjelölt időpontokat megelőzően nem értékesített részvények száma, amelyekkel a Dán Királyság, illetve a Svéd Királyság a Scandinavian Airlines System AB-ben rendelkezik azon részvényeken túl, amelyekkel a Scandinavian Airlines System AB-ben már az első bekezdésben említett támogatás nyújtását megelőzően is rendelkezett a Dán Királyság, illetve a Svéd Királyság, és ii. 1,16 SEK vagy a Scasndinavian Airlines System AB részvényeiért a stockholmi Nasdaqon az emelésnek a második bekezdésben megadott időpontban történő aktiválását megelőző ötödik kereskedési napot közvetlenül megelőző 20 kereskedési napon fizetett, volumennel súlyozott átlagára (amelyik e kettő közül magasabb). Az e számításból adódó kiegészítő tőkeösszeget kiigazítják annak érdekében, hogy az figyelembe vegye a tulajdonviszonyt megtestesítő értékpapírok szóban forgó kiegészítő névértékéhez kapcsolódó várható jövőbeni cash flow-kat, melyeket a megfelelő piaci kamatlábbal diszkontálnak, tükrözve feltételeiket és azt, hogy a kibocsátó a (2) bekezdésben megjelölt időpontban mennyire kockázatos.

3. cikk

A Dán Királyság és a Svéd Királyság az e határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot a 2. cikkben meghatározott feltételeknek való megfelelés érdekében hozott intézkedésekről.

4. cikk

E határozatnak a Dán Királyság és a Svéd Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2023. november 29-én.

a Bizottság részéről
Didier REYNDERS
a Bizottság tagja