



Notat til Folketingets Europa-udvalg og Folketingets Finansudvalg om afgivelse af interventionsindlæg i Rettens sag T-649/24, Ryanair mod Europa-Kommissionen (omstruktureringsstøtte til SAS)

23. april 2025

Ryanair DAC (herefter ”Ryanair”) har den 13. december 2024 anlagt sag mod Europa-Kommissionen (herefter ”Kommissionen”) ved Retten ved Den Europæiske Unions Domstol med påstand om, at Kommissionens afgørelse af 28. juni 2024 vedrørende omstruktureringsstøtte til SAS Group (herefter ”SAS”) annulleres.¹

Sagens faktiske omstændigheder og juridiske problemstillinger

Den anfægtede kommissionsafgørelse² vedrører godkendelse af omstruktureringsstøtte til SAS i forbindelse med rekonstruktionen af selskabet i 2024. De danske støtteforanstaltninger omfatter ifølge Kommissionens afgørelse 1) nedskrivning af statslån for ca. 1,58 mia. SEK,³ som i forbindelse med rekonstruktionen af selskabet blev delvist konverteret til ejerandele, 2) nedskrivning af de danske hybridobligationer for i alt 3,5 mia. SEK, udstedt af SAS som led i selskabets rekaptalisering, med tillæg af påløbne renter, 3) et indskud af egenkapital i SAS på 1,47 mia. SEK fra Danmark, og 4) et konvertibelt lån på ca. 2,249 mia. SEK (herefter samlet ”omstruktureringsstøtten”).

Rekonstruktionen af SAS havde som overordnet formål at genoprette SAS’ rentabilitet, herunder ved at reducere selskabets gæld, gentænke en række produkter, netværk og flådesammensætning, rejse ny egenkapital samt reducere eller konvertere gæld til egenkapital, herunder den tidligere statsstøtte, som SAS under COVID-19-udbruddet havde modtaget fra Danmark og Sverige (og Norge).

På grund af den tidligere tildelte statsstøtte til SAS i forbindelse med COVID-19-udbruddet anså Kommissionen både nedskrivningen af den tidligere tildelte statsstøtte samt Danmarks tilførsel af ny egenkapital, som omstruktureringsstøtte, der

¹ Et resume af stævningen er offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende, C/2025/121, 3.3.2025 ([EUR-Lex - 62024TN0649 – EN – EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/lex-62024TN0649-EN-EUR-Lex)).

² Kommissionens afgørelse af 28. juni 2024, SA.110687/SA.110688 – (2024/N) Sweden – Denmark – Restructuring of SAS Group (https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202437/SA_110688_157.pdf).

³ Kommissionens afgørelse af 9. juli 2021, State Aid SA.63250 (2021/N) – Denmark State Aid SA.63898 (2021/N) – Sweden COVID-19: Loans with subsidised interest rates to SAS (https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202147/SA_63250_50010B7D-0000-C464-AC95-632E8A09244B_124_1.pdf).

skulle anmeldes til Kommissionen og godkendes efter Kommissionens rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte ikke-finansielle virksomheder (2014/C 29/01) (herefter ”R&R-rammebestemmelserne”).

På denne baggrund notificerede de danske (og svenske) myndigheder Kommissionen om den påtænkte omstrukturingsstøtte den 19. juni 2024.

I den anfægtede afgørelse af 28. juni 2024 konkluderede Kommissionen, at de danske og svenske bidrag til omstruktureringen af SAS udgjorde statsstøtte, og at denne støtte var forenelig med det indre marked, jf. TEUF artikel 107, stk. 3, litra c. Kommissionen konkluderede bl.a. i den forbindelse, at foranstaltningerne var nødvendige, hensigtsmæssige og forholdsmæssige.

I stævningen har Ryanair gjort ni overordnede anbringender gældende til støtte for, at Kommissionens afgørelse skal annulleres:

1. At støtten falder uden for det materielle anvendelsesområde for R&R-rammebestemmelserne.
2. At Kommissionen anvendte R&R-rammebestemmelserne forkert og anlagde et åbenbart urigtigt skøn med hensyn til påvisningen af risikoen for en afbrydelse i en vigtig tjeneste og SAS’ systemiske rolle.
3. At det i afgørelsen ikke er godtgjort, at omstrukturingsplanen er realistisk, sammenhængende og langtidsholdbar, og at den er egnet til at genoprette SAS’ langsigtede rentabilitet inden for en rimelig tidshorisont, uden at yderligere statsstøtte er nødvendig.
4. At det i afgørelsen ikke er godtgjort, at støtten er passende.
5. At det i afgørelsen ikke er godtgjort, at støtten har en tilskyndelsesvirkning.
6. At det i afgørelsen ikke er godtgjort, at støtten er forholdsmæssig.
7. At der i afgørelsen ikke er foretaget en passende undersøgelse af støttens negative virkninger.
8. At Kommissionen skulle have indledt den formelle undersøgelsesprocedure.
9. At Kommissionen har tilsidesat sin begrundelsespligt.

I tilknytning hertil bemærkes, at Ryanair gennem de sidste knap fem år har anfægtet en række kommissionsafgørelser om godkendelse af støtteforanstaltninger til individuelle luftfartsselskaber og til luftfartssektoren i anledning af de økonomiske vanskeligheder, som COVID-19-udbruddet har forårsaget, herunder også afgørelser truffet i medfør af R&R-rammebestemmelserne.

For så vidt angår den støtte, som Danmark har ydet til SAS, som konsekvens af COVID-19-udbruddet, har Ryanair tidligere anfægtet 1) Kommissionens statsstøttegodkendelse af Danmarks statsgaranti til SAS,⁴ og 2) den danske og svenske stats rekapitalisering af SAS.⁵ Den danske regering intervenerede og afgav indlæg til støtte for Kommissionen i disse retssager. I retssagen vedrørende statsgarantien frifandt Retten Kommissionen ved dom af 14. april 2021,⁶ og EU-Domstolen forkastede Ryanairs appel i den efterfølgende appelsag.⁷ I retssagen vedrørende rekapitaliseringen af SAS annullerede Retten Kommissionens afgørelse ved dom af 10. maj 2023.⁸ Kommissionen godkendte rekapitaliseringen på ny ved afgørelse af 29. november 2023,⁹ og denne afgørelse er efterfølgende blevet anfægtet af Ryanair ved stævning indleveret den 27. december 2024 til Retten.¹⁰

Kommissionen har endvidere truffet en afgørelse af 9. juli 2024 om ændring af rekapitaliseringsafgørelsen af 29. november 2023 i lyset af rekonstruktionen af SAS og den anfægtede afgørelse om omstrukturingsstøtte til SAS. Denne afgørelse er endnu ikke offentliggjort i en ikke-fortrolig version.

Danmarks interesse i sagen

Det er regeringens opfattelse, at Danmark bør intervenere i sagen til støtte for Kommissionen, da regeringen er enig med Kommissionen i, at omstrukturingsstøtten ydet af den danske stat til SAS er forenelig med det indre marked i medfør af TEUF artikel 107, stk. 3, litra c, og R&R-rammebestemmelserne.

Dansk intervention i sagen til støtte for Kommissionen giver mulighed for at styrke Kommissionens forsvar for afgørelsens lovlighed. En dansk intervention vil gøre det muligt at støtte Kommissionen i de forudsætninger, som er blevet notificeret, og som danner grundlag for afgørelsen. Derudover vil intervention i sagen gøre det muligt at supplere og korrigere eventuelle faktuelle oplysninger i sagen, således at det sikres, at Retten får et korrekt billede af sagens baggrund og faktum.

⁴ Kommissionen afgørelse af 15. april 2020 i SA.56795 (2020/N) – Denmark – Compensation for the damage caused by the COVID-19 outbreak to Scandinavian Airline ([285206_2146546_104_4.pdf \(europa.eu\)](#)).

⁵ Kommissionens afgørelse af 17. august 2020 – SA.57534 (Denmark) and SA.58342 (Sweden) – COVID-19: Recapitalisation of SAS ([287636_2268565_322_2.pdf \(europa.eu\)](#)).

⁶ Rettens dom af 14. april 2021, Ryanair mod Kommissionen, sag T-378/20 (SAS, Danmark; Covid-19), EU:T:2021:194.

⁷ EU-Domstolens dom af 28. september 2023, Ryanair mod Kommissionen, sag C-321/21 P, EU:C:2023:713.

⁸ Rettens dom af 10. maj 2023, Ryanair mod Kommissionen, sag T-238/21 (SAS II; Covid-19), EU:T:2023:247.

⁹ SA.57543 and SA.58342 (2020/NN) (ex 2020/N), implemented by the Kingdom of Denmark and the Kingdom of Sweden for Scandinavian Airlines System AB ([SA.57543-58242 - SAS - Final version final decision_TC.docx](#)).

¹⁰ Et resume af stævningen er offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende, C/2025/1442, 10.03.2025 ([EUR-Lex - 62024TN0687 - EN - EUR-Lex](#)).

Derudover har den danske stat en væsentlig interesse i, at Retten ikke annullerer Kommissionens afgørelse, da dette ville kunne medføre væsentlige negative økonomiske konsekvenser for SAS, og dermed også afledte, negative økonomiske konsekvenser for den danske stat som medejer af SAS.