Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
GIOVANNIHO PITRUZZELLY
přednesené dne 16. března 2023 [1]

Věc C-209/21 P

Ryanair DAC
proti

Evropské komisi

„Kasační opravný prostředek – Státní podpory – Švédsko – Covid-19 – Úvěrové záruky, jejichž cílem je podpořit letecké společnosti – Rozhodnutí Evropské komise nevznést námitky“

1. Kasační opravný prostředek, který je předmětem této věci, je součástí řady řízení probíhajících před Soudním dvorem, v nichž společnost Ryanair napadá rozsudky, kterými Tribunál zamítl její žaloby proti rozhodnutím, jimiž Evropská komise schválila podpůrná opatření přijatá různými členskými státy po pandemii covidu-19 ve prospěch leteckých společností působících na jejich území ve formě individuálních podpor nebo režimů podpor a která se zakládají na čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU nebo čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU [2]. V projednávané věci se společnost Ryanair DAC (dále jen „Ryanair“ nebo „navrhovatelka“) domáhá toho, aby Soudní dvůr zrušil rozsudek ze dne 17. února 2021, Ryanair v. Komise [3] (dále jen „napadený rozsudek“).

I. Skutkový stav, řízení před Tribunálem, napadený rozsudek, řízení před Soudním dvorem a návrhová žádání účastníků řízení

2. Skutkové okolnosti žaloby podané k Tribunálu jsou popsány v bodech 1 až 3 napadeného rozsudku a lze je shrnout následovně.

3. Dne 3. dubna 2020 Švédské království oznámilo Komisi opatření podpory ve formě režimu úvěrových záruk pro některé letecké společnosti (dále jen „dotčený režim podpory“), jehož cílem je zajistit, aby letecké společnosti, které jsou držiteli licence vydané tímto členským státem a jsou důležité pro zajištění konektivity tohoto státu, měly dostatečnou likviditu k zabránění tomu, aby narušení způsobená pandemií covidu-19 ohrozila jejich životaschopnost, a k zachování kontinuity hospodářské činnosti během současné krize a po jejím skončení. Dotčený režim podpory se bude vztahovat na všechny letecké společnosti, které byly ke dni 1. ledna 2020 držiteli švédské licence k provozování obchodních činností v oblasti letectví na základě článku 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro

[1] – Původní jazyk: italština.

[2] – Pokud jde o popis kontextu, do něhož je zasazen kasační opravný prostředek, který je předmětem tohoto stanoviska, odkazuji na bod 1 svého stanoviska ve věci C-320/21, Ryanair DAC v. Komise.

[3] – T-238/20, EU:T:2021:91.

provozování leteckých služeb ve Společenství[4], s výjimkou leteckých společností, jejichž hlavní činnost spočívá v poskytování nepravidelných služeb letecké dopravy cestujících. Maximální výše úvěrů zaručených na základě tohoto režimu bude 5 miliard švédských korun (SEK) a záruka se bude vztahovat na investiční úvěry a úvěry na provozní kapitál, bude poskytnuta nejpozději do 31. prosince 2020 a bude trvat maximálně šest let. Dne 11. dubna 2020 přijala Komise rozhodnutí C(2020) 2366 final o státní podpoře SA.56812 (2020/N) – Švédsko – COVID-19: režim úvěrových záruk ve prospěch leteckých společností (dále jen „napadené rozhodnutí“), ve kterém nejprve dospěla k závěru, že dotčené opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a poté posoudila slučitelnost tohoto opatření s vnitřním trhem ve světle svého sdělení ze dne 19. března 2020, nadepsaného „Dočasný rámec pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19“[5] a změněného dne 3. dubna 2020[6] (dále jen „dočasný rámec“). Komise dospěla k závěru, že dotčený režim podpory splňuje všechny relevantní podmínky uvedené v bodě 3.2 dočasného rámce, který je nadepsán „Podpora ve formě záruk za úvěry“ a je slučitelný s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. Komise tedy vůči němu nevznesla žádné námitky.

4. Podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 1. května 2020 podala společnost Ryanair žalobu proti napadenému rozhodnutí. Francouzské republice a Švédskému království bylo povoleno vedlejší účastenství na podporu návrhových žádání Komise. Společnost Ryanair na podporu své žaloby uplatnila čtyři žalobní důvody. První žalobní důvod v podstatě vycházel z porušení zásady zákazu diskriminace na základě státní příslušnosti a porušení zásady volného pohybu služeb, druhý žalobní důvod vycházel z porušení povinnosti poměřit prospěšné účinky podpory a její negativní účinky na podmínky obchodu a na zachování nenarušené hospodářské soutěže, třetí žalobní důvod v podstatě vycházel z porušení procesních práv odvozených z čl. 108 odst. 2 SFEU a čtvrtý žalobní důvod vycházel z porušení povinnosti uvést odůvodnění. Napadeným rozsudkem Tribunál zamítl všechny žalobní důvody společnosti Ryanair a žalobu v plném rozsahu, uložil společnosti Ryanair náhradu vlastních nákladů řízení a nákladů řízení vynaložených Komisí a rozhodl, že Francouzská republika a Švédské království ponesou vlastní náklady řízení.

5. Návrhem došlým kanceláři Soudního dvora dne 1. dubna 2021 podala společnost Ryanair kasační opravný prostředek, který je předmětem tohoto stanoviska. Dne 19. října 2022 se konalo jednání, které je společné pro věc C-210/21 P, Ryanair v. Komise, která se týká opatření podpory v podobě moratoria na platbu daně z civilního letectví a solidární daně z letenek, splatných měsíčně v období od března do prosince 2020, které Francie poskytla leteckým společnostem, jež jsou držiteli provozní licence vydané v tomto členském státě, a na němž společnost Ryanair, Komise, Švédské království a Francouzská republika přednesly svá ústní vyjádření.

6. Společnost Ryanair navrhuje, aby Soudní dvůr zrušil napadený rozsudek, zrušil napadené rozhodnutí a uložil Komisi náhradu nákladů řízení, a podpůrně navrhuje, aby Soudní dvůr napadený rozsudek zrušil, vrátil věc Tribunálu k novému projednání a rozhodl, že o nákladech řízení v prvním stupni a o nákladech řízení o kasačním opravném prostředku bude rozhodnuto později. Komise navrhuje, aby Soudní dvůr kasační opravný prostředek zamítl a uložil navrhovatelce náhradu nákladů řízení. Švédské království a Francouzská republika navrhují, aby Soudní dvůr kasační opravný prostředek zamítl.

4 – Úř. věst. 2008, L 293, s. 3.

5 – Úř. věst. 2020, C 91 I, s. 1.

6 – Úř. věst. 2020, C 112 I, s. 1.

II. Ke kasačnímu opravnému prostředku

7. Společnost Ryanair na podporu svého kasačního opravného prostředku uplatňuje pět důvodů, z nichž první vychází z porušení zásady zákazu diskriminace, druhý z nesprávného právního posouzení a zkreslení skutkového stavu, pokud jde o navrhovatelčin argument týkající se volného pohybu služeb, třetí z nesprávného právního posouzení, kterého se dopustil Tribunál tím, že popřel existenci povinnosti Komise uplatnit kritérium vyváženosti mezi pozitivními a negativními účinky podpory, čtvrtý vychází z nesprávného právního posouzení a zkreslení skutkového stavu, pokud jde o posouzení existence vady odůvodnění napadeného rozhodnutí, a pátý vychází z toho, že Tribunál neshledal povinnost Komise zahájit formální vyšetřovací řízení ve vztahu k dotčenému režimu.

8. V souladu s žádostí Soudního dvora se toto stanovisko zaměří pouze na první tři důvody kasačního opravného prostředku.

A. K prvnímu důvodu kasačního opravného prostředku

9. Svým prvním důvodem kasačního opravného prostředku směřujícím proti bodům 25 až 57 napadeného rozsudku společnost Ryanair tvrdí, že Tribunál porušil unijní právo, pokud jde v rámci dotčeného režimu podpory o určení existence diskriminace na základě státní příslušnosti bez přípustného odůvodnění. Tento důvod se dělí na pět výtek.

10. V odůvodnění napadeného rozsudku, které je předmětem těchto výtek, Tribunál především konstatoval, že „jedno z kritérií způsobilosti [pro dotčený režim podpory], a sice držení švédské licence, má za následek rozdílné zacházení s leteckými společnostmi, které mají hlavní místo obchodní činnosti ve Švédsku a mají nárok na státem garantovaný úvěr, a s těmi, které mají takové místo obchodní činnosti v jiném členském státě a provozují lety ve Švédsku, do Švédska a ze Švédska na základě volného pohybu služeb a svobody usazování a nárok na tento úvěr nemají“ (bod 30 napadeného rozsudku). Dále uvedl, že i za předpokladu, že by takové rozdílné zacházení mohlo být postaveno na roveň diskriminaci ve smyslu čl. 18 prvního pododstavce SFEU, je třeba zdůraznit, že podle tohoto ustanovení je zakázána jakákoli diskriminace na základě státní příslušnosti v rámci použití Smluv, „aniž jsou dotčena jejich zvláštní ustanovení“, a že je tedy třeba ověřit, zda je toto rozdílné zacházení přípustné z hlediska čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, který tvoří právní základ napadeného rozhodnutí. Tento přezkum podle Tribunálu vyžadoval, aby cíl dotčeného režimu podpory splňoval požadavky posledně uvedeného ustanovení a aby podmínky poskytování podpory nepřekračovaly meze toho, co je k dosažení tohoto cíle nezbytné (bod 31 napadeného rozsudku). Tribunál tedy nejprve vymezil cíl dotčeného režimu podpory (body 32 a 33 napadeného rozsudku) a poté přezkoumal, zda podmínky poskytování podpory nepřekračují meze toho, co je nezbytné k dosažení cíle dotčeného režimu podpory, a zda splňují požadavky čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU (body 34 až 56 napadeného rozsudku), přičemž odpověděl záporně na první otázku a kladně na druhou (bod 57 napadeného rozsudku).

1. K první výtce

11. První výtkou svého prvního důvodu kasačního opravného prostředku společnost Ryanair tvrdí, že Tribunál porušil zásadu zákazu diskriminace na základě státní příslušnosti, protože, ačkoli jednak konstatoval, že existuje rozdílné zacházení s leteckými společnostmi, jejichž hlavní místo obchodní činnosti je ve Švédsku, a s leteckými společnostmi, jejichž hlavní místo obchodní

činnosti je v jiném členském státě, a dále připustil, že takový rozdíl v zacházení může představovat diskriminaci, dospěl k závěru, že tento rozdíl musí být zkoumán pouze z hlediska čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. Podle navrhovatelky je tento závěr ovlivněn čtyřmi různými nesprávnými právními posouzeními.

12. Společnost Ryanair zaprvé tvrdí, že omezení způsobilosti pro dotčený režim podpory na letecké společnosti, které jsou držiteli provozní licence vydané ve Švédsku, představuje v souladu s rozsudkem ze dne 18. března 2014, International Jet Management [7] – který Tribunál záměrně ignoroval – přímou diskriminaci na základě státní příslušnosti. Zadruhé společnost Ryanair tvrdí, že v rozporu s tím, co rozhodl Tribunál v bodě 31 napadeného rozsudku, nepředstavuje článek 107 SFEU „zvláštní ustanovení" ve smyslu čl. 18 prvního pododstavce SFEU, neboť nestanoví zvláštní pravidla zákazu diskriminace. Zatřetí společnost Ryanair tvrdí, že přímá diskriminace na základě státní příslušnosti, jakou zavádí sporné opatření, je ospravedlnitelná pouze na základě důvodů pro výjimku výslovně stanovených ve Smlouvě, a tedy, jelikož se jedná o opatření, které se dotýká volného pohybu služeb, na základě veřejného pořádku, veřejné bezpečnosti a veřejného zdraví taxativně stanovených v článku 52 SFEU, na který odkazuje článek 62 SFEU. Odůvodnění, které Komise uvedla v napadeném rozhodnutí a které se týkalo potřeby zachovat konektivitu Švédska, do těchto výjimek nespadalo. Začtvrté společnost Ryanair tvrdí, že i kdyby se volný pohyb služeb v projednávané věci neuplatnil, Tribunál v každém případě neposoudil, zda je rozdílné zacházení zavedené dotčeným režimem podpory založeno na „objektivních hlediscích nezávislých na státní příslušnosti dotyčných osob", jak vyžaduje judikatura Soudního dvora, a zejména rozsudek International Jet Management.

13. Připomínám, že obecná zásada zákazu diskriminace zakazuje jednak to, aby se srovnatelnými situacemi bylo zacházeno odlišně, a dále, aby s odlišnými situacemi bylo zacházeno stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněno [8].

14. Článek 18 první pododstavec SFEU stanoví, že „v rámci použití Smluv, aniž jsou dotčena jejich zvláštní ustanovení, je zakázána jakákoli diskriminace na základě státní příslušnosti". Podle ustálené judikatury se toto ustanovení použije samostatně pouze v situacích upravených unijním právem, pro něž Smlouvy nestanoví zvláštní pravidla o zákazu diskriminace [9]. Mezi tato pravidla podle Soudního dvora patří zejména ustanovení Smlouvy o volném pohybu a pobytu na území členských států podle čl. 20 odst. 2 písm. a) SFEU a článku 21 SFEU [10], ustanovení o volném pohybu zboží (články 30, 34 a 110 SFEU) [11], o volném pohybu pracovníků (článek 45 SFEU) [12], o svobodě usazování (článek 49 SFEU) [13], volném pohybu služeb (články 56 až 62 SFEU) [14] a volném pohybu kapitálu (články 63 a 65 SFEU) [15]. Použití čl. 18 prvního pododstavce SFEU je tedy podmíněno tím, že se na situaci vedoucí k namítané diskriminaci nevztahuje žádné zvláštní pravidlo Smluv, jehož cílem je zakázat diskriminaci na základě státní příslušnosti [16].

7 – C-628/11, EU:C:2014:171, bod 68, dále jen rozsudek „International Jet Management".

8 – Viz rozsudek ze dne 27. října 2022, ADPA a Gesamtverband Autoteile-Handel (C-390/21, EU:C:2022:837, bod 41).

9 – Viz rozsudek ze dne 6. října 2022, Contship Italia (C-433/21 a C-434/21, EU:C:2022:760, bod 29 a citovaná judikatura).

10 – Viz rozsudek ze dne 15. července 2021, The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, bod 65).

11 – Viz rozsudek ze dne 18. června 2019, Rakousko v. Německo (C-591/17, EU:C:2019:504, bod 40).

12 – Viz rozsudek ze dne 6. října 2020, Jobcenter Krefeld (C-181/19, EU:C:2020:794, bod 78).

13 – Viz rozsudek ze dne 3. března 2020, Tesco-Global Áruházak (C-323/18, EU:C:2020:140, bod 55).

14 – Viz rozsudek ze dne 18. června 2019, Rakousko v. Německo (C-591/17, EU:C:2019:504, bod 40 a citovaná judikatura).

15 – Viz rozsudek ze dne 18. března 2021, Autoridade Tributária e Aduaneira (Daň z kapitálových zisků z nemovitého majetku) (C-388/19, EU:C:2021:212, bod 21).

16 – Viz rozsudek ze dne 11. června 2020, TÜV Rheinland LGA Products a Allianz IARD (C-581/18, EU:C:2020:453, body 31 a 33 a citovaná judikatura).

15. Jak jsem již měl příležitost uvést ve svém stanovisku ve věci C-320/21 P, Ryanair v. Komise [17], ačkoli cílem zákazu podpory podle čl. 107 odst. 1 SFEU je zajistit, aby hospodářská soutěž na vnitřním trhu nebyla narušována zásahy členských států, které mají tendenci zvýhodňovat vnitrostátní podniky, přiznávám, že mám určité potíže s uznáním tohoto ustanovení jako pravidla, jehož cílem je provést zákaz diskriminace na základě státní příslušnosti stejným způsobem jako ustanovení SFEU o čtyřech svobodách. Jak jsem totiž uvedl v daném stanovisku, i když existuje tendence k podobnosti účelu mezi zásadou zákazu diskriminace zakotvenou v čl. 18 prvním pododstavci SFEU a právní úpravou státní podpory, tedy ochrana hospodářské soutěže a evropských svobod, tak tato právní úprava je nástrojem kontroly diskriminace, ale sama o sobě neobsahuje pravidlo zakazující diskriminaci. Nicméně, jak tvrdí Komise, čl. 107 odst. 2 a 3 SFEU v rozsahu, v němž za určitých podmínek stanoví slučitelnost některých podpor s vnitřním trhem, umožňují určité rozdíly v zacházení, pokud jsou nezbytné a přiměřené k dosažení cílů sledovaných těmito ustanoveními, a jsou tudíž relevantní pro účely uplatňování zásady zákazu diskriminace jako „zvláštní ustanovení“ Smluv ve smyslu čl. 18 prvního pododstavce SFEU.

16. Druhý argument vznesený společností Ryanair v rámci analyzované výtky je tedy podle mého názoru třeba odmítnout.

17. Ve svém prvním a čtvrtém argumentu společnost Ryanair s odkazem na rozsudek International Jet Management tvrdí, že kritérium výběru příjemců přijaté dotčeným režimem podpory je diskriminační povahy a není založeno na „objektivních hlediscích nezávislých na státní příslušnosti dotyčných osob“ ve smyslu uvedeného rozsudku.

18. V tomto ohledu především připomínám, že Soudní dvůr opakovaně rozhodl, že rozhodnutí přijatá Komisí postupem podle článku 108 SFEU nesmí nikdy vést k výsledku, který by byl v rozporu se zvláštními ustanoveními Smlouvy, a že tedy státní podpora, která některými ze svých podmínek porušuje ustanovení Smlouvy nebo obecné zásady unijního práva, jako je zásada rovného zacházení, nemůže být Komisí prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem [18]. Toto omezení podle Soudního dvora vyplývá z obecné systematiky Smlouvy, v jejímž rámci tedy pravidla podpory nepředstavují „uzavřený systém“.

19. Na rozdíl od toho, co tvrdí Komise ve svém vyjádření před Soudním dvorem, tato judikatura nevylučuje z povinnosti dodržovat ustanovení Smlouvy o rovném zacházení a volném pohybu pravidla, kterými členský stát vymezuje okruh příjemců režimu podpory. Takové vyloučení podle mého názoru nevyplývá ani z obecného odkazu na „podmínky“ podpory ve výše uvedené judikatuře, ani z rozsudku ze dne 22. března 1977, Iannelli & Volpi [19], na který se Komise odvolává ve svém vyjádření ke druhému důvodu kasačního opravného prostředku, na jehož analýzu odkazuji.

20. To nic nemění na tom, že judikatura uvedená v bodě 18 tohoto stanoviska musí být v každém případě sladěna se skutečností, že v systému SFEU musí být slučitelnost podpory s vnitřním trhem posuzována prizmatem ustanovení čl. 107 odst. 2 a 3 SFEU, která, jak bylo uvedeno výše, umožňují rozdílné zacházení, je-li nezbytné a přiměřené k dosažení cílů stanovených ve Smlouvě, a představují ve smyslu bodu 15 tohoto stanoviska „zvláštní ustanovení“ podle čl. 18 prvního pododstavce SFEU.

[17] – Ve stejném smyslu viz mé stanovisko ve věci C-320/21 P, Ryanair v. Komise, body 63 až 66.

[18] – Viz rozsudky ze dne 31. ledna 2023, Komise v. Braesch a další (C-284/21 P, EU:C:2023:58, bod 96) a ze dne 22. září 2020, Rakousko v. Komise (C-594/18 P, EU:C:2020:742, bod 44 a citovaná judikatura; dále jen „rozsudek Rakousko v. Komise“).

[19] – 74/76, EU:C:1977:51 (dále jen „rozsudek Iannelli & Volpi“).

21. Na základě těchto zásad je třeba přezkoumat argumenty navrhovatelky založené na rozsudku International Jet Management. Připomínám, že v tomto rozsudku Soudní dvůr rozhodl, že článek 18 SFEU brání právní úpravě členského státu, která vyžaduje, aby letecký dopravce, který je držitelem provozní licence vydané druhým členským státem, získal povolení ke vstupu do jeho vzdušného prostoru pro lety z třetích zemí, ačkoli takové povolení není požadováno od leteckých dopravců, kteří jsou držiteli provozní licence vydané prvním členským státem. Poté, co upřesnil, že pravidla rovného zacházení mezi vlastními a cizími státními příslušníky zakazují nejen zjevnou diskriminaci na základě státní příslušnosti či, pokud jde o společnosti, sídla, ale také všechny skryté formy diskriminace, které prostřednictvím použití jiných rozlišovacích kritérií vedou ve skutečnosti ke stejnému výsledku, Soudní dvůr v tomto rozsudku upřesnil, že dotčená vnitrostátní právní úprava založená na státu vydání provozní licence zavádí rozlišovací kritérium, které vede ve skutečnosti k témuž výsledku jako kritérium státní příslušnosti, neboť podle čl. 4 písm. a) nařízení č. 1008/2008 vydává provozní licenci příslušný orgán členského státu, v němž se nachází hlavní místo obchodní činnosti leteckého dopravce ve smyslu čl. 2 bodu 26 téhož nařízení [20]. V bodě 68 uvedeného rozsudku, na kterém je založena argumentace společnosti Ryanair, Soudní dvůr uvedl, že „takové rozdílné zacházení může být odůvodněno pouze tehdy, pokud se zakládá na objektivních hlediscích nezávislých na státní příslušnosti dotyčných osob a přiměřených cíli legitimně sledovanému vnitrostátním právem“.

22. Především uvádím, že vzhledem k tomu, že držení provozní licence vydané ve Švédsku je jednou z podmínek přístupu k dotčenému režimu podpory, se společnost Ryanair nemýlí, když se na základě rozsudku ve věci International Jet Management domnívá, že okruh příjemců tohoto režimu je vymezen mimo jiné podle „rozlišovacího kritéria, které vede ve skutečnosti k témuž výsledku jako kritérium státní příslušnosti“ [21]. Nicméně podobnost projednávané věci s věcí, která vedla k vydání tohoto rozsudku, a tedy možnost přenesení zásad stanovených tímto rozsudkem na projednávanou věc, podle mého názoru končí u tohoto konstatování.

23. Právní úprava státní podpory má totiž svá specifika, a to nejen procesní, která je třeba zohlednit i při uplatňování zásady zákazu diskriminace na základě státní příslušnosti. Zejména v závislosti na povaze daného opatření a jím sledovaném cíli může být požadavek vazby na vnitrostátní území pro účely způsobilosti pro podporu nezbytný a přiměřený, takže i takové rozlišovací kritérium, jako je kritérium použité pro vymezení okruhu příjemců dotčeného režimu podpory, založené v podstatě na sídle společnosti [22], se může v závislosti na případu ukázat jako oprávněné a nediskriminační [23].

24. Tribunál tedy v bodě 31 napadeného rozsudku správně konstatoval, že k diskriminaci by mohlo dojít pouze tehdy a do té míry, pokud by požadavek licence vydané ve Švédsku nebyl vhodný a přiměřený cíli sledovanému dotčeným režimem podpory ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU [24].

25. V každém případě, i kdyby byl rozsudek ve věci International Jet Management považován za relevantní pro účely uplatnění obecné zásady zákazu diskriminace v oblasti státní podpory, domnívám se, že úvahy týkající se potřeby zachovat konektivitu Švédska obecně a zejména

[20] – Viz rozsudek International Jet Management, body 64 až 66.

[21] – Viz International Jet Management, bod 65.

[22] – Viz rozsudek International Jet Management, bod 66.

[23] – To v podstatě vyplývá zejména z rozsudku ze dne 26. září 2002, Španělsko v. Komise (C-351/98, EU:C:2002:530, bod 57).

[24] – Argumentace, kterou se Tribunál řídil v bodě 31 napadeného rozsudku, je totiž částečně odlišná od navrhnuté argumentace. V podstatě rozhodl, že i kdyby se rozdílné zacházení zavedené dotčeným režimem podpory považovalo za diskriminaci na základě státní příslušnosti, bylo by třeba přezkoumat, zda taková diskriminace není přípustná podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU.

v rámci švédského území, včetně pokračování základních služeb letecké dopravy, související rovněž s mimořádnou zdravotní situací způsobenou pandemií covidu-19 – což je potřeba, která, jak bude podrobněji uvedeno níže, představuje základní cíl sledovaný švédským zákonodárcem při zavedení dotčeného režimu podpory – mohou představovat „objektivní hlediska nezávislá na státní příslušnosti dotyčných osob“[25], nikoli čistě hospodářské povahy[26] ve smyslu tohoto rozsudku. I v této souvislosti však zůstává posouzení přiměřenosti základním kamenem pro posouzení existence diskriminace zakázané čl. 18 odst. 1 SFEU. Bod 68 rozsudku International Jet Management totiž upřesňuje, že důvody, na které se dotyčný členský stát odvolává, aby odůvodnil rozdílné zacházení na základě státní příslušnosti – které v projednávané věci, což je třeba zdůraznit, na rozdíl od rozsudku International Jet Management, nezvýhodňuje všechny letecké společnosti, kterým Švédsko udělilo licenci, ale pouze ty, které splňují zvláštní dodatečná kritéria – musí být „přiměřen[é] cíli legitimně sledovanému vnitrostátním právem“.

26. Z výše uvedeného vyplývá, že první a čtvrtý argument společnosti Ryanair uvedené v první výtce jejího prvního důvodu kasačního opravného prostředku jsou rovněž neopodstatněné. Pokud jde o třetí argument, jelikož se v podstatě překrývá s argumenty uplatněnými v rámci čtvrtého důvodu kasačního opravného prostředku, odkazuji na posouzení tohoto důvodu.

27. Na základě všech výše uvedených úvah musí být první výtka prvního důvodu kasačního opravného prostředku v rozsahu, v němž byl dosud přezkoumán, podle mého názoru zamítnuta jako neopodstatněná.

2. Ke druhé výtce

28. V rámci druhé výtky svého prvního důvodu kasačního opravného prostředku společnost Ryanair tvrdí, že bod 32 napadeného rozsudku, v němž Tribunál uvedl, že cílem dotčeného režimu podpor bylo „zajištěním konektivity Švédska napravit vážnou poruchu ve švédském hospodářství způsobenou pandemií covidu-19“, je stižen nesprávným právním posouzením a zkreslením skutkového stavu. Podle navrhovatelky totiž z napadeného rozhodnutí vyplývá, že skutečným cílem tohoto režimu bylo zajistit dostatečnou likviditu pro letecké společnosti, které jsou držiteli provozní licence vydané ve Švédsku a které byly vybrány na základě diskriminačního kritéria založeného na státní příslušnosti.

29. Tuto výtku je podle mého názoru třeba zamítnout. Domnívám se totiž, že Tribunál správně identifikoval primární cíl dotčeného režimu podpor jako potřebu zajistit vnitrostátní a mezinárodní konektivitu Švédska, a aniž by se dopustil pochybení, která mu vytýká navrhovatelka, dospěl v bodě 33 napadeného rozsudku k závěru, že takový cíl je v souladu s cílem sledovaným čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, kterým je umožnit členským státům napravit vážnou poruchu v jejich hospodářství. Cíl zajistit letecké spojení švédského území je jasně vyjádřen jak v bodě 8 odůvodnění napadeného rozhodnutí, v němž je popsán dotčený režim podpory, tak v bodě 43 odůvodnění tohoto rozhodnutí, v němž Komise posuzuje relevanci tohoto cíle a způsob jeho dosažení pro účely použití čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. Z těchto bodů odůvodnění, na které se Tribunál odvolává v bodě 32 napadeného rozsudku, zřetelně vyplývá, že výběr příjemců režimu na základě kritéria držení provozní licence vydané ve Švédsku je funkční pro sledování tohoto cíle a představuje prostředek k jeho dosažení, stejně jako požadavek provozovat lety na švédské území a ze švédského území nebo v jeho rámci a vyloučení charterových letů, a nikoli, jak tvrdí navrhovatelka, cíl sám o sobě.

[25] – Viz rozsudek International Jet Management, bod 68.

[26] – V tomto smyslu viz rozsudek International Jet Management, bod 70.

30. Tento závěr není zpochybněn ani zvláštním zacházením, které švédské orgány vyhradily společnosti SAS AB (dále jen „SAS“) [27], která je jednou z leteckých společností, jež nejvíce přispívá ke konektivitě Švédska, ani skutečnost, že letecké společnosti způsobilé pro dotčený režim podpory měly být držiteli provozní licence vydané Švédskem před 1. lednem 2020, neboť k tomuto datu, ačkoli toto datum předchází datu, kdy Světová zdravotnická organizace (WHO) oficiálně klasifikovala vypuknutí covidu-19 jako pandemii (11. března 2020), spadá do období o něco dřívějšího, kdy se již začínala mimořádná zdravotní situace formovat [28], a nelze jej tedy, na rozdíl od toho, co zřejmě tvrdí společnost Ryanair, považovat za zcela nesouvisející s událostí, jejíž důsledky měl dotčený režim podpory napravit.

3. Ke třetí výtce

31. Navrhovatelka tvrdí, že Tribunál se tím, že v bodech 38 až 44 napadeného rozsudku dospěl k závěru, že Komise v napadeném rozhodnutí prokázala potřebu omezit přístup k dotčenému režimu podpory na letecké společnosti, které jsou držiteli provozní licence vydané švédskými orgány, dopustil několika nesprávných právních posouzení a zjevně zkreslil skutkový stav.

32. Tribunál se měl především dopustit nesprávného posouzení, když v bodech 40 a 41 napadeného rozsudku, „pokud jde o vhodnost dotčeného režimu podpory“, konstatoval, že vzhledem k tomu, že tento režim měl podobu státních záruk, které umožňují poskytnutí úvěrů na dobu maximálně šesti let, „kritérium držení švédské licence umožňuje zajistit určitou stabilitu přinejmenším správní a finanční přítomnosti posledně uvedených“, což jednak umožňovalo švédským orgánům kontrolovat způsob využití podpory tak, aby státní záruka byla použita v co nejmenším možném rozsahu (bod 40), a jednak jim dávalo možnost provést v souladu s jejich povinnostmi vyplývajícími zejména z článku 5 a čl. 8 odst. 2 nařízení č. 1008/2008 finanční kontrolu příjemců (bod 41). Tribunál měl dále nesprávně dospět k závěru, rovněž v bodech 40 a 41 napadeného rozsudku, že stejná kontrola by nebyla možná „u leteckých společností, které působí na švédském území jako pouzí poskytovatelé služeb“, neboť jednak „poskytování služeb může z podstaty věci skončit ve velmi krátké době, ne-li okamžitě“ (bod 40), a jednak švédské orgány nemají na základě nařízení č. 1008/2008 žádnou pravomoc „dohledu nad finanční situací leteckých společností, které nejsou držiteli švédské licence“ (bod 41). Konečně Tribunál měl v bodě 42 napadeného rozsudku dospět k nesprávnému závěru, že ustanovení nařízení č. 1008/2008 „stanoví vzájemné regulační povinnosti mezi leteckými společnostmi, které jsou držiteli švédské licence, a švédskými orgány, a tedy zvláštní a stabilní vztah mezi nimi, který adekvátním způsobem splňuje podmínky stanovené v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, jež vyžadují, aby podpora napravila vážné poruchy v hospodářství dotyčného členského státu“.

33. Navrhovatelka vznáší tři samostatné argumenty.

34. Zaprvé tvrdí, že odůvodnění napadeného rozhodnutí neobsahuje žádný odkaz na možnost švédských orgánů kontrolovat, jak byla podpora využita přijímajícími společnostmi. Tribunál tedy doplnil odůvodnění tohoto rozhodnutí, které bylo od počátku nedostatečné.

[27] – Jak zdůraznila společnost Ryanair, v poznámce pod čarou č. 10 napadeného rozhodnutí se uvádí, že pro společnost SAS byla vyhrazena částka až do výše 1,5 miliardy SEK.

[28] – Dne 30. ledna 2020 vydala WHO varování před „ohrožením veřejného zdraví mezinárodního významu“ (P. H. E. I. C., *Public Health Emergency of International Concern*).

35. V tomto ohledu uvádím, že v bodě 43 napadeného rozhodnutí Komise výslovně odkazuje na skutečnost, že letecké společnosti s provozní licencí vydanou ve Švédsku mají v tomto členském státě své hlavní místo obchodní činnosti a podléhají pravidelné kontrole své finanční situace. Na rozdíl od toho, co v podstatě tvrdila společnost Ryanair, tedy Tribunál nenahradil odůvodnění napadeného rozhodnutí, ale nanejvýš jej výslovně vyjádřil. V tomto ohledu připomínám, že ačkoli Tribunál v rámci přezkumu legality podle článku 263 SFEU nemůže v žádném případě nahradit odůvodnění autora napadeného aktu svým vlastním odůvodněním [29], může, s výjimkou případu, kdy k tomu není dán žádný věcný důvod, považovat za nutné vykládat odůvodnění napadeného aktu způsobem odlišným, než jak jej vykládá autor, nebo dokonce za určitých okolností odmítnout formální odůvodnění uvedené tímto autorem [30]. V bodě 40 napadeného rozsudku se Tribunál v odpovědi na výtku navrhovatelky omezil na výklad napadeného rozhodnutí v souladu s údaji obsaženými v tomto rozhodnutí a nenahradil tedy odůvodnění tohoto rozhodnutí.

36. Zadruhé společnost Ryanair tvrdí, že na rozdíl od toho, co tvrdí Tribunál, neexistuje žádná souvislost mezi skutečností, že letecká společnost, která je příjemcem podpory, je držitelem provozní licence vydané v členském státě, který podporu poskytuje, a možností tohoto členského státu kontrolovat využití podpory. Kontrola prováděná podle článku 8 nařízení č. 1008/2008 příslušným orgánem vydávajícím licence má totiž za cíl pouze ověřit, že letečtí dopravci mají vždy dostatek finančních prostředků k zajištění bezpečnosti svých činností. Tento orgán nemá vůči těmto dopravcům žádnou donucovací pravomoc, pokud jde o využívání jejich finančních zdrojů. Společnost Ryanair rovněž tvrdí, že Švédské království mohlo namísto uložení diskriminačního požadavku na základě státní příslušnosti podmínit vyplacení podpory objektivními závazky ke kontrole jejího využívání příjemci. Jako příklad uvádí rozhodnutí 2010/13/ES [31], v němž Komise prohlásila za neslučitelné s vnitřním trhem německé opatření omezující dotčenou podporu na podniky se sídlem a ústředím v dotyčném členském státě, přičemž uvedla, že požadavek na kontrolu finanční situace příjemců lze splnit méně diskriminačními prostředky.

37. V tomto ohledu uvádím, jak Komise uvedla ve svém vyjádření, že podle článků 8 a 9 nařízení č. 1008/2008 může příslušný orgán každého členského státu vydávající licenci kdykoli hodnotit finanční výkonnost leteckého dopravce Společenství, kterému vydal provozní licenci, a vyžádat si k tomu příslušné informace (čl. 8 odst. 4 druhý pododstavec a čl. 9 odst. 1 nařízení č. 1008/2008). Za účelem posouzení průběžné finanční způsobilosti licencovaných leteckých dopravců je tento orgán oprávněn požadovat kromě ověřených účtů za každé účetní období také navrhovanou účetní rozvahu, minulé a navrhované částky výdajů a příjmů, odhad peněžního toku a plány likvidity (viz příloha I nařízení č. 1008/2008, bod 3), jakož i za zvláštních okolností – zejména v případě zahájení poskytování nových leteckých služeb nebo podstatných změn v rozsahu činnosti – „obchodní plán“, který na dané období obsahuje „podrobný popis zamýšlených obchodních činností leteckého dopravce […], zejména ve vztahu k očekávanému rozvoji trhu a investicím, které se mají uskutečnit, včetně finančních a hospodářských důsledků těchto činností“ (viz čl. 8 odst. 5 a 6 a definice pojmu „obchodní plán“ v čl. 2 bodu 12 uvedeného nařízení).

[29] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. října 2021, World Duty Free Group a Španělsko v. Komise (C-51/19 P a C-64/19 P, EU:C:2021:793, bod 70).

[30] – Viz rozsudek ze dne 6. října 2021, World Duty Free Group a Španělsko v. Komise (C-51/19 P a C-64/19 P, EU:C:2021:793, bod 71).

[31] – Rozhodnutí Komise 2010/13/ES ze dne 30. září 2009 o režimu podpory C 2/09 (ex N 221/08 a N 413/08), který Německo zamýšlí zavést za účelem modernizace rámcových podmínek pro kapitálové účasti (Úř. věst. 2010, L 6, s. 32, zejména bod 108 odůvodnění).

38. Bez ohledu na konkrétní účel kontroly prováděné příslušnými orgány vydávajícími licence nebo na neexistenci účinných donucovacích pravomocí nad využíváním finančních prostředků leteckých dopravců, kterým byla udělena licence, z výše uvedeného vyplývá, že je skutečně možné, a dokonce povinné, provádět průběžnou a rozsáhlou kontrolu, která umožňuje orgánům členského státu poskytujícího podporu, jak správně uvedl Tribunál v bodě 40 napadeného rozsudku, ověřit využití této podpory, a zejména, jelikož se jedná o podporu ve formě veřejné záruky, konkrétně posoudit riziko jejího poskytnutí. Dále nechápu, proč by skutečnost, že kontrolní pravomoci svěřené nařízením č. 1008/2008 příslušnému orgánu vydávajícímu licence jsou využívány také k ověření využívání státních prostředků poskytnutých licencovanými leteckými dopravci v rámci dopravní činnosti podléhající kontrole, představovala, jak tvrdí společnost Ryanair, porušení tohoto nařízení, a to i za předpokladu, že účelem pravomocí svěřených těmto orgánům je pouze zajištění bezpečnosti letecké dopravy.

39. Jak zdůraznil Tribunál, letecké společnosti s licencí vydanou jiným členským státem nepodléhají výše popsané kontrole. Navíc, jak správně poznamenaly švédská i francouzská vláda, kontrola podobného rozsahu a intenzity – odrážející intenzitu vazby mezi každým leteckým dopravcem a státem udělení provozní licence – může být jen stěží smluvně uložena těmto společnostem jako podmínka pro poskytnutí podpory. Příklad estonské letecké společnosti Nordica, s níž Švédsko uzavřelo smlouvu o poskytování veřejné služby, uváděný společností Ryanair, je v tomto případě irelevantní, neboť předmětné opatření představuje podporu poskytnutou ve formě státní záruky a jedná se tedy o ověření, za jakých podmínek dotyčná letecká společnost splácí získané úvěry, a nikoliv do jaké míry plní přijaté závazky veřejné služby[32]. Stejně tak je bezpředmětné se domnívat, že odkaz společnosti Ryanair na rozhodnutí 2010/13 je relevantní[33], neboť v tomto rozhodnutí byla podpora, jak bylo uvedeno výše, omezena pouze na společnosti, které měly sídlo i správu v dotčeném členském státě, což je dvojí požadavek, který vylučuje místa obchodní činnosti, pobočky a dceřiné společnosti společností z Unie, což podle Komise není odůvodněno potřebou, na kterou se tento členský stát odvolává, provádět nezbytné kontroly finanční situace investorů. Jak Komise správně uvádí, článek 4 nařízení č. 1008/2008, který odkazuje na pojem „hlavní místo obchodní činnosti“[34], ve spojení s čl. 2 odst. 26 uvedeného nařízení, takovou kumulaci nevyžaduje. Konečně skutečnost, že dotčený režim podpor je poskytován a spravován jiným správním orgánem než orgánem vykonávajícím kontrolu, nezpochybňuje ani účinnost kontrol, kterým podléhají letecké společnosti způsobilé pro podporu ve Švédsku, ani stabilitu přítomnosti těchto leteckých společností v tomto členském státě, přičemž obě tyto skutečnosti umožňují, jak uvedl Tribunál, snadnější kontrolu podmínek využití podpory.

40. Zatřetí společnost Ryanair tvrdí, že nařízení č. 1008/2008 neukládá leteckým společnostem povinnost poskytovat služby do členského státu nebo z členského státu, který jim vydal provozní licenci, nebo na území tohoto členského státu, ani neztěžuje těmto společnostem přerušení těchto služeb ve srovnání s leteckými společnostmi působícími v režimu poskytování služeb.

[32] – Společnost Ryanair odkazuje na rozhodnutí Komise ze dne 11. srpna 2020 o státní podpoře SA.57586 (2020/N) – Estonsko COVID-19: Rekapitalizace a úvěr se zvýhodněnou sazbou poskytnutý společnosti Nordica (Úř. věst. 2020, C 346, s. 3), kde je v bodě 18 odůvodnění a v poznámce pod čarou č. 10 uvedena smlouva o poskytování služeb uzavřená mezi Švédskem a společností Nordica s platností od 27. října 2019 do 27. října 2023.

[33] – Podle ustálené judikatury legitimita předchozí rozhodovací praxe (a tím spíše ojedinělého rozhodnutí), i když je prokázána, nepostačuje ke zpochybnění legitimity rozhodnutí Komise o státní podpoře, viz usnesení ze dne 10. října 2017, Greenpeace Energy v. Komise (C-640/16 P, nezveřejněné, EU:C:2017:752, bod 27 a citovaná judikatura).

[34] – Připomínám, že podle čl. 2 bodu 26 nařízení č. 1008/2008 se „hlavním místem obchodní činnosti“ rozumí „ústředí nebo sídlo leteckého dopravce Společenství v členském státě, ve kterém jsou vykonávány hlavní finanční funkce a provozní řízení leteckého dopravce Společenství, včetně řízení zachování letové způsobilosti“.

41. V tomto ohledu je třeba uvést, že na rozdíl od toho, co patrně naznačuje společnost Ryanair, Tribunál v bodech 40 až 42 napadeného rozsudku v žádném případě nepotvrdil a ani nenaznačil existenci povinnosti leteckých dopravců, kteří jsou držiteli provozní licence vydané v daném členském státě, působit na území tohoto státu. Místo toho se omezil na konstatování, že držení takové licence zajišťuje „určitou stabilitu přinejmenším správní a finanční přítomnosti“ těchto dopravců, což je tvrzení, které nelze zpochybnit.

42. Pokud jde o tvrzení Tribunálu obsažené v bodě 40 napadeného rozsudku, které navrhovatelka napadla, podle něhož poskytování služeb může z podstaty věci skončit ve velmi krátké době, ne-li okamžitě, uvádím, že společnost Ryanair pouze konstatuje, že žádné výslovné ustanovení nařízení č. 1008/2008 ani unijního práva „nečiní méně obtížným“ ukončení činnosti letecké společnosti, která není držitelem licence vydané v jednom členském státě, v tomto členském státě ve srovnání s leteckou společností, která takovou licenci má. Takový argument však kromě toho, že neumožňuje vyvrátit výše uvedený závěr Tribunálu, nezohledňuje skutečnost, že, jak správně uvádí Komise, stabilní a vzájemné vazby mezi leteckým dopravcem a členským státem, v němž byla licence vydána, jsou takové, že je nepravděpodobné, že by se letecký dopravce rozhodl ukončit veškerou činnost na území tohoto státu, stejně jako je nepravděpodobné, že by letecký dopravce zřídil své hlavní místo obchodní činnosti ve smyslu článku 4 nařízení č. 1008/2008, které zahrnuje mimo jiné provozní řízení a řízení zachování letové způsobilosti, v členském státě, v němž nemá v úmyslu vykonávat žádnou činnost. Samotná společnost Ryanair, přestože má postavení celoevropské letecké společnosti a přestože, jak tvrdí, přepravuje více cestujících do a z Německa, Španělska nebo Itálie než do a z Irska, země, jejíž provozní licenci drží, zůstává nejvýznamnější irskou leteckou společností, která již více než 35 let „bezkonkurenčně přispívá“ ke konektivitě a hospodářství tohoto členského státu [35]. V každém případě švédská vláda, aniž by to společnost Ryanair zpochybnila, ve své odpovědi uvádí, že neexistuje žádná letecká společnost, která by byla držitelem provozní licence vydané ve Švédsku a která by neposkytovala letecké služby do tohoto členského státu, z tohoto členského státu nebo na jeho území.

43. Tribunál se tedy podle mého názoru nedopustil pochybení, která mu vytýká společnost Ryanair, když v bodech 43 a 44 napadeného rozsudku dospěl k závěru, že omezením výhody podpory pouze na letecké společnosti, které jsou držiteli švédské licence se Švédské království legitimně snažilo zajistit, aby mezi ním a leteckými společnostmi, které využívají jeho záruky, existovala trvalá vazba – přestože letecké společnosti, které jsou držiteli licencí vydaných v jiných členských státech, mohou rovněž do určité míry přispívat ke švédské konektivitě a švédskému hospodářství – a že toto omezení bylo vhodné k dosažení cíle, kterým je náprava vážného narušení hospodářství tohoto členského státu. Chtěl bych dodat, že existence takové stálé vazby měla zvláštní význam v kontextu krize a nejistoty, jakou vyvolala pandemie covidu-19, která pravděpodobně výrazně ovlivnila obchodní rozhodnutí leteckých společností působících na švédském území.

44. Mám tedy za to, že třetí výtka prvního důvodu kasačního opravného prostředku musí být zamítnuta.

[35] – Viz https://corporate.ryanair.com/news/pwc-report-confirms-ryanairs-unmatched-investment-in-irish-economy-over-past-35-years/.

4. Ke čtvrté výtce

45. V rámci čtvrté výtky svého prvního důvodu kasačního opravného prostředku společnost Ryanair tvrdí, že Tribunál se tím, že v bodech 45 až 54 napadeného rozsudku zamítl argumenty předložené navrhovatelkou ohledně nepřiměřenosti dotčeného režimu podpory, dopustil několika nesprávných právních posouzení a zjevně zkreslil skutkový stav.

46. V tomto smyslu uvádí pět argumentů.

47. Zaprvé navrhovatelka zpochybňuje závěr Tribunálu uvedený v bodě 45 napadeného rozsudku, že „dvojí požadavek švédské licence a obsluhy švédského území pravidelnými lety [je] nejvhodnější k zaručení trvalé povahy přítomnosti letecké společnosti na uvedeném území“. Podle navrhovatelky odůvodnění, které Tribunál uvedl opět v bodě 45 napadeného rozsudku, totiž že „přítomnost hlavního místa obchodní činnosti letecké společnosti na území daného členského státu“, jelikož „odpovídá místu přijímání správních a finančních rozhodnutí“, „je v projednávané věci obzvláště důležit[á] za účelem zajištění toho, aby konektivita Švédska nebyla ze dne na den přerušena“, vychází z hypotetických a nesprávných tvrzení, neboť základním kritériem, které vede leteckou společnost k přerušení nebo zachování jejích služeb, je její obchodní strategie, která nezávisí na umístění její hlavní provozovny.

48. Vzhledem k tomu, že se tento argument obsahově překrývá s argumenty vznesenými v rámci druhé výtky, pouze odkazuji na bod 42 tohoto stanoviska. Pouhá skutečnost, že z právního hlediska a teoreticky může letecká společnost ukončit veškerou činnost na území členského státu, jehož provozní licenci drží, stejně snadno jako letecká společnost, která v tomto členském státě působí v rámci volného pohybu služeb, nezpochybňuje okolnost, na kterou se odvolává Tribunál, že v praxi je takové ukončení velmi nepravděpodobné z důvodu vzájemných vazeb mezi leteckým dopravcem a členským státem, v němž byla licence vydána. Pokud jde o tvrzení, že letecké společnosti, které nemají licenci v členském státě, v němž působí, „mají tendenci nabízet rychlejší spojení“, navrhovatelka nevysvětluje jeho relevanci pro konstatování Tribunálu, která zpochybňuje. Toto tvrzení je navíc založeno na údajích, k jejichž přípustnosti, kterou zpochybnila Komise, se Tribunál rozhodl nezaujmout stanovisko, jak vyplývá z bodu 55 napadeného rozsudku, který navrhovatelka v tomto kasačním opravném prostředku nezpochybňuje.

49. Zadruhé společnost Ryanair zpochybňuje tvrzení uvedené v bodě 45 napadeného rozsudku, že „způsobilé letecké společnosti přispívají jako celek majoritně k pravidelné obsluze Švédska, pokud jde o přepravu nákladu i cestujících“. Podle navrhovatelky je toto tvrzení jednak založeno na zjevném zkreslení skutkového stavu, neboť z údajů, které uvedl sám Tribunál v bodě 46 napadeného rozsudku, vyplývá, že letecké společnosti se švédskou licencí tvoří menšinu ve dvou ze tří segmentů, na které jsou rozděleny letecké služby, jichž se týká napadené rozhodnutí, a to lety v rámci Unie (49 %) a lety mimo Unii (35 %). Dále má být toto konstatování v rozporu se zásadou proporcionality, neboť by znamenalo, že podnik nebo kategorie podniků, které „majoritně“ splňují cíl opatření, mají nárok na celou podporu poskytovanou opatřením. Společnost Ryanair rovněž tvrdí, že Tribunál v bodě 46 napadeného rozsudku nesprávně kvalifikoval jako „prvořadý údaj“ skutečnost, že v roce 2019 letecké společnosti se švédskou licencí zajišťovaly 98 % vnitrostátní osobní přepravy a 84 % vnitrostátní nákladní přepravy. Správné posouzení tohoto údaje v souladu se zásadou proporcionality mělo vést Tribunál k závěru, že vzhledem k tomu, že vnitrostátní doprava představuje velmi malou část celkové dopravy ve Švédsku, nemůže sama o sobě odůvodnit kritérium držení vnitrostátní licence. Kromě toho navrhovatelka tvrdí, že pokud

cílem, který švédské orgány skutečně sledovaly, bylo zajištění vnitrostátní konektivity Švédska, musí být opatření, které podporuje i jiné než vnitrostátní činnosti leteckých společností, které mají licenci tohoto členského státu, samo o sobě považováno za nepřiměřené.

50. Argumenty společnosti Ryanair mě nepřesvědčují.

51. Ze společného výkladu bodů 45 a 46 napadeného rozsudku vyplývá, že když Tribunál rozhodl, že letecké společnosti se švédskou licencí přispívají jako celek majoritně k pravidelné obsluze Švédska, chtěl ve skutečnosti zdůraznit celkově větší přínos těchto leteckých společností k dosažení obecného cíle spočívajícího v zajištění konektivity tohoto členského státu v jejích různých složkách, které se skládají z vnitrostátní a mezinárodní přepravy cestujících a zboží. Takový výklad potvrzuje bod 49 *in fine* napadeného rozsudku, v němž Tribunál uvádí, že navrhovatelka tím, že se soustředí na svůj podíl na švédském trhu letecké přepravy cestujících do Švédska a ze Švédska, „ponechává bez povšimnutí skutečnost, že konektivita Švédska není zajišťována pouze leteckou dopravou cestujících na jedné straně a jinou než vnitrostátní dopravou ve Švédsku na straně druhé, ale je zajišťována rovněž leteckou přepravou zboží a vnitrostátní leteckou dopravou cestujících“. V tomto světle nemá pouhá skutečnost, že letecké společnosti se švédskou licencí nemají většinový podíl na přepravě cestujících v Unii a mimo ni, jak uvádí společnost Ryanair, rozhodující význam, který jí přisuzuje navrhovatelka.

52. Kromě toho se nedomnívám, že by se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, které mu vytýká navrhovatelka, ani že by zkreslil skutkový stav – na který se ostatně společnost Ryanair výslovně neodvolává – tím, že zdůraznil zvláštní význam zajištění vnitrostátního leteckého spojení pro Švédské království vzhledem k zeměpisným charakteristikám tohoto členského státu.

53. Švédská vláda ve své kasační odpovědi zdůraznila zejména význam letecké dopravy pro zajištění mobility ve Švédsku, zejména tam, kde neexistuje pevné silniční spojení, a konkrétněji význam vnitrostátní přepravy zboží pro hospodářství země. Je tedy pochopitelné, že švédské orgány při sledování cíle napravit narušení hospodářství způsobené pandemií zajištěním švédské konektivity přikládaly zvláštní význam vnitrostátní konektivitě. Tribunál nepochybil, když považoval za základní údaj týkající se pokrytí vnitrostátní přepravy zboží a cestujících leteckými společnostmi se švédskou licencí. Jak již bylo uvedeno výše, Švédské království uvádí, aniž by to společnost Ryanair zpochybnila, že všechny podniky, které jsou držiteli švédské licence a mají nárok na dotčený režim podpory, přispívají ve větší či menší míře k vnitrostátní konektivitě Švédska. Kritérium týkající se držení takové licence tedy odráží realitu švédského trhu letecké dopravy.

54. Konečně, na rozdíl od tvrzení společnosti Ryanair, pouhá skutečnost, že v rámci strategie, kterou orgány členského státu uplatňují při zavádění režimu podpory za účelem dosažení určitého cíle, mají pro tyto orgány určité specifické cíle v rámci tohoto obecnějšího cíle větší význam, neznamená automaticky, že režim je nepřiměřený pouze proto, že okruh příjemců není vymezen tak, aby byly způsobilé pouze ty podniky nebo činnosti, které přispívají k dosažení těchto specifických cílů.

55. Zatřetí společnost Ryanair vytýká Tribunálu, že v rámci své analýzy přiměřenosti dotčeného režimu podpory neposoudil účinky tohoto režimu na hospodářskou soutěž. Takové posouzení je nezbytné k určení, zda podmínky poskytování podpory nepřekračují rámec toho, co je nezbytné

k dosažení sledovaného cíle. Vzhledem k tomu, že se argumentace společnosti Ryanair v tomto bodě překrývá s argumentací na podporu jejího třetího důvodu kasačního opravného prostředku, odkazuji na analýzu tohoto důvodu.

56. Začtvrté společnost Ryanair zpochybňuje úvahy Tribunálu uvedené v bodech 50 a 51 napadeného rozsudku, aby odůvodnil způsobilost leteckých společností, které se na konektivitě Švédska podílejí v menší míře než ona, k poskytnutí podpory, přičemž nezohlednil význam jejího 5 % podílu na trhu.

57. V tomto ohledu připomínám, že v bodě 50 napadeného rozsudku Tribunál poté, co uvedl, že poskytování veřejných prostředků v rámci čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU předpokládá, že „podpora poskytnutá dotyčným členským státem, přestože se tento stát nachází ve značně obtížné situaci, může napravit poruchu v jeho hospodářství, což předpokládá celkové zohlednění situace leteckých společností, které by mohly umožnit obnovu uvedeného hospodářství“, upřesnil, že „[s] přihlédnutím k tomu, že prostředky, které může dotyčný členský stát přidělit, nejsou nekonečné, a musí tedy reagovat na priority, nelze opomenout, že uvedený členský stát musel zohlednit letecké společnosti, které jsou sice menší než žalobkyně, přepravují z toho důvodu méně cestujících a dosahují nižšího obratu, ale zaměřily se na vnitrostátní letecké služby na švédském území, což mělo ještě zásadnější význam s ohledem na zvláštnosti švédského území a výjimečné období vyznačující se pandemií“. V bodě 51 napadeného rozsudku Tribunál dodal, že „švédskému království mimoto nic nezaručovalo, že přispění letecké společnosti, která je zaměřena na zahraniční leteckou dopravu cestujících a jejíž hlavní místo obchodní činnosti se nenachází na jeho území, ke konektivitě této země by zůstalo zachováno po skončení krize, i kdyby jí byla poskytnuta státní záruka“. Poté poukázal na situaci navrhovatelky v době přijetí napadeného rozhodnutí a uvedl, že její podíl na trhu nadále klesal z 11,8 % na 5 % a že navrhovatelka zamýšlela omezit svou fyzickou přítomnost na švédském území na jedinou základnu v Göteborgu, která zahrnuje pouze jedno letadlo. Podle navrhovatelky lze úvahy Tribunálu zpochybnit ve dvou ohledech. I když je pravda, že členské státy mají omezené zdroje, jsou schopny vytvořit režim, v němž je podpora, ačkoli podléhá stropu, rozdělována v souladu se zásadami zákazu diskriminace a proporcionality a v souladu se sledovaným cílem. Dále případný pokles podílu na trhu ani počet základen nebo letadel nejsou v napadeném rozhodnutí uvedeny jako kritéria způsobilosti pro poskytnutí podpory.

58. Argumenty navrhovatelky je podle mého názoru třeba odmítnout. Především uvádím, že v bodě 50 napadeného rozsudku Tribunál reagoval na tvrzení navrhovatelky, že skutečnost, že letecké společnosti s nižším podílem na trhu, než má ona sama, mají nárok na podporu, představuje prvek nesouladu v systému, a zdůraznil, že je třeba zohlednit příspěvek přijímajících leteckých společností ke konektivitě Švédska nejen z „kvantitativního“, ale i „kvalitativního“ hlediska. Takový přístup, který předpokládá možnost členských států stanovit priority při plnění cíle podpory poskytované podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, není, jak je uvedeno v bodě 54 tohoto stanoviska, sám o sobě v rozporu se zásadou proporcionality, a to i s ohledem na omezené zdroje, které jsou k dispozici pro plnění tohoto cíle, zejména v kontextu všeobecné krize, jako je krize způsobená pandemií covidu-19.

59. Z tohoto hlediska Tribunál správně poukázal na význam menších podniků nebo podniků působících ve specifických odvětvích, jako je nejen doprava s lékařským nebo záchranářským účelem, kterou Tribunál výslovně uvedl, ale také jak tvrdí švédská vláda, spojení okrajových oblastí Švédska nebo dokonce vnitrostátní přeprava zboží, zejména s ohledem na charakteristiky výjimečné události, kterou představovala pandemie covidu-19, jejíž důsledky pro švédské hospodářství měl dotčený režim podpor napravit. Pokud navrhovatelka uvádí, že z tohoto

odůvodnění vyplývá, že je na Tribunálu, aby ověřil, zda všechny letecké společnosti se švédskou licencí sledují „zvláštní účel“, tak přehlíží, že v bodě 50 napadeného rozsudku Tribunál neodkazuje pouze na letecké společnosti sledující „zvláštní účel“, ale obecněji na situaci leteckých společností, které se bez ohledu na svou velikost a podíl na trhu „zaměřily na vnitrostátní letecké služby na švédském území“. Vzhledem k tomu, jak bylo uvedeno výše, se zdá, že v době přijetí napadeného rozhodnutí všechny letecké společnosti, které využívaly dotčený režim podpory, přispívaly ve větší či menší míře k tomuto spojení, je argument společnosti Ryanair irelevantní.

60. Konečně je třeba odmítnout tvrzení společnosti Ryanair, že Tribunál v bodě 51 napadeného rozsudku doplnil kritéria způsobilosti o další kritéria uvedená v napadeném rozhodnutí. Když totiž Tribunál poukázal na situaci navrhovatelky v době přijetí napadeného rozhodnutí, chtěl ve skutečnosti pouze ilustrovat menší záruku, kterou mohla letecká společnost, jejíž hlavní místo obchodní činnosti se nenachází na švédském území a její činnost je zaměřena na mezinárodní přepravu cestujících, poskytnout švédským orgánům, pokud jde o zachování její činnosti na tomto území po skončení krize.

61. Zapáté navrhovatelka tvrdí, že Tribunál v bodě 53 napadeného rozsudku nesprávně uvedl, že Komise nemusí „abstraktně rozhodovat o všech myslitelných alternativních opatřeních“. Odkaz na rozsudek ze dne 6. května 2019, Scor v. Komise[36], vychází z nesprávného výkladu tohoto rozsudku, který se týkal pouze povinnosti Komise zaujmout stanovisko k možným alternativním opatřením v odůvodnění rozhodnutí. Zbavení Komise povinnosti přezkoumat, zda neexistují méně omezující opatření, by popřelo samotnou podstatu zásady proporcionality. V projednávané věci je úvaha Tribunálu o to spornější, že rozdělení dotčených podpor na základě podílů na trhu bylo zcela proveditelnou možností.

62. Úvodem podotýkám, že konstatování v bodě 53 napadeného rozsudku, který navrhovatelka napadla, není podle mého názoru opodstatněné a Soudní dvůr jej musí přinejmenším uvést na pravou míru.

63. Je jistě pravda, jak připomíná francouzská vláda, že Soudní dvůr v italském rozsudku ve věci Denkavit[37] rozhodl, že pojem „podpora“ upravený v čl. 107 odst. 1 SFEU se týká rozhodnutí členských států, na jejichž základě tyto státy poskytují, sledujíce vlastní hospodářské a sociální cíle, prostředky podnikům nebo jiným právním subjektům nebo jim přiznávají výhody určené k podpoře uskutečňování sledovaných hospodářských nebo sociálních cílů a že tedy „rozhodnutí o poskytnutí podpory a podmínky takového opatření představují politickou volbu, která přísluší vnitrostátním zákonodárným a správním orgánům, a to pod kontrolou Komise a Soudního dvora“[38].

64. To však neznamená, že členské státy nejsou povinny dodržovat zásadu proporcionality ve všech jejích složkách při určování podmínek poskytování podpory, a zejména okruhu příjemců. Tato zásada vyžaduje, aby bylo prokázáno, že dané opatření nepřekračuje meze toho, co je

[36] – T-135/17, nezveřejněný, EU:T:2019:287 (dále jen „rozsudek Scor“, bod 94).

[37] – Rozsudek ze dne 27. března 1980 (61/79, EU:C:1980:100, bod 31).

[38] – Viz stanovisko generálního advokáta H. Saugmandsgaarda Øe ve věci A-Fonds (C-598/17, EU:C:2018:1037, odstavec 98).

k dosažení tohoto cíle nezbytné, a že tohoto cíle nelze dosáhnout méně omezujícími opatřeními [39]. Navrhovatelka tedy správně zpochybňuje správnost tvrzení Tribunálu v bodě 53 napadeného rozsudku [40].

65. Vzhledem k tomu, že v rámci posouzení slučitelnosti podpory s vnitřním trhem je třeba ověřit přiměřenost jejích podmínek – zejména pokud jde o vymezení okruhu jejích příjemců – musí být všechna „méně omezující opatření“, která má Komise vzít v úvahu, schopna stejně účinně přispět k cíli sledovanému zavedením podpory, v projednávané věci k cíli nápravy poruch v hospodářství v důsledku pandemie covidu-19. To znamená, že nestačí si jen abstraktně představit existenci takových alternativních opatření, ale že musí být také stejně účinná jako opatření, která dotyčný členský stát plánuje k dosažení tohoto cíle.

66. Nad rámec tvrzení napadeného navrhovatelkou se Tribunál řídil výše uvedeným přístupem, když v bodě 54 napadeného rozsudku s odkazem na analýzu obsaženou v jeho bodech 40 až 44 a 49 dospěl k závěru, že by „rozšíření dotčeného režimu podpory na společnosti, které nemají sídlo ve Švédsku, neumožnilo dosáhnout cíle uvedeného režimu, jelikož […] požadavek zohlednění letecké dopravy týkající se Švédska v jejím celku, její rozmanitosti a jejím trvání by nebyl dostatečně zajištěn přijetím kritérií navržených žalobkyní, takže Komise je právem neschválila“. Ze všech částí odůvodnění napadeného rozsudku týkajících se posouzení proporcionality navíc vyplývá, že Tribunál zejména konstatoval, že Komise nepochybila, když nezohlednila kritérium rozdělení podpory, které je přísně úměrné podílům na trhu, neboť toto kritérium jednak neumožňuje zohlednit priority legitimně sledované švédskou vládou, a jednak tyto priority nemohou být stejně účinně a s dostatečnou zárukou trvání naplněny leteckými společnostmi, které nejsou držiteli licence vydané Švédskem.

67. Na základě všech výše uvedených úvah se domnívám, že argumenty, které společnost Ryanair uvedla v rámci třetí výtky prvního důvodu kasačního opravného prostředku, neumožňují dospět k závěru, který je třeba učinit s ohledem na situaci v době přijetí napadeného rozhodnutí a na charakteristiku události, kterou představovala pandemie covidu-19, jež byla příčinou narušení hospodářství, které má dotčený režim podpory napravit, jakož i potřebu zohlednit priority, které Švédské království sledovalo při zavedení tohoto režimu, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení nebo zjevně zkreslil skutkový stav, když dospěl k závěru, že dvojí kritérium použité pro určení leteckých společností, které jsou příjemci podpory – týkající se vlastnictví švédské licence a provozování pravidelných služeb do Švédska nebo ze Švédska nebo na území tohoto členského státu – nepřekročilo rámec toho, co bylo nezbytné k dosažení cíle tohoto režimu.

68. Z toho vyplývá, že čtvrtá výtka prvního důvodu kasačního opravného prostředku musí být podle mého názoru rovněž zamítnuta.

5. Závěry k prvnímu důvodu kasačního opravného prostředku

69. Na základě všech výše uvedených úvah navrhuji, aby Soudní dvůr první důvod kasačního opravného prostředku zamítl.

[39] – S odkazem na test, který je třeba použít při posuzování selektivity podpory, viz rozsudek ze dne 6. října 2021, World Duty Free Group a Španělsko v. Komise (C-51/19 P a C-64/19 P, EU:C:2021:793, bod 140 a citovaná judikatura).

[40] – Dále uvádím, že bod 94 rozsudku Scor, na který Tribunál odkazuje – a který navíc v rozporu s tvrzením navrhovatelky Tribunál věrně vyložil – cituje bod 170 rozsudku ze dne 3. prosince 2014, Castelnou Energía v. Komise (T-57/11, EU:T:2014:1021), který zase odkazuje na bod 101 rozsudku ze dne 23. října 1997, Komise v. Francie, C-159/94, Sb. rozh., EU:C:1997:501. Oba tyto rozsudky se týkají výkladu čl. 106 odst. 2 SFEU, nikoli čl. 107 odst. 2 SFEU.

B. Ke druhému důvodu kasačního opravného prostředku

70. Druhý důvod kasačního opravného prostředku směřuje proti bodům 61 až 64 napadeného rozsudku, kterými Tribunál zamítl třetí část prvního žalobního důvodu společnosti Ryanair.

71. V bodě 61 tohoto rozsudku Tribunál na úvod v rozsahu, v němž navrhovatelka založila svou argumentaci na existenci diskriminace plynoucí z dotčeného režimu podpory a absence přiměřenosti, kterou se uvedený režim vyznačuje, odkázal na přezkum prvních dvou částí prvního žalobního důvodu, který Tribunál učinil. V bodě 62 napadeného rozsudku poté konstatoval, že článek 56 SFEU se na odvětví letecké dopravy jako takový nevztahuje, neboť „podle čl. 58 odst. 1 SFEU je volný pohyb služeb v oblasti dopravy upraven ustanoveními hlavy o dopravě, tedy hlavy VI Smlouvy o FEU“ a že tedy „volný pohyb služeb v oblasti dopravy tak v rámci primárního práva podléhá zvláštnímu právnímu režimu“. Poté uvedl, že na základě čl. 100 odst. 2 SFEU přijal unijní normotvůrce nařízení č. 1008/2008, jehož cílem je právě vymezit podmínky pro uplatnění zásady volného pohybu služeb v odvětví letecké dopravy, a konstatoval, že navrhovatelka se nedovolávala žádného porušení tohoto nařízení. Konečně v bodě 64 napadeného rozsudku Tribunál konstatoval, že navrhovatelka neprokázala, jak ji toto vyloučení může odradit od poskytování služeb ze Švédska a do Švédska.

72. Společnost Ryanair v rámci tohoto důvodu vznáší v podstatě dvě výtky.

73. Svou první výtkou tvrdí, že závěr Tribunálu obsažený v bodě 63 napadeného rozsudku, podle něhož se v řízení v prvním stupni nedovolávala žádného porušení nařízení č. 1008/2008, není odůvodněn a je založen na zjevném zkreslení skutkového stavu. Společnost Ryanair uvádí, že několik bodů její žaloby podané k Tribunálu se týkalo tohoto nařízení[41] a že rovněž přiložila posudek znalce v oboru leteckého práva, v němž byla zdůrazněna neslučitelnost napadeného rozhodnutí s právním rámcem tohoto nařízení. S odkazem na rozsudek ze dne 6. února 2003, Stylianakis[42], navrhovatelka v každém případě tvrdí, že tvrzení o porušení volného pohybu služeb v odvětví letecké dopravy se rovná tvrzení o porušení nařízení č. 1008/2008. Kromě toho je v souladu s článkem 15 tohoto nařízení při projednávání porušení jeho ustanovení o volném pohybu služeb nezbytné odkázat na primární právo.

74. V tomto ohledu, aniž by bylo nutné zaujmout stanovisko k podstatě předmětné výtky, postačí konstatovat, jak to činí Komise, že v bodě 64 napadeného rozsudku Tribunál v každém případě odpověděl na podstatu argumentů vznesených navrhovatelkou ohledně údajného porušení článku 56 SFEU. I kdyby tedy byla tato výtka opodstatněná, byla by irelevantní, neboť zamítnutí třetí části prvního důvodu kasačního opravného prostředku Tribunálem by se v každém případě zakládalo na důvodech uvedených v bodě 64 výše.

75. V rámci své druhé výtky, na jejíž podporu jsou uvedeny dva samostatné argumenty, které je třeba posoudit společně, navrhovatelka zpochybňuje závěry obsažené v bodě 64 napadeného rozsudku.

76. Společnost Ryanair především zpochybňuje tvrzení obsažené v bodě 64, podle něhož navrhovatelka neprokázala, jak ji skutečnost, že v důsledku vymezení rozsahu dotčeného režimu podpory jí je znemožněn přístup k úvěrům se státní zárukou poskytnutou Švédským královstvím, „může odradit od poskytování služeb ze Švédska a do Švédska, když především z písemností ve spise vyplývá, že bez ohledu na dotčený režim podpory a z čistě obchodních důvodů žalobkyně

[41] – Odkazuje zejména na body 82, 92 a 93 této žaloby.

[42] – C-92/01, EU:C:2003:72.

postupně omezovala svoji činnosti na švédském území, ať již stran obsluhovaných destinací, tak počtu přítomných letadel“. Toto tvrzení je údajně nesprávné, neboť pouhé vyloučení výhody vyhrazené „švédským leteckým společnostem“ odrazuje ostatní letecké společnosti od volného poskytování služeb, jak vyplývá i z rozsudku International Jet Management [43]. Toto tvrzení se rovněž zakládá na zjevném zkreslení skutkového stavu. Zadruhé společnost Ryanair zpochybňuje závěr uvedený v bodě 64 napadeného rozsudku, podle něhož navrhovatelka „neurčila skutkové nebo právní okolnosti, které by vedly k tomu, že dotčený režim podpory vyvolává omezující účinky, které by šly nad rámec těch, které vedou k zákazu podle čl. 107 odst. 1 SFEU, ale které – jak bylo rozhodnuto v rámci dvou prvních částí prvního žalobního důvodu – jsou nicméně nezbytné a přiměřené k nápravě vážné poruchy ve švédském hospodářství způsobené pandemií covidu-19 v souladu s požadavky čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU“. Navrhovatelka především tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného posouzení, když při přezkumu omezení volného pohybu služeb odkázal pouze na článek 107 SFEU. S odkazem na to, co uvedla v rámci první výtky svého prvního důvodu kasačního opravného prostředku (viz bod 12 tohoto stanoviska), tvrdí, že přímá diskriminace na základě státní příslušnosti, jakou zavádí napadené opatření zasahující do volného pohybu služeb, není odůvodnitelná jinak než na základě důvodů pro výjimku taxativně stanovených v článku 52 SFEU, na který odkazuje článek 62 SFEU. Konečně prostřednictvím argumentů obdobných těm, které byly analyzovány v rámci přezkumu čtvrté výtky prvního důvodu kasačního opravného prostředku, navrhovatelka v podstatě tvrdí, že prokázala, že omezení volného pohybu služeb vyplývající z dotčeného režimu podpor není odůvodněné.

77. V reakci na tyto argumenty a s odkazem na rozsudek Iannelli & Volpi Komise v podstatě tvrdí, že na otázku, zda jsou účinky podpory na volný pohyb služeb zakázány unijním právem, je třeba odpovědět pouze použitím ustanovení SFEU o státní podpoře, alespoň pokud jde o podstatné prvky podpory, jako je vymezení okruhu jejích příjemců.

78. Takový přístup podle mě není přesvědčivý. Soudní dvůr sice v bodě 10 rozsudku Iannelli & Volpi v kontextu, v němž se jednalo o skloubení ustanovení o podporách a ustanovení o volném pohybu zboží, uvedl, že „okolnost, že systém státních podpor nebo podpor poskytovaných ze státních prostředků může, pouze z toho důvodu, že zvýhodňuje určité podniky nebo určitá odvětví, bránit, přinejmenším nepřímo, dovozu podobných nebo konkurenčních výrobků z jiných členských států, nestačí sama o sobě k tomu, aby bylo možné nahlížet na podporu jako na opatření s účinkem rovnocenným množstevnímu omezení ve smyslu článku [34 SFEU]“ a že výklad tohoto ustanovení „takto široký […], který srovnává podporu ve smyslu článku [107 SFEU] jako takovou s množstevním omezením podle článku [34 SFEU], by mohl změnit rozsah působnosti článků [107 a 108 SFEU]“. Z výkladu tohoto rozsudku však podle mého názoru vyplývá, že Soudní dvůr rozlišuje mezi ustanoveními Smlouvy o volném pohybu a ustanoveními Smlouvy o státní podpoře v podstatě na základě rozdělení pravomocí zamýšleného Smlouvou, nikoliv na základě jejich vzájemně se vylučujícího uplatňování [44]. Dále Soudní dvůr několikrát rozhodl, že stejná situace může spadat jak do oblasti působnosti ustanovení o volném pohybu,

[43] – Navrhovatelka odkazuje na body 65 a 66 uvedeného rozsudku.

[44] – Viz bod 14 rozsudku Iannelli & Volpi, ve kterém Soudní dvůr uvádí, že „pokud jdou podmínky státní podpory, které jsou v rozporu se zvláštními ustanoveními Smlouvy jinými než články 107 a 108 SFEU, natolik nerozdílně spojeny s předmětem podpory, že by nebylo možné posoudit je odděleně, musí být jejich dopad na slučitelnost nebo neslučitelnost podpory jako celku nutně posuzován postupem podle článku 108“, přičemž odkazuje pouze na procesní hledisko. Ve stejném smyslu viz rozsudky ze dne 23. dubna 2002, Nygård (C-234/99, EU:C:2002:244, bod 55), ze dne 2. května 2019, A-Fonds (C-598/17, EU:C:2019:352, body 47 a 48) a nedávný rozsudek ze dne 31. ledna 2023, Komise v. Braesch a další (C-284/21 P, EU:C:2023:58). V každém případě upřesňuji, jak Komise správně uvádí, že podmínka poskytnutí podpory, která určuje příjemce této podpory, jako je v projednávané věci držení licence vydané Švédskem, nepochybně splňuje kritéria stanovená ve výše uvedeném bodě 14 rozsudku Iannelli & Volpi. Jak totiž správně uvedl generální advokát H. Saugmandsgaard Øe ve svém stanovisku ve věci A-Fonds (C-598/17, EU:C:2018:1037, bod 81), „o podmínku nezbytnou k uskutečnění předmětu nebo k fungování podpory jde tehdy, když tvoří určující nebo zásadní prvek podpory v tom smyslu, že její nepoužití by změnilo rozsah nebo hlavní znaky podpory“.

tak do oblasti působnosti ustanovení o státní podpoře, a že skutečnost, že vnitrostátní opatření může být případně kvalifikováno jako podpora ve smyslu článku 107 SFEU, není dostatečným důvodem pro jeho vynětí z působnosti pravidel Smlouvy o volném pohybu [45] a naopak [46]. Kromě toho, jak již bylo uvedeno v bodě 19 tohoto stanoviska, podle ustálené judikatury nemůže Komise prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem státní podporu, jejíž některé podmínky jsou v rozporu s ostatními ustanoveními Smlouvy. Tuto judikaturu naposledy potvrdil Soudní dvůr v rozsudku ze dne 31. ledna 2023, Komise v. Braesch a další, v němž navíc Soudní dvůr, připomínaje jak rozsudek Iannelli & Volpi, tak rozsudky ze dne 15. dubna 2008, Nuova Agricast [47] a ze dne 22. září 2020, Rakousko v. Komise [48], upřesnil, že pravidla, jež vymezují podmínky způsobilosti pro režim podpor, jsou neoddělitelná od podpory jako takové, a jedná se tedy o aspekty, které musí Komise přezkoumat v rámci řízení podle článku 108 SFEU a případně schválit, takže pokud taková pravidla vedou k porušení zvláštních unijních pravidel nebo obecných zásad unijního práva, je rozhodnutí Komise, kterým se takový režim schvaluje, nutně protiprávní [49]. Z toho vyplývá povinnost Komise dodržovat soudržnost mezi článkem 107 SFEU a zejména ustanoveními o volném pohybu.

79. Vzhledem k tomu se domnívám, že argumentace navrhovatelky v podstatě nemůže obstát na základě obdobných úvah, jaké jsou uvedeny v bodech 23 a 25 tohoto stanoviska, na které odkazuji, a konstatování uvedeného v bodě 67 tohoto stanoviska, podle něhož se Tribunál nedopustil pochybení, která mu vytýká navrhovatelka – včetně pochybení diskutovaného v bodech 65 a 66 tohoto stanoviska – kde dospěl k závěru, že dvojí kritérium použité pro určení leteckých společností, které jsou příjemci podpory, nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení cíle tohoto režimu.

80. S ohledem na výše uvedené úvahy navrhuji, aby Soudní dvůr druhý důvod kasačního opravného prostředku zamítl.

C. Ke třetímu důvodu kasačního opravného prostředku

81. V rámci třetího důvodu kasačního opravného prostředku společnost Ryanair napadá body 67 až 69 napadeného rozsudku, v nichž Tribunál dospěl k závěru, že čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU neukládá Komisi povinnost vyvážit pozitivní účinky podpory s jejími negativními účinky na podmínky obchodu a na zachování nenarušené hospodářské soutěže. Navrhovatelka v tomto ohledu uplatňuje dvě výtky, které je třeba přezkoumat společně.

82. První výtka směřuje proti bodu 67 napadeného rozsudku. V tomto bodě Tribunál jednak uvedl, že „[z]e znění [čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU] vyplývá, že jeho autoři měli za to, že je v zájmu celé Unie, aby kterýkoli z jejích členských států byl schopen překonat značnou, či dokonce existenciální krizi, která by měla závažné důsledky pro hospodářství všech nebo některých jiných členských států, a tedy pro Unii jako takovou“, a jednak s analogickým odkazem na rozsudek Rakousko v. Komise [50] upřesnil, že „[t]ento doslovný výklad znění čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU je potvrzen jeho srovnáním s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, který se týká

[45] – Viz například rozsudek ze dne 20. března 1990, Du Pont de Nemours Italiana (C-21/88, EU:C:1990:121, bod 20); viz rovněž rozsudek ze dne 19. září 2002, Španělsko v. Komise (C-114/00, EU:C:2002:508, body 101 až 104).

[46] – Viz rozsudek ze dne 28. února 2018, ZPT (C-518/16, EU:C:2018:126, bod 47).

[47] – C-390/06, EU:C:2008:224, body 49 až 52.

[48] – C-594/18 P, EU:C:2020:742, bod 45.

[49] – Viz nedávný rozsudek ze dne 31. ledna 2023, Komise v. Braesch a další (C-284/21 P, EU:C:2023:58, body 96 až 100).

[50] – Body 20 a 39.

‚podpor[…], které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem', jelikož znění posledně uvedeného ustanovení obsahuje podmínku, která se týká prokázání neexistence změny podmínek obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem, a která není uvedena v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU". Společnost Ryanair tvrdí, že čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU se týká pouze účinku podpory na podmínky obchodu, a nikoli na nenarušenou hospodářskou soutěž, a že Tribunál nesprávně přenesl úvahy, kterými se Soudní dvůr řídil ve věci Rakousko v. Komise na čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, a konečně, že povinnost vyvážit negativní účinky podpory s jejími pozitivními účinky se vztahuje plošně na všechny podpory spadající do působnosti čl. 107 odst. 3 SFEU.

83. Svou druhou výtkou společnost Ryanair zpochybňuje závěr, k němuž dospěl Tribunál v bodě 68 napadeného rozsudku, v němž rozhodl, že „pokud jsou tedy splněny podmínky stanovené v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, a sice v projednávaném případě že se dotyčný členský stát skutečně potýká s vážnou poruchou ve svém hospodářství a že opatření podpory přijatá k nápravě této poruchy jsou nezbytná za tímto účelem a dále vhodná a přiměřená, má se za to, že uvedená opatření jsou přijata v zájmu Unie, takže toto ustanovení nevyžaduje, aby Komise poměřila příznivé účinky podpory a její negativní účinky na podmínky obchodu a na zachování nenarušené hospodářské soutěže, na rozdíl od toho, co stanoví čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU". Podle Tribunálu „takové poměření nemá žádné opodstatnění v rámci čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, jelikož se předpokládá jeho pozitivní výsledek", neboť „[k]dyž se členskému státu podaří napravit vážnou poruchu v jeho hospodářství, může to být pro Unii obecně a vnitřní trh konkrétně jen prospěšné". Společnost Ryanair tvrdí, že Tribunál potvrdil určitou formu „neškodné nedbalosti" ze strany Komise, která umožnila členským státům upřednostnit své vnitrostátní zájmy na úkor zájmů Unie. Podle navrhovatelky jsou v krizové situaci, jakou vyvolala pandemie covidu-19, která postihla celou Unii a z níž vyšly oslabené podniky ve všech členských státech, takové protekcionistické politiky obzvláště škodlivé a jejich dopady na podmínky obchodu a nenarušenou hospodářskou soutěž mohou být nevratné. To svědčí spíše ve prospěch zvýšeného dohledu ze strany Komise a proti osvobození od povinnosti provádět vyvážení účinků státních zásahů podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU.

84. Připomínám, že Soudní dvůr v rozsudku ze dne 29. dubna 2004, Itálie v. Komise [51], upřesnil, aniž by rozlišoval mezi různými výjimkami stanovenými v čl. 107 odst. 3 SFEU, že „[p]ři použití [tohoto ustanovení] musí být posouzení hospodářské povahy provedeno v kontextu Společenství [52], což znamená, že Komise je povinna přezkoumat dopad podpory na hospodářskou soutěž a na obchod mezi členskými státy" [53] a že musí „při tomto posouzení zvážit pozitivní účinky podpory oproti jejím negativním účinkům na podmínky obchodu a zachování nenarušené hospodářské soutěže" (*neoficiální překlad*) [54]. Jak podle mého názoru správně uvedl Tribunál v rozsudku ze dne 19. září 2018, HH Ferries a další v. Komise [55], o který společnost Ryanair opírá velkou část své argumentace, potřeba takového vyvažování je výrazem zásady proporcionality

[51] – C-372/97, EU:C:2004:234.

[52] – Soudní dvůr již v tomto smyslu rozhodl v několika rozsudcích, viz mimo jiné rozsudky ze dne 17. září 1980, Philip Morris Holland v. Komise (730/79, EU:C:1980:209, body 24 a 26), ze dne 14. září 1994, Španělsko v. Komise (C-278/92 – C-280/92, EU:C:1994:325, bod 51), ze dne 14. ledna 1997, Španělsko v. Komise (C-169/95, EU:C:1997:10, bod 18).

[53] – Obdobně, pokud jde o čl. 107 odst. 3 písm. a) SFEU, viz rozsudky ze dne 19. září 2002, Španělsko v. Komise (C-113/00, EU:C:2002:507, bod 67) a Španělsko v. Komise (C-114/00, EU:C:2002:508, bod 81).

[54] – Viz rozsudek ze dne 29. dubna 2004, Itálie v. Komise (C-372/97, EU:C:2004:234, bod 82 a citovaná judikatura).

[55] – T-68/15, EU:T:2018:563, bod 211 (dále jen „rozsudek HH Ferries a další v. Komise"). V tomto rozsudku Tribunál odmítl argumentaci Komise, kterou Komise uvedla i v průběhu tohoto řízení, podle které se tento požadavek nevztahuje na analýzy prováděné na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU.

a restriktivního výkladu výjimek ze zákazu státní podpory zakotvených v čl. 107 odst. 1 SFEU. Tato potřeba se vztahuje na všechny výjimky stanovené v odstavci 3 uvedeného článku.

85. Opačné odůvodnění uvedené Tribunálem v napadeném rozsudku není přesvědčivé. Toto odůvodnění je založeno v podstatě, ne-li výlučně, na použití stejného výkladového kritéria, které přijal Soudní dvůr ve věci Rakousko v. Komise, na základě srovnání znění písmen b) a c) článku 107 odst. 3 SFEU. Právě o tento rozsudek se totiž Tribunál v bodě 67 napadeného rozsudku opírá, aby podpořil svůj doslovný výklad čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. A právě s odkazem na nezohlednění rozdílu v textu mezi tímto ustanovením a čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, na který upozornil Soudní dvůr ve věci Rakousko v. Komise, Tribunál v podstatě zvrátil rozsudek HH Ferries a další v. Komise.

86. V bodě 20 rozsudku Rakousko v. Komise se Soudní dvůr opíral o znění čl. 107 odst. 3 písm. c) a v podstatě se omezil na konstatování, že toto ustanovení nepodmiňuje slučitelnost podpory sledováním cíle společného zájmu a že pokud by autoři Smlouvy chtěli takový dodatečný požadavek doplnit, učinili by tak výslovně, jako tomu bylo v případě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. Podle mého názoru nelze takovou argumentaci použít k vyloučení jednoho z parametrů pro posouzení přiměřenosti podpory z působnosti čl. 107 odst. 3 písm. b). Jednak totiž, i za předpokladu, jak tvrdí Komise, že negativní podmínka v čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, podle níž podpora nesmí nepříznivě ovlivnit podmínky obchodu v míře odporující společnému zájmu, představuje výslovný odkaz na požadavek vyváženosti pozitivních a negativních účinků podpory ve smyslu bodu 84 tohoto stanoviska, je třeba konstatovat, jak to činí navrhovatelka, že tato podmínka neodkazuje na zohlednění účinků podpory na nenarušenou hospodářskou soutěž, a proto by v souladu s logikou Tribunálu takové posouzení zůstalo vyloučeno i v rámci čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, což je v rozporu se závěry samotného rozsudku Rakousko v. Komise[56]. Dále absence podobné negativní podmínky ve znění čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU nemůže vést k úplnému vyloučení bez ohledu na kontext, v němž je podpora přijata, zkoumání jejích účinků a jejich vyvážení tím, že se zavede, jak to činí Tribunál, domněnka souladu se společným zájmem.

87. Dále uvádím, že na základě logiky, o kterou se Tribunál opírá, se tato domněnka zjevně jeví jako nevyvratitelná. Závěr, k němuž Tribunál dospěl v bodech 67 a 68 napadeného rozsudku, je totiž založen na automatismu, podle něhož je, po splnění podmínek stanovených v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, podpora určená k nápravě vážné poruchy v hospodářství členského státu nutně přijata v zájmu Unie. Takový postoj se však zdá být neslučitelný s upřesněním, které by měl Soudní dvůr v projednávané věci na naléhání Komise učinit, tedy že Komise sice není povinna při uplatňování výjimky podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU vyvážit účinky podpory, nicméně může tak učinit.

88. Mám tedy za to, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když v bodě 68 napadeného rozsudku dospěl k závěru, že čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU neukládá Komisi povinnost vyvážit pozitivní účinky podpory s jejími negativními účinky na podmínky obchodu a zachování nenarušené hospodářské soutěže.

[56] – Viz rozsudek Rakousko v. Komise, bod 101 a rozsudek ze dne 12. července 2018, Rakousko v. Komise (T-356/15, EU:T:2018:439, bod 370).

89. S ohledem na výše uvedené připomínám, že vykazuje-li odůvodnění rozsudku Tribunálu porušení unijního práva, avšak jeho výrok se z jiných právních důvodů jeví jako opodstatněný, musí být kasační opravný prostředek zamítnut [57]. Z důvodů, které uvedu níže, se domnívám, že třetí důvod kasačního opravného prostředku by měl být v každém případě zamítnut jako neopodstatněný, a navrhuji, aby Soudní dvůr v tomto bodě odůvodnění nahradil.

90. Posouzení slučitelnosti opatření podpory s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 SFEU spadá do výlučné pravomoci Komise, jejíž jednání podléhá přezkumu unijních soudů [58]. Komise v tomto ohledu disponuje širokou posuzovací pravomocí, jejíž výkon zahrnuje komplexní hodnocení hospodářského a sociálního charakteru [59]. Při výkonu této posuzovací pravomoci může Komise přijímat pokyny za účelem stanovení kritérií, na jejichž základě hodlá posoudit slučitelnost opatření podpory zamýšlených členskými státy s vnitřním trhem. Na základě ustálené judikatury se Komise přijetím takových pravidel chování sama omezuje při výkonu své posuzovací pravomoci a nemůže se v zásadě od těchto pravidel odchýlit, jinak jí hrozí sankce z důvodu porušení obecných právních zásad, jako je zásada rovného zacházení nebo ochrana legitimního očekávání [60]. Ačkoli se Komise přijetím pravidel chování samozřejmě nemůže vzdát výkonu posuzovací pravomoci, kterou jí přiznává čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU [61], Soudní dvůr upřesnil, s odkazem na sdělení přijaté Komisí v roce 2013 o použití pravidel pro poskytování státní podpory ve prospěch bank v souvislosti s finanční krizí [62], že jediným účinkem přijetí pravidel chování obsažených v uvedeném sdělení „je stanovení rámce, kterým se Komise sama omezila ve výkonu posuzovací pravomoci, takže pokud některý členský stát oznámí Komisi záměr státní podpory, jenž je v souladu s těmito pravidly, Komise v zásadě musí tento záměr schválit“ [63]. Podobný sebeomezující účinek je nyní třeba uznat u dočasného rámce.

91. Tento rámec, přijatý v reakci na bezprecedentní mimořádnou zdravotní situaci, která zasáhla všechny ekonomiky členských států a vyžadovala jejich rozsáhlé zásahy v odvětvích nejvíce postižených omezeními způsobenými pandemií, umožnil Komisi ve velmi krátké době přezkoumat a schválit četné záměry oznámené členskými státy, neboť účinnost těchto zásahů závisela také na jejich včasnosti. Napadené rozhodnutí zapadá do takového mimořádného kontextu.

92. Není pochyb o tom, jak uvedla sama Komise na jednání, že právě v době krize je třeba dbát na dodržování obecných unijních zásad, jakož i zásad, jimiž se řídí politika státní podpory. Z tohoto důvodu se domnívám, jak je uvedeno výše, že Soudní dvůr musí i v takových mimořádných situacích, jako jsou situace, na které se vztahuje výjimka stanovená v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU [64], potvrdit povinnost Komise v rozhodnutí o posouzení slučitelnosti opatření, které jí bylo oznámeno, v každém jednotlivém případě zvážit pozitivní a negativní účinky opatření podpory přijatých z tohoto titulu členskými státy, aby se zajistil soulad těchto opatření se společným zájmem.

[57] – Viz mimo jiné rozsudek Rakousko v. Komise, bod 47.

[58] – Viz rozsudek ze dne 15. prosince 2022, Veejaam a Espo (C-470/20, EU:C:2022:981, bod 29 a citovaná judikatura).

[59] – Viz rozsudek ze dne 15. prosince 2022, Veejaam a Espo (C-470/20, EU:C:2022:981, bod 29 a citovaná judikatura).

[60] – Viz rozsudek ze dne 15. prosince 2022, Veejaam a Espo (C-470/20, EU:C:2022:981, bod 30 a citovaná judikatura).

[61] – Viz rozsudek ze dne 15. prosince 2022, Veejaam a Espo (C-470/20, EU:C:2022:981, bod 30 a citovaná judikatura).

[62] – Sdělení Komise o použití pravidel pro poskytování státní podpory ve prospěch bank v souvislosti s finanční krizí od 1. srpna 2013 (Úř. věst. 2013, C 216, s. 1).

[63] – Viz rozsudek ze dne 19. července 2016, Kotnik a další (C-526/14, EU:C:2016:570, bod 43).

[64] – I když je třeba souhlasit s Komisí, že porucha v hospodářství dotčeného členského státu má pro něj „existenční“ charakter, který umožňuje využít výjimku stanovenou v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU.

93. Stejně tak je však nepochybné, že výjimečná povaha situace způsobené omezeními vyvolanými pandemií covidu-19, dopad těchto omezení na hospodářství Unie jako celek – který výrazně přesahuje územně omezený rozměr narušení hospodářství členského státu, na který se vztahuje článek 107, odst. 3 písm. b) SFEU – jakož i potřeba včasného zásahu na podporu nejvíce postižených odvětví, to vše jsou prvky, které je třeba zohlednit při vymezení cíle společného zájmu, na jehož základě je třeba provést toto vyvažování a nezbytnou koordinaci vnitrostátních zásahů.

94. V takovém kontextu se domnívám, že Komise by měla být v určitých mezích zmocněna k takovému obecnému vyvažování v nástrojích, které zkoumají dopad krize na hospodářství Unie jako celek a stanoví pravidla a omezení, jež se použijí na všechny státní zásahy podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU přijaté za účelem jejího řešení, na základě předpokladu, že pokud jsou tyto zásahy v souladu s těmito pravidly a omezeními a jsou navíc přiměřené sledovanému cíli, jsou ve společném zájmu, neboť narušení, která způsobují, jsou v zásadě považována za nezbytná.

95. Dočasný rámec, podle něhož byla posuzována slučitelnost dotčeného režimu podpory s vnitřním trhem, podle mého názoru splňuje výše uvedené požadavky. Komise v něm uvádí jak kanály, jimiž zdravotní krize ovlivňuje hospodářství Unie, tak potřebu koordinované hospodářské reakce členských států a unijních orgánů s cílem zmírnit tyto negativní dopady, a upozorňuje, že vzhledem k výjimečným okolnostem způsobeným koronavirovou nákazou covidu-19 mohou závažnému nedostatku likvidity čelit podniky všech velikostí, proto je vhodné, aby členské státy „[přijaly] opatření s cílem motivovat úvěrové instituce a další finanční zprostředkovatele, aby i nadále plnily svou úlohu při pokračující podpoře hospodářské činnosti v EU“, zejména prostřednictvím podpory podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, která, jelikož je realizována prostřednictvím bank jakožto finančních zprostředkovatelů, tyto podniky přímo zvýhodňuje (body 4 a 5)[65]. Komise dále zdůrazňuje význam kontroly státní podpory ze strany EU, která zajišťuje, „aby vnitřní trh EU nebyl roztříštěný a aby rovné podmínky zůstaly nedotčeny“ a předchází „nezdravému soupeření v oblasti dotací, kdy bohatší členské státy mohou vynaložit více prostředků a předstihnout své sousedy na úkor soudržnosti v rámci Unie“ (bod 10). Konečně Komise uvádí, že cílem dočasného rámce je „stanovit rámec, který členským státům umožní řešit obtíže, s nimiž se v současné době podniky potýkají, a současně zachovat integritu vnitřního trhu EU a zajistit rovné podmínky“ (bod 16). Právě s ohledem na tyto cíle Komise v oddíle 3.2 dočasného rámce, který je věnován podpoře ve formě záruk za úvěry, uznala, že tento typ podpory může „být za současných okolností vhodným, nezbytným a cíleným řešením […] po omezenou dobu a částku úvěru“, aby se zajistil přístup k likviditě pro podniky, které se potýkají s jejím náhlým nedostatkem.

96. Uvědomuji si, že i navrhovaný přístup[66] je v podstatě založen na domněnce. Na rozdíl od domněnky stanovené v bodě 68 napadeného rozsudku však umožňuje Komisi větší flexibilitu a unijnímu soudu zachovat si kontrolu, byť omezenou, nad výkonem její posuzovací pravomoci.

97. Konečně je třeba zdůraznit, že v zájmu toho, aby takový přístup v praxi neoslabil kontrolu Komise nad zásahy států na podporu jejich podniků v době krize – zejména pokud se týkají jednoho nebo více odvětví hospodářství ve více než jednom členském státě, jsou prodlouženy nebo na sebe navazují – a proto by mohlo dojít k trvalému narušení rovných podmínek, ve který působí unijní podniky, zejména ve prospěch podniků pocházejících z členských států s větší fiskální kapacitou, je nezbytné, aby vyvažování obsažené v nástrojích, jako je dočasný rámec,

[65] – Tento cíl se odráží v bodě 42 napadeného rozhodnutí.

[66] – Zdůrazňuji, že tento přístup Komise podpořila před Tribunálem a Tribunál jej odmítl v bodě 71 napadeného rozsudku.

zejména pokud mají být uplatňovány po dlouhou dobu, zohledňovalo také dopad zásahů, které již byly povoleny v rámci předchozích nástrojů, na podmínky obchodu a nenarušenou hospodářskou soutěž.

98. Na základě výše uvedených úvah se domnívám, že po nahrazení odůvodnění uvedeného v bodech 67 až 70 napadeného rozsudku musí být třetí důvod kasačního opravného prostředku zamítnut.

III. Závěry

99. S ohledem na všechny výše uvedené úvahy navrhuji, aby Soudní dvůr zamítl první, druhý a třetí důvod, které vznesla společnost Ryanair na podporu svého kasačního opravného prostředku.