Zbiór Orzeczeń

WYROK SĄDU (dziesiąta izba w składzie powiększonym)

z dnia 14 kwietnia 2021 r.*

Pomoc państwa – Duński rynek transportu lotniczego – Pomoc przyznana przez Danię na rzecz przewoźnika lotniczego w ramach pandemii COVID-19 – Gwarancja – Decyzja o niewnoszeniu zastrzeżeń – Zobowiązania warunkujące zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym – Pomoc mająca na celu naprawienie szkód zdarzeniem nadzwyczajnym – Swoboda przedsiębiorczości – Swoboda świadczenia usług – Równość traktowania – Obowiązek uzasadnienia

W sprawie T-378/20

Ryanair DAC, z siedzibą w Swords (Irlandia), który reprezentowali adwokaci E. Vahida, F.-C. Laprévote, S. Rating, I.-G. Metaxas-Maranghidis i V. Blanc,

strona skarżąca,

przeciwko

Komisji Europejskiej, którą reprezentowali F. Tomat, L. Flynn i S. Noë, w charakterze pełnomocników,

strona pozwana,

popieranej przez

Królestwo Danii, które reprezentowali J. Nymann-Lindegren i M. Søndahl Wolff, w charakterze pełnomocników, których wspierał adwokat R. Holdgaard,

przez

Republikę Francuską, którą reprezentowali E. de Moustier i P. Dodeller, w charakterze pełnomocników,

oraz przez

SAS AB, z siedzibą w Sztokholmie (Szwecja), którą reprezentowała adwokat F. Sjövall,

interwenienci,

mającej za przedmiot oparte na art. 263 TFUE żądanie stwierdzenia nieważności decyzji Komisji C(2020) 2416 final z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie pomocy państwa SA.56795 (2020/N) – Dania – Naprawienie szkód wyrządzonych SAS przez pandemię COVID-19,

* Język postępowania: angielski.

SĄD (dziesiąta izba w składzie powiększonym),

w składzie: M. van der Woude, prezes, A. Kornezov, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk (sprawozdawczyni) i G. Hesse, sędziowie,

sekretarz: E. Artemiou, administratorka,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 27 listopada 2020 r.,

wydaje następujący

Wyrok

Okoliczności powstania sporu

1 W dniu 10 kwietnia 2020 r. Królestwo Danii zgłosiło Komisji Europejskiej zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE środek pomocy (zwany dalej „rozpatrywanym środkiem") w formie gwarancji na odnawialnej linii kredytowej w maksymalnej wysokości 1,5 mld SEK (koron szwedzkich) na rzecz SAS AB. Środek ten ma na celu częściowe naprawienie SAS szkody wynikającej z odwołania lub reorganizacji jego lotów w następstwie wprowadzenia ograniczeń w zakresie przemieszczania się w kontekście pandemii COVID-19.

2 W dniu 15 kwietnia 2020 r. Komisja wydała decyzję C(2020) 2416 final w sprawie pomocy państwa SA.56795 (2020/N) – Dania – Naprawienie szkód wyrządzonych SAS przez pandemię COVID-19 (zwaną dalej „zaskarżoną decyzją"), w której Komisja uznała, że rozpatrywany środek z jednej strony stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, a z drugiej strony jest zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE.

Postępowanie i żądania stron

3 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 19 czerwca 2020 r. skarżąca Ryanair DAC wniosła niniejszą skargę.

4 Pismem, które wpłynęło do sekretariatu Sądu w tym samym dniu, skarżąca wniosła o rozpoznanie skargi przez Sąd w trybie przyspieszonym na podstawie art. 151 i 152 regulaminu postępowania przed Sądem. Postanowieniem z dnia 15 lipca 2020 r. Sąd (dziesiąta izba) przychylił się do wniosku o rozpoznanie sprawy w trybie przyspieszonym.

5 Na wniosek dziesiątej izby Sąd na podstawie art. 28 regulaminu postępowania postanowił przekazać sprawę składowi powiększonemu.

6 W dniu 29 lipca 2020 r. Komisja złożyła w sekretariacie Sądu odpowiedź na skargę.

7 Na podstawie art. 106 § 2 regulaminu postępowania skarżąca złożyła w dniu 12 sierpnia 2020 r. uzasadniony wniosek o przeprowadzenie rozprawy.

8 Pismami złożonymi w sekretariacie Sądu, odpowiednio, w dniach 31 sierpnia oraz 4 i 21 września 2020 r. Królestwo Danii, SAS i Republika Francuska wniosły o dopuszczenie ich do niniejszego postępowania w charakterze interwenientów popierających żądania Komisji. Pismami złożonymi

w sekretariacie Sądu, odpowiednio, w dniach 8, 15 i 30 września 2020 r. skarżąca wniosła zgodnie z art. 144 § 7 regulaminu postępowania o to, by niektóre dane zawarte w skardze i jej skróconej wersji nie zostały przekazane Królestwu Danii, SAS i Republice Francuskiej.

9 Postanowieniami, odpowiednio, z dnia 17 września i 7 października 2020 r. prezes dziesiątej izby Sądu w składzie powiększonym dopuścił interwencję Królestwa Danii, Republiki Francuskiej i SAS i tymczasowo ograniczył przekazanie skargi i jej skróconej wersji do wersji jawnych przedstawionych przez skarżącą w oczekiwaniu na ewentualne uwagi interwenientów w przedmiocie wniosku o zachowanie poufności.

10 Tytułem środka organizacji postępowania z dnia 7 października 2020 r. Królestwu Danii, Republice Francuskiej i SAS zezwolono na podstawie art. 154 § 3 regulaminu postępowania na przedstawienie uwag interwenienta.

11 Skarżąca wnosi do Sądu o:

– stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji;

– obciążenie Komisji kosztami postępowania.

12 Komisja i SAS wnoszą do Sądu o:

– oddalenie skargi;

– obciążenie skarżącej kosztami postępowania.

13 Republika Francuska i Królestwo Danii wnoszą do Sądu o oddalenie skargi.

Co do prawa

14 Należy przypomnieć, że sąd Unii Europejskiej ma prawo ocenić, biorąc pod uwagę okoliczności konkretnej sprawy, czy prawidłowe administrowanie wymiarem sprawiedliwości uzasadnia oddalenie skargi bez uprzedniego orzekania o jej dopuszczalności (zob. podobnie wyroki: z dnia 26 lutego 2002 r., Rada/Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, pkt 51, 52; z dnia 14 września 2016 r., Trajektna luka Split/Komisja, T-57/15, niepublikowany, EU:T:2016:470, pkt 84). W związku z tym, w szczególności w świetle rozważań, które doprowadziły do nadania niniejszemu postępowaniu trybu przyspieszonego, oraz znaczenia szybkiego rozstrzygnięcia sprawy co do istoty zarówno dla skarżącej, jak i dla Komisji i Królestwa Danii, należy od razu przystąpić do badania zasadności skargi, bez uprzedniego orzekania o jej dopuszczalności.

15 Na poparcie skargi skarżąca podnosi pięć zarzutów, które dotyczą: pierwszy – naruszenia przez Komisję wymogu, zgodnie z którym pomoc przyznana na podstawie art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE nie ma na celu naprawienia szkód poniesionych przez pojedynczego poszkodowanego; drugi – tego, że Komisja niesłusznie uznała, iż rozpatrywany środek był proporcjonalny do szkód wyrządzonych SAS przez pandemię COVID-19; trzeci – naruszenia przez Komisję różnych przepisów dotyczących liberalizacji transportu lotniczego w Unii; czwarty – naruszenia przez Komisję jej praw proceduralnych poprzez odmowę wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego pomimo poważnych trudności i piąty – naruszenia przez Komisję art. 296 akapit drugi TFUE.

W przedmiocie zarzutu pierwszego, dotyczącego naruszenia przez Komisję wymogu, zgodnie z którym pomoc przyznana na podstawie art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE nie ma na celu naprawienia szkód poniesionych przez pojedynczego poszkodowanego

16 Skarżąca utrzymuje, że zdarzenia nadzwyczajne w rozumieniu art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE dotyczą co do zasady całych regionów lub sektorów, a nawet całości gospodarki. Przepis ten ma zatem na celu naprawienie szkód poniesionych przez wszystkich poszkodowanych tymi zdarzeniami, a nie tylko niektórych z nich.

17 Komisja, Królestwo Danii, Republika Francuska i SAS kwestionują argumentację skarżącej.

18 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE pomoc mająca na celu naprawienie szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi lub innymi zdarzeniami nadzwyczajnymi jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

19 W niniejszej sprawie skarżąca nie kwestionuje oceny Komisji przyjętej w zaskarżonej decyzji, zgodnie z którą pandemia COVID-19 powinna być uznana za „zdarzenie nadzwyczajne" w rozumieniu art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE. Ponadto z zaskarżonej decyzji wynika, że pandemia COVID-19 spowodowała zatrzymanie większej części pasażerskiego transportu lotniczego, w szczególności ze względu na zamknięcie granic wielu państw członkowskich Unii, w tym Danii.

20 Wynika z tego, że skarżąca słusznie podnosi, iż SAS nie jest jedynym przedsiębiorstwem ani jedynym przewoźnikiem lotniczym, na którego miało wpływ rozpatrywane zdarzenie nadzwyczajne.

21 Jednakże, jak słusznie podnosi Komisja w odpowiedzi na skargę, nie ma obowiązku przyznania przez państwa członkowskie pomocy mającej na celu naprawienie szkód spowodowanych zdarzeniem nadzwyczajnym w rozumieniu art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE.

22 Mówiąc dokładniej, z jednej strony, o ile art. 108 ust. 3 TFUE zobowiązuje państwa członkowskie do zgłaszania Komisji ich planów w dziedzinie pomocy państwa przed ich wprowadzeniem w życie, o tyle nie zobowiązuje ich do przyznania pomocy (postanowienie z dnia 30 maja 2018 r., Yanchev, C-481/17, niepublikowane, EU:C:2018:352, pkt 22).

23 Z drugiej strony pomoc może mieć na celu naprawienie szkód spowodowanych zdarzeniem nadzwyczajnym, zgodnie z art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE, niezależnie od tego, że nie naprawi ona całości tych szkód.

24 W konsekwencji ani z art. 108 ust. 3 TFUE, ani z art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE nie wynika, że państwa członkowskie są zobowiązane do naprawienia całości szkód spowodowanych zdarzeniem nadzwyczajnym, wobec czego nie mogą one również być zobowiązane do przyznania pomocy wszystkim poszkodowanym.

25 W tych okolicznościach skarżąca bezpodstawnie twierdzi, że Komisja naruszyła prawo z tego tylko powodu, że rozpatrywany środek nie przynosi korzyści wszystkim poszkodowanym przez pandemię COVID-19.

26 W związku z tym zarzut pierwszy skarżącej należy oddalić.

W przedmiocie zarzutu drugiego, dotyczącego błędnego uznania przez Komisję, że rozpatrywany środek był proporcjonalny do szkód wyrządzonych SAS przez pandemię COVID-19

27 Skarżąca utrzymuje, że Komisja naruszyła art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE, ponieważ zezwoliła na ewentualną nadmierną rekompensatę szkody poniesionej przez SAS.

28 Komisja, Królestwo Danii, Republika Francuska i SAS kwestionują argumentację skarżącej.

29 W tym względzie należy zauważyć, że jeśli chodzi o odstępstwo od ustanowionej w art. 107 ust. 1 TFUE ogólnej zasady niezgodności pomocy państwa z rynkiem wewnętrznym, art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE należy interpretować ściśle. Zgodnie zatem z tym postanowieniem naprawione mogą zostać jedynie szkody gospodarcze spowodowane bezpośrednio klęskami żywiołowymi lub innymi zdarzeniami nadzwyczajnymi (wyrok z dnia 23 lutego 2006 r., Atzeni i in., C-346/03 i C-529/03, EU:C:2006:130, pkt 79).

30 Z powyższego wynika, że pomoc, która może być wyższa od strat poniesionych przez jej beneficjentów, nie jest objęta zakresem art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE (zob. podobnie wyrok z dnia 11 listopada 2004 r., Hiszpania/Komisja, C-73/03, niepublikowany, EU:C:2004:711, pkt 40, 41).

31 W zaskarżonej decyzji Komisja uznała, że rozpatrywany środek ma na celu częściowe naprawienie SAS szkody wynikającej z odwołania lub reorganizacji jej lotów w następstwie wprowadzenia ograniczeń w zakresie przemieszczania się w kontekście pandemii COVID-19. Chociaż wskazała ona, że zakres szkody poniesionej przez SAS nie był jeszcze znany w chwili wydania tej decyzji, to wyjaśniła jednak, że chodzi o „utratę wartości dodanej", która polega na różnicy pomiędzy dochodami w okresie od marca 2019 r. do lutego 2020 r. a dochodami z okresu od marca 2020 r. do lutego 2021 r., od której odjęto z jednej strony koszty zmienne, które zostały obliczone na podstawie kosztów poniesionych w okresie od marca 2019 r. do lutego 2020 r., a z drugiej strony marżę zysku związaną z utratą dochodu. Wysokość szkody została tymczasowo oszacowana z uwzględnieniem spadku ruchu lotniczego wynoszącego od 50% do 60% w okresie od marca 2020 r. do lutego 2021 r. w stosunku do okresu od marca 2019 r. do lutego 2020 r. i odpowiada kwocie mieszczącej się w przedziale od 5 do 15 mld SEK.

32 W tych okolicznościach Komisja uznała, że nawet gdyby kwota pomocy wynikająca z rozpatrywanego środka odpowiadała kwocie gwarantowanej, to jest 1,5 mld SEK, kwota ta byłaby niższa od szkody poniesionej przez SAS. Komisja wyjaśniła ponadto, że Królestwo Danii zobowiązało się do przeprowadzenia oceny ex post szkody rzeczywiście poniesionej przez SAS najpóźniej do dnia 30 czerwca 2021 r. i do zażądania zwrotu otrzymanej pomocy, jeżeli przekroczyłaby ona szkodę, biorąc pod uwagę całą pomoc, jaka może zostać przyznana SAS ze względu na pandemię COVID-19, w tym przez władze zagraniczne, a wśród nich przez władze norweskie.

33 W pierwszej kolejności skarżąca podnosi, po pierwsze, że przedstawiona w zaskarżonej decyzji metoda obliczeniowa mająca na celu oszacowanie szkody poniesionej przez SAS nie jest wystarczająco precyzyjna i nie pozwala na prawidłową ocenę szkody poniesionej przez SAS. Utrzymuje ona, że w tych okolicznościach Komisja naruszyła prawo oraz popełniła błąd w ocenie.

34 Po drugie, skarżąca utrzymuje, że Komisja powinna była uwzględnić szkody poniesione przez innych przewoźników lotniczych w Danii.

35 Co się tyczy, po pierwsze, oszacowania szkody poniesionej przez SAS, z pkt 31 powyżej wynika, że Komisja wskazała w zaskarżonej decyzji elementy, które powinny zostać uwzględnione w celu określenia wysokości szkody, a mianowicie utratę dochodu, nieponiesione koszty zmienne oraz dostosowanie marży zysku, a także okres, w którym szkoda ta mogła się zmaterializować. Wyjaśniła ona ponadto, że utrata dochodu powinna zostać ustalona z uwzględnieniem całości dochodów SAS, a nie tylko dochodów z transportu lotniczego pasażerów, i przedstawiła niewyczerpujący wykaz kosztów poniesionych przez SAS. Ponadto, jak wynika z ust. 34–37 zaskarżonej decyzji, Komisja zwróciła uwagę na zobowiązanie się przez władze duńskie z jednej strony do szczegółowego i konkretnego oszacowania ex post szkody poniesionej przez SAS i kwoty pomocy, z której ostatecznie skorzystała, a z drugiej strony do zapewnienia, że SAS dokona zwrotu ewentualnej nadmiernej rekompensaty tej szkody.

36 W konsekwencji należy uznać, że uwzględniając okoliczności niniejszej sprawy charakteryzujące się zdarzeniem nadzwyczajnym w rozumieniu art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE, jakim jest pandemia COVID-19, jej ewolucyjny charakter oraz siłą rzeczy perspektywiczny charakter określenia wysokości szkody i ostatecznie przyznanej kwoty pomocy, Komisja przedstawiła w zaskarżonej decyzji w sposób wystarczająco precyzyjny metodę obliczeniową mającą na celu oszacowanie szkody poniesionej przez SAS.

37 Ponadto należy stwierdzić, że skarżąca nie przedstawiła żadnego dowodu mogącego wykazać, że metoda obliczeniowa zdefiniowana w zaskarżonej decyzji umożliwia wypłatę pomocy państwa, która przewyższałaby szkodę rzeczywiście poniesioną przez SAS. W tym względzie przywołana przez skarżącą okoliczność, że Komisja w dokumencie zatytułowanym „Pomoc mająca na celu naprawienie szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi [art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE]. Lista kontrolna dla państw członkowskich" wzywa państwa członkowskie do przedłożenia „szczegółowego programu określającego metodę obliczania szkód", w sytuacji, gdyby taka metoda istniała już w prawie krajowym danego państwa członkowskiego, nie pozwala na wykazanie, że metodzie obliczeniowej określonej w zaskarżonej decyzji brak precyzji dla celów stosowania art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE.

38 W tych okolicznościach w świetle powyższych rozważań należy stwierdzić, że Komisja nie naruszyła prawa ani nie popełniła błędu w ocenie w odniesieniu do oszacowania szkody poniesionej przez SAS.

39 Co się tyczy, po drugie, szkody poniesionej przez innych przewoźników lotniczych w Danii, skarżąca podnosi, opierając się na argumentacji przedstawionej w ramach zarzutu pierwszego, że Komisja powinna była uwzględnić wszystkich poszkodowanych rozpatrywanym zdarzeniem nadzwyczajnym, o którym mowa w art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE. Należy jednak przypomnieć, że jak wspomniano w pkt 24 powyżej, państwa członkowskie nie są zobowiązane do przyznawania pomocy wszystkim poszkodowanym takim zdarzeniem nadzwyczajnym. W konsekwencji wbrew temu, co twierdzi skarżąca, przyznanie pomocy wyłącznie na rzecz SAS nie zależało od wykazania przez Komisję, że szkoda spowodowana tym zdarzeniem miała wpływ tylko na to przedsiębiorstwo.

40 W drugiej kolejności skarżąca utrzymuje, że Komisja nie miała możliwości skontrolowania proporcjonalności rozpatrywanego środka przed marcem 2021 r. Podnosi ona, że SAS korzysta z pełnej pomocy prawie natychmiast po wydaniu zaskarżonej decyzji, podczas gdy szkoda poniesiona przez SAS materializowała się stopniowo aż do marca 2021 r. i że wysokość tych szkód pozostaje hipotetyczna, zważywszy w szczególności na brak metody jej obliczenia.

41 W tym względzie, po pierwsze, należy zauważyć, że rozpatrywany środek jest gwarancją obejmującą odnawialną linię kredytową. Wynika z tego, że maksymalna kwota pomocy, czyli kwota gwarantowana w wysokości 1,5 mld SEK, zostanie wypłacona jedynie w przypadku, gdyby SAS nie był zdolny spłacić całości kwot, które zostały mu pożyczone. Tymczasem skarżąca nie przedstawia żadnego dowodu, który pozwalałby wykazać, że w momencie wydania zaskarżonej decyzji Komisja powinna była wiedzieć, że SAS z pewnością będzie w takiej sytuacji niezdolności do spłaty.

42 Wynika z tego – jak i zresztą z komunikatu Komisji w sprawie stosowania art. [107] i [108 TFUE] do pomocy państwa w formie gwarancji (Dz.U. 2008, C 155, s. 10) – że kwota pomocy na rzecz SAS odpowiadała w rzeczywistości różnicy stopy przyznanej SAS z rozpatrywanym środkiem lub bez niego w dniu wydania zaskarżonej decyzji.

43 Komisja oceniła maksymalną stopę oprocentowania w braku rozpatrywanego środka na 10,26%, co nie zostało zakwestionowane przez skarżącą. W konsekwencji kwota pomocy wypłaconej SAS nie może przekroczyć 153,9 mln SEK w pierwszym roku, od której należałoby ponadto odjąć cenę tego środka fakturowaną SAS, która zgodnie z zaskarżoną decyzją wynosi co najmniej 15 mln SEK rocznie, a także wynegocjowaną przez SAS stopę procentową, biorąc pod uwagę przyjęcie tego środka.

44 Wynika z tego, że skarżąca bezzasadnie utrzymuje, iż SAS może otrzymać całość pomocy od chwili wydania zaskarżonej decyzji.

45 Po drugie, Komisja uznała w każdym razie, że szkoda poniesiona przez SAS, oszacowana na co najmniej 5 mld SEK, jest wyższa od kwoty gwarantowanej przez rozpatrywany środek, czyli 1,5 mld SEK. Tymczasem, o ile oszacowanie szkody zależy od prognoz dotyczących spadku ruchu lotniczego, o tyle skarżąca nie przedstawia żadnego dowodu, który mógłby podważyć tę ocenę. W szczególności nie kwestionuje ona przyjętego przez Komisję założenia spadku ruchu lotniczego między 50% a 60% w okresie od marca 2020 r. do lutego 2021 r. w stosunku do okresu od marca 2019 r. do lutego 2020 r. Nie kwestionuje ona również, że szkoda poniesiona przez SAS z uwagi na pandemię COVID-19 wynosi co najmniej 5 mld SEK.

46 W tych okolicznościach skarżąca bezzasadnie kwestionuje proporcjonalność rozpatrywanego środka.

47 W trzeciej kolejności skarżąca utrzymuje, że Komisja nie uwzględniła pomocy przyznanej przez Królestwo Norwegii i Królestwo Szwecji ani pomocy, która mogłaby zostać przyznana przed marcem 2021 r.

48 W tym względzie wystarczy wskazać, że z jednej strony w zaskarżonej decyzji Komisja stwierdziła, iż szkoda poniesiona przez SAS, oszacowana na co najmniej 5 mld SEK, jest wyższa od skumulowanych kwot gwarantowanych wynikających z rozpatrywanego środka i z systemu pomocy przyjętego wcześniej przez Królestwo Szwecji, do którego kwalifikował się SAS, a mianowicie 3 mld SEK. Z drugiej strony Komisja wyraźnie odniosła się do całej pomocy, jaka mogła zostać przyznana SAS ze względu na szkody wyrządzone przez pandemię COVID-19 przed pierwszym kwartałem 2021 r. Odniosła się ona w szczególności, obok wspomnianego systemu szwedzkiego, do systemu pomocy przyjętego przez Królestwo Norwegii, do którego kwalifikował się SAS. I tak Królestwo Danii zobowiązało się do zażądania zwrotu pomocy wynikającej z rozpatrywanego środka w zakresie, w jakim pomoc ta, połączona z innymi, w tym przyznanymi przez władze zagraniczne, przekraczałaby szkodę rzeczywiście poniesioną przez SAS.

49 W konsekwencji skarżąca bezzasadnie twierdzi, że Komisja nie uwzględniła pomocy przyznanej przez Królestwo Norwegii i Królestwo Szwecji, ani pomocy, która mogłaby zostać przyznana przed marcem 2021 r.

50 W czwartej kolejności skarżąca utrzymuje, że Komisja nie uwzględniła przewagi konkurencyjnej wynikającej z dyskryminującego charakteru rozpatrywanego środka.

51 W tym względzie należy zaznaczyć, że w celu dokonania oceny zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym korzyść przysporzona beneficjentowi tej pomocy nie obejmuje ewentualnej korzyści gospodarczej, jaką osiągnął on poprzez gospodarcze wykorzystanie tej pomocy. Taka korzyść może nie być identyczna z korzyścią stanowiącą wspomnianą pomoc, a wręcz okazać się, że nie istnieje, przy czym okoliczność ta nie może uzasadniać odmiennej oceny zgodności tej pomocy z rynkiem wewnętrznym (zob. podobnie i przez analogię wyrok z dnia 21 grudnia 2016 r., Komisja/Aer Lingus i Ryanair Designated Activity, C-164/15 P i C-165/15 P, EU:C:2016:990, pkt 92).

52 W konsekwencji należy stwierdzić, że Komisja słusznie uwzględniła korzyść przysporzoną SAS, która ma źródło w rozpatrywanym środku, jak wynika to z pkt 40–46 powyżej. Nie można natomiast zarzucać Komisji, że nie ustaliła istnienia ewentualnej korzyści gospodarczej wynikającej z tej korzyści.

53 W tych okolicznościach skarżąca bezzasadnie zarzuca Komisji, że ta nie uwzględniła ewentualnej przewagi konkurencyjnej wynikającej z podnoszonego przez nią dyskryminującego charakteru.

54 W konsekwencji drugi zarzut skarżącej należy oddalić.

W przedmiocie zarzutu trzeciego, dotyczącego naruszenia przez Komisję różnych przepisów odnoszących się do liberalizacji transportu lotniczego w Unii

55 Skarżąca utrzymuje, że Komisja naruszyła zasadę niedyskryminacji, swobodę świadczenia usług i swobodę przedsiębiorczości ze względu na to, że rozpatrywany środek stwarzał korzystniejsze warunki zastrzeżone dla przedsiębiorstw mających siedzibę w Danii.

56 Komisja, Królestwo Danii, Republika Francuska i SAS kwestionują argumentację skarżącej.

57 Należy przypomnieć, że pomoc państwa, która narusza przepisy lub ogólne zasady prawa Unii, nie może być uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym (wyrok z dnia 22 września 2020 r., Austria/Komisja, C-594/18 P, EU:C:2020:742, pkt 44; zob. również podobnie wyrok z dnia 15 kwietnia 2008 r., Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, pkt 50, 51).

W przedmiocie naruszenia zasady niedyskryminacji

58 Zasada równego traktowania wymaga, aby porównywalne sytuacje nie były traktowane w sposób odmienny, a sytuacje odmienne nie były traktowane w sposób jednakowy, chyba że jest to obiektywnie uzasadnione (wyrok z dnia 15 kwietnia 2008 r., Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, pkt 66; zob. również podobnie wyrok z dnia 5 czerwca 2018 r., Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, pkt 49).

59 Elementy charakteryzujące różne sytuacje, a tym samym ich podobny charakter, winny być w szczególności określone i ocenione w świetle przedmiotu i celu aktu Unii ustanawiającego dane rozróżnienie. Należy poza tym uwzględnić zasady i cele dziedziny prawa, do której należy dany akt (wyrok z dnia 16 grudnia 2008 r., Arcelor Atlantique i Lorraine i in., C-127/07, EU:C:2008:728, pkt 26).

60 Poza tym należy przypomnieć, że zasada proporcjonalności, która należy do ogólnych zasad prawa Unii, wymaga, by akty instytucji Unii nie wykraczały poza granice tego, co odpowiednie i konieczne do realizacji uzasadnionych celów przyświecających danemu uregulowaniu (wyrok z dnia 17 maja 1984 r., Denkavit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, pkt 25), przy czym jeśli jest możliwy wybór spośród wielu odpowiednich środków, należy wybrać najmniej uciążliwy, zaś wynikające z tego niedogodności nie mogą być nadmierne w stosunku do zamierzonych celów [wyrok z dnia 30 kwietnia 2019 r., Włochy/Rada (kwota połowowa włócznika śródziemnomorskiego), C-611/17, EU:C:2019:332, pkt 55].

61 Skarżąca utrzymuje, że zaskarżona decyzja zezwala na dyskryminujące traktowanie, które nie jest konieczne do osiągnięcia celu rozpatrywanego środka, a mianowicie naprawienia szkód wyrządzonych przez pandemię COVID-19. Uważa ona, że cel, jakim jest utrzymanie skomunikowania Danii, jak również skomunikowania wewnątrz Skandynawii, również wspomniany w tej decyzji, narusza art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE, i żąda uwzględnienia innych przewoźników lotniczych, ponieważ reprezentują oni 68% całego ruchu lotniczego pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym Danii. Ponadto cel polegający na zachowaniu skomunikowania wewnątrz Skandynawii stanowi dyskryminację ze względu na przynależność państwową. Podobnie zastosowane w zaskarżonej decyzji kryterium państwa członkowskiego, które udzieliło SAS koncesji na prowadzenie działalności, stanowi dyskryminację ze względu na przynależność państwową.

62 W tym względzie w pierwszej kolejności należy zauważyć, że wbrew temu, co twierdzi skarżąca, celem rozpatrywanego środka nie jest, oprócz częściowego naprawienia SAS szkody wynikającej z pandemii COVID-19, zachowanie skomunikowania Danii oraz „dostępności wewnątrz Skandynawii".

63 Z jednej strony należy bowiem zaznaczyć, że skarżąca odsyła w tym względzie do ust. 21–26 zaskarżonej decyzji. Otóż ustępy te znajdują się w punkcie zatytułowanym „Beneficjent", który ogranicza się do opisania beneficjenta rozpatrywanego środka, a mianowicie SAS. Z drugiej strony z punktu zatytułowanego „Cel środka" tej decyzji, a w szczególności jej ust. 5, wynika, że celem rozpatrywanego środka jest wyłącznie częściowe naprawienie SAS szkody wynikłej z odwołania lub reorganizacji jego lotów w następstwie wprowadzenia ograniczeń w zakresie przemieszczania się w kontekście pandemii COVID-19.

64 Z powyższego wynika, że skarżąca nie ma również podstaw, by twierdzić, iż rozpatrywany środek został przyznany SAS ze względu na to, że spółka ta posiadała koncesję w rozumieniu art. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. 2008, L 293, s. 3), wydaną przez Królestwo Danii. Co prawda Komisja uznała w punkcie zaskarżonej decyzji zatytułowanym „Beneficjent", że SAS jest jedynym przedsiębiorstwem lotniczym, które posiada koncesję wydaną przez Królestwo Danii, która to koncesja jest „kluczowa dla dostępności do, z i w obrębie [tego państwa członkowskiego]". Należy jednak zaznaczyć, że ze względu na to, iż celem rozpatrywanego środka nie jest zapewnienie „dostępności" Danii, to stwierdzenie Komisji nie może być interpretowane jako mające na celu uzasadnienie tego, że rozpatrywany środek powinien przysługiwać wyłącznie SAS.

65 W drugiej kolejności należy zaznaczyć, że pomoc indywidualna, taka jak rozpatrywana w niniejszej sprawie, z definicji przysługuje tylko jednemu przedsiębiorstwu, z wyłączeniem wszystkich innych przedsiębiorstw, w tym przedsiębiorstw znajdujących się w sytuacji porównywalnej z sytuacją beneficjenta tej pomocy. Tym samym z natury swej taka pomoc indywidualna wprowadza różnicę w traktowaniu, a nawet dyskryminację, która jest jednak nierozerwalnie związana z indywidualnym charakterem tego środka. Tymczasem twierdzenie skarżącej, że rozpatrywana pomoc indywidualna jest sprzeczna z zasadą niedyskryminacji, sprowadza się w istocie do systematycznego podważania zgodności z rynkiem wewnętrznym każdej pomocy indywidualnej jedynie ze względu na jej charakter, rynkistoty swej wyłączny i przez to dyskryminujący, nawet jeżeli prawo Unii zezwala państwom członkowskim na przyznanie pomocy indywidualnej, pod warunkiem że są spełnione wszystkie przesłanki przewidziane w art. 107 TFUE.

66 W tym względzie wskazano zresztą w pkt 24 powyżej, że co się tyczy w szczególności art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE, państwa członkowskie nie są zobowiązane do naprawienia całości szkód spowodowanych zdarzeniem nadzwyczajnym, a w konsekwencji do przyznania pomocy wszystkim poszkodowanym.

67 W trzeciej kolejności należy zauważyć, że w świetle orzecznictwa przypomnianego w pkt 59 powyżej skarżąca słusznie podnosi, że wszyscy przewoźnicy lotniczy, którzy prowadzą działalność w Danii, odczuli wpływ ograniczeń dotyczących pandemii COVID-19 i że w konsekwencji wszyscy oni ponieśli, podobnie jak SAS, szkodę wynikającą z odwołania lub reorganizacji lotów w następstwie wprowadzenia ograniczeń w zakresie przemieszczania się w kontekście pandemii COVID-19.

68 Niemniej przy założeniu, że – jak twierdzi skarżąca – różnica w traktowaniu ustanowiona przez rozpatrywany środek ze względu na to, że przysparza on korzyści jedynie SAS, może zostać zrównana z dyskryminacją, należy zbadać, czy jest ona uzasadniona zgodnym z prawem celem i czy jest konieczna, odpowiednia i proporcjonalna do jego osiągnięcia (zob. pkt 58, 60 powyżej). Podobnie w zakresie, w jakim skarżąca odwołuje się do art. 18 akapit pierwszy TFUE, należy podkreślić, że zgodnie z tym postanowieniem zakazana jest wszelka dyskryminacja ze względu na przynależność państwową w zakresie stosowania traktatów „bez uszczerbku dla postanowień szczególnych, które one przewidują". Należy zatem zbadać, czy to odmienne traktowanie jest dopuszczalne w świetle art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE, który stanowi podstawę prawną zaskarżonej decyzji. Badanie to wymaga ustalenia z jednej strony, czy cel rozpatrywanego systemu pomocy spełnia wymogi tego ostatniego postanowienia, a z drugiej strony, czy zasady przyznawania rozpatrywanej pomocy, a mianowicie w niniejszej sprawie fakt, że skorzystał z niej tylko SAS, mogą umożliwić osiągnięcie tego celu i nie wykraczają poza to, co jest konieczne do jego osiągnięcia.

69 Jeśli chodzi o cel rozpatrywanego środka, skarżąca nie kwestionuje tego, że odszkodowanie za szkodę wynikłą z odwołania lub reorganizacji lotów przewoźnika lotniczego w następstwie wprowadzenia ograniczeń dotyczących przemieszczania się w kontekście pandemii COVID-19 pozwala na naprawienie szkód spowodowanych przez tę pandemię. Jak wskazano w pkt 19 powyżej, skarżąca nie kwestionuje również tego, że pandemia COVID-19 stanowi zdarzenie nadzwyczajne w rozumieniu art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE.

70 Co się tyczy warunków przyznania rozpatrywanego środka, Komisja wskazała w zaskarżonej decyzji, że SAS, którego operacje koncentrowały się w Danii, Szwecji i Norwegii, reprezentował dwie trzecie ruchu lotniczego wewnątrz Skandynawii, 33% ruchu lotniczego w porcie lotniczym Kopenhagi (Dania), 32% łącznego ruchu krajowego i międzynarodowego w Danii oraz 40% skomunikowania krajowego Danii. Tymczasem sama skarżąca przyznaje, że „[u]dział w rynku stanowi dopuszczalny wskaźnik szkód poniesionych przez przewoźników lotniczych".

71 Skarżąca podnosi jednak, że taka okoliczność nie pozwala uzasadnić odmiennego traktowania wynikającego z rozpatrywanego środka. Uważa ona bowiem, że ta różnica w traktowaniu nie jest proporcjonalna, ponieważ środek ten przyznaje SAS całą pomoc mającą na celu naprawienie szkody wyrządzonej przez pandemię COVID-19, podczas gdy część tej szkody poniesionej przez SAS jest mniejsza niż 35%.

72 W tym względzie z zaskarżonej decyzji wynika, że SAS ze względu na jego większe udziały w rynku został bardziej dotknięty ograniczeniami odnoszącymi się do pandemii COVID-19 niż inni przewoźnicy lotniczy działający w Danii. Potwierdzają to zresztą dane zawarte w załączniku A.3.2 do skargi, z których wynika, że SAS posiada największy udział w rynku w Danii w wysokości 34% i że ten udział w rynku był znacznie wyższy niż udział w rynku jego najbliższego konkurenta i skarżącej, którzy posiadali jedynie udział w rynku wynoszący odpowiednio 18% i 9%.

73 Ponadto z danych wymienionych w pkt 70 powyżej wynika w szczególności, że proporcjonalnie ograniczenia te znacznie bardziej dotknęły SAS niż skarżącą, która, jak wynika z załącznika A.3.2 do skargi, realizowała jedynie niewielką część swojej działalności na połączeniach do Danii i z tego państwa, w odróżnieniu od SAS, dla której to spółki ta część jest znacznie większa.

74 W konsekwencji należy stwierdzić, że różnica w traktowaniu na korzyść SAS jest odpowiednia w odniesieniu do celu naprawienia szkód wynikających z tych ograniczeń i nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu, zgodnie z uzasadnieniem przedstawionym już w pkt 40–49 powyżej.

75 Ponadto skarżąca nie wykazała, że z uwagi na niewielką kwotę rozpatrywanego środka, przypomnianą w pkt 43 powyżej, w świetle oszacowania szkody poniesionej przez SAS, przypomnianego w pkt 31 powyżej, podział tej kwoty na wszystkie przedsiębiorstwa lotnicze obecne w Danii nie pozbawiłby tego środka skuteczności.

76 Z powyższego wynika, że przyznanie korzyści z rozpatrywanego środka wyłącznie SAS było uzasadnione i że rozpatrywany środek nie narusza zasady niedyskryminacji.

W przedmiocie naruszenia swobody przedsiębiorczości i swobody świadczenia usług

77 Należy przypomnieć z jednej strony, że postanowienia traktatu FUE dotyczące swobody przedsiębiorczości mają na celu zapewnienie możliwości korzystania z traktowania krajowego w przyjmującym państwie członkowskim (zob. wyrok z dnia 6 października 2015 r., Finanzamt Linz, C-66/14, EU:C:2015:661, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo).

78 Z drugiej strony swoboda świadczenia usług sprzeciwia się stosowaniu wszelkich przepisów krajowych, które świadczenie usług między państwami członkowskimi czynią trudniejszym niż świadczenie usług wyłącznie wewnątrz jednego państwa członkowskiego, niezależnie od istnienia dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce zamieszkania (zob. podobnie wyrok z dnia 6 lutego 2003 r., Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, pkt 25). Niemniej należy stwierdzić, że zgodnie z art. 58 ust. 1 TFUE swoboda świadczenia usług w dziedzinie transportu została uregulowana postanowieniami tytułu dotyczącego transportu, a mianowicie tytułu VI traktatu FUE. Swoboda świadczenia usług w dziedzinie transportu w ramach prawa pierwotnego podlega zatem odrębnemu systemowi prawnemu (wyrok z dnia 18 marca 2014 r., International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, pkt 36). W konsekwencji art. 56 TFUE, który ustanawia swobodę świadczenia usług, nie znajduje wprost zastosowania do dziedziny żeglugi powietrznej (wyrok z dnia 25 stycznia 2011 r., Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, pkt 22).

79 Dlatego też środki liberalizacji usług transportu lotniczego mogą być przyjęte jedynie w oparciu o art. 100 ust. 2 TFUE (wyrok z dnia 18 marca 2014 r., International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, pkt 38). Jak słusznie podnosi skarżąca, prawodawca Unii przyjął rozporządzenie nr 1008/2008 na podstawie tego postanowienia, którego celem jest właśnie określenie warunków stosowania w sektorze transportu lotniczego zasady swobody świadczenia usług (zob. analogicznie wyrok z dnia 6 lutego 2003 r., Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, pkt 23, 24).

80 W niniejszej sprawie należy zauważyć, że skarżąca utrzymuje zasadniczo, iż rozpatrywany środek stanowi przeszkodę dla swobody przedsiębiorczości i swobody świadczenia usług z uwagi na jego dyskryminujący charakter.

81 O ile prawdą jest, że rozpatrywany środek dotyczy pomocy indywidualnej, z której korzysta jedynie SAS, o tyle skarżąca nie wykazuje, w jaki sposób ten wyłączny charakter może zniechęcać ją do podjęcia działalności w Danii lub świadczenia usług z i do tego kraju. Skarżąca nie wskazała w szczególności okoliczności faktycznych ani prawnych, które sprawiałyby, że wspomniany środek wywierałby skutki ograniczające, wykraczające poza te, które aktywują zakaz ustanowiony w art. 107 ust. 1 TFUE, ale które – jak stwierdzono w pkt 58–76 powyżej – są jednak konieczne i proporcjonalne do naprawienia szkód wyrządzonych SAS zdarzeniem nadzwyczajnym, jakim jest pandemia COVID-19, zgodnie z wymogami art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE.

82 W konsekwencji rozpatrywany środek nie może stanowić przeszkody dla swobody przedsiębiorczości lub swobody świadczenia usług. Z powyższego wynika, że skarżąca bezzasadnie zarzuca Komisji, iż ta nie zbadała zgodności tego środka ze swobodą przedsiębiorczości i swobodą świadczenia usług.

83 W tych okolicznościach należy oddalić trzeci zarzut skarżącej.

W przedmiocie zarzutu czwartego, dotyczącego naruszenia przez Komisję praw proceduralnych skarżącej poprzez odmowę wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego pomimo poważnych trudności

84 Skarżąca twierdzi, że przeprowadzone przez Komisję badanie było niewystarczające, w szczególności w odniesieniu do proporcjonalności rozpatrywanego środka, jak również zgodności tego środka z zasadą niedyskryminacji oraz z zasadami swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości. Niewystarczający charakter tego badania świadczy jednak o istnieniu poważnych trudności, które powinny były skłonić Komisję do wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego i umożliwienia skarżącej przedstawienia uwag, a tym samym wywarcia wpływu na to badanie.

85 Komisja, Królestwo Danii, Republika Francuska i SAS kwestionują argumentację skarżącej.

86 Należy zaznaczyć, jak podnosi zasadniczo Komisja, że zarzut czwarty skarżącej ma w rzeczywistości charakter posiłkowy, na wypadek gdyby Sąd nie zbadał zasadności oceny pomocy jako takiej. Z utrwalonego orzecznictwa wynika bowiem, że zarzut taki ma umożliwić uznanie, że zainteresowana strona ma legitymację czynną do wniesienia skargi na podstawie art. 263 TFUE, której w przeciwnym razie byłaby pozbawiona (zob. podobnie wyroki: z dnia 24 maja 2011 r., Komisja/Kronoply i Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, pkt 48; z dnia 27 października 2011 r., Austria/Scheucher-Fleisch i in., C-47/10 P, EU:C:2011:698, pkt 44). Sąd zbadał jednak trzy pierwsze zarzuty skargi, odnoszące się do oceny pomocy jako takiej, wobec czego zarzut tego rodzaju jest pozbawiony deklarowanego celu.

87 Należy zresztą stwierdzić, że zarzut ten jest pozbawiony autonomicznej treści. W ramach takiego zarzutu strona skarżąca może bowiem powołać się, w celu ochrony praw proceduralnych przysługujących jej w ramach formalnego postępowania wyjaśniającego, jedynie na zastrzeżenia pozwalające wykazać, że ocena informacji i dowodów, którymi dysponowała lub mogła dysponować Komisja na etapie badania wstępnego zgłoszonego środka, powinna była wzbudzić wątpliwości co do zgodności tego środka z rynkiem wewnętrznym (zob. podobnie wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r., Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, pkt 81; z dnia 9 lipca 2009 r., 3F/Komisja, C-319/07 P, EU:C:2009:435, pkt 35; z dnia 24 maja 2011 r., Komisja/Kronoply i Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, pkt 59), takie jak niewystarczający lub niekompletny charakter badania przeprowadzonego przez Komisję w toku wstępnego postępowania wyjaśniającego lub istnienie skarg wniesionych do Komisji przez podmioty trzecie. W tym względzie należy zauważyć, że w zarzucie czwartym powtórzono w sposób bardziej zwięzły argumenty podniesione w ramach zarzutów od pierwszego do trzeciego, bez wskazania konkretnych elementów, które świadczyłyby o ewentualnych poważnych trudnościach.

88 Z tych względów należy stwierdzić, że ponieważ Sąd zbadał wspomniane zarzuty co do istoty, nie ma potrzeby badania zasadności tego zarzutu.

W przedmiocie zarzutu piątego, dotyczącego naruszenia przez Komisję art. 296 akapit drugi TFUE

89 Skarżąca utrzymuje, że Komisja naruszyła art. 296 akapit drugi TFUE, ponieważ nie oceniła przewagi konkurencyjnej przyznanej SAS, nie wyjaśniła sposobu, w jaki określiła kwotę rozpatrywanego środka, nie oszacowała szkód spowodowanych przez pandemię COVID-19 i nie sprawdziła, czy środek ten jest zgodny z zasadą niedyskryminacji, a także z zasadami swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości. Tym samym rozumowanie Komisji albo w ogóle nie zostało przedstawione, albo jest ono tautologiczne bądź wewnętrznie sprzeczne.

90 Na rozprawie skarżąca dodała, że zdarzenie nadzwyczajne w rozumieniu art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE, o którym mowa w niniejszej sprawie, nie zostało jasno określone w zaskarżonej decyzji. Podniosła ona, że zaskarżona decyzja odnosi się do ograniczeń w zakresie przemieszczania się, które zostały zniesione w okresie od połowy czerwca do początku lipca 2020 r., podczas gdy szkoda oszacowana wstępnie przez Królestwo Danii odpowiada „utracie wartości dodanej” w latach 2019/2020 i 2020/2021.

91 Komisja, Królestwo Danii, Republika Francuska i SAS kwestionują argumentację skarżącej.

92 W tym względzie należy przypomnieć, że uzasadnienie, jakiego wymaga art. 296 TFUE, powinno być dostosowane do charakteru aktu i powinno przedstawiać w sposób jasny i jednoznaczny rozumowanie instytucji, która wydała akt, co pozwala zainteresowanym poznać podstawy podjętej decyzji, a właściwemu sądowi dokonać jej kontroli. Tym samym wymóg uzasadnienia należy oceniać w odniesieniu do konkretnej sytuacji, w szczególności do treści aktu, charakteru przywołanych argumentów, a także interesu, jaki w uzyskaniu informacji mogą mieć adresaci aktu lub inne osoby, których dotyczy on bezpośrednio i indywidualnie. Nie ma wymogu, by uzasadnienie wyszczególniało wszystkie istotne okoliczności faktyczne i prawne, ponieważ kwestia, czy uzasadnienie aktu spełnia

wymogi przewidziane w art. 296 TFUE, powinna być oceniana z uwzględnieniem nie tylko jego brzmienia, ale także jego kontekstu, jak również całości przepisów prawa regulujących daną dziedzinę (wyroki: z dnia 2 kwietnia 1998 r., Komisja/Sytraval i Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, pkt 63; z dnia 22 czerwca 2004 r., Portugalia/Komisja, C-42/01, EU:C:2004:379, pkt 66; z dnia 15 kwietnia 2008 r., Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, pkt 79).

93 W niniejszej sprawie, jeśli chodzi o charakter omawianego tu aktu, zaskarżona decyzja została wydana w ramach wstępnego etapu badania pomocy przewidzianego w art. 108 ust. 3 TFUE, którego jedynym celem jest umożliwienie Komisji wyrobienia sobie pierwszej opinii na temat częściowej lub całkowitej zgodności danej pomocy, bez konieczności wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego przewidzianego w ust. 2 tego artykułu, który z kolei ma na celu umożliwienie Komisji zebrania wszelkich informacji o całości danych dotyczących tej pomocy.

94 Decyzja taka, która jest wydawana w krótkim terminie, powinna zawierać jedynie powody, dla których Komisja uważa, iż nie stoi w obliczu poważnych trudności w zakresie oceny zgodności danej pomocy z rynkiem wewnętrznym (wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, pkt 65).

95 W tym względzie, po pierwsze, jeśli chodzi o wartość przewagi konkurencyjnej i kwotę pomocy, należy zaznaczyć, że Komisja wyjaśniła w zaskarżonej decyzji, iż Królestwo Danii nie mogło określić kwoty rozpatrywanego środka, ponieważ SAS nie negocjował jeszcze odnawialnej linii kredytowej i nie korzystał zatem z tego środka w dniu wydania tej decyzji. Komisja oszacowała jednak stawkę, która zostałaby zastosowana wobec SAS w braku wspomnianego środka, jak wspomniano w pkt 43 powyżej. Ponadto oceniła ona zgodność tego środka z rynkiem wewnętrznym z uwzględnieniem jego wartości nominalnej.

96 Poza tym w zakresie, w jakim skarżąca odnosi się do przewagi konkurencyjnej wynikającej z dyskryminującego charakteru rozpatrywanego środka, wystarczy stwierdzić, jak wynika z pkt 52 powyżej, że Komisja nie była zobowiązana do uwzględnienia takiej korzyści w celu dokonania oceny zgodności tego środka z rynkiem wewnętrznym, wobec czego nie miała ona również obowiązku wspomnienia o tym w zaskarżonej decyzji.

97 Wreszcie Komisja z jednej strony oszacowała szkodę poniesioną przez SAS między 5 a 15 mld SEK, a z drugiej strony wskazała elementy przypomniane w pkt 35 powyżej, które powinny zostać uwzględnione w celu obliczenia tej szkody przez Królestwo Danii.

98 Po drugie, co się tyczy zasady niedyskryminacji oraz zasad swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości, należy co prawda przypomnieć, że w sytuacji, gdy beneficjenci aktu z jednej strony i inne wykluczone podmioty z drugiej strony znajdują się w porównywalnej sytuacji, instytucja Unii, która wydała akt, jest zobowiązana przedstawić w ramach specjalnego uzasadnienia, w jaki sposób wprowadzone w ten sposób odmienne traktowanie jest obiektywnie uzasadnione (wyrok z dnia 15 kwietnia 2008 r., Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, pkt 82). Niemniej w niniejszej sprawie należy stwierdzić, że zaskarżona decyzja zawiera informacje, przypomniane w pkt 70 powyżej, pozwalające zrozumieć powody, dla których Komisja uznała, że jest uzasadnione, aby SAS jako jedyny mógł skorzystać z rozpatrywanego środka.

99 Po trzecie, co się tyczy zdarzenia nadzwyczajnego, o którym mowa w niniejszej sprawie, należy zauważyć, jak wspomniano w pkt 19 powyżej i jak wynika z ust. 51–56 zaskarżonej decyzji, że Komisja uznała, iż pandemia COVID-19 stanowi takie zdarzenie.

100 Ponadto, o ile ust. 3 zaskarżonej decyzji wymienia co prawda konkretnie ograniczenia i zalecenia dotyczące podróży przyjęte przez Królestwo Danii, Królestwo Szwecji i Królestwo Norwegii w kwietniu i maju 2020 r., z jednej strony, należy zauważyć, że celem rozpatrywanego środka, o którym mowa w ust. 5 tej decyzji, jest częściowe odszkodowanie dla SAS za szkodę wynikłą

z odwołania lub reorganizacji lotów w następstwie wprowadzenia ograniczeń w zakresie przemieszczania się w kontekście pandemii COVID-19, przy czym ograniczenia te nie zostały dokładnie zidentyfikowane. W konsekwencji z zaskarżonej decyzji nie wynika, że szkoda poniesiona przez SAS była ograniczona do szkody wynikającej z ograniczeń wymienionych w ust. 3 tej decyzji, a nie do ewentualnych ograniczeń, które mogły zostać również przyjęte w kontekście pandemii COVID-19 po wydaniu tej decyzji. Z drugiej strony należy stwierdzić, że zaskarżona decyzja nie wyklucza, iż ograniczenia wymienione w ust. 3 tej decyzji mogą mieć wpływ na ruch lotniczy nawet po ich uchyleniu, zgodnie z prognozami Komisji przypomnianymi w pkt 31 powyżej. W konsekwencji należy stwierdzić, że nie było sprzeczności w jednoczesnym uznaniu, że szkoda poniesiona przez SAS wynikała z ograniczeń w zakresie przemieszczania się w kontekście pandemii COVID-19 oraz że szkoda ta mogła się zmaterializować do 2021 r.

101 Z powyższego wynika, że zaskarżona decyzja jest wystarczająco uzasadniona i że w konsekwencji należy oddalić zarzut piąty skarżącej.

102 Z wszystkich powyższych rozważań wynika, że skargę należy oddalić w całości, bez orzekania w przedmiocie jej dopuszczalności.

W przedmiocie kosztów

103 Zgodnie z art. 134 § 1 regulaminu postępowania, kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ skarżąca przegrała sprawę, należy zgodnie z żądaniem Komisji obciążyć ją jej własnymi kosztami oraz kosztami poniesionymi przez Komisję, w tym kosztami poniesionymi w ramach wniosku o zachowanie poufności.

104 Królestwo Danii i Republika Francuska pokrywają własne koszty na podstawie art. 138 § 1 regulaminu postępowania.

105 Na podstawie art. 138 § 3 regulaminu postępowania SAS pokrywa własne koszty.

Z powyższych względów

SĄD (dziesiąta izba w składzie powiększonym)

orzeka, co następuje:

1) Skarga zostaje oddalona.

2) Ryanair DAC zostaje obciążony własnymi kosztami oraz kosztami poniesionymi przez Komisję Europejską, w tym kosztami poniesionymi w ramach wniosku o zachowanie poufności.

3) Królestwo Danii, Republika Francuska i SAS AB pokrywają własne koszty.

Van der Woude Kornezov Buttigieg

Kowalik-Bańczyk Hesse

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 14 kwietnia 2021 r.

Podpisy