Zbiór Orzeczeń

WYROK SĄDU (dziesiąta izba w składzie powiększonym)

z dnia 14 kwietnia 2021 r.*

Pomoc państwa – Fiński rynek transportu lotniczego – Pomoc przyznana przez Finlandię Finnairowi w ramach pandemii COVID-19 – Gwarancja państwa dotycząca pożyczki – Decyzja o niewnoszeniu zastrzeżeń – Tymczasowe ramy środków pomocy państwa – Środek przeznaczony na zaradzenie poważnym zaburzeniom w gospodarce państwa członkowskiego – Brak wyważenia korzystnych skutków pomocy z jej negatywnymi skutkami dla warunków wymiany handlowej i utrzymania niezakłóconej konkurencji – Równość traktowania – Swoboda przedsiębiorczości – Swoboda świadczenia usług – Obowiązek uzasadnienia

W sprawie T-388/20

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

strona skarżąca,

przeciwko

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

strona pozwana,

popieranej przez

Królestwo Hiszpanii, które reprezentował L. Aguilera Ruiz, w charakterze pełnomocnika,

przez

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

oraz przez

Republikę Finlandii, którą reprezentowała H. Leppo, w charakterze pełnomocnika,

interwenienci,

mającej za przedmiot oparte na art. 263 TFUE żądanie stwierdzenia nieważności decyzji Komisji C(2020) 3387 final z dnia 18 maja 2020 r. w sprawie pomocy państwa SA.56809 (2020/N) – Finlandia COVID-19: Gwarancja państwa przyznana Finnairowi,

* Język postępowania: angielski.

SĄD (dziesiąta izba w składzie powiększonym),

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

sekretarz: P. Cullen, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 4 grudnia 2020 r.,

wydaje następujący

Wyrok

Okoliczności powstania sporu

1 W dniu 13 maja 2020 r. Republika Finlandii zgłosiła Komisji Europejskiej, zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE, środek pomocy w postaci gwarancji państwa na rzecz przedsiębiorstwa Finnair, Plc.

2 Rozpatrywany środek ma na celu pomoc Finnairowi w uzyskaniu od funduszu emerytalnego pożyczki w wysokości 600 mln EUR przeznaczonej na zaspokojenie jego potrzeb w funduszu bieżącym. Gwarancja państwowa pokrywa 90% pożyczki i jest ograniczona do maksymalnego okresu trzech lat. Pozostałe 10% pożyczki pokrywa bank komercyjny na warunkach rynkowych. Rzeczona gwarancja ma być uruchomiona jedynie w przypadku niewywiązania się Finnaira z jego zobowiązań wobec funduszu emerytalnego.

3 Środek ten opiera się na art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, zgodnie z jego wykładnią zawartą w pkt 2 i 3.2 komunikatu Komisji z dnia 19 marca 2020 r. zatytułowanego „Tymczasowe ramy środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki w kontekście trwającej epidemii COVID-19” (Dz.U. 2020, C 91 I, s. 1), zmienionego w dniu 3 kwietnia 2020 r. (Dz.U. 2020, C 112 I, s. 1) (zwanego dalej „ramami tymczasowymi”).

4 W dniu 18 maja 2020 r. Komisja wydała decyzję C(2020) 3387 final w sprawie pomocy państwa SA.56809 (2020/N) – Finlandia COVID-19: Gwarancja państwa przyznana Finnairowi, w której postanowiła nie wnosić zastrzeżeń wobec rozpatrywanego środka ze względu na to, że jest on zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, według jego interpretacji w ramach tymczasowych (zwaną dalej „zaskarżoną decyzją”).

5 W decyzji tej Komisja uznała, że w świetle art. 107 ust. 1 TFUE rozpatrywany środek stanowi pomoc państwa (ust. 30–35 zaskarżonej decyzji). Jeśli chodzi o zgodność tej pomocy z rynkiem wewnętrznym, Komisja uznała najpierw, że scenariusz przedstawiony przez władze fińskie, dotyczący braku płynności finansowej, któremu miał sprostać Finnair, jest realistyczny. Następnie wskazała ona, że Finnair starał się uzyskać finansowanie rynków kredytowych, lecz nie mógł zaspokoić wszystkich swoich potrzeb w zakresie płynności finansowej. W szczególności w dniu 29 kwietnia 2020 r. Finnair ogłosił, że jego zarząd postanowił przygotować dokapitalizowanie (emisję akcji) ze względu na straty wynikające z pojawienia się COVID-19, które uszczupliły jego fundusze własne. Komisja zauważyła w szczególności, że w chwili wydania zaskarżonej decyzji kwota oferty wynosiła około 500 mln EUR i że nie było pewne, czy operacja ta zakończy się pomyślnie (ust. 40–44 zaskarżonej decyzji). Wreszcie, mając na uwadze znaczenie Finnaira dla gospodarki fińskiej, Komisja doszła do wniosku, że rozpatrywany środek jest konieczny, odpowiedni i proporcjonalny do zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce tego państwa członkowskiego (ust. 45–52 zaskarżonej decyzji). Sprawdziła również, czy rozpatrywany środek spełniał wszystkie istotne warunki ram tymczasowych, i stwierdziła, że tak było (ust. 53 zaskarżonej decyzji).

Okoliczności faktyczne zaistniałe po wniesieniu skargi

6 W dniu 29 lipca 2020 r., po wniesieniu skargi, Komisja sprostowała zaskarżoną decyzję decyzją C(2020) 5339 final, zatytułowaną „Sprostowanie decyzji C(2020) 3387 final z dnia 18 maja 2020 r. w sprawie pomocy państwa SA.56809 (2020/N) – Finlandia COVID-19: Gwarancja państwa przyznana Finnairowi". Zaskarżona decyzja została opublikowana w poprawionej wersji na stronie internetowej Komisji w dniu 31 lipca 2020 r.

Postępowanie i żądania stron

7 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 26 czerwca 2020 r. skarżąca, Ryanair DAC, wniosła niniejszą skargę.

8 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.

9 W dniu 6 lipca 2020 r. Komisja wniosła o zawieszenie postępowania do czasu wydania orzeczenia kończącego postępowanie w sprawach T-238/20 i T-259/20, czemu skarżąca sprzeciwiła się w dniu 9 lipca 2020 r. Postanowieniem z dnia 10 lipca 2020 r. prezes dziesiątej izby Sądu oddalił wniosek Komisji o zawieszenie postępowania.

10 Postanowieniem z dnia 15 lipca 2020 r. Sąd (dziesiąta izba) przychylił się do wniosku o rozpoznanie sprawy w trybie przyspieszonym.

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

12 W dniu 31 lipca 2020 r. Komisja złożyła w sekretariacie Sądu odpowiedź na skargę.

13 Na podstawie art. 106 § 2 regulaminu postępowania skarżąca złożyła w dniu 13 sierpnia 2020 r. wniosek o przeprowadzenie rozprawy.

14 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 16 września 2020 r. Królestwo Hiszpanii złożyło wniosek o dopuszczenie do sprawy w charakterze interwenienta popierającego żądania Komisji. Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 25 września 2020 r. skarżąca, na podstawie art. 144 § 7 regulaminu postępowania, wniosła o to, by określone dane zawarte w skróconej wersji skargi nie zostały przekazane Królestwu Hiszpanii. Przedłożyła ona jawną wersję skargi, skróconej wersji skargi i załączników do nich.

15 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 29 września 2020 r. Republika Finlandii złożyła wniosek o dopuszczenie jej do niniejszej sprawy w charakterze interwenienta popierającego żądania Komisji. Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 6 października 2020 r. skarżąca, na podstawie art. 144 § 7 regulaminu postępowania, wniosła o to, by dane, o których mowa w pkt 14 powyżej, nie zostały przekazane Republice Finlandii.

16 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 29 września 2020 r. Republika Francuska złożyła wniosek o dopuszczenie jej do niniejszej sprawy w charakterze interwenienta popierającego żądania Komisji. Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 6 października 2020 r. skarżąca, na podstawie art. 144 § 7 regulaminu postępowania, wniosła o to, by dane, o których mowa w pkt 14 powyżej, nie zostały przekazane Republice Francuskiej.

17 Postanowieniem z dnia 14 października 2020 r. prezes dziesiątej izby Sądu w składzie powiększonym dopuścił interwencję Królestwa Hiszpanii, Republiki Francuskiej i Republiki Finlandii i tymczasowo ograniczył przekazanie skargi, skróconej wersji skargi i załączników do tych pism do przedstawionych przez skarżącą wersji jawnych, w oczekiwaniu na ewentualne uwagi interwenientów dotyczące wniosków o zachowanie poufności.

18 Tytułem środka organizacji postępowania z dnia 14 października 2020 r. Królestwu Hiszpanii, Republice Francuskiej i Republice Finlandii zezwolono, na podstawie art. 154 § 3 regulaminu postępowania, na przedstawienie uwag interwenienta.

19 W dniu 29 października 2020 r. Królestwo Hiszpanii, Republika Francuska i Republika Finlandii złożyły w sekretariacie Sądu uwagi interwenienta, nie zgłaszając zastrzeżeń wobec złożonych przez skarżącą wniosków o zachowanie poufności.

20 Skarżąca wnosi do Sądu o:

– stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji;

– obciążenie Komisji kosztami postępowania.

21 Komisja wnosi do Sądu o:

– oddalenie skargi;

– obciążenie skarżącej kosztami postępowania.

22 Królestwo Hiszpanii wnosi do Sądu o oddalenie skargi w całości i obciążenie skarżącej kosztami postępowania.

23 Republika Francuska i Republika Finlandii wnoszą do Sądu o oddalenie skargi.

Co do prawa

24 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 dużego znaczenia, jakie uzyskanie szybkiego rozstrzygnięcia sprawy co do istoty ma zarówno dla skarżącej, jak i dla Komisji, Królestwa Hiszpanii, Republiki Francuskiej i Republiki Finlandii, należy od razu przystąpić do badania zasadności skargi, bez uprzedniego orzekania o jej dopuszczalności.

25 Na poparcie skargi skarżąca podnosi cztery zarzuty, z których pierwszy dotyczy naruszenia art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, drugi – naruszenia zasad niedyskryminacji, swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości, trzeci – naruszenia art. 108 ust. 2 TFUE, a czwarty – naruszenia obowiązku uzasadnienia.

26 Na wstępie należy przypomnieć, że po wniesieniu skargi Komisja sprostowała zaskarżoną decyzję (zob. pkt 6 powyżej). W tym względzie należy stwierdzić, że sprostowanie dotyczy jedynie błędów pisarskich, które dotyczą wyłącznie trzech danych przedstawionych w przypisie 9 zaskarżonej decyzji (zob. pkt 117–124 poniżej). Sprostowanie to nie ma wpływu na przedmiot i ramy sporu określone

w skardze, a zatem nie wymagało dostosowania skargi. Do Sądu należy, w trosce o prawidłowe administrowanie wymiarem sprawiedliwości, uwzględnienie wspomnianego sprostowania przy ocenie zarzutów podniesionych przez skarżącą w celu zapewnienia im skuteczności.

W przedmiocie zarzutu pierwszego, dotyczącego naruszenia art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE

27 Zarzut pierwszy składa się zasadniczo z dwóch części.

28 Z jednej strony skarżąca podnosi, że indywidualny środek na rzecz Finnaira nie jest odpowiedni do zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce fińskiej. Utrzymuje ona, że z wyjątkiem sektora bankowego istnieją bardzo nieliczne decyzje zezwalające na przyjęcie środka opartego na art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE w odniesieniu do indywidualnych przedsiębiorstw. Skarżąca uważa również, że zaskarżona decyzja nie wykazuje w wiarygodny sposób, iż wartość dodana lub miejsca pracy utworzone przez Finnair pozwalają same w sobie uznać, że rozpatrywany środek jest uzasadniony koniecznością zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce fińskiej. Uznając w ten sposób, że rozpatrywany środek zaradzi sam w sobie poważnym zaburzeniom w gospodarce fińskiej, Komisja naruszyła prawo i popełniła oczywisty błąd w ocenie.

29 Z drugiej strony skarżąca podnosi, że Komisja jest zobowiązana do wyważenia korzystnych skutków pomocy w odniesieniu do realizacji celów określonych w art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE z jej niekorzystnymi skutkami dla warunków wymiany handlowej i utrzymania niezakłóconej konkurencji. Komisja nie dokonała tego wyważenia i w związku z tym naruszyła prawo i popełniła oczywisty błąd w ocenie okoliczności faktycznych, co uzasadnia stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji. Zdaniem skarżącej ramy tymczasowe nie zwalniają Komisji z dokonania wyważenia spornego środka lub wszelkich innych zgłoszonych jej indywidualnych środków pomocowych. Przeciwnie, pkt 1.2 ram tymczasowych wymaga, aby Komisja dokonała takiego wyważenia.

30 Komisja, popierana przez Królestwo Hiszpanii, Republikę Francuską i Republikę Finlandii, kwestionuje argumentację skarżącej.

W przedmiocie części pierwszej, dotyczącej nieodpowiedniego charakteru spornego środka dla zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce fińskiej

31 Artykuł 107 ust. 3 lit. b) TFUE stanowi w szczególności, że pomoc mająca na celu zaradzenie poważnym zaburzeniom w gospodarce państwa członkowskiego może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

32 W tym względzie należy przypomnieć, że art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE stanowi odstępstwo od ustanowionej w art. 107 ust. 1 TFUE ogólnej zasady niezgodności pomocy państwa z rynkiem wewnętrznym. Podlega on więc ścisłej wykładni (zob. wyrok z dnia 9 kwietnia 2014 r., Grecja/Komisja, T-150/12, niepublikowany, EU:T:2014:191, pkt 146 i przytoczone tam orzecznictwo). Artykuł 107 ust. 1 TFUE stanowi, że pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym „w jakiejkolwiek formie". Należy zatem zauważyć, że art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE ma zastosowanie zarówno do systemów pomocy, jak i do pomocy indywidualnej.

33 Zgodnie z orzecznictwem Komisja może uznać pomoc za zgodną z art. 107 ust. 3 TFUE jedynie wówczas, gdy może stwierdzić, że pomoc przyczynia się do realizacji jednego z określonych w nim celów, których przedsiębiorstwo otrzymujące pomoc nie mogłoby osiągnąć w normalnych warunkach rynkowych za pomocą samodzielnie podejmowanych działań. Innymi słowy środek pomocy nie może zostać uznany za zgodny z rynkiem wewnętrznym, jeżeli przynosi poprawę sytuacji finansowej

przedsiębiorstwa będącego jej beneficjentem, lecz nie jest konieczny dla osiągnięcia celów przewidzianych w art. 107 ust. 3 TFUE (zob. podobnie wyrok z dnia 14 stycznia 2009 r., Kronoply/Komisja, T-162/06, EU:T:2009:2, pkt 65 i przytoczone tam orzecznictwo).

34 W tych okolicznościach pomoc indywidualna, taka jak w niniejszej sprawie, może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeżeli jest ona konieczna, odpowiednia i proporcjonalna dla zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce danego państwa członkowskiego.

35 W niniejszej sprawie, jak wynika z pkt 44 skargi, skarżąca nie kwestionuje tego, że pandemia COVID-19 spowodowała poważne zaburzenia w gospodarce fińskiej ani że cały sektor transportu lotniczego jest szczególnie dotknięty kryzysem wywołanym przez tę pandemię.

36 Istnienie zarówno poważnego zaburzenia w gospodarce fińskiej ze względu na pandemię COVID-19, jak i jej poważnych negatywnych skutków dla sektora transportu lotniczego w Finlandii zostało zresztą wykazane w sposób wymagany prawem w ust. 40 i 41 zaskarżonej decyzji.

37 W tym kontekście władze fińskie stwierdziły, że Finnairowi zagraża upadłość z powodu nagłej zapaści jego działalności spowodowanej pandemią COVID-19. Uznały one, że upadłość Finnaira przyczyniłaby się z kolei do poważnego zakłócenia gospodarki fińskiej, w tym bezpieczeństwa jej zaopatrzenia. Posiadanie prawidłowo działającej sieci transportu lotniczego ma zasadnicze znaczenie dla gospodarki kraju jako całości, a jej ewentualna utrata miałaby poważne konsekwencje dla wielu regionów. Władze fińskie uznały zatem, że upadłość Finnaira ze względu na znaczenie tej spółki dla gospodarki fińskiej pogłębiłaby aktualne poważne zaburzenia w gospodarce kraju (ust. 4 zaskarżonej decyzji).

38 Zasadniczym celem rozpatrywanego środka jest zagwarantowanie Finnairowi wystarczającej płynności, aby utrzymać jego rentowność i usługi lotnicze w czasie, gdy pandemia COVID-19 poważnie zakłóca całą gospodarkę fińską, oraz uniknąć sytuacji, w której ewentualna upadłość Finnaira jeszcze bardziej zaburzyłaby gospodarkę tego państwa członkowskiego (ust. 3, 39 zaskarżonej decyzji).

39 W zaskarżonej decyzji Komisja wskazała, że załamanie popytu w następstwie rozprzestrzeniania się COVID-19 i ograniczeń lotów miało natychmiastowy i drastyczny negatywny wpływ na przepływ środków pieniężnych Finnaira. Komisja uznała, że scenariusz przedstawiony przez władze fińskie wydawał się realistyczny i wykazywał, że Finnair napotkał poważne i natychmiastowe trudności w utrzymaniu swojej działalności. Komisja wskazała również, że Finnair starał się uzyskać finansowanie rynków kredytowych, ale ze względu na obecną sytuację i niepewne perspektywy nie mógł zaspokoić wszystkich swoich potrzeb w zakresie płynności finansowej (ust. 40–43 zaskarżonej decyzji). Skarżąca nie podważa tych ustaleń.

40 Skarżąca podnosi natomiast, że uznając, iż rozpatrywany środek zaradzi sam w sobie poważnym zaburzeniom w gospodarce fińskiej, Komisja naruszyła prawo i popełniła oczywisty błąd w ocenie. Argument ten opiera się na błędnym rozumieniu zaskarżonej decyzji. Wbrew temu, co twierdzi skarżąca, Komisja nie uznała w tej decyzji, że rozpatrywany środek sam w sobie zaradzi poważnym zaburzeniom w gospodarce fińskiej. Komisja starała się wykazać, że ze względu na znaczenie Finnaira dla gospodarki fińskiej środek ten miał na celu zaradzenie poważnym zaburzeniom w gospodarce fińskiej wywołanym pandemią COVID-19.

41 Należy przypomnieć, że art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE nie wymaga, aby rozpatrywana pomoc mogła sama w sobie zaradzić poważnym zaburzeniom w gospodarce danego państwa członkowskiego. Po stwierdzeniu przez Komisję rzeczywistego wystąpienia poważnych zaburzeń w gospodarce państwa członkowskiego państwo to może bowiem zostać upoważnione, jeżeli poza tym są spełnione pozostałe przesłanki przewidziane w tym przepisie, do przyznania pomocy państwa w formie systemów pomocy lub pomocy indywidualnej, które przyczynią się do zaradzenia poważnym zaburzeniom. Mogłoby tym

samym chodzić o wiele środków pomocy, z których każdy ze swej strony przyczyni się do osiągnięcia tego celu. Nie można zatem wymagać, że środek pomocy sam w sobie zaradzi poważnym zaburzeniom w gospodarce państwa członkowskiego, aby mógł być ważnie oparty na art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE.

42 W zakresie, w jakim skarżąca podnosi, że rozpatrywana pomoc nie jest odpowiednia w odniesieniu do celu zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce fińskiej, należy zbadać, czy w zaskarżonej decyzji Komisja wystarczająco wykazała, że ze względu na znaczenie Finnaira dla gospodarki fińskiej środek ten miał rzeczywiście na celu zaradzenie poważnym zaburzeniom w gospodarce fińskiej spowodowanym przez pandemię COVID-19.

43 Aby dojść do takiego wniosku, Komisja wzięła pod uwagę szereg czynników, w szczególności transport pasażerski, transport towarowy, miejsca pracy, zakupy u dostawców oraz wkład do produktu krajowego brutto (PKB).

44 Komisja wzięła najpierw pod uwagę znaczenie Finnaira dla transportu pasażerskiego (ust. 45 zaskarżonej decyzji).

45 W tym względzie należy stwierdzić, podobnie jak uczyniła to Komisja, że w chwili wydania zaskarżonej decyzji Finnair obsługiwał ważną sieć krajową i międzynarodową, która zapewniała skomunikowanie Finlandii. Jak zauważyła Komisja i co nie zostało zakwestionowane przez skarżącą, Finnair był głównym przewoźnikiem lotniczym w Finlandii, o czym świadczy liczba prawie 15 mln pasażerów przewiezionych w 2019 r., czyli 67% wszystkich przewiezionych w tym roku pasażerów do, z i w obrębie Finlandii. Jego status pierwszego przewoźnika lotniczego potwierdza raport statystyczny Finavii z 2019 r. Finavia jest spółką zarządzającą portem lotniczym Helsinki-Vantaa (Finlandia) oraz wszystkimi regionalnymi portami lotniczymi w Finlandii. Zgodnie z tym raportem pasażerowie Finnaira stanowili ponad 60% pasażerów przewiezionych w ramach lotów międzynarodowych i co najmniej 80% pasażerów przewiezionych w ramach lotów krajowych. Jego całkowity udział w rynku stanowił ponad 40% rynku usług lotniczych w portach lotniczych Finavii w 2019 r. W tym samym roku na dwie pozostałe główne linie lotnicze przypadało odpowiednio tylko 12% i 3,4% przewiezionych pasażerów. Należy ponadto zauważyć, że Finnair ma tę szczególną cechę, iż jest jedynym przewoźnikiem lotniczym obsługującym większość fińskich regionalnych portów lotniczych przez cały rok i w regularnych odstępach czasu.

46 Następnie Komisja uwzględniła rolę Finnaira dla Finlandii w odniesieniu do lotniczego transportu towarowego (ust. 46 zaskarżonej decyzji).

47 W tym względzie Finnair jest głównym operatorem lotniczego transportu towarowego w Finlandii i zaspokaja potrzeby wielu przedsiębiorstw znajdujących się na jej terytorium, zarówno w zakresie wywozu, jak i przywozu produktów, czego skarżąca również nie kwestionuje. Ponadto Finnair posiada rozległą sieć azjatycką, jak wynika z artykułu prasowego pochodzącego z witryny informacyjnej online Aviation Business News, cytowanego w przypisie 14 zaskarżonej decyzji. O ile sieć ta ma zasadnicze znaczenie dla wymiany handlowej między przedsiębiorstwami fińskimi i azjatyckimi, o tyle jest ona szczególnie ważna w kontekście kryzysu spowodowanego pandemią COVID-19. Finnair obsługuje bowiem na co dzień trasy towarowe do Korei Południowej, Chin i Japonii celem zaspokojenia fińskiego popytu na produkty, w szczególności produkty farmaceutyczne i sprzęt medyczny, niezbędne w walce z kryzysem COVID-19. Ponieważ środki izolacji, takie jak ograniczenia w przemieszczaniu się lub tymczasowe zamknięcie placówek użyteczności publicznej jednej lub wielu kategorii, mają natychmiast wpływ na gospodarkę, bezpieczeństwo zaopatrzenia w produkty farmaceutyczne i sprzęt medyczny niezbędne w walce z wirusem ma strategiczne znaczenie dla ograniczenia środków izolacji i w konsekwencji szybkiego ożywienia gospodarki tego państwa członkowskiego.

48 Komisja wskazała również, że Finnair jest ważnym bezpośrednim i pośrednim pracodawcą w Finlandii (ust. 47 zaskarżonej decyzji).

49 W tym względzie należy zauważyć, że pod koniec 2019 r. Finnair zatrudniał około 6800 pracowników, czego skarżąca nie kwestionuje. Jak wskazała Komisja w ust. 50 zaskarżonej decyzji, upadłość Finnaira miałaby zatem konsekwencje społeczne, które mogłyby zaostrzyć poważne zaburzenia, którym próbuje obecnie przeciwdziałać fińska gospodarka.

50 Ponadto Komisja stwierdziła, że zakupy Finnaira od jej dostawców opiewały na 1,9 mld EUR w 2019 r., z czego 40% pochodziło od przedsiębiorstw fińskich (ust. 48 zaskarżonej decyzji).

51 W tym względzie należy wyjaśnić, że jednym z głównych lokalnych dostawców Finnaira jest Finavia. Z zaskarżonej decyzji wynika, że sytuacja Finavii zależy w znacznym stopniu od powodzenia lub, w obecnym kontekście, od utrzymania Finnaira. I tak, w krótkim okresie, prawidłowe funkcjonowanie portu lotniczego Helsinki-Vantaa oraz wszystkich regionalnych portów lotniczych w Finlandii, którymi zarządza Finavia, zależy od utrzymania Finnaira.

52 Inny uwzględniony przez Komisję udział Finnaira w gospodarce fińskiej dotyczy badań. Finnair jest bowiem zaangażowany w projekt badawczy mający na celu budowę samolotów elektrycznych, co znajduje potwierdzenie w artykule z września 2019 r. na stronie internetowej aktualności aeronautycznych Simple Flying.

53 Wreszcie z zaskarżonej decyzji wynika, że w 2017 r. Finnair był według władz fińskich szesnastym przedsiębiorstwem w Finlandii pod względem jego wkładu do PKB tego kraju, z wartością dodaną w wysokości 600 mln EUR.

54 Z tych ustaleń faktycznych wynika, że Komisja wykazała w sposób wymagany prawem znaczenie Finnaira dla gospodarki fińskiej. Skarżąca nie kwestionuje prawdziwości tych ustaleń. Jednakże, o ile przyznaje, że liczby dotyczące zatrudnienia, zakupów i wkładu Finnaira do PKB Finlandii nie są „niewielkie", o tyle uważa ona, że liczby te nie są wystarczająco istotne ze względu na rozmiar populacji czynnej i gospodarki fińskiej, aby uznać pomoc za zgodną z rynkiem wewnętrznym w świetle art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, w sytuacji gdy wartość dodana wypracowana przez Finnaira nie znikłaby „całkowicie", gdyby ta spółka ogłosiła upadłość.

55 Po pierwsze, porównanie, jak to czyni skarżąca, danych dotyczących zakupów i pracowników Finnaira, przytoczonych w ust. 47–49 zaskarżonej decyzji, z PKB Finlandii i liczbą pracowników w Finlandii sprowadza się w rzeczywistości do twierdzenia, że Komisja zatwierdziła rozpatrywany środek, ponieważ utrzymanie działalności Finnaira mogło samo w sobie zaradzić poważnym zaburzeniom fińskiej gospodarki. Zdaniem skarżącej kwota 600 mln EUR, jaką stanowi wartość dodana Finnaira, jest niewielka w porównaniu z kwotą 241 mld EUR fińskiego PKB. Podobnie 6800 pracowników Finnaira stanowi niewielki ułamek liczby 2,5 mln pracowników zatrudnionych w Finlandii.

56 Jednakże lektura zaskarżonej decyzji pozwala stwierdzić, że Komisja uznała, iż biorąc pod uwagę znaczenie Finnaira w gospodarce fińskiej, niewypłacalność tego przedsiębiorstwa miałaby poważne konsekwencje dla gospodarki fińskiej w kontekście kryzysu i że w związku z tym rozpatrywany środek w zakresie, w jakim miał na celu utrzymanie działalności Finnaira, był odpowiedni, aby przyczynić się do zaradzenia poważnym zaburzeniom w tej gospodarce.

57 W tym względzie należy stwierdzić – jak zasadniczo utrzymują Komisja i Republika Finlandii – że Finnair jest ważny dla prawidłowego funkcjonowania sieci transportu lotniczego w Finlandii, która to sieć ma zasadnicze znaczenie dla gospodarki fińskiej. W dniu wydania zaskarżonej decyzji Finnair zajmował wyjątkową pozycję w stosunku do wszystkich przewoźników lotniczych działających w Finlandii. I tak, z zaskarżonej decyzji wynika, że głównymi przewoźnikami lotniczymi dla Finlandii, poza Finnairem, były Norwegian i SAS, a następnie Lufthansa, KLM i Air Baltic. W 2019 r. Norwegian przewiózł 12% pasażerów, podczas gdy pasażerowie SAS stanowili 3,4% przewiezionych pasażerów. O ile Norwegian obsługiwał cztery regionalne porty lotnicze położone w północnej części kraju, a SAS obsługiwał również trzy regionalne porty lotnicze, o tyle Finnair był jedynym

przewoźnikiem lotniczym dysponującym usługami w regularnych odstępach czasu na połączeniach z większością fińskich regionalnych portów lotniczych. Finnair posiadał ponadto rozległą sieć międzynarodową przekraczającą 100 połączeń, łączącą Finlandię z głównymi centrami biznesowymi Europy i innych regionów świata, w szczególności Azji. Finnair był jedynym przewoźnikiem lotniczym, który obsługiwał regularnie sieć krajową w Finlandii przez cały rok. Blisko 30% popytu na usługi transportu lotniczego świadczone przez Finnair na loty międzynarodowe kończące się lub rozpoczynające się w Finlandii było związane z podróżami biznesowymi, a dla lotów krajowych liczba ta wynosiła 50%.

58 Znaczenie Finnaira dla gospodarki fińskiej nie ograniczało się do przewozu pasażerów. Finnair był również głównym przewoźnikiem lotniczym w dziedzinie lotniczego transportu towarowego i jego upadłość spowodowałaby znaczne ograniczenie wymiany handlowej między przedsiębiorstwami fińskimi i azjatyckimi, podczas gdy od początku kryzysu Finnair współpracuje z Huoltovarmuuskeskus (krajową agencją zaopatrzenia ratunkowego, Finlandia) i korzysta ze swojej sieci międzynarodowej w celu zaspokojenia fińskiego popytu na sprzęt niezbędny do walki z pandemią COVID-19.

59 Znaczna część przedsiębiorstw, pracowników oraz obywateli fińskich i unijnych liczy tym samym na usługi Finnaira, które, gdyby ogłosił upadłość, nie byłyby zapewnione w krótkim okresie i w tym samym zakresie przez innych przewoźników lotniczych. W tym względzie można dodać – jak podkreśliła Komisja w zaskarżonej decyzji – że ze względu na klimat i stosunkowo odizolowane położenie geograficzne Finlandii w Europie inne rodzaje transportu nie zawsze stanowią zadowalającą alternatywę dla lotnictwa. Inne podmioty gospodarcze nie mogły zatem zastąpić Finnaira w krótkim czasie i w tym samym zakresie.

60 Wobec powyższego należy stwierdzić, że nawet jeśli kwota 600 mln EUR, jaką przedstawia wartość dodana Finnaira, stanowi tylko część fińskiego PKB, a 6800 pracowników Finnaira jest jedynie ułamkiem liczby pracowników zatrudnionych w Finlandii, prawdopodobnie brak było realnej alternatywy wobec Finnaira w odniesieniu do potrzeb gospodarki i skomunikowania Finlandii. W związku z tym, biorąc pod uwagę ten wkład Finnaira, rozpatrywany środek, mający na celu utrzymanie działalności Finnaira w trakcie kryzysu i po nim, był wbrew temu, co twierdzi skarżąca, odpowiedni do celu zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce fińskiej.

61 Po drugie, w odniesieniu do argumentu, zgodnie z którym wypracowana przez Finnaira wartość dodana nie zniknęłaby „całkowicie", gdyby ogłosił on upadłość, należy stwierdzić, że skarżąca ogranicza się do tego twierdzenia bez przedstawienia wyjaśnień lub dowodów, które pozwoliłyby je zrozumieć lub wykazać, że jest uzasadnione. Wynika z tego, że argument ten należy odrzucić jako niedopuszczalny na podstawie art. 76 lit. d) regulaminu postępowania.

62 Po trzecie, jeśli chodzi o argumenty skarżącej oparte na praktyce decyzyjnej Komisji oraz na komunikacie Komisji zatytułowanym „Zastosowanie zasad pomocy państwa do środków podjętych w odniesieniu do instytucji finansowych w kontekście obecnego globalnego kryzysu finansowego" (Dz.U. 2008, C 270, s. 8), z jednej strony należy przypomnieć, że zgodność z prawem zaskarżonej decyzji należy oceniać wyłącznie w ramach art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, a nie w świetle rzekomej wcześniejszej praktyki (zob. podobnie wyrok z dnia 27 lutego 2013 r., Nitrogénművek Vegyipari/Komisja, T-387/11, niepublikowany, EU:T:2013:98, pkt 126 i przytoczone tam orzecznictwo). Z drugiej strony należy stwierdzić, że rozpatrywany środek został przyjęty na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, zgodnie z jego wykładnią dokonaną w ramach tymczasowych. Komunikat Komisji zatytułowany „Zastosowanie zasad pomocy państwa do środków podjętych w odniesieniu do instytucji finansowych w kontekście obecnego globalnego kryzysu finansowego" nie ma znaczenia w niniejszej sprawie i nie może w żadnym wypadku wykazywać, że przedsiębiorstwo takie jak Finnair nie mogło skorzystać z pomocy indywidualnej na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, ponieważ nie było ono bankiem reprezentującym systemowe ryzyko dla gospodarki w przypadku upadłości.

63 W świetle całości powyższych rozważań nie ma podstaw do kwestionowania zasadności dokonanej w zaskarżonej decyzji oceny odpowiedniego charakteru rozpatrywanego środka dla zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce danego państwa członkowskiego. W związku z tym wszystkie argumenty skarżącej zarzucające Komisji, że uznała ona, iż pomoc indywidualna, taka jak ta w niniejszej sprawie, może zaradzić poważnym zaburzeniom w gospodarce fińskiej w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, należy oddalić.

64 W konsekwencji należy oddalić pierwszą część zarzutu pierwszego.

W przedmiocie części drugiej, dotyczącej naruszenia rzekomego obowiązku wyważenia korzystnych skutków pomocy dla realizacji celów określonych w art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE z jej negatywnymi skutkami dla warunków wymiany handlowej i utrzymania niezakłóconej konkurencji

65 W myśl art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE „[z]a zgodną z rynkiem wewnętrznym może zostać uznana […] pomoc […] mająca na celu zaradzenie poważnym zaburzeniom w gospodarce państwa członkowskiego”. Z brzmienia tego przepisu wynika, że jego autorzy uznali, iż w interesie całej Unii leży, by każde z jej państw członkowskich było w stanie przezwyciężyć poważny, a nawet zagrażający jego egzystencji kryzys, który nieuchronnie spowodowałby poważne konsekwencje dla gospodarki wszystkich pozostałych państw członkowskich lub niektórych z nich, a zatem dla Unii jako takiej. Tę wykładnię językową art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE potwierdza porównanie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, który dotyczy „pomocy przeznaczonej na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia [ona] warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem”, jako że brzmienie tego ostatniego postanowienia zawiera przesłankę dotyczącą wykazania braku zmiany warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem, która nie występuje w art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE (zob. podobnie wyrok z dnia 22 września 2020 r., Austria/Komisja, C-594/18 P, EU:C:2020:742, pkt 20, 39).

66 W związku z tym, pod warunkiem że spełnione są przesłanki określone w art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, a mianowicie w niniejszej sprawie wskazane państwo członkowskie rzeczywiście stoi w tym wypadku w obliczu poważnych zaburzeń w swej gospodarce, a środki pomocy przyjęte w celu zaradzenia tym zaburzeniom są z jednej strony konieczne do osiągnięcia tego celu, a z drugiej strony odpowiednie i proporcjonalne, domniemywa się, że środki te zostały przyjęte w interesie Unii, wobec czego postanowienie to nie zobowiązuje Komisji do wyważenia korzystnych skutków pomocy z jej negatywnymi skutkami dla warunków wymiany handlowej i utrzymania niezakłóconej konkurencji, w przeciwieństwie do tego, co przewiduje art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE. Innymi słowy – takie wyważenie nie miałoby racji bytu na gruncie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, ponieważ domniemywa się, że jego wynik będzie pozytywny. Okoliczność, że państwo członkowskie zdołało zaradzić poważnym zaburzeniom w swojej gospodarce, może bowiem być wyłącznie korzystna dla Unii w ogólności, a dla rynku wewnętrznego w szczególności.

67 Należy zatem stwierdzić, że art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE nie wymaga, by Komisja dokonała wyważenia korzystnych skutków pomocy z jej negatywnymi skutkami dla warunków wymiany handlowej i utrzymania niezakłóconej konkurencji, w przeciwieństwie do tego, co przewiduje art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, lecz wymaga jedynie, by instytucja ta zbadała, czy konkretny środek pomocy jest konieczny, odpowiedni i proporcjonalny dla zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce danego państwa członkowskiego. Należy zatem oddalić argument skarżącej, zgodnie z którym obowiązek wyważenia wynika z wyjątkowego charakteru pomocy zgodnej z rynkiem wewnętrznym, w tym pomocy uznanej za zgodną na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE.

68 Skarżąca nie może również powoływać się na obligatoryjny charakter wyważenia skutków pomocy na podstawie ram tymczasowych, twierdząc, że wiążą one Komisję i stanowią drugą odrębną podstawę obowiązku, który miałby w tym względzie ciążyć na tej instytucji, ponieważ w ramach tymczasowych nie wspomniano o tego rodzaju obowiązku. W szczególności sekcja 1.2 wspomnianych ram, na którą

powołuje się skarżąca i która dotyczy „[p]otrzeby ścisłej koordynacji krajowych środków pomocy”, zawiera tylko jeden punkt, a mianowicie pkt 10, który nie zawiera żadnych uregulowań w tym względzie. W związku z tym skarżąca nie może powoływać się na owe ramy.

69 Z tych samych powodów należy oddalić przedstawioną posiłkowo argumentację Komisji, zgodnie z którą same ramy tymczasowe przewidują takie wyważenie skutków pomocy.

70 Przywołany przez skarżącą wyrok z dnia 6 lipca 1995 r., AITEC i in./Komisja (od T-447/93 do T-449/93, EU:T:1995:130) również nie może służyć poparciu tezy, zgodnie z którą Komisja powinna była dokonać wyważenia w zaskarżonej decyzji. W sprawie, w której zapadł ten wyrok, Komisja wydała bowiem decyzję, którą na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE zatwierdziła wprowadzenie w życie ogólnego systemu pomocy, lecz uzależniła je od spełnienia pewnych warunków. W wyroku tym Sąd zaznaczył, że ze sformułowania tych warunków wynikało, że Komisja uznała, iż dla przypadków przekraczających pewne progi określone w tej decyzji stwierdzenie poważnego zaburzenia w gospodarce danego państwa członkowskiego nie wystarcza samo w sobie do uznania pomocy za zgodną z prawem (wyrok z dnia 6 lipca 1995 r., AITEC i in./Komisja, od T-447/93 do T-449/93, EU:T:1995:130, pkt 127–129). Następnie Sąd zarzucił Komisji, że nie zbadała, w jakim stopniu konkurencja i wymiana handlowa w obrębie Unii mogły zostać zakłócone przez rozpatrywaną pomoc, podczas gdy w decyzji zezwalającej na rozpatrywany system pomocy sama zobowiązała się to uczynić (wyrok z dnia 6 lipca 1995 r., AITEC i in./Komisja, od T-447/93 do T-449/93, EU:T:1995:130, pkt 135).

71 Z powyższego wynika, że okoliczności faktyczne leżące u podstaw wyroku z dnia 6 lipca 1995 r., AITEC i in./Komisja (od T-447/93 do T-449/93, EU:T:1995:130), różnią się od okoliczności niniejszej sprawy. Orzecznictwo to nie może zatem wykazać, że w niniejszej sprawie Komisja powinna była wyważyć korzystne skutki pomocy w odniesieniu do realizacji celów określonych w art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE z jej niekorzystnymi skutkami dla warunków wymiany handlowej i utrzymania niezakłóconej konkurencji. Argument skarżącej w tym względzie należy zatem oddalić.

72 Pozostałe argumenty podniesione przez skarżącą nie mogą podważyć wniosku, zgodnie z którym Komisja nie miała obowiązku dokonać wyważenia w zaskarżonej decyzji.

73 Jeśli chodzi bowiem o argument, zgodnie z którym zaskarżona decyzja jest wewnętrznie sprzeczna w odniesieniu do udziału w rynku posiadanego przez Finnair i zawiera w związku z tym błędną ocenę znaczenia Finnaira i innych przewoźników lotniczych dla skomunikowania Finlandii, z analizy pierwszej części zarzutu pierwszego wynika, że Komisja prawidłowo oceniła znaczenie Finnaira dla gospodarki i skomunikowania Finlandii. Jeśli chodzi konkretnie o niespójności wskazane przez skarżącą, argument ten zostanie rozpatrzony w ramach zarzutu czwartego, dotyczącego niewystarczającego uzasadnienia zaskarżonej decyzji.

74 W odniesieniu do argumentu, zgodnie z którym zaskarżona decyzja nie wspomina o konsekwencjach pomocy dla rynku wewnętrznego, należy stwierdzić, że w zaskarżonej decyzji uznano, podobnie jak skarżąca w skardze, iż rozpatrywany środek przysparza korzyści Finnairowi, ponieważ zwalnia go z kosztów, które musiałby ponieść w normalnych warunkach rynkowych. Komisja uznała zatem, że rozpatrywany środek może zakłócać konkurencję, ponieważ wzmacniał pozycję konkurencyjną Finnaira i wpływał na wymianę handlową między państwami członkowskimi, gdyż przedsiębiorstwo to prowadziło działalność w sektorze, w którym istnieje wymiana handlowa w obrębie Unii (ust. 30–35 zaskarżonej decyzji). Jednakże, jak wynika z analizy zarzutu pierwszego powyżej i zarzutu drugiego poniżej, Komisja słusznie uznała, że środek ten był konieczny, odpowiedni i proporcjonalny dla zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce fińskiej (ust. 36–52 zaskarżonej decyzji). W niniejszej sprawie okazało się, że rozpatrywany środek spełnia warunki odstępstwa przewidzianego w art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE. W tych warunkach Komisji mogła uznać rozpatrywaną pomoc indywidualną za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

75 Z całości powyższych rozważań wynika, że wszystkie argumenty skarżącej zarzucające Komisji brak wyważenia korzystnych skutków pomocy w odniesieniu do realizacji celów określonych w art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE z jej niekorzystnymi skutkami dla warunków wymiany handlowej i utrzymania niezakłóconej konkurencji należy oddalić.

76 W konsekwencji należy oddalić drugą część zarzutu pierwszego, a tym samym zarzut ten w całości.

W przedmiocie zarzutu drugiego, dotyczącego naruszenia zasady niedyskryminacji, swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości

77 Należy przypomnieć, że zgodnie z orzecznictwem z systematyki traktatu wynika, iż postępowanie, o którym mowa w art. 108 TFUE, nie powinno nigdy prowadzić do rezultatu, który byłby sprzeczny z konkretnymi postanowieniami traktatu. W związku z tym Komisja nie może uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym pomocy państwa, która ze względu na określone zasady jej przyznawania narusza inne postanowienia traktatu, w szczególności postanowienia dotyczące swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości. Podobnie pomoc państwa, która z powodu pewnych jej elementów narusza ogólne zasady prawa Unii, takie jak zasada równego traktowania, nie może być uznana przez Komisję za zgodną ze wspólnym rynkiem (wyrok z dnia 15 kwietnia 2008 r., Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, pkt 50, 51).

78 W niniejszej sprawie skarżąca podnosi z jednej strony, że zatwierdzenie przez Komisję środków i decyzji w dziedzinie pomocy państwa nigdy nie może naruszać innych postanowień traktatu FUE, takich jak zasada niedyskryminacji. Uważa ona, że zaskarżona decyzja traktuje porównywalną sytuację przewoźników lotniczych obsługujących połączenia lotnicze do i z Finlandii w odmienny sposób, uprzywilejowując Finnair bez żadnego obiektywnego uzasadnienia. Na poparcie tego argumentu skarżąca powołuje się w szczególności na praktykę Komisji w zakresie środków pomocy opartych na art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE. Skarżąca podkreśla, że pandemia COVID-19 miała poważne konsekwencje dla wszystkich przewoźników lotniczych prowadzących działalność w Finlandii. Konieczność ratowania jedynie Finnaira, z wyłączeniem innych przewoźników lotniczych prowadzących działalność w Finlandii, nie została wykazana, a rozpatrywana pomoc wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia jej celu. Rozpatrywana pomoc stanowi środek zwykłego nacjonalizmu gospodarczego. Skarżąca dodaje, że wcześniejsze środki ratowania instytucji finansowych w 2008 r. i komunikat Komisji zatytułowany „Zastosowanie zasad pomocy państwa do środków podjętych w odniesieniu do instytucji finansowych w kontekście obecnego globalnego kryzysu finansowego” ilustrują znaczenie zasady niedyskryminacji, która została naruszona w niniejszej sprawie.

79 Z drugiej strony skarżąca utrzymuje, że przy ocenie zgodności rozpatrywanego środka Komisja powinna była ustalić, czy forma pomocy przyznanej w niniejszej sprawie, czyli gwarancja państwa dotycząca pożyczki, była zgodna z zasadą swobody świadczenia usług i swobodą przedsiębiorczości. Nie czyniąc tego, Komisja naruszyła prawo. Skarżąca uważa, że zastrzeżenie pomocy wyłącznie dla Finnaira ogranicza prawa przyznane innym przewoźnikom lotniczym Unii do swobodnego świadczenia usług na rynku wewnętrznym. Zaskarżona decyzja pociąga za sobą nieuzasadnione ograniczenie zasad swobodnego świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości.

80 Komisja, popierana przez Królestwo Hiszpanii, Republikę Francuską i Republikę Finlandii, kwestionuje argumentację skarżącej.

W przedmiocie naruszenia zasady równego traktowania

81 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 z istoty swej wyłączny i przez to dyskryminujący, podczas gdy prawo Unii zezwala państwom członkowskim na przyznanie pomocy indywidualnej, pod warunkiem że spełnione są wszystkie przesłanki przewidziane w art. 107 TFUE.

82 Niezależnie od tego, przy założeniu, że – jak twierdzi skarżąca – różnica w traktowaniu ustanowiona przez rozpatrywany środek ze względu na to, że przysparza ona korzyści jedynie Finnairowi, 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. 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. 3 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 Finnair, mogą umożliwić osiągnięcie tego celu i nie wykraczają poza to, co jest konieczne do jego osiągnięcia.

83 W niniejszej sprawie, jeśli chodzi o cel rozpatrywanego środka, jak wyjaśniono w pkt 38 powyżej, ma on zapewnić Finnairowi wystarczającą płynność finansową, aby utrzymać jego rentowność i usługi lotnicze w sytuacji, w której pandemia COVID-19 poważnie zaburza całą gospodarkę fińską, oraz zapobiec dalszym zaburzeniom tej gospodarki, jakie spowodowałaby ewentualna upadłość tego przedsiębiorstwa.

84 Ponieważ wystąpienie zarówno poważnych zaburzeń w gospodarce fińskiej ze względu na pandemię COVID-19, jak i poważnych negatywnych skutków tej pandemii dla fińskiego rynku transportu lotniczego zostało wykazane – jak przedstawiono w pkt 36 powyżej – w sposób wymagany prawem w zaskarżonej decyzji, należy uznać, mając na uwadze znaczenie Finnaira dla gospodarki fińskiej, że cel rozpatrywanego środka spełnia przesłanki określone w art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE.

85 Co się tyczy kwestii, czy warunki przyznania rozpatrywanego środka mogą doprowadzić do osiągnięcia tego celu i nie wykraczają poza to, co jest konieczne do jego osiągnięcia, z analizy zarzutu pierwszego wynika, że udzielenie gwarancji państwowej wyłącznie na rzecz Finnaira jest odpowiednie dla osiągnięcia celu realizowanego przez rozpatrywany środek i spełnienia przesłanek ustanowionych w art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE.

86 Jednakże skarżąca utrzymuje, że uprzywilejowane traktowanie przyznane Finnairowi nie jest ani konieczne, ani proporcjonalne do celu realizowanego przez Republikę Finlandii.

87 W tym względzie w pierwszej kolejności należy zauważyć, że wbrew temu, co twierdzi skarżąca, celem środka nie jest „ochrona krajowego i międzynarodowego skomunikowania lotniczego Finlandii". W świetle przypomnianego w pkt 83 powyżej celu rozpatrywanego środka i przy uwzględnieniu okoliczności przedstawionych w pkt 37 i 39 powyżej należy uznać, że przyznanie gwarancji państwa wyłącznie Finnairowi jest konieczne dla realizacji tego celu.

88 Ponadto, jak słusznie podnosi Komisja w odpowiedzi na skargę, nie miała ona obowiązku zbadania, czy oprócz utrzymania Finnaira dane państwo członkowskie powinno rozszerzyć krąg beneficjentów pomocy, ponieważ zaskarżona decyzja wykazała w sposób wymagany prawem konieczność zachowania wkładu Finnaira w gospodarkę fińską. Należy zatem oddalić argumenty skarżącej w tym zakresie.

89 W drugiej kolejności należy zaznaczyć, że skarżąca nie podważa kwoty pomocy. Uważa ona natomiast, że fakt, iż Finnair otrzymuje 100% tej pomocy, podczas gdy jego udział w skomunikowaniu Finlandii jest niższy niż 100%, wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celu zamierzonego przez ten środek, a zatem jest nieproporcjonalny. Jej zdaniem, gdyby pomoc została rozdzielona wszystkim przewoźnikom lotniczym, którzy działają w Finlandii, w zależności od ich udziału w rynku, cel tego środka zostałby osiągnięty bez dyskryminacji.

90 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].

91 W niniejszej sprawie należy stwierdzić, że w każdym wypadku, biorąc pod uwagę rozważania przedstawione w ramach badania pierwszej części zarzutu pierwszego, w szczególności te przedstawione w pkt 57–59 powyżej, udzielenie gwarancji państwa wyłącznie Finnairowi nie wykraczało poza to, co odpowiednie i konieczne do realizacji uzasadnionych celów wyznaczonych przez Republikę Finlandii, a w konsekwencji – wbrew temu, co twierdzi skarżąca – nie było nieproporcjonalne. Ponadto przyznanie pomocy wszystkim przewoźnikom lotniczym, którzy działają w Finlandii, w zależności od ich udziału w rynku, jak proponuje skarżąca, skutkowałoby zmniejszeniem kwoty pomocy przyznanej Finnairowi, tak że jego zapotrzebowanie na płynność finansową nie zostałoby pokryte, co w związku z tym mogłoby mieć poważne konsekwencje dla fińskiej gospodarki, zważywszy na znaczenie dla niej tego przewoźnika. Należy zatem oddalić argumenty skarżącej w tym zakresie.

92 Uwzględniając powyższe rozważania, należy stwierdzić, że przyznanie rozpatrywanej pomocy wyłącznie Finnairowi nie wykraczało poza to, co było konieczne dla osiągnięcia realizowanego przez nią celu. Skarżąca błędnie zatem utrzymuje, że dzięki rozpatrywanemu środkowi Finnair korzysta z nieuzasadnionego uprzywilejowanego traktowania.

93 Pozostałe argumenty podniesione przez skarżącą w ramach zarzutu drugiego nie mogą zostać uwzględnione.

94 Mianowicie ze względu na to, że rozpatrywany środek spełnia warunki przewidziane w art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, nie może on zostać uznany za środek zwykłego nacjonalizmu gospodarczego. Komunikat prasowy rządu fińskiego, przywołany przez skarżącą i przedstawiony w załączniku A.3.4 do skargi, również nie pozwala wykazać, że środek ten jest zwykłym wyrazem nacjonalizmu gospodarczego.

95 Prawdą jest, że zgodnie z tym komunikatem prasowym Republika Finlandii posiada 55,8% udziałów w Finnairze. Jednakże pomoc, która spełnia warunki określone w art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, jak ma to miejsce w niniejszej sprawie, może zostać przyznana przedsiębiorstwu, którego większościowym udziałowcem jest dane państwo członkowskie. Ponadto, jak wskazała Komisja w odpowiedzi na skargę, wspomniany komunikat prasowy podkreśla znaczenie połączeń obsługiwanych przez Finnair dla bezpieczeństwa dostaw Finlandii, dla przewozu towarów i pasażerów, a także wpływ tego przedsiębiorstwa na gospodarkę krajową. W tych okolicznościach komunikat ten nie może pozbawić wiarygodności ocen dokonanych przez Komisję, przedstawionych w pkt 39–53 powyżej. Przeciwnie, jest on spójny z tymi ocenami.

96 Skarżąca powołuje się również na ogólny opis zasad pomocy państwa i zobowiązań z zakresu usług publicznych mających zastosowanie do sektora transportu lotniczego podczas pandemii COVID-19 sporządzony przez Komisję, rzekomą praktykę decyzyjną Komisji dotyczącą art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE, rzekomą praktykę Komisji dotyczącą wcześniejszych środków ratowania instytucji

finansowych dozwolonych na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE oraz komunikat Komisji zatytułowany „Zastosowanie zasad pomocy państwa do środków podjętych w odniesieniu do instytucji finansowych w kontekście obecnego globalnego kryzysu finansowego”.

97 Jednakże z powodów przedstawionych już w pkt 62 powyżej rzekome praktyki Komisji i wspomniany komunikat nie mają znaczenia dla niniejszej sprawy. Ponadto w odniesieniu do argumentacji skarżącej, zgodnie z którą ogólny opis zasad pomocy państwa i zobowiązań z zakresu usług publicznych mających zastosowanie do sektora transportu lotniczego podczas pandemii COVID-19 kładzie nacisk na zasadę niedyskryminacji, należy odesłać do rozważań przedstawionych w pkt 81–92 powyżej.

98 W konsekwencji należy oddalić pierwszą część zarzutu drugiego.

W przedmiocie naruszenia swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości

99 Co się tyczy art. 56 TFUE, 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 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).

100 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 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) na podstawie tego przepisu, 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).

101 W niniejszym przypadku, o ile prawdą jest, że rozpatrywany środek dotyczy pomocy indywidualnej, z której korzysta jedynie Finnair, o tyle skarżąca nie wykazała, w jaki sposób ten wyłączny charakter może zniechęcać ją do świadczenia usług z Finlandii i do Finlandii lub do korzystania ze swobody przedsiębiorczości w tym państwie członkowskim. Nie wskazała ona w szczególności okoliczności faktycznych ani prawnych, które sprawiałyby, że rozpatrywana pomoc indywidualna wywierałaby skutki ograniczające, wykraczające poza te, które aktywują zakaz ustanowiony w art. 107 ust. 1 TFUE, ale które – jak stwierdzono w pkt 42–63 oraz 82–92 powyżej – są jednak konieczne i proporcjonalne do zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce fińskiej spowodowanym przez pandemię COVID-19, zgodnie z wymogami art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE.

102 W konsekwencji rozpatrywany środek nie może stanowić przeszkody dla swobody przedsiębiorczości lub swobody świadczenia usług skarżącej. Ponadto skarżąca nie może zarzucać Komisji, że nie zbadała wyraźnie zgodności tego środka ze swobodą przedsiębiorczości i swobodą świadczenia usług.

103 W tych okolicznościach należy oddalić drugą część zarzutu drugiego.

104 W konsekwencji zarzut drugi należy w całości oddalić.

W przedmiocie zarzutu trzeciego, dotyczącego naruszenia art. 108 ust. 2 TFUE

105 Skarżąca podnosi, że Komisja naruszyła wynikający z art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE wymóg wyważenia korzystnych skutków pomocy z jej negatywnymi skutkami dla warunków wymiany handlowej i utrzymania niezakłóconej konkurencji oraz sprawdzenia, czy zaskarżona decyzja była zgodna z zasadami niedyskryminacji, swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości. Błędy te, każdy z osobna, są zdaniem skarżącej wystarczające, aby dojść do wniosku, że rozpatrywana pomoc jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym. Zaskarżona decyzja byłaby zatem znacząco inna, gdyby Komisja stwierdziła istnienie wątpliwości co do zgodności pomocy i wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające. Odmawiając wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego i zwrócenia się o przedstawienie uwag do zainteresowanych stron, w niniejszym przypadku skarżącej, Komisja naruszyła prawa, które wywodzi ona z art. 108 ust. 2 TFUE i rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 108 TFUE (Dz.U. 2015, L 248, s. 9), a także zasadę dobrej administracji.

106 Komisja, popierana przez Królestwo Hiszpanii, Republikę Francuską i Republikę Finlandii, kwestionuje argumentację skarżącej.

107 Zarzut trzeci, dotyczący ochrony uprawnień procesowych skarżącej ze względu na brak wszczęcia przez Komisję formalnego postępowania wyjaśniającego pomimo domniemanego istnienia poważnych wątpliwości, ma w rzeczywistości charakter posiłkowy, gdyż został on podniesiony na wypadek, gdyby Sąd nie zbadał 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 dwa pierwsze zarzuty skargi, odnoszące się do oceny pomocy jako takiej, wobec czego zarzut tego rodzaju jest pozbawiony deklarowanego celu.

108 Należy zresztą stwierdzić, że zarzut ten jest pozbawiony autonomicznej treści. W ramach takiego zarzutu strona skarżąca może bowiem powołać się, w celu ochrony uprawnień procesowych 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 przez podmioty trzecie. W tym względzie należy zauważyć, że w zarzucie trzecim powtórzono w sposób bardziej zwięzły argumenty podniesione w ramach zarzutów pierwszego i drugiego, bez wskazania konkretnych elementów, które świadczyłyby o ewentualnych poważnych trudnościach.

109 Z tych względów należy stwierdzić, że ponieważ Sąd zbadał wspomniane zarzuty co do istoty, badanie zasadności niniejszego zarzutu jest zbędne.

W przedmiocie zarzutu czwartego, dotyczącego naruszenia obowiązku uzasadnienia

110 Skarżąca podnosi zasadniczo, że rozumowanie Komisji w zaskarżonej decyzji albo w ogóle nie zostało przedstawione, albo jest ono tautologiczne bądź wewnętrznie sprzeczne.

111 Komisja, popierana przez Królestwo Hiszpanii, Republikę Francuską i Republikę Finlandii, kwestionuje argumentację skarżącej.

112 Należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem 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, pozwalając zainteresowanym poznać podstawy podjętej decyzji, a właściwemu sądowi dokonać jej kontroli. 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 tego, czy uzasadnienie aktu spełnia wymogi tego artykułu, powinna być oceniana z uwzględnieniem nie tylko jego brzmienia, ale także jego kontekstu, jak również całości przepisów prawa regulujących daną dziedzinę (wyroki: z dnia 15 kwietnia 2008 r., Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, pkt 79; z dnia 8 września 2011 r., Komisja/Niderlandy, C-279/08 P, EU:C:2011:551, pkt 125).

113 W pierwszej kolejności skarżąca utrzymuje, że Komisja nie dokonała wyważenia korzystnych skutków pomocy z jej negatywnymi skutkami dla warunków wymiany handlowej i utrzymania niezakłóconej konkurencji.

114 Niemniej z pkt 65–67 powyżej wynika, że art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE nie wymaga wyważenia korzystnych skutków pomocy z jej negatywnymi skutkami dla warunków wymiany handlowej i utrzymania niezakłóconej konkurencji. Komisja nie była zatem zobowiązana do przedstawienia uzasadnienia w tym względzie.

115 W drugiej kolejności skarżąca zarzuca Komisji, że nie dokonała oceny, czy pomoc była dyskryminująca i czy była zgodna z zasadami swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości.

116 Należy jednak stwierdzić, że zaskarżona decyzja zawiera informacje, przypomniane w pkt 39, 44–53 i 56–59 powyżej, pozwalające zrozumieć powody, dla których Komisja uznała, że Republika Finlandii mogła przyznać rozpatrywaną pomoc wyłącznie Finnairowi.

117 W trzeciej kolejności skarżąca podnosi, że zaskarżona decyzja jest niespójna w zakresie, w jakim udziały w rynku Finnaira zostały przedstawione w ust. 45 i w przypisie 9 zaskarżonej decyzji. Udział Finnaira w rynku usług transportu lotniczego w Finlandii, wynoszący 67%, niezależnie od tego, czy chodzi o loty krajowe, czy międzynarodowe, nie jest spójny w świetle danych przedstawionych w przypisie 9 zaskarżonej decyzji. Ponadto dane te nie pokrywają się z danymi z niezależnej analizy przeprowadzonej dla skarżącej. Ta niespójność jest tym poważniejsza, że udział Finnaira w rynku jest elementem, który miał istotny wpływ na przeprowadzoną przez Komisję ocenę znaczenia Finnaira dla gospodarki fińskiej.

118 W tym względzie w ust. 45 zaskarżonej decyzji wskazano, co następuje:

„Komisja zwraca uwagę, że Finnair eksploatuje ważną sieć krajową i międzynarodową, która zapewnia skomunikowanie Finlandii w obrębie kraju i z zagranicy. Finnair jest głównym przewoźnikiem lotniczym w Finlandii, z blisko 15 mln pasażerów przewiezionych w 2019 r. (67% ogółu pasażerów przewiezionych do, z i w obrębie Finlandii w 2019 r.) […]”.

119 Co się tyczy przypisu 9 zaskarżonej decyzji, przedstawiał się on początkowo następująco:

„Zgodnie z raportem Finavii z 2019 r. Finnair posiadał 67% udziału w rynku pasażerów przewożonych w ramach lotu międzynarodowego i 80% w ramach lotów krajowych. Jego całkowity udział w rynku wynosi 45% fińskiego rynku usług lotniczych”.

120 Należy stwierdzić, że niespójności pomiędzy udziałami Finnaira w rynku przedstawionymi w ust. 45 i przypisie 9 zaskarżonej decyzji są wynikiem zwykłego błędu pisarskiego pozbawionego wpływu na ocenę Komisji, który nie mógł wprowadzić skarżącej w błąd.

121 W dniu 29 lipca 2020 r. Komisja wydała bowiem decyzję C(2020) 5339 final, zatytułowaną „Sprostowanie decyzji C(2020) 3387 final w sprawie pomocy państwa SA.56809 (2020/N) – Finlandia COVID-19: Gwarancja państwa przyznana Finnairowi". Zaskarżona decyzja w poprawionej wersji została opublikowana na stronie internetowej Komisji w dniu 31 lipca 2020 r., jak wskazała ona na rozprawie. Zgodnie z tą wersją zaskarżonej decyzji pasażerowie przewiezieni przez Finnair reprezentowali 67% ogółu pasażerów przewiezionych w obrębie, do i z Finlandii w 2019 r. Finnair posiadał 62% udziału w rynku pasażerów przewiezionych w ramach lotu międzynarodowego i 83% w ramach lotów krajowych. Jego całkowity udział w rynku wynosi 44% fińskiego rynku przewozów lotniczych. Błąd zarzucany przez skarżącą, który dotyczył wyłącznie przypisu 9, został w ten sposób poprawiony przez Komisję.

122 Należy zauważyć, że pierwotna wersja zaskarżonej decyzji ukazywała w sposób jasny i jednoznaczny, że Finnair był głównym przewoźnikiem lotniczym pasażerów w Finlandii w 2019 r., z udziałem w rynku wynoszącym 67% pasażerów przewiezionych w obrębie, do i z Finlandii w 2019 r., w związku z czym umożliwiała ona zainteresowanym zapoznanie się z powodami wydania wspomnianej decyzji, a skarżącej – zakwestionowanie jej zasadności, o czym świadczy treść jej skargi.

123 W tych okolicznościach błąd pisarski stwierdzony w przypisie 9 zaskarżonej decyzji nie może obarczyć uzasadnienia wadą, która mogłaby stanowić podstawę stwierdzenia jej nieważności w tym względzie.

124 Co się tyczy argumentu, zgodnie z którym niezależna analiza przeprowadzona dla skarżącej na podstawie danych Official Airline Guide (oficjalnego przewodnika dla przewoźników lotniczych), przedstawiona w załączniku A.3.2 do skargi, zawiera odmienny obraz udziałów Finnaira w rynku, należy stwierdzić, że co prawda udziały w rynku przedstawione przez Komisję w ust. 45 zaskarżonej decyzji i przez skarżącą w załączniku A.3.2 nie są identyczne. Niemniej rozbieżności te, które pozostają niewielkie, można wytłumaczyć różnymi źródłami, z których zaczerpnięto odnośne udziały w rynku. W tym względzie, jak słusznie podnosi Komisja, nie można uznać, że dane dostarczone przez Finavię, głównego zarządzającego portami lotniczymi w Finlandii, na których Komisja oparła się w zaskarżonej decyzji, są mniej wiarygodne niż dane przedstawione przez Official Airline Guide.

125 Z powyższego wynika, że zaskarżona decyzja jest wystarczająco uzasadniona i że w konsekwencji należy oddalić zarzut czwarty.

126 Tym samym skargę należy w całości oddalić, uwzględniając przy tym wniosek skarżącej o zachowanie poufności, jako że Królestwo Hiszpanii, Republika Francuska i Republika Finlandii nie przedstawiły żadnych zastrzeżeń w tym względzie.

W przedmiocie kosztów

127 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.

128 Poza tym na podstawie art. 138 § 1 regulaminu postępowania państwa członkowskie i instytucje interweniujące w sprawie pokrywają własne koszty. Królestwo Hiszpanii, Republika Francuska i Republika Finlandii pokrywają 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 Hiszpanii, Republika Francuska i Republika Finlandii 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