



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА ОБЩИЯ СЪД (десети разширен състав)

29 март 2023 година*

„Държавни помощи — Румънски пазар на въздушния транспорт — Помощ, предоставена от Румъния на Blue Air в рамките на пандемията от COVID-19 — Помощ за оздравяване на Blue Air — Заем, гарантиран от румънската държава — Решение да не се повдигат възражения — Жалба за отмяна — Помощ за отстраняване на щети, причинени от извънредно събитие — Член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС — Оценяване на вредата — Причинно-следствена връзка — Предходни финансови затруднения на получателя — Вземане предвид на разходите, които са могли да бъдат избегнати — Насоки за помощите за оздравяване и реструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение — Член 107, параграф 3, буква в) ДФЕС — Принос на помощта към цел от общ интерес — Еднократност на помощта за оздравяване — Принцип за недопускане на дискриминация — Свободно предоставяне на услуги — Свобода на установяване — Задължение за мотивиране“

По дело T-142/21

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), установено в Будапеща (Унгария), представлявано от E. Vahida, S. Rating и I.-G. Metaxas-Maranghidis, адвокати,

жалбоподател,

срещу

Европейска комисия, представлявана от L. Flynn, V. Bottka и I. Varsew,

ответник,

ОБЩИЯТ СЪД (десети разширен състав),

състоящ се, при разискванията, от: Ал. Корнезов, председател, Е. Buttigieg, К. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse (докладчик) и D. Petrlík, съдии,

секретар: Р. Cullen, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

предвид изложеното в съдебното заседание от 12 юли 2022 г.,

постанови настоящото

* Език на производството: английски.

Решение¹

- 1 С жалбата си на основание член 263 ДФЕС жалбоподателят, Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), иска отмяната на Решение С(2020) 5830 final на Комисията от 20 август 2020 година относно държавна помощ SA.57026 (2020/N) — Румъния — COVID-19: помощ в полза на Blue Air (наричано по-нататък „обжалваното решение“).

Обстоятелства, предхождащи спора

- 2 След започнала на 10 април 2020 г. фаза на предварително уведомление, на 18 август 2020 г. Румъния уведомява Европейската комисия, в съответствие с член 108, параграф 3 ДФЕС, за мярка за помощ в полза на авиокомпанията Blue Air Aviation S.A. (наричана по-нататък „Blue Air“) под формата на заем в размер на 300 775 000 румънски леи (RON) (приблизително 62 130 000 евро) със субсидирани лихви, гарантиран на 100 % от румънската държава (наричана по-нататък „разглежданата мярка“).
- 3 Blue Air е румънска частна авиокомпания с авиационни бази в Румъния, Италия и Кипър, 99,99 % от чиито акции се притежават от румънското дружество Airline Invest SA и 0,01 % — от американски гражданин. Основната ѝ дейност се състои в предоставянето на услуги за въздушен превоз на пътници и поддръжка на въздухоплавателни средства. През 2019 г. Blue Air е превозила около 4 милиона пътници и реализира оборот от около 414 милиона евро. През септември същата година тази авиокомпания използва флот от 23 въздухоплавателни средства. Blue Air експлоатира както национални, така и международни маршрути.
- 4 Разглежданата мярка се отнася до две отделни помощи, с две различни правни основания, всяко от които обхваща определен размер на помощта, а именно:
- мярка за обезщетяване на щетите на основание член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС в размер на 28 290 000 евро за срок от шест години, която има за цел да обезщети Blue Air за пряко претърпените вреди вследствие на отмяната или препрограмирането на полетите ѝ поради въвеждането на ограничения за придвижване, и по-конкретно на мерки за изолация, в контекста на пандемията от COVID-19 през периода от 16 март до 30 юни 2020 г. (наричана по-нататък „мярката за обезщетяване на вредите“),
 - помощ за оздравяване, основана на член 107, параграф 3, буква в) ДФЕС във връзка с Насоките за държавна помощ за оздравяване и реструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение (ОВ С 249, 2014 г., стр. 1, наричани по-нататък „Насоките“), в размер на 33 840 000 евро и ограничена за продължителност от шест месеца, чиято цел е да покрие частично неотложните нужди на Blue Air от ликвидни средства, произтичащи от тежките оперативни загуби, които тя отчита вследствие на пандемията от COVID-19, и да ѝ позволи по този начин да продължи да развива дейността си, като същевременно изработи план за устойчиво реструктуриране (наричана по-нататък „помощта за оздравяване“).

[...]

¹ Възпроизвеждат се само точките от настоящото съдебно решение, които Общият съд счита за уместно да публикува.

Искания на страните

- 6 Жалбоподателят моли Общия съд:
- да отмени обжалваното решение,
 - да осъди Комисията да заплати съдебните разноски.
- 7 Комисията иска от Общия съд:
- да отхвърли жалбата като неоснователна;
 - да осъди жалбоподателя да заплати съдебните разноски.

От правна страна

[...]

По първото основание: неправилно прилагане на член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС и явна грешка в преценката на пропорционалността на мярката за обезщетяване на вредите

[...]

По първата част от първото основание, свързана с оценяването на причинената на Blue Air вреда

[...]

- 19 На първо място, следва да се отбележи, както е видно от точки 29, 30 и 93—96 от обжалваното решение, че за целите на оценяването на вредите Комисията е сравнила, от една страна, финансовото положение на Blue Air, в което щетите, причинени от наложените в контекста на пандемията от COVID-19 ограничения за пътуване, вече са се конкретизирали, и от друга страна, съпоставителен сценарий за това, което би се случило при липсата на посочените ограничения, който отчита приходите и разходите, предвидени в бюджета за 2020 г., за периода от 16 март до 30 юни 2020 г.
- 20 Затрудненията на Blue Air отпреди пандемията от COVID-19 обаче са били отразени в тези два сценария. Всъщност, от една страна, финансовото състояние на Blue Air, в което щетите, причинени от ограниченията за пътуване, вече са се конкретизирали, съответствало на реалните резултати на Blue Air през въпросния период, което непременно отразявало въздействието на предходните затруднения на Blue Air. От друга страна, следва да се отбележи, както прави Комисията и както е видно от методологията, описана по-конкретно в точки 29, 30 и 93—96 от обжалваното решение, че бюджетът за 2020 г. за периода от 16 март до 30 юни 2020 г., на който е основан съпоставителният сценарий, също отразява въздействието на предхождащите пандемията от COVID-19 затруднения на Blue Air. Следователно, както по същество отбелязва Комисията, тъй като въздействието на предходните затруднения е било отразено в двата сценария, от това произтича —

имплицитно, но задължително — че това въздействие е било неутрализирано при изчисляването на щетите, причинени от ограниченията за пътуване, наложени през периода от 16 март до 30 юни 2020 г. в контекста на пандемията от COVID-19.

- 21 Точка 29 от обжалваното решение уточнява, че допустимите разходи за периода от 16 март до 30 юни 2020 г. съответстват на вредите, пряко причинени на Blue Air от ограниченията, дължащи се на пандемията от COVID-19 през този период. Така вредата е дефинирана като загубата на приходи, произтичаща от посочените ограничения, от която са приспаднати избегнатите разходи, отчетени спрямо приходите и разходите, залегнали в бюджета за 2020 г., за времетраенето на посочения период. Освен това чистата печалба, залегнала в бюджета за 2020 г. за същия период, е изключена от сумата на вредите.
- 22 Въпреки че жалбоподателят не оспорва методологията, позволила да се определи размерът на мярката за обезщетяване на вредите (вж. т. 19 по-горе), той развива доводи във връзка с целесъобразността на бюджета за 2020 г., както е съставен преди налагането на ограниченията за пътуване.
- 23 Така, що се отнася до довода на жалбоподателя, че Комисията е трябвало да провери дали бюджетът за 2020 г. е бил реалистичен или потенциално твърде оптимистичен, трябва да се подчертае, че Комисията е обосновала своя съпоставителен сценарий, вземайки като референтни стойности за изчисляването на вредите приходите и разходите, предвидени в бюджета за 2020 г., за периода от 16 март до 30 юни 2020 г., като се има предвид, че тези стойности позволявали според Румъния да се установи по-добро приближение на вредите, отколкото реалните приходи и разходите, отчетени през съответните месеци на 2019 г. В това отношение от точки 30 и 95 от обжалваното решение е видно, че този избор се обяснява с волята да се вземат предвид два фактора. От една страна, преобразуването на търговския модел на Blue Air във въздушен превозвач, действащ изцяло като нискотарифен, е възпрепятствало същата да генерира приходи от чартърни полети или от отдаването под наем на въздухоплавателни средства с включени екипаж, поддръжка и застраховка през 2020 г., обратно на това, което се е случило през 2019 г. От друга страна, забавата в доставката на шест нови Boeing 737-MAX задължава Blue Air да продължи да експлоатира шест по-стари въздухоплавателни средства, което намалява с 10 % средния прогнозен капацитет на налични места и с почти 10 % — използването на съществуващия флот, повишавайки също така разходите за поддръжка с 25 милиона евро спрямо 2019 г. От това следва, че като се е основала на бюджета за 2020 г., Комисията е оценила вредите на 28,57 милиона евро, въз основа на печалбата преди начисляване на лихва и данъци (ВАИ) за периода от 16 март до 30 юни 2020 г. По този начин Комисията е възприела предпазлив подход, който е довел до остойностяване на вредите в по-малък размер от този, до който би се стигнало при използване на реалните финансови резултати за съответните месеци на 2019 г. като референтна стойност, предвид факта, че те щяха да доведат до по-висока оценка на вредите, предвидена на 33,51 милиона евро въз основа на ВАИ.
- 24 Към това се добавя фактът, че — както е посочено в точка 32 от обжалваното решение — Blue Air е претърпяла загуба на оперативни приходи вследствие на спад в броя на изпълняваните полети и на намален коефициент на запълване за няколко оставащи полета за месеците от март до юни 2020 г. Следва да се подчертае, че както е видно от същата точка и както посочва Комисията в съдебното заседание, сумата на намаленията на разходи е била приспадна от пропуснатите ползи. Тези намаления включват по-ниски преки оперативни разходи, икономии от косвени разходи и разлики в разходите, свързани с амортизация, отдаване под наем с екипаж и парични санкции. От това произтичат

подлежащи на обезщетяване чисти загуби от 28,29 милиона евро. В това отношение следва да се уточни, че сумата от 28,57 милиона евро, спомената в точки 30 и 95 от обжалваното решение, е междинен етап в изчисляването на размера на вредите.

- 25 Впрочем трябва да се констатира, както е видно от точки 31 и 96 от обжалваното решение, че румънските органи са изключили предвидената в бюджета за 2020 г. печалба за периода от 16 март до 30 юни 2020 г. от обезщетението за вреди, което означава, че предложеното обезщетение е в размер под стойностното изражение на вредите.
- 26 По-нататък, както правилно отбелязва Комисията в писмения си отговор, броят на реално превозените от Blue Air пътници през януари и февруари 2020 г., т.е. преди налагането на ограниченията за пътуване, е бил много близък до предвижданията, залегнали в бюджета за 2020 г. Това доказва, че залегналите в бюджета приходи през периода от 16 март до 30 юни 2020 г. също щяха да са реалистични в отсъствието на посочените ограничения.
- 27 Така, трябва да се констатира, че твърдението на жалбоподателя относно размера на потенциалното намаляване на приходите на Blue Air през 2020 г. спрямо 2019 г. е чисто спекулативно. Всъщност, що се отнася до довода, че намаляването на общия капацитет и на използването на машините би могло да доведе до спад в размера на приходите на Blue Air спрямо 2019 г., следва да се отбележи, че — както е видно от точки 30 и 95 от обжалваното решение — въздействието на намален капацитет на налични места, на по-малко използване на въздухоплавателните средства и на повишение на разходите за поддръжка вече е отчетено от Комисията при разглеждането на бюджета за 2020 г.
- 28 При това положение следва да се приеме, че твърдението на жалбоподателя не е подкрепено от доказателства и не е от естество да установи, че съпоставителният сценарий, основан на бюджета за 2020 г. и изработен от Комисията, не е достоверен.
- 29 Освен това трябва да се констатира, че в конкретния случай, макар Blue Air да е изправена пред предходни затруднения, жалбоподателят не е посочил конкретна разходна позиция, която според него е трябвало да бъде изключена или третирана по различен начин от Комисията, поради това че тези разходи са били причинени от посочените предходни затруднения, а не от ограниченията за пътуване, наложени през периода от 16 март до 30 юни 2020 г. в контекста на пандемията от COVID-19.
- 30 Затова трябва да се приеме, че тъй като въздействието на затрудненията на Blue Air, съществували преди пандемията от COVID-19, е било отразено в двата гореспоменати сценария, от това следва — имплицитно, но задължително — че това въздействие е било неутрализирано при изчисляването на вредите, причинени от ограниченията за пътуване, наложени през периода от 16 март до 30 юни 2020 г. в контекста на посочената пандемия.
- 31 При това положение доводът на жалбоподателя трябва да бъде отхвърлен.
- 32 На второ място, що се отнася до довода на жалбоподателя, че Комисията не е проверила дали Blue Air е направила необходимото, за да намали разходите си в периода от 16 март до 30 юни 2020 г., така че от обезщетението за вреди да бъдат изключени не само избегнатите разходи, но и разходите, „които са могли да бъдат избегнати“, т.е. разходите, които то е можело да избегне, но все пак е направило, следва да се отбележи, че в точки 92 и 93 от обжалваното решение Комисията е обяснила, че вредите, които подлежат на обезщетяване, съответстват на загубата на добавена стойност, дефинирана като разлика

между, от една страна, пропуснатите ползи за Blue Air, а именно разликата между оборота, който е можело да се очаква то да достигне през периода от 16 март до 30 юни 2020 г. на база бюджета за 2020 г. в отсъствието на ограниченията за пътуване и на останалите ограничителни мерки, свързани с пандемията от COVID-19, и действително достигнатия през този период оборот, коригиран с маржа на печалбата на Blue Air, и от друга страна, избегнатите разходи.

- 33 В това отношение Комисията определя като избегнати разходи тези, които Blue Air щеше да направи в периода от 16 март до 30 юни 2020 г., ако дейността ѝ не беше засегната от свързаните с епидемията от COVID-19 ограничения за пътуване и други ограничителни мерки, и които не ѝ се е наложило да направи, тъй като съответните дейности са били отменени. Комисията уточнява в точка 94 от обжалваното решение, че избегнатите разходи засягат например разходите за гориво и за персонал. Тя обяснява и че избегнатите разходи трябвало да се изразят цифрово, като се съпоставят разходите, предвидени в бюджета за 2020 г., и разходите, действително направени от Blue Air през периода от 16 март до 30 юни 2020 г.
- 34 При тези обстоятелства и обратно на изтъкнатото от жалбоподателя, не може да се приеме, че оценяването на избегнатите разходи, както е изложено в обжалваното решение, е непрозрачно.
- 35 Освен това в конкретния случай трябва да се отбележи, че жалбоподателят не уточнява какви конкретно други разходи, освен вече взетите предвид избегнати разходи, Blue Air е можела да избегне и е трябвало при това положение да бъдат изключени от оценката на причинените ѝ вреди. При тези обстоятелства Общият съд може само да констатира, че оплакването на жалбоподателя във връзка с твърдян пропуск на Комисията да вземе предвид разходите, „които са могли да бъдат избегнати“, е твърде абстрактно и не е подкрепено от никакви конкретни данни.
- 36 Следователно този довод трябва да се отхвърли.
- 37 На трето място, що се отнася до довода, че Комисията не е взела предвид вредите, претърпени от други авиокомпании, най-напред следва да се припомни, че съгласно член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС за съвместими с вътрешния пазар се считат помощи за отстраняване на щети, причинени от природни бедствия или други извънредни събития.
- 38 В случая жалбоподателят не оспорва преценката на Комисията в обжалваното решение, че пандемията от COVID-19 трябва да се счита за „извънредно събитие“ по смисъла на член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС. В точки 7, 86 и 87 от обжалваното решение впрочем се посочва, че пандемията от COVID-19 е довела до прекъсване на по-голямата част от въздушния превоз на пътници, по-специално поради ограниченията за пътуване и останалите наложени ограничителни мерки, както и затварянето на границите на редица държави — членки на Съюза, сред които и Румъния.
- 39 От това следва, че жалбоподателят основателно отбелязва, че Blue Air не е единственото предприятие, нито единствената авиокомпания, засегната от разглежданото извънредно събитие.

- 40 Това обаче не променя факта — както правилно изтъква Комисията в писмената си защита — че не съществува никакво задължение за държавите членки да предоставят помощи за отстраняване на щетите, причинени от „извънредни събития“ по смисъла на член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС.
- 41 По-конкретно, от една страна, макар член 108, параграф 3 ДФЕС да задължава държавите членки да уведомяват Комисията за плановете си в областта на държавните помощи, преди да започнат тяхното изпълнение, той, обратно, не ги задължава да предоставят помощ (определение от 30 май 2018 г., Янчев, C-481/17, непубликувано, EU:C:2018:352, т. 22).
- 42 От друга страна, една помощ може да е предназначена да отстрани щетите, причинени от извънредно събитие, в съответствие с член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС, независимо от факта, че тя не отстранява тези щети изцяло.
- 43 Поради това нито от член 108, параграф 3 ДФЕС, нито от член 107, параграф 2, буква б) ДФЕС следва, че държавите членки са длъжни да отстранят всички щети, причинени от извънредно събитие, така че те не са длъжни и да предоставят помощи на всички пострадали лица (решения от 14 април 2021 г., Ryanair/Комисия (SAS, Дания; COVID-19), T-378/20, обжалвано, EU:T:2021:194, т. 24 и от 14 юли 2021 г., Ryanair и Laudamotion/Комисия (Austrian Airlines; COVID-19), T-677/20, обжалвано, EU:T:2021:465, т. 57).
- 44 При тези условия доводът на жалбоподателя, че Комисията е била длъжна да оцени в обжалваното решение вредите, причинени на другите авиокомпании освен Blue Air, е неоснователен.

[...]

По второто основание: нарушение на член 107, параграф 3, буква в) ДФЕС

[...]

По допустимостта на помощта за оздравяване за Blue Air

[...]

- 55 Следва да се припомни в това отношение, че в точка 22 от Насоките се посочват три кумулативни условия, които позволяват помощ, предоставена на дружество, което е част от група, да се счита за съвместима с вътрешния пазар. Така Комисията трябва да провери, първо, дали получателят на помощта е част от група и съответно какъв е нейният състав, второ, дали затрудненията, пред които е изправен получателят на помощта, са специфични за него, а не са резултат от произволно разпределение на разходите в рамките на групата, и трето, дали тези затруднения са прекалено големи, за да може посочената група сама да се справи с тях.
- 56 Следователно целта на тази забрана е да се предотврати възможността група предприятия да застави държавата да понесе цената на плана за реструктуриране на някое от предприятията, включени в състава ѝ, когато това предприятие е в затруднение и когато

самата група е в основата на тези трудности или когато разполага със средства сама да се справи с тях (вж. в този смисъл решение от 13 май 2015 г., Niki Luftfahrt/Комисия, T-511/09, EU:T:2015:284, т. 159).

- 57 От точки 27 и 105 от обжалваното решение е видно, че 99,99 % от акциите на Blue Air се притежават от румънското дружество Airline Invest, създадено през декември 2019 г., и че останалият 0,01 % принадлежи на американски гражданин. Посочено е също, че 99,99 % от акциите на дружеството Airline Invest, което не упражнява друга дейност освен притежаването на акциите на Blue Air, от своя страна се притежават от физическо лице, което не извършва никаква друга пряка или непряка дейност.
- 58 Доводите на жалбоподателя обаче се състоят в твърдението, че физическото лице, което притежава 99,99 % от акциите на Airline Invest, би могло да е подставено лице на друго физическо или юридическо лице. Трябва да се констатира, че тези доводи не са подкрепени с доказателства и остават хипотетични, при положение че се основават на обикновени предположения, изведени само от статии в пресата, чието съдържание не е от естество да докаже, че акционерът на Airline Invest е подставено лице. Затова тези доводи са чисто спекулативни и са подкрепени само от доказателствата, на които се позовава жалбоподателят. Впрочем в отговор на въпрос в хода на съдебното заседание жалбоподателят не беше в състояние да предостави по-точна информация по тази тема.
- 59 Затова при липсата на индикации в този смисъл следва да се отхвърли доводът, изведен от това, че Комисията е извършила недостатъчна проверка на първото условие, предвидено в точка 22 от Насоките, а именно дали получателят на помощта е бил част от група.

[...]

По това дали помощта за оздравяване е допринесла за цел от общ интерес

[...]

- 65 В конкретния случай трябва да се разгледат доводите на жалбоподателя, за да се провери дали Комисията не е допуснала явна грешка в преценката, като е приела, от една страна, че разглежданата услуга е била „важна“ и от друга страна, че е било трудно да бъде възпроизведена, по смисъла на точка 44, буква б) от Насоките.
- 66 На първо място, що се отнася до важноста на предоставяната от Blue Air услуга, от точки 51, 52, 58, 108 и 109 от обжалваното решение по-конкретно е видно, че тази авиокомпания е осигурявала свързаността на Румъния, доколкото е обслужвала вътрешни и международни въздушни връзки, някои от които свързвали отдалечени региони на тази държава членка, трудно достъпни по автомобилен път поради лошото състояние на румънската пътна и железопътна инфраструктура.
- 67 По-нататък, следва да се отбележи, че — както е посочено в точка 111 от обжалваното решение — някои малки национални летища могат дори да не бъдат обслужвани или да бъдат обслужвани в значително намалена степен след излизането на Blue Air от пазара, като се има предвид, от една страна, че другите нискотарифни авиокомпани никога не са проявявали интерес да обслужват вътрешни въздушни връзки от или към някои от тези летища и от друга страна, че националната авиокомпания на Румъния, TAROM, не предлага нискотарифни въздушни връзки, което страните не оспорват.

- 68 Впрочем, що се отнася до международните въздушни връзки, от точка 52 от обжалваното решение произтича, че Blue Air е единствената нискотарифна авиокомпания, която обслужва маршрути от Румъния до летищата на Флоренция (Италия), Щутгарт (Германия), Кьолн/Бон (Германия), Амстердам (Нидерландия), Милано-Линате (Италия), Париж-Орли (Франция) и Хелзинки (Финландия).
- 69 При това положение Комисията правилно е приела, че Blue Air е извършвала важна услуга, предоставяйки, от една страна, маршрути от и до редица отдалечени румънски региони, чиято свързаност по въздушен път има особено икономическо значение с оглед на състоянието на националните сухопътни инфраструктури, и от друга страна, маршрути от и до редица големи градове в Европа, допринасяйки по този начин за международната свързаност на посочените региони.
- 70 Освен това, както отбелязва Комисията, предоставяните от Blue Air услуги за въздушен превоз на пътници са насочени в частност към две специфични категории пътници, а именно малките местни предприемачи и румънската общност, установена извън страната, особено многобройна в Италия, Франция, Испания, Германия и Обединеното кралство, посредством единна мрежа от национални и международни маршрути, специално разработени според нуждите им, които тя е развила за тази цел през последните петнадесет години. Обжалваното решение уточнява в това отношение, че в контекста на липсата на жизнеспособни алтернативи поради лошото състояние на румънската пътна и железопътна инфраструктура, което не се оспорва от жалбоподателя, тези две категории много мобилни пътници, които се придвижват във вътрешността на територията на Румъния с професионална цел (за първата категория) или живеят и работят в чужбина, като пътуват често до страната си на произход и съответното си място на пребиваване, и обратно (за втората категория), са зависими от нискотарифните въздушни връзки.
- 71 Така, анализът на Комисията се гради в случая, по същество, върху констатацията, че преустановяването на дейността на Blue Air е навредило както на регионалната, така и на международната свързаност на Румъния, и по-конкретно на някои отдалечени региони на страната, а също и на мобилността на двете категории пътници, посочени в точка 70 по-горе, и че в случай на излизане на бенефициера от пазара би имало конкретен риск от прекъсване на някои услуги за въздушен превоз на пътници, считани за важни от тази държава членка.
- 72 По-нататък, от точки 59, 62, 111 и 112 от обжалваното решение е видно, че осигурявайки мобилността на малките местни предприемачи между различните региони на страната, Blue Air допринася за икономическия живот на тези региони.
- 73 Впрочем както се вижда от точки 53 и 110 от обжалваното решение, излизане на Blue Air от пазара би имало пряко въздействие върху повече от 400 000 пътници, полетите на над 250 000 от които са били отменени поради ограниченията за придвижване, наложени от европейските държави, за да се ограничи разпространението на пандемията от COVID-19, и те или са чакали възстановяване на сумите, платени за билети, или са приели ваучер, който да използват за друг полет. Що се отнася до останалите 150 000 пътници, те са запазили полет с Blue Air в рамките на следващите дванадесет месеца.

- 74 Предвид споменатите в точки 65—73 по-горе елементи, жалбоподателят не е предоставил на Общия съд доказателства, позволяващи да се констатира, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката, когато е приела, че Blue Air е предоставяла важна услуга по смисъла на точка 44, буква б) от Насоките.
- 75 По-нататък, никой от изтъкнатите от жалбоподателя пред Общия съд доводи не би могъл да постави този извод под въпрос.
- 76 Първо, относно довода на жалбоподателя, че Blue Air не е нискотарифна авиокомпания и че средната цена на билетите, които тя предлага, е дори по-висока от тази на продаваните от самия него билети, трябва да се констатира, че жалбоподателят поддържа, в подкрепа на доводите си, че средната цена на неговите билети е била 68,27 евро през 2019 г. и 55,59 евро през 2020 г., докато за същите две години тази на билетите, предлагани от Blue Air, е била съответно 89,09 евро и 63,37 евро.
- 77 В отговор на въпрос във връзка с това в съдебното заседание, жалбоподателят добавя, че освен тарифния аспект, другата характеристика на нискотарифните авиокомпания е особено високият процент на запълване на техните самолети. Според него в конкретния случай процентът на запълване на самолетите му бил като цяло по-висок от този на самолетите, използвани от Blue Air.
- 78 Посочените от жалбоподателя две обстоятелства обаче, дори да се приемат за установени, сами по себе си не са от естество да докажат, че предоставяната от Blue Air услуга не е важна по смисъла на точка 44, буква б) от Насоките. Действително, те не позволяват да се постави под въпрос констатацията, направена в точки 65—73 по-горе, че предоставяната от Blue Air услуга осигурява свързаността на няколко румънски региона и улеснява придвижването на две точно определени категории пътници, малките предприемачи и румънските граждани, установени в други държави членки, като по този начин гарантира свързаността на Румъния като цяло и следователно представлява важна услуга за тези пътници. По-нататък, следва да се отбележи, че цифровата съпоставка на средните цени на билетите при всички положения не доказва, че Blue Air не е нискотарифна авиокомпания като жалбоподателя, а освен това показва, че Blue Air е съумяла за една година да намали с повече от 25 евро средната цена на билетите си, която през 2020 г. е била само със 7,78 евро по-висока от тази на билетите на жалбоподателя.
- [...]
- 81 Трето, що се отнася до довода на жалбоподателя, че националните маршрути, обслужвани от Blue Air, са могли да бъдат предмет на задължения за обществена услуга вместо на оздравяване на Blue Air, трябва да се констатира, че жалбоподателят не доказва, че въвеждането на такива задължения за обществена услуга е могло да се осъществи в достатъчно кратък срок, като същевременно се осигурява продължената свързаност на посочените региони.
- 82 На второ място, по въпроса дали предоставяните от Blue Air услуги е било трудно да бъдат възпроизведени по смисъла на точка 44, буква б) от Насоките, от точки 54, 55, 63, 109, 110 и 112 от обжалваното решение е видно, че при обстоятелствата на конкретния случай посочените услуги в тяхната цялост не са могли да бъдат осигурени в кратък срок от други

авиокомпани, в частност нискотарифни, защото немалко от тях в последно време вече са закрили някои от въздушните си маршрути, обслужвани и от Blue Air, оставяйки по този начин последната да ги осигурява сама.

- 83 Впрочем, първо, следва да се отбележи, че според Комисията другите нискотарифни авиокомпани присъстват малко и дори изобщо не присъстват по повечето от маршрутите на Blue Air, доколкото техният икономически модел се гради върху използването на въздухоплавателни средства, известни като „вторични“, а именно въздухоплавателни средства, намиращи се на известно разстояние от градските летища, които се считат за „първични“. Действително, „вторичните“ летища изискват плащането на по-ниски летищни такси и слотовете са по-леснодостъпни, отколкото на големите национални летища.
- 84 В това отношение жалбоподателят признава, че не обслужва някои „първични“ летища, обслужвани от Blue Air.
- 85 Затова трябва да се констатира, че Комисията правилно е приела в точка 109 от обжалваното решение, че Blue Air е заемала ниша, която не е експлоатирана от други нискотарифни авиокомпани на румънския пазар. Така, жалбоподателят не е доказал, че е могъл да поеме въздушните маршрути, обслужвани от Blue Air, като се има предвид, че неговият икономически модел значително се различава от този на Blue Air.
- 86 В същия ред на мисли, жалбоподателят не оспорва и факта, че нискотарифните авиокомпани, конкуренти на Blue Air, не са били заинтересувани да поемат въздушните маршрути от или до някои румънски регионални летища като Орадя и Бая Маре, доколкото тези конкурентни авиокомпани вече обслужвали въздушни маршрути от други регионални летища, което рискувало да остави първите летища без обслужване или с намалено обслужване в случай на излизане от пазара на Blue Air.
- 87 Освен това бележка под линия 19 в обжалваното решение сочи, че нискотарифните авиокомпани, конкуренти на Blue Air, вече са се оттеглили от Орадя и от маршрута Букурещ—Клуж (Румъния) през 2018 г., което потвърждава преценката на Комисията относно липсата на интерес от страна на тези авиокомпани да предлагат това покритие.
- 88 По-нататък, следва да се констатира, че в хода на съдебното заседание жалбоподателят е изтъкнал, че различни маршрути вече не се обслужват от Blue Air, като например тези от и до Орадя. По този начин обаче жалбоподателят се позовава на актуални данни, които следователно са последващи датата на обжалваното решение. В това отношение следва да се припомни, че законосъобразността на обжалваното решение трябва да се преценява в зависимост от данните, с които Комисията е могла да разполага към момента, в който е взето решението, а не въз основа на последващи събития. Следователно този довод трябва да се отхвърли.
- 89 Второ, жалбоподателят твърди, че осигурява над 80 % от международните въздушни маршрути, изпълнявани и от Blue Air. В това отношение обаче следва да се подчертае, по примера на Комисията, че от приложенията към жалбата не е видно жалбоподателят да присъства по 80 % от въздушните маршрути, обслужвани от Blue Air, като посочените приложения споменават само международни „дестинации“ от Румъния, а не конкретни маршрути. По-нататък, жалбоподателят се позовава на данни, последващи обжалваното решение, в смисъл, че сочи данни, които обхващат 2020 г. в нейната цялост. Така с оглед на

тяхното съдържание и на периода, за който се отнасят, тези данни не подкрепят достатъчно довода на жалбоподателя. При всички случаи тези данни потвърждават, че непренебрежима част от маршрутите, обслужвани от Blue Air, не са били обслужвани от жалбоподателя.

- 90 Трето, що се отнася до довода, че изгубеният капацитет на една авиокомпания можел бързо да бъде заместен от други авиокомпании, които желаят да преразпределят капацитета, който имат в излишък, следва да се подчертае, че не са налице елементи, позволяващи да се установи, че излишъкът от капацитет на жалбоподателя, който произтича от мерките, приети от държавите членки в контекста на пандемията от COVID-19, би му позволил да осигурява въздушните маршрути, обслужвани преди това от Blue Air. При това положение не е доказано, че след възобновяването на собствената си дейност жалбоподателят все още би имал достатъчен транспортен капацитет, за да поеме посочените маршрути. Всъщност свръхкапацитетът на сектора не е достатъчен сам по себе си, за да се презюмира, че конкурентите ще използват неизползвания си капацитет при каквито и да е условия и ще направят допълнителни разходи, предоставяйки в същото време непрекъсната услуга на достъпни цени.
- 91 Вследствие на това трябва да се констатира, че жалбоподателят не е доказал, че авиокомпаниите — конкуренти на Blue Air, биха имали готовност да поемат съвкупността от обслужваните от нея маршрути, в случай че последната излезе от пазара.
- 92 Четвърто, дори да се предположи, че заместването на Blue Air е било възможно по някои от въпросните вътрешни или международни маршрути, жалбоподателят не е доказал и че предвид вероятното и непосредствено предстоящо преустановяване на дейността на Blue Air това заместване е щяло да се извърши в краткосрочен план, за да се избегне, доколкото е възможно, всякакво прекъсване на услугата, и при условия, близки до тези, при които маршрутите са били експлоатирани.
- 93 Всъщност, макар жалбоподателят да твърди, че е бил готов да осигури маршрутите на Blue Air в рамките на по-малко от шест месеца в случай на излизането ѝ от пазара, от приложенията към жалбата относно разрастването на жалбоподателя през 2020 г. е видно, че по-голямата част от въздушните маршрути, които той е разкрил, или изобщо не са били обслужвани от Blue Air през 2019 г. и 2020 г., или продължавали да бъдат обслужвани от последната и през 2020 г. При това положение трябва да се констатира, че жалбоподателят не е доказал, че Blue Air вече е била заместена по някои маршрути или е можело лесно да бъде заместена в рамките на шест месеца, считано от преустановяването на дейността ѝ.
- 94 С оглед по-конкретно на значението на изпълняваната от Blue Air роля за гарантиране на въздушни маршрути на достъпна цена за две категории пътници, които имат съществен принос за регионалната икономика на Румъния, а именно малките местни предприемачи и румънската общност, установена в чужбина, както и на последиците, които би имала неизправността на същата за тази икономика и за повече от 400 000 пътници (вж. т. 73 по-горе), следва да се направи изводът, че излизането на Blue Air от пазара би предизвикало риск от прекъсване на важна услуга, която е трудно да бъде възпроизведена при обстоятелствата в конкретния случай.
- 95 Следователно Комисията правилно е приела, че помощта за оздравяване отговаря на изискванията, предвидени в точки 43 и 44 от Насоките.

[...]

По преценката на подходящия характер на помощта за оздравяване

[...]

- 99 Първо, по отношение на довода на жалбоподателя, че лихвеният процент, приложен по разглеждания заем, не е достатъчно висок спрямо рисковете, свързани с посочения заем, трябва да се подчертае, че точка 56 от Насоките гласи следното:

„Равнището на възнаграждението, което се изисква да бъде платено от бенефициера, следва да отразява съответната кредитоспособност на бенефициера, без да се вземат под внимание временните последици от затрудненията с ликвидността и държавната подкрепа, и в него следва да се осигурят стимули за бенефициера да върне помощта във възможно най-кратки срокове. Комисията следователно ще изисква възнаграждението да бъде определено на равнище не по-ниско от референтния процент, посочен в Съобщението на Комисията относно референтните лихвени проценти за слаби предприятия, предлагащи нормални нива на обезпеченост (понастоящем 1-годишен IBOR плюс 400 базисни пункта) и да бъде увеличено с поне 50 базисни пункта за помощ за оздравяване, чието разрешение е удължено в съответствие с точка 55, буква г) ii“.

- 100 В случая страните не спорят, че лихвеният процент по разглеждания заем е равностоеен или близък до референтния процент, визиран в точка 56 от Насоките, и следователно не нарушава наложения праг.
- 101 По-точно, от точка 19 от обжалваното решение е видно, че ако заемът бъде отпуснат на два транша, лихвеният процент по частта от заема, свързана с помощта за оздравяване и по съответната държавна гаранция, ще е поне равен на едногодишния размер на Romanian Interbank Offer Rate (ROBOR) или на Euro Interbank Offered Rate (Euribor) (в зависимост от валутата, в която е сключен заемът), увеличен с рисков марж от поне 400 базисни пункта. Ако заемът бъде отпуснат на един транш, лихвеният процент по целия заем и по гаранцията ще е поне равен на едногодишния размер на ROBOR или на Euribor (в зависимост от валутата, в която е сключен заемът), увеличен с рисков марж от поне 400 базисни пункта.
- 102 Обратно на твърдяното от жалбоподателя, от точка 56 от Насоките произтича, че този процент не трябва да се увеличава преди евентуално удължаване на разрешението.
- 103 При това положение, като се има предвид, че Комисията не е била в състояние да предвиди със сигурност дали Румъния ще представи или не план за реструктуриране преди падежа, жалбоподателят не може да я упрекне в това, че не е увеличила лихвения процент, приложен от приемането на обжалваното решение. Такъв падеж не е предвиден в точка 56 от Насоките.
- 104 Впрочем следва да се отбележи, както прави Комисията, че доводът на жалбоподателя, че лихвеният процент трябвало да е по-висок при липса на обезпечения, предоставени от бенефициера, произтича от погрешен прочит на точка 56 от Насоките. Тази точка предвижда прилагане на лихвения процент, предвиден за слаби предприятия, предлагащи нормални нива на обезпеченост (вж. т. 99 по-горе). Така посочената точка изисква прилагането на минимален лихвен процент за всички помощи за оздравяване, независимо

от гаранциите, предоставени от бенефициерите във всеки отделен случай. Както отбелязва Комисията, това се обяснява с вътрешно присъщата на помощите за оздравяване неотложност, която изисква въвеждането на ясно правило, приложимо във всички случаи, така че Комисията няма нужда да проверява подходящия характер на възнаградението за помощите за оздравяване във всеки отделен случай.

[...]

- 107 Трето, жалбоподателят твърди, че Комисията е допуснала грешка в преценката, тъй като е трябвало да поиска от Румъния да представи план за реструктуриране в срок, по-кратък от шестмесечния. Действително, според нея от самото начало било ясно, че заемът няма да бъде изплатен в предвидения шестмесечен срок и че Румъния в крайна сметка ще удължи този период, като представи план за реструктуриране. В контекста на пандемията от COVID-19 обаче всички авиокомпании понесли тежки загуби и мярка за помощ, предоставена на една от тях *de facto* за период, по-дълъг от шест месеца, би създала значително изкривяване.
- 108 Тези доводи на жалбоподателя обаче не лишават преценките на Комисията от правдоподобност.
- 109 Възщност от текста на точка 55, буква г) от Насоките ясно се вижда, че държавата членка трябва да изпрати на Комисията, не по-късно от шест месеца след разрешаването на мярката за оздравяване, доказателство, че заемът е бил изплатен, план за реструктуриране (при условие че [бенефициерът] може да бъде квалифициран като предприятие в затруднено положение) или план за ликвидация. Несъмнено, заинтересованата държава членка винаги има право да представи някой от тези документи преди края на шестмесечния срок, но от текста на посочената точка не следва, че на Комисията е позволено да определи по своя инициатива по-кратък срок.
- 110 Също така, точка 55, буква г), подточка ii) от Насоките предвижда ясно, в хипотезата, при която държавата членка е изпратила план за реструктуриране, че разрешаването на помощта за оздравяване ще бъде удължено автоматично, докато Комисията вземе окончателно решение по този план. Впрочем в обжалваното решение не е предоставено никакво разрешение от този вид.
- 111 Накрая, важно е да се подчертае, че според Насоките, и по-конкретно точка 60 от тях, помощта за оздравяване има за цел да поддържа стопанската дейност на бенефициера за период от шест месеца, цел, която е трудно съвместима с намаляване на продължителността на помощта.

[...]

По преценката на пропорционалността на помощта за оздравяване

[...]

- 115 Първо, жалбоподателят отбелязва, че както е видно от точка 123 от обжалваното решение, помощта за оздравяване покрива частично нуждите на Blue Air от ликвидни средства, причинени от ограниченията за пътуване в контекста на пандемията от COVID-19. Така според жалбоподателя, като е разрешила тази помощ, Комисията е действала в разрез с

целите и с логиката на нейното Съобщение от 19 март 2020 г., озаглавено „Временна рамка за мерки за държавна помощ в подкрепа на икономиката в условията на сегашния епидемичен взрив от COVID-19“ (ОВ С 91 I, 2020 г., стр. 1) и изменено на 3 април 2020 г. (ОВ С 112 I, 2020 г., стр. 1), което изключва отпускането на помощи на предприятията, които вече са били в затруднено положение към 31 декември 2019 г., и позволява отпускането на помощ на предприятието, което е най-малко пригодно да постигне целта на помощта, свързана с пандемията от COVID-19.

- 116 В това отношение, от една страна, следва да се отбележи, че нито една от двете разглеждани мерки за помощ не е била разрешена по силата на съобщението, посочено в точка 115 по-горе.
- 117 От друга страна, следва да се подчертае, че мярката за обезщетяване на вредите цели да компенсира вредите, понесени от Blue Air през периода от 16 март до 30 юни 2020 г., докато помощта за оздравяване позволява на същата да покрива нуждите си от ликвидни средства през различен период, а именно от септември 2020 г. до февруари 2021 г. По-нататък, както е видно от обжалваното решение, помощта, предоставена на Blue Air по силата на мярката за обезщетяване на вредите, е взета предвид в плана за ликвидност за периода от септември 2020 г. до февруари 2021 г. и следователно е позволила да се намали размерът на необходимата помощ за оздравяване.
- 118 Поради това твърдението на жалбоподателя не е от естество да постави под въпрос преценката на Комисията относно пропорционалността на помощта за оздравяване.
- 119 Второ, жалбоподателят твърди, че Комисията е допуснала явна грешка в преценката, като е приела, че помощта за оздравяване не надвишава необходимия минимум за постигане на целта от общ интерес.
- 120 В това отношение точка 60 от Насоките гласи следното:

„Помощта за оздравяване трябва да бъде ограничена до сумата, необходима за поддържане на стопанската дейност на бенефициера за период от шест месеца; При определянето на тази сума ще се обръща внимание на резултата от формулата, зададена в приложение I. Всяка помощ, надвишаваща резултата от това изчисление, се разрешава само ако е надлежно оправдана чрез план за ликвидност, определящ нуждите от ликвидност на бенефициера за следващите шест месеца“.

- 121 Що се отнася до предвидения размер на помощта за оздравяване, от точки 45, 47, 112 и 118 от обжалваното решение следва, че този размер е основан на плана за ликвидност, изработен от Румъния. Комисията е оценила този план, който се опира на прогнози за приходи и разходи, които се вписват в небивалия и несигурен контекст по времето, когато те са изготвяни, що се отнася до всички прогнози относно дейностите на авиокомпаниите. След като прави оценката си, тя приема, че планът за ликвидност не съдържа необичайни или нелегитимни разходи като финансирането на структурни мерки или разширяването на дейностите отвъд предходните ангажименти.

- 122 Жалбоподателят обаче не изтъква никакъв довод, годен да породи съмнение в правдоподобността на плана за ликвидност. Напротив, той се ограничава до съпоставяне на нуждите на Blue Air от ликвидни средства за периода, взет предвид за помощта за оздравяване, а именно този от септември 2020 г. до февруари 2021 г., с неизбежните разходи за предходен период, от март до юни 2020 г.
- 123 Тази съпоставка обаче е ирелевантна за преценката на размера на помощта за оздравяване. Всъщност, както правилно подчертава Комисията в своята писмена защита, няма никаква причина да се предположи, че горепосочените нужди от ликвидни средства и неизбежни разходи, при това за различни периоди, си съответстват. От това следва, че Комисията правилно се основава на хипотезата, считана за най-вероятна към момента на приемане на обжалваното решение, за поемане на въздушния трафик през периода на помощта за оздравяване, което поради това пораждало увеличение на избегнатите разходи (гориво, поддръжка на въздухоплавателни средства, такси за кацане и др.) през периода на изолация.
- 124 Трето, жалбоподателят изтъква, че Комисията неправилно е приела в точка 122 от обжалваното решение, че планът за ликвидност не включва разходи, целящи да финансират структурни мерки. Същевременно според жалбоподателя Комисията не е отчела факта, че предходните ангажименти на Blue Air включвали широкомащабната подмяна на нейния флот със закупуването на шест машини Boeing 737-MAX. Така помощта за оздравяване щяла да позволи на практика да се финансират структурни мерки и дейности, които надхвърлят стриктно необходимото за запазване на летателната годност на Blue Air.
- 125 В това отношение трябва да се констатира, че според Насоките помощите за оздравяване трябва да са ограничени до сумата, необходима за поддържане на стопанската дейност на бенефициера за период от шест месеца, и не могат да се използват за финансиране на структурни мерки като закупуването на клонове или на значителни активи. Както изтъква Комисията обаче, не може да се изключи, че нуждата от парични средства през тези шест месеца включва и плащането на вноски, които са дължими през този срок на основание предходни ангажименти, които се отнасят до подмяната на самолети. Всъщност неизплащането на такива вноски може да доведе до неплатежоспособност на предприятието в затруднено положение, което съвсем очевидно би било в разрез с преследваната цел.
- 126 Четвърто, що се отнася до упрека на жалбоподателя, че Комисията не е наложила споделяне на тежестта, за да може част от загубите да бъде поета от акционерите на получателя, следва да се подчертае в това отношение, че мерките, целящи споделяне на тежестта между наличните инвеститори, се налагат само през периода на реструктуриране, но не и през периода на оздравяване, както ясно следва от текста на точка 61 от Насоките.
- 127 При това положение Комисията правилно не е наложила споделяне на тежестта.

[...]

По адекватността на Насоките за преценката на помощта

[...]

- 132 По отношение на Насоките следва да се отбележи, че жалбоподателят не оспорва, че помощта за оздравяване може да се счита за такава по смисъла на посочените насоки. Той критикува Комисията само за това, че не е разгледала дали последните са били подходящи за преценка на помощта за оздравяване с оглед на изключителните обстоятелства на кризата с COVID-19.
- 133 В подкрепа на доводите си жалбоподателят цитира решение от 8 март 2016 г., Гърция/Комисия (C-431/14 P, EU:C:2016:145), от чиято точка 70 произтича, че „в специфичната област на държавните помощи Комисията е обвързана от рамките, които приема, доколкото те не се отклоняват от нормите на Договора за функционирането на ЕС, сред които по-конкретно е член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС[...], и прилагането им не води до нарушаване на общите принципи на правото като принципа на равно третиране, особено когато изключителни обстоятелства, различаващи се от посочените в тези рамки, характеризират даден отрасъл на икономиката на държава членка“.
- 134 Точка 72 от решение от 8 март 2016 г., Гърция/Комисия (C-431/14 P, EU:C:2016:145), уточнява, че „приемането на такива рамки не освобождава Комисията от задължението ѝ да изследва конкретните изключителни обстоятелства, на които се позовава дадена държава членка в конкретен случай, за да иска директното прилагане на член 107, параграф 3, буква б) ДФЕС, и да мотивира евентуалния си отказ да уважи такова искане“.
- 135 В случая трябва да се констатира, че пандемията от COVID-19 и мерките, взети за нейното възпиране, представляват изключителни обстоятелства за многобройни предприятия в Европа, особено за авиокомпаниите.
- 136 Същевременно следва да се отбележи, че в рамките на петата част от второто основание жалбоподателят нито е установил специфични правила в Насоките, които според него да са станали неадекватни поради изключителните обстоятелства, свързани с пандемията от COVID-19, нито е обяснил причините, поради които случаят да е такъв. Той не уточнява също така дали според него Комисията е трябвало да остави Насоките без приложение и вместо тях да приложи пряко член 107, параграф 3, буква в) ДФЕС. Следователно този аргумент е твърде общ и недоказан, което не позволява на Общия съд да схване същността му.

[...]

Поради изложените съображения

ОБЩИЯТ СЪД (десети разширен състав)

реши:

1) Отхвърля жалбата.

2) Осъжда Wizz Air Hungary Légitársaság Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) да заплати съдебните разноски.

Корнезов

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Petrík

Обявено в открито съдебно заседание в Люксембург на 29 март 2023 година.

Подписи