



## Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (desátého rozšířeného senátu)

14. dubna 2021 \*

„Státní podpory – Finský trh letecké dopravy – Podpora poskytnutá Finskem společnosti Finnair v souvislosti s pandemií COVID-19 – Státní záruka poskytnutá k zajištění úvěru – Rozhodnutí nevznášet námitky – Dočasný rámec pro opatření státní podpory – Opatření, které má napravit vážnou poruchu v hospodářství některého členského státu – Absence poměření prospěšných účinků podpory a jejích negativních účinků na podmínky obchodu a na zachování nenarušené hospodářské soutěže – Rovné zacházení – Svoboda usazování – Volný pohyb služeb – Povinnost uvést odůvodnění“

Ve věci T-388/20,

**Ryanair DAC**, se sídlem ve Swords (Irsko), zastoupená E. Vahidou, F.-C. Laprévotem, S. Ratingem, I.-G. Metaxas-Maranghidisem, advokáty,

žalobkyně,

proti

**Evropské komisi**, zastoupené L. Flynnem, S. Noëm a F. Tomat, jako zmocněnci,

žalované,

podporované

**Španělským královstvím**, zastoupeným L. Aguilera Ruizem, jako zmocněncem,

**Francouzskou republikou**, zastoupenou E. de Moustier a P. Dodellerem, jako zmocněnci,

a

**Finskou republikou**, zastoupenou H. Leppo, jako zmocněnkyní,

vedlejšími účastníky,

jejímž předmětem je návrh podaný na základě článku 263 SFEU a znějící na zrušení rozhodnutí Komise C(2020) 3387 final ze dne 18. května 2020 o státní podpoře SA.56809 (2020/N) – Finsko – COVID-19: Státní záruka poskytnutá společnosti Finnair,

TRIBUNÁL (desátý rozšířený senát),

ve složení M. van der Woude, předseda, A. Kornezov, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk a G. Hesse (zpravodaj), soudci,

\* Jednací jazyk: angličtina.

vedoucí soudní kanceláře: P. Cullen, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 4. prosince 2020,

vydává tento

## **Rozsudek**

### **Skutečnosti předcházející sporu**

- 1 Dne 13. května 2020 oznámila Finská republika Evropské komisi v souladu s čl. 108 odst. 3 SFEU opatření podpory ve formě státní záruky poskytnuté společnosti Finnair, Plc.
- 2 Cílem dotčeného opatření je pomoci společnosti Finnair získat od penzijního fondu úvěr ve výši 600 milionů eur k pokrytí jejích potřeb provozního kapitálu. Státní záruka zajišťuje 90 % úvěru a je omezena na dobu nejvýše tří let. Zbývajících 10 % úvěru je zajištěno obchodní bankou za tržních podmínek. Z uvedené záruky má být plněno jen v případě, že společnost Finnair nebude plnit své povinnosti vůči penzijnímu fondu.
- 3 Opatření je založeno na čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, jak je vykládán v bodech 2 a 3.2 sdělení Komise ze dne 19. března 2020, nazvaného „Dočasný rámec pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19“ (Úř. věst. 2020, C 91 I, s. 1) a změněného dne 3. dubna 2020 (Úř. věst. 2020, C 112 I, s. 1) (dále jen „dočasný rámec“).
- 4 Dne 18. května 2020 přijala Komise rozhodnutí C(2020) 3387 final o státní podpoře SA.56809 (2020/N) – Finsko – COVID-19: Státní záruka poskytnutá společnosti Finnair, kterým se Komise rozhodla nevznést námitky vůči dotčenému opatření z důvodu, že je slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, jak je vykládán dočasným rámcem (dále jen „napadené rozhodnutí“).
- 5 Komise měla v tomto rozhodnutí za to, že s ohledem na čl. 107 odst. 1 SFEU představuje dotčené opatření státní podporu (odstavce 30 až 35 napadeného rozhodnutí). Pokud jde o slučitelnost této podpory s vnitřním trhem, měla Komise nejprve za to, že scénář předložený finskými orgány stran nedostatku likvidity, kterému bude společnost Finnair čelit, je realistický. Dále uvedla, že se společnost Finnair snažila získat financování na úvěrových trzích, ale nepodařilo se jí pokrýt všechny své potřeby likvidity. Konkrétně dne 29. dubna 2020 společnost Finnair oznámila, že se její správní rada rozhodla připravit rekapitalizaci (emisi akcií) z důvodu ztrát způsobených výskytem onemocnění COVID-19, které měly dopad na její vlastní kapitál. Komise mimo jiné poznamenala, že v okamžiku přijetí napadeného rozhodnutí činila výše nabídky přibližně 500 milionů eur a nebylo jisté, zda tato operace bude úspěšná (odstavce 40 až 44 napadeného rozhodnutí). Nakonec dospěla Komise k závěru, že s ohledem na význam společnosti Finnair pro finské hospodářství je dotčené opatření nezbytné, vhodné a přiměřené k nápravě vážné poruchy v hospodářství tohoto členského státu (odstavce 45 až 52 napadeného rozhodnutí). Ověřila rovněž, zda dotčené opatření splňuje všechny relevantní podmínky dočasného rámce, a konstatovala, že tomu tak je (odstavec 53 napadeného rozhodnutí).

### **Skutkové okolnosti po podání žaloby**

- 6 Dne 29. července 2020, tedy po podání žaloby, opravila Komise napadené rozhodnutí rozhodnutím C(2020) 5339 final, nazvaným „Oprava rozhodnutí C(2020) 3387 final ze dne 18. května 2020 o státní podpoře SA.56809 (2020/N) – Finsko – COVID-19: Státní záruka poskytnutá společnosti Finnair“. Napadené rozhodnutí bylo v opraveném znění zveřejněno na internetové stránce Komise dne 31. července 2020.

## Řízení a návrhová žádání účastníků řízení

- 7 Návrhem došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 26. června 2020 podala žalobkyně, společnost Ryanair DAC, projednávanou žalobu.
- 8 Podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu téhož dne požádala žalobkyně o projednání žaloby ve zrychleném řízení podle článků 151 a 152 jednacího řádu Tribunálu.
- 9 Dne 6. července 2020 navrhla Komise přerušení řízení do doby, než bude rozhodnuto ve věcech T-238/20 a T-259/20, s čímž žalobkyně vyjádřila dne 9. července 2020 svůj nesouhlas. Rozhodnutím ze dne 10. července 2020 zamítl předseda desátého senátu Tribunálu návrh na přerušení řízení podaný Komisí.
- 10 Tribunál (desátý senát) rozhodnutím ze dne 15. července 2020 žádosti o projednání věci ve zrychleném řízení vyhověl.
- 11 Na návrh desátého senátu Tribunál podle článku 28 jednacího řádu rozhodl, že věc předá k projednání a rozhodnutí rozšířenému soudnímu kolegiu.
- 12 Komise předložila žalobní odpověď soudní kanceláři Tribunálu dne 31. července 2020.
- 13 Na základě čl. 106 odst. 2 jednacího řádu podala žalobkyně dne 13. srpna 2020 žádost o konání jednání.
- 14 Podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 16. září 2020 podalo Španělské království návrh na vstup do tohoto řízení v postavení vedlejšího účastníka na podporu návrhových žádání Komise. Podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 25. září 2020 žalobkyně v souladu s čl. 144 odst. 7 jednacího řádu požádala, aby některé údaje, které jsou obsaženy v žalobě a ve zkrácené verzi žaloby, nebyly Španělskému království sděleny. Připojila nedůvěrnou verzi žaloby, zkrácené verze žaloby a jejich příloh.
- 15 Podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 29. září 2020 podala Finská republika návrh na vstup do tohoto řízení v postavení vedlejšího účastníka na podporu návrhových žádání Komise. Podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 6. října 2020 žalobkyně v souladu s čl. 144 odst. 7 jednacího řádu požádala, aby údaje uvedené v bodě 14 výše nebyly Finské republice sděleny.
- 16 Podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 29. září 2020 podala Francouzská republika návrh na vstup do tohoto řízení v postavení vedlejšího účastníka na podporu návrhových žádání Komise. Podáním došlým soudní kanceláři Tribunálu dne 6. října 2020 žalobkyně v souladu s čl. 144 odst. 7 jednacího řádu požádala, aby údaje uvedené v bodě 14 výše nebyly Francouzské republice sděleny.
- 17 Usnesením ze dne 14. října 2020 předseda desátého rozšířeného senátu Tribunálu povolil vedlejší účastenství Španělského království, Francouzské republiky a Finské republiky a dočasně omezil sdělení žaloby, zkrácené verze žaloby a jejich příloh na nedůvěrné verze předložené žalobkyní, a to až do případného vyjádření Španělského království, Francouzské republiky a Finské republiky k žádostem o důvěrné zacházení.
- 18 Organizačním procesním opatřením ze dne 14. října 2020 bylo Španělskému království, Francouzské republice a Finské republice na základě čl. 154 odst. 3 jednacího řádu povoleno předložit spis vedlejšího účastníka.
- 19 Dne 29. října 2020 doručily Španělské království, Francouzská republika a Finská republika soudní kanceláři Tribunálu spis vedlejšího účastníka, aniž vznesly námitky k žádostem o důvěrné zacházení, které podala žalobkyně.

- 20 Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:
- zrušil napadené rozhodnutí;
  - uložil Komisi náhradu nákladů řízení.
- 21 Komise navrhuje, aby Tribunál:
- zamítl žalobu;
  - uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.
- 22 Španělské království navrhuje, aby Tribunál zamítl žalobu v celém rozsahu a uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.
- 23 Francouzská republika a Finská republika navrhují, aby Tribunál žalobu zamítl.

### **Právní otázky**

- 24 Je třeba připomenout, že soud Evropské unie je oprávněn posoudit podle okolností každého případu, zda řádný výkon spravedlnosti odůvodňuje zamítnutí žaloby po její meritorní stránce bez předcházejícího rozhodnutí o její přípustnosti (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 26. února 2002, Rada v. Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, body 51 a 52, a ze dne 14. září 2016, Trajektina luka Split v. Komise, T-57/15, nezveřejněný, EU:T:2016:470, bod 84). Zejména s ohledem na úvahy, které vedly k rozhodnutí projednat tuto věc ve zrychleném řízení, a na význam, který má jak pro žalobkyni, tak pro Komisi, Španělské království, Francouzskou republiku a Finskou republiku rychlá odpověď ve věci samé, je tedy třeba rovnou zkoumat opodstatněnost žaloby bez předcházejícího rozhodnutí o její přípustnosti.
- 25 Žalobkyně uplatňuje na podporu své žaloby čtyři žalobní důvody, přičemž první žalobní důvod vychází z porušení čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, druhý žalobní důvod vychází z porušení zásad nediskriminace, volného pohybu služeb a svobody usazování, třetí žalobní důvod vychází z porušení čl. 108 odst. 2 SFEU a čtvrtý žalobní důvod vychází z porušení povinnosti uvést odůvodnění.
- 26 Úvodem je třeba připomenout, že Komise po podání žaloby opravila napadené rozhodnutí (viz bod 6 výše). V tomto ohledu je třeba konstatovat, že se oprava týká pouze chyb v psaní ve třech údajích uvedených v poznámce pod čarou č. 9 napadeného rozhodnutí (viz body 117 až 124 níže). Tato oprava nemá vliv na předmět a rámec sporu, jak jsou vymezeny v žalobě, a nevyžaduje tedy úpravu žaloby. Tribunálu přísluší, aby v zájmu řádného výkonu spravedlnosti zohlednil uvedenou opravu při posouzení žalobních důvodů vznesených žalobkyní, aby byl zajištěn jejich užitečný účinek.

### ***K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU***

- 27 První žalobní důvod sestává v podstatě ze dvou částí.
- 28 Zaprvé žalobkyně tvrdí, že individuální opatření ve prospěch společnosti Finnair není vhodné k nápravě vážné poruchy ve finském hospodářství. Tvrdí, že s výjimkou bankovního odvětví existuje velmi málo rozhodnutí povolujících opatření založené na čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU pro individuální podniky. Žalobkyně se rovněž domnívá, že napadené rozhodnutí věrohodně neprokazuje, že přidaná hodnota nebo pracovní místa vytvořená společností Finnair umožňují samy o sobě dospět k závěru, že dotčené opatření je odůvodněno nápravou vážné poruchy ve finském hospodářství. Komise se tak podle

žalobkyně tím, že měla za to, že dotčené opatření samo o sobě napravuje vážnou poruchu ve finském hospodářství, dopustila nesprávného právního posouzení a zjevně nesprávného posouzení skutkového stavu.

29 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že Komise je povinna poměřit prospěšné účinky podpory, pokud jde o dosažení cílů uvedených v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, s negativními účinky na podmínky obchodu a zachování nenarušené hospodářské soutěže. Komise podle žalobkyně toto poměření neprovedla, a dopustila se tedy nesprávného právního posouzení a zjevně nesprávného posouzení skutkového stavu, jež odůvodňují zrušení napadeného rozhodnutí. Žalobkyně má za to, že dočasný rámec nezprošťuje Komisi povinnosti provést poměření dotčeného opatření nebo jakéhokoli jiného individuálního opatření podpory, které jí bylo oznámeno. Bod 1.2 dočasného rámce naopak podle žalobkyně vyžaduje, aby Komise takové poměření provedla.

30 Komise, podporovaná Španělským královstvím, Francouzskou republikou a Finskou republikou, s argumentací žalobkyně nesouhlasí.

*K první části, vycházející z nepřiměřenosti dotčeného opatření k nápravě vážné poruchy ve finském hospodářství*

31 Článek 107 odst. 3 písm. b) SFEU mimo jiné stanoví, že podpory, které mají napravit vážnou poruchu v hospodářství některého členského státu, mohou být považovány za slučitelné s vnitřním trhem.

32 V tomto ohledu je třeba připomenout, že čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU je výjimkou z obecné zásady neslučitelnosti státních podpor s vnitřním trhem, uvedené v čl. 107 odst. 1 SFEU. Musí tedy být vykládán restriktivně (viz rozsudek ze dne 9. dubna 2014, Řecko v. Komise, T-150/12, nezveřejněný, EU:T:2014:191, bod 146 a citovaná judikatura). Článek 107 odst. 1 SFEU stanoví, že s vnitřním trhem jsou neslučitelné podpory poskytované státem nebo ze státních prostředků „v jakékoli formě“. Je tedy třeba poznamenat, že se čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU použije jak na režimy podpor, tak na individuální podpory.

33 Podle judikatury může Komise prohlásit, že podpora je slučitelná s čl. 107 odst. 3 SFEU, jedině tehdy, pokud může konstatovat, že tato podpora přispívá k uskutečňování některého ze stanovených cílů, kterých by podnik, jenž je příjemcem podpory, nemohl za obvyklých tržních podmínek dosáhnout vlastními prostředky. Jinými slovy – opatření podpory nemůže být prohlášeno za slučitelné s vnitřním trhem, pokud vede ke zlepšení finanční situace podniku, který je jejím příjemcem, aniž by bylo nezbytné k dosažení cílů stanovených v čl. 107 odst. 3 SFEU (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. ledna 2009, Kronoply v. Komise, T-162/06, EU:T:2009:2, bod 65 a citovaná judikatura).

34 Za těchto podmínek může být taková individuální podpora, o jakou jde v projednávané věci, prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud je nezbytná, vhodná a přiměřená k nápravě vážné poruchy v hospodářství dotčeného členského státu.

35 V projednávané věci z bodu 44 žaloby vyplývá, že žalobkyně nepochybně, že pandemie COVID-19 způsobila vážnou poruchu ve finském hospodářství a že celé odvětví letecké dopravy je krizí způsobenou touto pandemií obzvláště postiženo.

36 Existence vážné poruchy ve finském hospodářství z důvodu pandemie COVID-19 i značné negativní dopady této pandemie na odvětví letecké dopravy ve Finsku jsou mimoto v napadeném rozhodnutí právně dostačujícím způsobem prokázány v odstavcích 40 a 41 napadeného rozhodnutí.

37 Finské orgány v této souvislosti konstatovaly, že společnosti Finnair hrozí úpadek z důvodu náhlého poklesu objemu jejích aktivit v důsledku pandemie COVID-19. Měly za to, že úpadek společnosti Finnair by zase přispěl k závažnému narušení finského hospodářství, včetně zabezpečení jeho

zásobování. Funkční síť letecké dopravy je zásadní pro hospodářství celé země a její případný zánik by měl pro řadu regionů závažné důsledky. Finské orgány měly tudíž za to, že vzhledem k významu společnosti Finnair pro finské hospodářství by její úpadek zhoršil současnou vážnou poruchu v hospodářství země (odstavec 4 napadeného rozhodnutí).

- 38 Hlavním cílem dotčeného opatření je zajistit společnosti Finnair dostatečnou likviditu k udržení její životaschopnosti a leteckých služeb v situaci, kdy pandemie COVID-19 vážně narušuje celé finské hospodářství, a zabránit tomu, aby případný úpadek společnosti Finnair ještě více narušil hospodářství dotyčného členského státu (odstavce 3 a 39 napadeného rozhodnutí).
- 39 Komise v napadeném rozhodnutí uvedla, že zhroutení poptávky po rozšíření onemocnění COVID-19 a omezení létání mělo okamžitý a dramatický negativní dopad na peněžní toky společnosti Finnair. Komise měla za to, že se scénář předložený finskými orgány jeví jako realistický a dokazuje, že se společnost Finnair bude muset pro zachování své činnosti vypořádat se závažnými a bezprostředními obtížemi. Komise rovněž uvedla, že se společnost Finnair snažila získat financování na úvěrových trzích, ale že vzhledem k současné situaci a nejistým vyhlídkám nemohla pokrýt všechny své potřeby likvidity (odstavce 40 až 43 napadeného rozhodnutí). Žalobkyně tyto závěry nezpochybňuje.
- 40 Žalobkyně naproti tomu tvrdí, že se Komise tím, že měla za to, že dotčené opatření samo o sobě napravuje vážnou poruchu ve finském hospodářství, dopustila nesprávného právního posouzení a zjevně nesprávného posouzení. Tento argument vychází z nesprávného výkladu napadeného rozhodnutí. Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, neměla Komise v tomto rozhodnutí za to, že dotčené opatření samo o sobě napravuje vážnou poruchu ve finském hospodářství. Komise se snažila doložit, že z důvodu významu společnosti Finnair pro finské hospodářství je toto opatření určeno k nápravě vážné poruchy ve finském hospodářství způsobené pandemií COVID-19.
- 41 Je třeba připomenout, že čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU nevyžaduje, aby dotčená podpora byla sama o sobě způsobilá napravit vážnou poruchu v hospodářství dotyčného členského státu. Jakmile totiž Komise zjistí, že došlo k vážné poruše v hospodářství členského státu, může být tento stát, pokud jsou splněny ostatní podmínky stanovené tímto článkem, oprávněn poskytovat státní podpory ve formě režimů podpor nebo individuálních podpor, které přispívají k nápravě uvedené vážné poruchy. Mohlo by se tedy jednat o několik opatření podpor, z nichž každé přispívá k tomuto účelu. Aby tedy bylo opatření podpory platně založeno na čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, nelze požadovat, aby samo o sobě napravovalo vážnou poruchu v hospodářství daného členského státu.
- 42 V rozsahu, v němž žalobkyně tvrdí, že dotčená podpora není vhodná k nápravě vážné poruchy ve finském hospodářství, je třeba přezkoumat, zda Komise v napadeném rozhodnutí dostatečně prokázala, že vzhledem k významu společnosti Finnair pro finské hospodářství bylo toto opatření skutečně určeno k nápravě vážné poruchy ve finském hospodářství způsobené pandemií COVID-19.
- 43 Aby Komise dospěla k tomuto závěru, vzala v úvahu řadu skutečností, zejména přepravu cestujících, nákladní dopravu, pracovní místa, nákupy u dodavatelů a příspěvek k hrubému domácímu produktu (HDP).
- 44 Komise nejprve vzala v úvahu význam společnosti Finnair pro přepravu cestujících (odstavec 45 napadeného rozhodnutí).
- 45 V tomto ohledu je třeba souhlasně s Komisí konstatovat, že v okamžiku přijetí napadeného rozhodnutí provozovala společnost Finnair rozsáhlou vnitrostátní a mezinárodní síť, která zajišťovala konektivitu Finska. Komise uvedla – a žalobkyně to nezpochybnila – že společnost Finnair je hlavním leteckým dopravcem ve Finsku s přibližně 15 miliony cestujícími přepravenými v roce 2019, což je 67 % všech cestujících přepravených v uvedeném roce do Finska, z Finska nebo v rámci Finska. Její postavení prvního leteckého dopravce je potvrzeno statistickou zprávou společnosti Finavia z roku 2019. Finavia je společnost spravující letiště Helsinky-Vantaa (Finsko) i všechna finská regionální letiště. Podle této

zprávy představovali cestující společnosti Finnair více než 60 % cestujících přepravených na mezinárodních letech a nejméně 80 % cestujících přepravených na vnitrostátních letech. Její celkový podíl na trhu leteckých služeb na letištích Finavia představoval v roce 2019 více než 40 %. V témže roce představovaly další dvě hlavní letecké společnosti pouze 12 % a 3,4 % cestujících přepravovaných ve Finsku. Mimoto je třeba poznamenat, že společnost Finnair má tu zvláštnost, že je jedinou leteckou společností, která celoročně a v pravidelných intervalech obsluhuje většinu finských regionálních letišť.

- 46 Dále vzala Komise v úvahu význam společnosti Finnair pro Finsko v oblasti letecké nákladní dopravy (odstavec 46 napadeného rozhodnutí).
- 47 V tomto ohledu je společnost Finnair hlavním provozovatelem letecké nákladní dopravy ve Finsku a reaguje na potřeby řady podniků, které se nacházejí na finském území, pro vývoz i dovoz výrobků, což žalobkyně rovněž nezpochybňuje. Kromě toho má společnost Finnair rozsáhlou asijskou síť, jak vyplývá z článku uveřejněného na internetové informační stránce Aviation Business News citovaného v poznámce pod čarou č. 14 napadeného rozhodnutí. Tato síť je důležitá pro obchod mezi finskými a asijskými podniky a ještě důležitější v kontextu krize způsobené pandemií COVID-19. Finnair totiž denně provozuje nákladní trasy do Jižní Koreje, Číny a Japonska, aby tak uspokojovala finskou poptávku po výrobcích, zejména farmaceutických výrobcích zdravotnických prostředcích, jež jsou nezbytné v boji s pandemií COVID-19. Vzhledem k tomu, že omezující opatření, například opatření spočívající v omezení pohybu nebo dočasné uzavření jedné nebo více kategorií zařízení určených pro veřejnost, mají okamžitý dopad na hospodářství, je bezpečnost zásobování farmaceutickými výrobky a zdravotnickými prostředky potřebnými pro boj s virem strategická pro zmírnění dopadu omezujících opatření, a tedy pro rychlou obnovu hospodářství dotyčného členského státu.
- 48 Komise rovněž uvedla, že společnost Finnair je významným přímým a nepřímým zaměstnavatelem ve Finsku (odstavec 47 napadeného rozhodnutí).
- 49 V tomto ohledu je třeba uvést, že ke konci roku 2019 měla společnost Finnair přibližně 6 800 zaměstnanců, což žalobkyně nezpochybňuje. Jak uvedla Komise v odstavci 50 napadeného rozhodnutí, měl by tedy úpadek společnosti Finnair sociální důsledky, které by mohly zhoršit vážnou poruchu, jíž finské hospodářství v současnosti čelí.
- 50 Mimoto Komise konstatovala, že nákupy společnosti Finnair od jejích dodavatelů činily v roce 2019 1,9 miliardy eur, z nichž 40 % pocházelo od finských podniků (odstavec 48 napadeného rozhodnutí).
- 51 V tomto směru je nutno upřesnit, že jedním z hlavních místních dodavatelů společnosti Finnair je společnost Finavia. Z napadeného rozhodnutí vyplývá, že situace společnosti Finavia silně závisí na úspěšnosti nebo – v současném kontextu – na zachování společnosti Finnair. Z krátkodobého hlediska tak řádné fungování letiště Helsinky-Vantaa i všech regionálních letišť ve Finsku, které provozuje společnost Finavia, závisí na zachování společnosti Finnair.
- 52 Další příspěvek společnosti Finnair finskému hospodářství, jež vzala Komise v úvahu, se týká výzkumu. Společnost Finnair je totiž zapojena do výzkumného projektu zaměřeného na rozvoj elektrických letadel, jak potvrzuje článek uveřejněný v září 2019 na internetové stránce Simple Flying, která přináší aktuality o letecké dopravě.
- 53 A konečně z napadeného rozhodnutí vyplývá, že v roce 2017 byla společnost Finnair podle finských orgánů šestnáctou největší společností ve Finsku, pokud jde o její příspěvek k HDP této země, s přidanou hodnotou ve výši 600 milionů eur.
- 54 Z těchto skutkových zjištění vyplývá, že Komise právně dostačujícím způsobem doložila význam společnosti Finnair pro finské hospodářství. Žalobkyně pravdivost těchto zjištění nezpochybňuje. Nicméně, i když připouští, že číselné údaje týkající se zaměstnanosti, nákupů a příspěvku společnosti Finnair k HDP Finska nejsou „zanedbatelné“, má za to, že tyto údaje nejsou dostatečně vysoké, je-li

brána v úvahu velikost ekonomicky činného obyvatelstva a finské ekonomiky, aby podpora mohla být prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, zatímco přidaná hodnota vytvořená společností Finnair by „zcela“ nezanikla, kdyby se tato společnost ocitla v úpadku.

- 55 Zprvė srovnávat údaje týkající se nákupů a zaměstnanců společnosti Finnair, uvedené v odstavcích 47 až 49 napadeného rozhodnutí, s HDP Finska a ekonomicky aktivního obyvatelstva, jak činí žalobkyně, ve skutečnosti znamená tvrdit, že Komise povolila dotčené opatření proto, že zachování činnosti společnosti Finnair mohlo samo o sobě napravit vážnou poruchu ve finském hospodářství. Podle žalobkyně je částka 600 milionů eur, kterou představuje přidaná hodnota společnosti Finnair, pouze zanedbatelná ve srovnání s hodnotou 241 miliard eur finského HDP. Stejně tak je podle žalobkyně 6 800 zaměstnanců společnosti Finnair pouze nepatrným zlomkem z 2,5 milionu ekonomicky aktivních osob ve Finsku.
- 56 Na základě znění napadeného rozhodnutí lze nicméně konstatovat, že Komise měla za to, že s ohledem na význam společnosti Finnair pro finské hospodářství by úpadek tohoto podniku měl v kontextu krize závažné důsledky pro finské hospodářství, a že tudíž dotčené opatření, jelikož je jeho cílem zachování činnosti společnosti Finnair, je vhodné k tomu, aby přispělo k nápravě vážné poruchy v tomto hospodářství.
- 57 V tomto ohledu je třeba konstatovat, jak v podstatě tvrdí Komise a Finská republika, že společnost Finnair je důležitá pro řádné fungování finské letecké dopravní sítě, která je zase zásadní pro finské hospodářství. K datu přijetí napadeného rozhodnutí měla společnost Finnair mezi všemi leteckými společnostmi působícími ve Finsku výsadní postavení. Z napadeného rozhodnutí například vyplývá, že hlavními leteckými společnostmi působícími ve Finsku byly mimo Finnair ještě Norwegian a SAS, dále pak Lufthansa, KLM a Air Baltic. V roce 2019 přepravovala společnost Norwegian 12 % cestujících, zatímco cestující letecké společnosti SAS představovali 3,4 % přepravených cestujících. Zatímco společnost Norwegian obsluhovala čtyři regionální letiště nacházející se v severní části země a společnost SAS obsluhovala rovněž tři regionální letiště, byla společnost Finnair jedinou leteckou společností obsluhující v pravidelných intervalech většinu finských regionálních letišť. Společnost Finnair mimoto disponovala rozsáhlou mezinárodní sítí více než 100 linek mezi Finskem a hlavními obchodními centry v Evropě a dalších světových regionech, zejména Asii. Finnair byla jedinou leteckou společností pravidelně obsluhující celoročně vnitrostátní finskou síť. Téměř 30 % poptávky po službách letecké dopravy, které společnost Finnair poskytovala pro mezinárodní lety do Finska nebo z Finska, souviselo s obchodními cestami a tento podíl činil 50 % v případě vnitrostátních letů.
- 58 Význam společnosti Finnair pro finské hospodářství se neomezoval na přepravu cestujících. Finnair byla rovněž hlavní leteckou společností v oblasti letecké nákladní dopravy a její úpadek by měl za následek výrazné snížení obchodu mezi finskými a asijskými podniky; společnost Finnair přitom od počátku krize spolupracuje s Huoltovarmuuskeskus (národní agentura pro nouzové zásobování, Finsko) a využívá svou mezinárodní síť, aby reagovala na finskou poptávku po vybavení nezbytném pro boj s pandemií COVID-19.
- 59 Značná část podniků, pracovníků a finských státních příslušníků a státních příslušníků Unie se tak spoléhá na služby společnosti Finnair, které by v případě úpadku nebyly v krátkodobém horizontu a ve stejné míře zajištěny jinými leteckými společnostmi. V tomto ohledu lze dodat, jak zdůraznila Komise v napadeném rozhodnutí, že z důvodu podněbí a relativní zeměpisné izolovanosti Finska v Evropě nejsou jiné způsoby dopravy vždy uspokojivou alternativou k letecké dopravě. Jiné hospodářské subjekty tedy nemohly společnost Finnair v krátkodobém horizontu a ve stejném rozsahu nahradit.
- 60 S ohledem na výše uvedené je nutno konstatovat, že i když přidaná hodnota společnosti Finnair ve výši 600 milionů eur představuje pouze část finského HDP a 6 800 zaměstnanců společnosti Finnair je pouze zlomkem z celkového počtu ekonomicky aktivního obyvatelstva ve Finsku, pravděpodobně neexistovala přijatelná alternativa k příspěvku Finnair k potřebám hospodářství a konektivity Finska.



S ohledem na tento příspěvek bylo tedy dotčené opatření, které mělo za cíl zachování činnosti společnosti Finnair během krize a po ní, na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, vhodné k nápravě vážné poruchy ve finském hospodářství.

- 61 Zadruhé, pokud jde o argument, podle kterého by přidaná hodnota vytvořená společností Finnair „zcela“ nezankla, kdyby posledně uvedená vyhlásila úpadek, je třeba konstatovat, že se žalobkyně spokojila s tímto tvrzením, aniž předložila vysvětlení nebo důkazy, které by umožnily pochopit nebo prokázat toto tvrzení podloženým způsobem. Z toho plyne, že tento argument musí být odmítnut jako nepřijatelný na základě čl. 76 písm. d) jednacího řádu.
- 62 Zatřetí, pokud jde o argumenty žalobkyně založené na rozhodovací praxi Komise a na sdělení Komise nazvaném „Použití pravidel pro poskytování státní podpory na opatření přijatá ve vztahu k finančním institucím v souvislosti se současnou globální finanční krizí“ (Úř. věst. 2008, C 270, s. 8), je třeba připomenout, že legalita napadeného rozhodnutí musí být posuzována pouze v rámci čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, a nikoli ve světle dřívější praxe (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. února 2013, Nitrogénművek Vegyipari v. Komise, T-387/11, nezveřejněný, EU:T:2013:98, bod 126 a citovaná judikatura). Dále je nutno konstatovat, že dotčené opatření bylo přijato na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, jak je vykládán dočasným rámcem. Sdělení Komise nazvané „Použití pravidel pro poskytování státní podpory na opatření přijatá ve vztahu k finančním institucím v souvislosti se současnou globální finanční krizí“ není v projednávaném případě relevantní a každopádně nemůže prokázat, že takovému podniku, jako je Finnair, nemohla být poskytnuta individuální podpora podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, protože nebyl bankou, která by představovala systémové riziko pro hospodářství v případě úpadku.
- 63 S ohledem na výše uvedené není namístě zpochybňovat závěry učiněné v napadeném rozhodnutí stran vhodnosti dotčeného opatření k nápravě vážné poruchy v hospodářství dotčeného členského státu. Všechny argumenty žalobkyně vytykající Komisi, že měla za to, že taková individuální podpora, jako je podpora v projednávané věci, může napravit vážnou poruchu ve finském hospodářství ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, musí být tudíž odmítnuty.
- 64 První část prvního žalobního důvodu je tedy třeba zamítnout.

*K druhé části, vycházející z toho, že byla porušena údajná povinnost poměřit prospěšné účinky podpory, pokud jde o dosažení cílů uvedených v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, s negativními účinky na podmínky obchodu a zachování nenarušené hospodářské soutěže*

- 65 Článek 107 odst. 3 písm. b) SFEU stanoví, že „[z]a slučitelné s vnitřním trhem mohou být považovány [...] podpory, které mají [...] napravit vážnou poruchu v hospodářství některého členského státu“. Ze znění tohoto ustanovení vyplývá, že jeho autoři měli za to, že je v zájmu celé Unie, aby kterýkoli z jejích členských států byl schopen překonat větší, či dokonce existenční krizi, která by měla závažné důsledky pro hospodářství všech nebo některých jiných členských států, a tedy pro Unii jako takovou. Tento doslovný výklad znění čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU je potvrzen jeho srovnáním s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, který se týká „podpor[...], které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem“, jelikož znění posledně uvedeného ustanovení obsahuje podmínku, která se týká prokázání neexistence změny podmínek obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem, a která není uvedena v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. září 2020, Rakousko v. Komise, C-594/18 P, EU:C:2020:742, body 20 a 39).
- 66 Pokud jsou tedy splněny podmínky stanovené v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, a sice v projednávaném případě podmínky, že se dotčený členský stát skutečně potýká s vážnou poruchou ve svém hospodářství a že opatření podpory přijatá k nápravě této poruchy jsou nezbytná k tomuto účelu, vhodná a přiměřená, má se za to, že jsou uvedena opatření přijata v zájmu Unie, takže toto ustanovení

nevyžaduje, aby Komise poměřila prospěšné účinky podpory s jejími negativními účinky na podmínky obchodu a na zachování nenarušené hospodářské soutěže, na rozdíl od toho, co stanoví čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU. Jinými slovy, takové poměření nemá v rámci čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU žádné opodstatnění, jelikož se předpokládá jeho kladný výsledek. Když se členskému státu podaří napravit vážnou poruchu v jeho hospodářství, může to být pro Unii obecně a vnitřní trh konkrétně jen prospěšné.

- 67 Je tedy nutno konstatovat, že čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU nevyžaduje, aby Komise poměřila prospěšné účinky podpory s jejími negativními účinky na podmínky obchodu a na zachování nenarušené hospodářské soutěže, na rozdíl od toho, co vyžaduje čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, ale pouze aby ověřila, zda je dotčené opatření podpory nezbytné, vhodné a přiměřené k nápravě vážné poruchy v hospodářství dotyčného členského státu. Je proto třeba odmítnout argument žalobkyně, že povinnost poměřit účinky vyplývá z výjimečné povahy slučitelných podpor, včetně podpor prohlášených za slučitelné na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU.
- 68 Žalobkyně se rovněž nemůže dovolávat obligatorní povahy poměření na základě dočasného rámce a tvrdit, že tento rámec je pro Komisi závazný a poskytuje druhý samostatný základ pro její povinnost v tomto ohledu, neboť taková povinnost není v dočasném rámci uvedena. Konkrétně bod 1.2 uvedeného rámce, na který žalobkyně odkazuje a který se týká „nezbytnosti úzké evropské koordinace vnitrostátních opatření podpory“, obsahuje jediný bod, a sice bod 10, který v tomto směru neobsahuje žádný požadavek. Žalobkyně se jej tedy nemůže dovolávat.
- 69 Ze stejných důvodů musí být odmítnuta argumentace, kterou Komise uplatnila podpůrně a která spočívá na tvrzení, že samotný dočasný rámec obsahuje takové provedení poměření.
- 70 Ani rozsudek ze dne 6. července 1995, AITEC a další v. Komise (T-447/93 až T-449/93, EU:T:1995:130), kterého se dovolává žalobkyně, nemůže podpořit tvrzení, že Komise měla v napadeném rozhodnutí provést poměření. Ve věci, v níž byl vydán uvedený rozsudek, totiž Komise přijala rozhodnutí, které na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU schvalovalo provádění obecného režimu podpor, ale podržovalo jej určitým podmínkám. Tribunál v uvedeném rozsudku poukázal na to, že ze znění těchto „podmínek“ vyplývá, že Komise měla za to, že v případech přesahujících určité prahové hodnoty stanovené uvedeným rozhodnutím nepostačuje konstatování vážné poruchy v hospodářství dotyčného členského státu samo o sobě k odůvodnění dotčené podpory (rozsudek ze dne 6. července 1995, AITEC a další v. Komise, T-447/93 až T-449/93, EU:T:1995:130, body 127 až 129). Dále Komisi vytkl, že nepřezkoumala, v jakém rozsahu mohla být dotčenou podporou narušena hospodářská soutěž a mohl být ovlivněn obchod uvnitř Unie, zatímco rozhodnutím povolujícím dotčený režim podpor se k tomu sama zavázala (rozsudek ze dne 6. července 1995, AITEC a další v. Komise, T-447/93 až T-449/93, EU:T:1995:130, bod 135).
- 71 Z toho plyne, že skutkové okolnosti, které vedly k vydání rozsudku ze dne 6. července 1995, AITEC a další v. Komise (T-447/93 až T-449/93, EU:T:1995:130), se liší od skutkových okolností projednávané věci. Tato judikatura tudíž není způsobilá prokázat, že Komise měla v projednávané věci poměřit prospěšné účinky podpory, pokud jde o dosažení cílů uvedených v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, s negativními účinky na podmínky obchodu a zachování nenarušené hospodářské soutěže. Argument žalobkyně v tomto ohledu je tedy třeba odmítnout.
- 72 Ostatní argumenty vznesené žalobkyní nemohou zpochybnit závěr, podle kterého Komise neměla povinnost provést poměření účinků v napadeném rozhodnutí.
- 73 Pokud jde totiž o argument, že napadené rozhodnutí je rozporuplné, pokud jde o podíl na trhu, který má společnost Finnair, a obsahuje tedy nesprávné posouzení významu společnosti Finnair a ostatních leteckých společností pro konektivitu Finska, z přezkumu první části prvního žalobního důvodu

vyplývá, že Komise posoudila význam společnosti Finnair pro finské hospodářství a konektivitu Finska správně. Pokud jde konkrétně o nesoudržnosti uváděné žalobkyní, bude tento argument posouzen v rámci čtvrtého žalobního důvodu týkajícího se nedostatečného odůvodnění napadeného rozhodnutí.

- 74 Pokud jde o argument, že napadené rozhodnutí neuvádí důsledky podpory pro vnitřní trh, je třeba konstatovat, že napadené rozhodnutí stejně jako žalobkyně ve své žalobě uznává, že dotčené opatření poskytuje společnosti Finnair výhodu v tom, že ji osvobozuje od nákladů, které by musela vynaložit za běžných tržních podmínek. Komise tedy uznala, že dotčené opatření může narušit hospodářskou soutěž, jelikož posiluje soutěžní postavení společnosti Finnair, a že ovlivňuje obchod mezi členskými státy – přičemž tento podnik působí v odvětví, kde existuje obchod uvnitř Unie (odstavce 30 až 35 napadeného rozhodnutí). Jak však vyplývá z přezkumu prvního žalobního důvodu výše a druhého žalobního důvodu níže, měla Komise právem za to, že toto opatření je nezbytné, vhodné a přiměřené k nápravě vážné poruchy ve finském hospodářství (odstavce 36 až 52 napadeného rozhodnutí). V projednávané věci se ukázalo, že dotčené opatření splňuje podmínky pro výjimku stanovenou v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. Za těchto podmínek mohla Komise prohlásit dotčenou individuální podporu za slučitelnou s vnitřním trhem.
- 75 Z výše uvedeného vyplývá, že všechny argumenty žalobkyně vytýkající Komisi, že nepoměřila prospěšné účinky podpory, pokud jde o dosažení cílů uvedených v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, s negativními účinky na podmínky obchodu a zachování nenarušené hospodářské soutěže, musí být odmítnuty.
- 76 V důsledku toho je třeba zamítnout druhou část prvního žalobního důvodu i první žalobní důvod jako celek.

***K druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení zásad nediskriminace, volného pohybu služeb a svobody usazování***

- 77 Je třeba připomenout, že z celkové systematiky Smlouvy podle judikatury vyplývá, že postup upravený v článku 108 SFEU nesmí nikdy vést k výsledku, který by byl v rozporu se zvláštními ustanoveními Smlouvy. Komise proto nemůže prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem státní podporu, jejíž některé podmínky jsou v rozporu s ostatními ustanoveními Smlouvy, zejména s ustanoveními upravujícími volný pohyb služeb a svobodu usazování. Stejně tak státní podpora, která některými ze svých podmínek porušuje takové obecné zásady unijního práva, jako je zásada rovného zacházení, nemůže být Komisí prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem (rozsudek ze dne 15. dubna 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, body 50 a 51).
- 78 V projednávané věci žalobkyně zprvu tvrdí, že schvalování opatření a rozhodnutí v oblasti státních podpor Komisí nesmí nikdy být v rozporu s ostatními ustanoveními Smlouvy o FEU, například se zásadou nediskriminace. Domnívá se, že napadené rozhodnutí zachází se srovnatelnou situací leteckých společností zajišťujících spojení do Finska a z Finska rozdílně, když bez jakéhokoli objektivního odůvodnění zvýhodňuje společnost Finnair. Na podporu tohoto argumentu se žalobkyně dovolává zejména praxe Komise týkající se opatření podpory založených na čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU. Žalobkyně zdůrazňuje, že pandemie COVID-19 měla závažné dopady na všechny letecké společnosti působící ve Finsku. Nezbytnost záchrany pouze společnosti Finnair, a žádných dalších leteckých společností působících ve Finsku, není podle žalobkyně prokázána a dotčená podpora překračuje meze toho, co je nezbytné k dosažení jejího cíle. Dotčená podpora je podle žalobkyně opatřením ryzího hospodářského nacionalismu. Žalobkyně dodává, že předchozí opatření na záchranu finančních institucí v roce 2008 a sdělení Komise nazvané „Použití pravidel pro poskytování státní podpory na opatření přijatá ve vztahu k finančním institucím v souvislosti se současnou globální finanční krizí“ dokládají význam zásady nediskriminace, která byla v projednávaném případě porušena.

- 79 Zadržé žalobkyně tvrdí, že Komise měla při posuzování slučitelnosti dotčeného opatření určit, zda je forma podpory poskytnuté v projednávaném případě, tedy státní záruka zajišťující úvěr, v souladu se zásadami volného pohybu služeb a svobody usazování. Komise se tím, že tak neučinila, podle žalobkyně dopustila nesprávného právního posouzení. Žalobkyně má za to, že vyhrazení podpory výlučně společnosti Finnair omezuje práva ostatních leteckých společností Unie svobodně poskytovat své služby na vnitřním trhu. Napadené rozhodnutí tak podle žalobkyně způsobuje neodůvodněné omezení zásad volného pohybu služeb a svobody usazování.
- 80 Komise, podporovaná Španělským královstvím, Francouzskou republikou a Finskou republikou, s argumentací žalobkyně nesouhlasí.

#### *K porušení zásady rovného zacházení*

- 81 Je třeba uvést, že z takové individuální podpory, o jakou jde v projednávané věci, má již *per definitionem* prospěch pouze jediný podnik a žádné další podniky, ani ty, které se nacházejí v situaci srovnatelné se situací příjemce této podpory. Taková individuální podpora tedy svou povahou zavádí rozdílné, ba dokonce diskriminační zacházení, které je však inherentní individuální povaze uvedeného opatření. Přitom tvrdit, jak činí žalobkyně, že dotčená individuální podpora je v rozporu se zásadou nediskriminace, by v podstatě znamenalo systematicky zpochybňovat slučitelnost každé individuální podpory s vnitřním trhem pouze z důvodu její nutně výlučné, a tudíž diskriminační povahy, přestože unijní právo umožňuje členským státům poskytovat individuální podpory za předpokladu, že jsou splněny všechny podmínky stanovené v článku 107 SFEU.
- 82 Nicméně i kdyby rozdílné zacházení zavedené dotčeným opatřením mohlo být v rozsahu, v němž se vztahuje pouze na společnost Finnair, považováno za diskriminaci, jak tvrdí žalobkyně, je třeba ověřit, zda je odůvodněno legitimním cílem a zda je nezbytné, vhodné a přiměřené k jeho dosažení. Stejně tak, pokud žalobkyně odkazuje na čl. 18 první pododstavec SFEU, je třeba zdůraznit, že podle tohoto ustanovení je zakázána jakákoli diskriminace na základě státní příslušnosti v rámci použití Smluv, „aniž jsou dotčena jejich zvláštní ustanovení“. Je tudíž třeba ověřit, zda je toto rozdílné zacházení přípustné z hlediska čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, který je právním základem napadeného rozhodnutí. Tento přezkum implikuje, že cíl dotčeného opatření podpory musí splňovat požadavky posledně uvedeného ustanovení a že podmínky poskytnutí dotčené podpory, a sice v projednávané věci skutečnost, že z ní má prospěch pouze společnost Finnair, nesmějí překračovat meze toho, co je k dosažení tohoto cíle nezbytné.
- 83 Pokud jde v projednávané věci o cíl dotčeného opatření, jak bylo uvedeno v bodě 38 výše, je tímto cílem zajistit společnosti Finnair dostatečnou likviditu k udržení její životaschopnosti a leteckých služeb v situaci, kdy pandemie COVID-19 závažně narušuje celé finské hospodářství, a zabránit tomu, aby její případný úpadek toto hospodářství ještě více narušil.
- 84 Vzhledem k tomu, že jak závažná porucha ve finském hospodářství v důsledku pandemie COVID-19, tak i závažné negativní účinky této poruchy na finský trh letecké dopravy jsou v napadeném rozhodnutí právně dostačujícím způsobem prokázány, jak je uvedeno v bodě 36 výše, je třeba mít s ohledem na význam společnosti Finnair pro finské hospodářství za to, že cíl dotčeného opatření splňuje podmínky stanovené v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU.
- 85 Pokud jde o otázku, zda jsou podmínky poskytnutí dotčeného opatření způsobilé dosáhnout tohoto cíle a nepřekračují meze toho, co je k jeho dosažení nezbytné, z přezkumu prvního žalobního důvodu vyplývá, že poskytnutí státní záruky pouze společnosti Finnair je vhodné k dosažení cíle sledovaného dotčeným opatřením a ke splnění podmínek stanovených v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU.
- 86 Žalobkyně nicméně tvrdí, že zvýhodněné zacházení poskytnuté společnosti Finnair není ani nezbytné, ani přiměřené cíli sledovanému Finskou republikou.

- 87 V tomto ohledu je třeba na prvním místě uvést, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, není cílem opatření „zachovat vnitrostátní a mezinárodní leteckou konektivitu Finska“. S ohledem na cíl dotčeného opatření připomenutý v bodě 83 výše a s ohledem na skutečnosti uvedené v bodech 37 a 39 výše je třeba mít za to, že poskytnutí státní záruky pouze společnosti Finnair je k dosažení uvedeného cíle nezbytné.
- 88 Kromě toho, jak správně uvádí Komise ve své žalobní odpovědi, neměla Komise žádnou povinnost zkoumat, zda měl dotyčný členský stát vedle zachování společnosti Finnair rozšířit okruh příjemců podpory, jelikož napadené rozhodnutí právně dostačujícím způsobem prokazuje nutnost zachovat příspěvek společnosti Finnair k finskému hospodářství. Argumenty žalobkyně v tomto ohledu je tedy třeba odmítnout.
- 89 Na druhém místě je třeba uvést, že žalobkyně nezpochybňuje výši podpory. Má však za to, že skutečnost, že Finnair obdrží 100 % této podpory, zatímco její podíl na konektivě Finska je nižší než 100 %, překračuje meze toho, co je nezbytné k dosažení cíle sledovaného uvedeným opatřením, a je tedy nepřiměřená. Žalobkyně se domnívá, že poskytnutím podpory všem leteckým společnostem, které působí ve Finsku, v závislosti na jejich podílu na trhu by bylo cíle opatření dosaženo bez diskriminace.
- 90 Je třeba připomenout, že zásada proporcionality, jež je jednou z obecných zásad unijního práva, vyžaduje, aby akty unijních orgánů nepřekračovaly meze toho, co je vhodné a nezbytné k dosažení legitimních cílů sledovaných dotčenou právní úpravou (rozsudek ze dne 17. května 1984, Denkvit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, bod 25), přičemž se rozumí, že pokud se nabízí volba mezi více vhodnými opatřeními, je třeba zvolit nejméně omezující opatření a způsobené nepříznivé následky nesmějí být nepřiměřené vzhledem ke sledovaným cílům [rozsudek ze dne 30. dubna 2019, Itálie v. Rada (Kvóta pro odlov mečouna obecného), C-611/17, EU:C:2019:332, bod 55].
- 91 V projednávaném případě je třeba mít za to, že s ohledem na úvahy uvedené v rámci přezkumu první části prvního žalobního důvodu, zejména úvahy uvedené v bodech 57 až 59 výše, poskytnutí státní záruky pouze společnosti Finnair každopádně nepřekračovalo meze toho, co bylo vhodné a nezbytné k dosažení legitimních cílů sledovaných Finskou republikou, a v důsledku toho nebylo, na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, nepřiměřené. Kromě toho by poskytnutí podpory všem leteckým společnostem, které působí ve Finsku, v závislosti na jejich podílu na trhu, jak navrhuje žalobkyně, mělo za následek snížení částky podpory poskytnuté společnosti Finnair, takže její potřeby likvidity by nebyly pokryty, což by vzhledem k významu této společnosti pro finské hospodářství mohlo mít pro toto hospodářství vážné dopady. Argumenty žalobkyně k tomuto bodu je tedy třeba odmítnout.
- 92 Vzhledem k výše uvedenému je třeba konstatovat, že poskytnutí dotčené podpory pouze společnosti Finnair nepřekročilo meze toho, co bylo nezbytné pro dosažení cíle sledovaného touto podporou. Žalobkyně tedy neprávem tvrdí, že z důvodu dotčeného opatření požívá společnost Finnair neodůvodněného zvýhodněného zacházení.
- 93 Ostatní argumenty vznesené žalobkyní v rámci druhého žalobního důvodu nemohou obstát.
- 94 Vzhledem k tomu, že dotčené opatření splňuje podmínky stanovené v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, nemůže být považováno za opatření ryzího hospodářského nacionalismu. Ani tisková zpráva finské vlády, které se dovolává žalobkyně a která je připojena v příloze A.3.4 žaloby, nemůže prokázat, že by toto opatření bylo ryzím projevem hospodářského nacionalismu.
- 95 Je zajisté pravda, že podle této tiskové zprávy má Finská republika ve společnosti Finnair 55,8 % podíl. Nicméně podpora, která splňuje podmínky stanovené v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, jako je tomu v projednávaném případě, může být poskytnuta podniku, jež většinou vlastní dotyčný členský stát. Navíc, jak uvedla Komise v žalobní odpovědi, uvedená tisková zpráva zdůrazňuje význam spojení zajišťovaných společností Finnair pro bezpečnost zásobování Finska, pro přepravu zboží a pro přepravu

cestujících, jakož i vliv tohoto podniku na národní hospodářství. Za těchto okolností nemůže tato zpráva zbavit věrohodnosti závěry Komise učiněné v bodech 39 až 53 výše. Tato zpráva je naopak s těmito závěry konzistentní.

- 96 Žalobkyně rovněž poukazuje na Komisi vypracovaný obecný popis pravidel v oblasti státních podpor a závazků veřejné služby použitelných v odvětví letecké dopravy během pandemie COVID-19, na údajnou rozhodovací praxi Komise týkající se čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU, na údajnou praxi Komise týkající se předchozích opatření na záchranu finančních institucí povolených na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU a na sdělení Komise nazvané „Použití pravidel pro poskytování státní podpory na opatření přijatá ve vztahu k finančním institucím v souvislosti se současnou globální finanční krizí“.
- 97 Nicméně z důvodů již uvedených v bodě 62 výše není údajná praxe Komise a toto sdělení v projednávaném případě relevantní. Pokud jde dále o argumentaci žalobkyně, podle které obecný popis pravidel v oblasti státních podpor a závazků veřejné služby použitelných v odvětví letecké dopravy během pandemie COVID-19 klade důraz na zásadu nediskriminace, je třeba odkázat na úvahy uvedené v bodech 81 až 92 výše.
- 98 První část druhého žalobního důvodu je tedy třeba zamítnout.

*K porušení volného pohybu služeb a svobody usazování*

- 99 Pokud jde o článek 56 SFEU, je třeba konstatovat, že podle čl. 58 odst. 1 SFEU je volný pohyb služeb v oblasti dopravy upraven ustanoveními hlavy o dopravě, tedy hlavy VI Smlouvy o FEU. Volný pohyb služeb v oblasti dopravy tak v rámci primárního práva podléhá zvláštnímu právnímu režimu (rozsudek ze dne 18. března 2014, *International Jet Management*, C-628/11, EU:C:2014:171, bod 36). Článek 56 SFEU se proto jako takový na oblast letecké dopravy nepoužije (rozsudek ze dne 25. ledna 2011, *Neukirchinger*, C-382/08, EU:C:2011:27, bod 22).
- 100 Liberalizační opatření pro služby letecké dopravy tedy mohou být přijata pouze na základě čl. 100 odst. 2 SFEU (rozsudek ze dne 18. března 2014, *International Jet Management*, C-628/11, EU:C:2014:171, bod 38). Jak přitom správně uvádí žalobkyně, přijal unijní normotvůrce na základě tohoto ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. 2008, L 293, s. 3), jehož cílem je právě vymezit podmínky pro uplatnění zásady volného pohybu služeb v odvětví letecké dopravy (obdobně viz rozsudek ze dne 6. února 2003, *Stylianakis*, C-92/01, EU:C:2003:72, body 23 a 24).
- 101 Pokud jde o projednávanou věc, je sice pravda, že se dotčené opatření týká individuální podpory, z níž má prospěch pouze společnost Finnair, avšak žalobkyně neprokládá, v čem ji tato výlučná povaha může odradit od poskytování služeb z Finska nebo do Finska nebo od výkonu svobody usazování v tomto členském státě. Žalobkyně zejména neoznačila skutkové nebo právní okolnosti, v jejichž důsledku by dotčené opatření vyvolávalo omezující účinky, které by šly nad rámec účinků vedoucích k zákazu podle čl. 107 odst. 1 SFEU, ale které – jak bylo rozhodnuto v bodech 42 až 63 a 82 až 92 výše – jsou nicméně nezbytné a přiměřené k nápravě vážné poruchy ve finském hospodářství způsobené pandemií COVID-19, v souladu s požadavky čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU.
- 102 Dotčené opatření tudíž nemůže představovat překážku svobodě usazování nebo volnému pohybu služeb žalobkyně. Žalobkyně navíc nemůže Komisi vytýkat, že výslovně nepřezkoumala slučitelnost tohoto opatření se svobodou usazování a volným pohybem služeb.
- 103 Za těchto podmínek je třeba druhou část druhého žalobního důvodu zamítnout.
- 104 V důsledku toho je třeba zamítnout druhý žalobní důvod jako celek.

***Ke třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení čl. 108 odst. 2 SFEU***

- 105 Žalobkyně tvrdí, že Komise nevzala v potaz požadavek vyplývající z čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, a sice poměřit prospěšné účinky podpory s jejími negativními účinky na podmínky obchodu a zachování nenarušené hospodářské soutěže a ověřit, zda je napadené rozhodnutí v souladu se zásadami nediskriminace, volného pohybu služeb a svobody usazování. Všechna tato pochybení jsou podle žalobkyně sama o sobě dostačující k učinění závěru, že dotčená podpora je neslučitelná s vnitřním trhem. Napadené rozhodnutí by tedy bylo podstatně odlišné, kdyby Komise konstatovala existenci pochybností stran slučitelnosti podpory a zahájila formální vyšetřovací řízení. Komise tím, že odmítla zahájit formální vyšetřovací řízení a vyžádat si připomínky zúčastněných stran, v projednávaném případě připomínek žalobkyně, porušila práva, která pro žalobkyni vyplývají z čl. 108 odst. 2 SFEU a nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 SFEU (Úř. věst. 2015, L 248, s. 9), jakož i zásadu řádné správy.
- 106 Komise, podporovaná Španělským královstvím, Francouzskou republikou a Finskou republikou, s argumentací žalobkyně nesouhlasí.
- 107 Třetí žalobní důvod, který se týká ochrany procesních práv žalobkyně z důvodu, že Komise nezahájila formální vyšetřovací řízení navzdory tvrzené existenci závažných pochybností, má ve skutečnosti podpůrnou povahu pro případ, že by Tribunál nezkoumal posouzení podpory jako takové. Z ustálené judikatury totiž vyplývá, že cílem takového žalobního důvodu je umožnit zúčastněné straně, aby byla v tomto postavení prohlášena za aktivně legitimovanou k podání žaloby na základě článku 263 SFEU, což by jí bylo jinak odmítnuto (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 24. května 2011, Komise v. Kronoply a Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, bod 48, a ze dne 27. října 2011, Rakousko v. Scheucher-Fleisch a další, C-47/10 P, EU:C:2011:698, bod 44). Tribunál přitom zkoumal první dva žalobní důvody, které se týkají posouzení podpory jako takové, takže takový žalobní důvod je zbaven uváděného účelu.
- 108 Ostatně je nutno konstatovat, že tento žalobní důvod postrádá samostatný obsah. V rámci takového žalobního důvodu totiž žalobkyně může pro účely ochrany procesních práv, která jí svědčí v rámci formálního vyšetřovacího řízení, uplatnit pouze důvody způsobilé prokázat, že posouzení informací a skutečností, které Komise měla nebo mohla mít k dispozici ve fázi předběžného posouzení oznámeného opatření, mělo vyvolat pochybnosti ohledně jeho slučitelnosti s vnitřním trhem (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. prosince 2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, bod 81; ze dne 9. července 2009, 3F v. Komise, C-319/07 P, EU:C:2009:435, bod 35, a ze dne 24. května 2011, Komise v. Kronoply a Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, bod 59), jako jsou nedostatečná nebo neúplná povaha přezkumu provedeného Komisí během předběžného šetření nebo existence podnětů od třetích stran. Je přitom třeba uvést, že třetí žalobní důvod stručně přebírá argumenty uplatněné v rámci prvního a druhého žalobního důvodu, aniž vyzdvihuje konkrétní skutečnosti týkající se případných závažných obtíží.
- 109 Z těchto důvodů je třeba konstatovat, že vzhledem k tomu, že Tribunál zkoumal uvedené žalobní důvody po meritorní stránce, není nutné posuzovat opodstatněnost tohoto žalobního důvodu.

***Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení povinnosti uvést odůvodnění***

- 110 Žalobkyně v podstatě tvrdí, že odůvodnění Komise v napadeném rozhodnutí buď chybí, nebo je tautologické či rozporuplné.
- 111 Komise, podporovaná Španělským královstvím, Francouzskou republikou a Finskou republikou, s argumentací žalobkyně nesouhlasí.

- 112 Je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury musí být odůvodnění vyžadované článkem 296 SFEU přizpůsobeno povaze dotčeného aktu a musejí z něho jasně a jednoznačně vyplývat úvahy orgánu, jenž akt vydal, tak aby se zúčastněné osoby mohly seznámit s důvody, které vedly k přijetí opatření, a příslušný soud mohl vykonávat svůj přezkum. Požadavek odůvodnění musí být posuzován v závislosti na okolnostech případu, zejména v závislosti na obsahu aktu, povaze dovolávaných důvodů a zájmu, který mohou mít osoby, kterým je akt určen, nebo jiné osoby, kterých se akt bezprostředně a osobně dotýká, na získání těchto vysvětlení. Není požadováno, aby odůvodnění vylíčko všechny relevantní skutkové a právní okolnosti, jelikož otázka, zda odůvodnění aktu splňuje požadavky článku 296 SFEU, musí být posuzována s ohledem nejen na jeho znění, ale také s ohledem na jeho kontext, jakož i s ohledem na všechna právní pravidla upravující dotčnou oblast (rozsudky ze dne 15. dubna 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, bod 79, a ze dne 8. září 2011, Komise v. Nizozemsko, C-279/08 P, EU:C:2011:551, bod 125).
- 113 Žalobkyně na prvním místě tvrdí, že Komise nepoměřila prospěšné účinky podpory s jejími negativními účinky na podmínky obchodu a na zachování nenarušené hospodářské soutěže.
- 114 Z bodů 65 až 67 výše nicméně vyplývá, že poměření prospěšných účinků podpory s jejími negativními účinky na podmínky obchodu a na zachování nenarušené hospodářské soutěže není článkem 107 odst. 3 písm. b) SFEU vyžadováno. Komise proto nebyla v tomto ohledu povinna předložit odůvodnění.
- 115 Na druhém místě žalobkyně Komisi vytýká, že neposoudila, zda podpora je, či není diskriminační a zda je v souladu se zásadami volného pohybu služeb a svobody usazování.
- 116 Je však třeba konstatovat, že napadené rozhodnutí obsahuje skutečnosti připomenuté v bodech 39, 44 až 53 a 56 až 59 výše, které umožňují pochopit důvody, proč měla Komise za to, že Finská republika může poskytnout dotčenou podporu pouze společnosti Finnair.
- 117 Na třetím místě žalobkyně tvrdí, že napadené rozhodnutí je stiženo nesoudržností, pokud jde o způsob, jakým jsou v odstavci 45 a v poznámce pod čarou č. 9 napadeného rozhodnutí prezentovány podíly společnosti Finnair na trhu. Podíl společnosti Finnair na trhu letecké dopravy ve Finsku, ať už se jedná o vnitrostátní nebo mezinárodní lety, který činí 67 %, není podle žalobkyně soudržný s údaji uvedenými v poznámce pod čarou č. 9 napadeného rozhodnutí. Kromě toho se tyto údaje neshodují s údaji nezávislé analýzy vypracované pro žalobkyni. Tato nesoudržnost je podle žalobkyně o to závažnější, že podíl společnosti Finnair na trhu je prvkem, který měl velkou váhu, když Komise posuzovala význam společnosti Finnair pro finské hospodářství.
- 118 Komise v tomto ohledu v odstavci 45 napadeného rozhodnutí uvedla následující:
- „Komise poznamenává, že společnost Finnair provozuje významnou vnitrostátní a mezinárodní síť, která zajišťuje dopravní propojení v rámci Finska a do Finska. Společnost Finnair je hlavním leteckým dopravcem ve Finsku s přibližně 15 miliony cestujících přepravených v roce 2019 (67 % všech cestujících přepravených v uvedeném roce do Finska, z Finska nebo v rámci Finska.) [...]“
- 119 Pokud jde o poznámku pod čarou č. 9 napadeného rozhodnutí, ta původně zněla takto:
- „Podle zprávy společnosti Finavia z roku 2019 měla společnost Finnair na trhu 67% podíl cestujících přepravovaných na mezinárodních letech a 80% podíl na vnitrostátních letech. Její celkový podíl na finském trhu leteckých služeb činí 45 %.“
- 120 Je třeba konstatovat, že nesoudržnost mezi podíly společnosti Finnair na trhu uvedenými v odstavci 45 a v poznámce pod čarou 9 napadeného rozhodnutí je výsledkem pouhé chyby v psaní, která nemá vliv na posouzení Komise a která nemohla uvést žalobkyni v omyl.



- 121 Dne 29. července 2020 totiž Komise přijala rozhodnutí C(2020) 5339 final, nazvané „Oprava rozhodnutí C(2020) 3387 final o státní podpoře SA.56809 (2020/N) – Finsko – COVID-19: Státní záruka poskytnutá společnosti Finnair“. Jak Komise uvedla na jednání, bylo napadené rozhodnutí v opraveném znění zveřejněno na internetové stránce Komise dne 31. července 2020. Podle tohoto znění napadeného rozhodnutí představovali cestující přepravovaní společností Finnair 67 % všech cestujících přepravených v roce 2019 v rámci Finska, do Finska a z Finska. Společnost Finnair měla na trhu 62% podíl cestujících přepravovaných na mezinárodních letech a 83% podíl na vnitrostátních letech. Její celkový podíl na finském trhu leteckých služeb činí 44 %. Pochybení vytýkané žalobkyní, které se týkalo pouze poznámky pod čarou č. 9, tak bylo Komisí opraveno.
- 122 Je třeba poukázat na to, že z původního znění napadeného rozhodnutí jasně a jednoznačně vyplývalo, že společnost Finnair byla v roce 2019 hlavním leteckým dopravcem cestujících do Finska s podílem na trhu činícím 67 % cestujících přepravených v rámci Finska, do Finska a z Finska v roce 2019, takže toto rozhodnutí umožnilo zúčastněným osobám seznámit se s důvody uvedeného rozhodnutí a žalobkyni napadnout jeho opodstatněnost, jak dokládá obsah její žaloby.
- 123 Za těchto okolností nemůže chyba v psaní v poznámce pod čarou č. 9 napadeného rozhodnutí způsobit vadu odůvodnění, která by mohla odůvodnit zrušení tohoto rozhodnutí.
- 124 Pokud jde o argument, podle kterého nezávislá analýza vypracovaná pro žalobkyni na základě údajů Official Airline Guide (oficiální příručka leteckých společností), předložená v příloze A.3.2 žaloby, uvádí odlišný přehled o podílech na trhu společnosti Finnair, je nutno konstatovat, že podíly na trhu předložené Komisí v odstavci 45 napadeného rozhodnutí a žalobkyní v příloze A.3.2 skutečně nejsou totožné. Tyto rozdíly, které jsou zanedbatelné, však lze vysvětlit různými zdroji, z nichž pocházejí údaje o dotčených podílech na trhu. V tomto ohledu, jak správně tvrdí Komise, není namístě mít za to, že údaje poskytnuté společností Finavia, hlavním správcem letišť ve Finsku, o které se opřela v napadeném rozhodnutí, jsou méně spolehlivé než údaje Official Airline Guide.
- 125 Z výše uvedeného vyplývá, že napadené rozhodnutí je dostatečně odůvodněno, a čtvrtý žalobní důvod je proto třeba zamítnout.
- 126 Proto je třeba žalobu z meritorního hlediska zamítnout v plném rozsahu, zároveň je ale třeba přiznat žalobkyni důvěrné zacházení, o které žádala, jelikož Španělské království, Francouzská republika a Finská republika nevznesly v tomto ohledu žádné námítky.

### **K nákladům řízení**

- 127 Podle čl. 134 odst. 1 jednacího řádu se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že žalobkyně neměla ve věci úspěch a Komise požadovala náhradu nákladů řízení, je důvodné rozhodnout, že žalobkyně ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Komisí, včetně nákladů vynaložených v rámci žádosti o důvěrné zacházení.
- 128 Kromě toho podle čl. 138 odst. 1 jednacího řádu nesou členské státy a orgány, které vstoupily do řízení jako vedlejší účastníci, vlastní náklady řízení. Španělské království, Francouzská republika a Finská republika proto ponесou vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL

rozhodl takto:

- 1) **Žaloba se zamítá.**
- 2) **Společnost Ryanair DAC ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Evropskou komisí, včetně nákladů vynaložených v rámci žádosti o důvěrné zacházení.**
- 3) **Španělské království, Francouzská republika a Finská republika ponесou vlastní náklady řízení.**

Van der Woude

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 14. dubna 2021.

Podpisy