



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (desátého rozšířeného senátu)

22. června 2022 *

„Státní podpory – Finský trh letecké dopravy – Podpora poskytnutá Finskem společnosti Finnair v souvislosti s pandemií covidu 19 – Rekapitalizace letecké společnosti provedená jejími veřejnými a soukromými vlastníky v poměru k již existující vlastnické struktuře – Rozhodnutí nevznášet námitky – Dočasný rámec pro opatření státní podpory – Opatření, které má napravit vážnou poruchu v hospodářství některého členského státu – Odchylka od některých požadavků dočasného rámce – Absence poměření prospěšných účinků podpory s jejími negativními účinky na podmínky obchodu a na zachování nenarušené hospodářské soutěže – Rovné zacházení – Svoboda usazování – Volný pohyb služeb – Povinnost uvést odůvodnění“

Ve věci T-657/20,

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

žalobkyně,

proti

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

žalované,

podporované

Francouzskou republikou, zastoupenou T. Stéhelinem a P. Dodellerem, jako zmocněnci,

a

Finskou republikou, zastoupenou H. Leppo a A. Laine, jako zmocněnkyněmi,

vedlejší účastnice řízení,

TRIBUNÁL (desátý rozšířený senát),

ve složení A. Kornezov, předseda, E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse (zpravodaj)
a D. Petrлік, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: I. Pollalis, rada,

* Jednací jazyk: angličtina.

s přihlédnutím k písemné části řízení,
po jednání konaném dne 8. prosince 2021,
vydává tento

Rozsudek

- 1 Žalobou podanou na základě článku 263 SFEU se žalobkyně, společnost Ryanair DAC, domáhá zrušení rozhodnutí Evropské komise C(2020) 3970 final ze dne 9. června 2020 o státní podpoře SA.57410 (2020/N) – Finsko COVID-19: Rekapitalizace společnosti Finnair (dále jen „napadené rozhodnutí“).

Skutečnosti předcházející sporu

- 2 Dne 3. června 2020 oznámila Finská republika Komisi v souladu s čl. 108 odst. 3 SFEU podporu ve formě rekapitalizace (úpis akcií) ve výši, která v závislosti na konečných podmínkách pro vydání akcií mohla činit 499 až 512 milionů eur (dále jen „dotčené opatření“). Nové akcie byly nabídnuty všem akcionářům příjemce, kterým je společnost Finnair, Plc (dále jen „příjemce“ nebo „Finnair“) poměrně k jejich stávajícím podílům na jejím kapitálu.
- 3 Dotčené opatření je založeno na čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. Navazuje na poskytnutí státní záruky ve prospěch společnosti Finnair, kterou Komise prohlásila ve svém 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 (dále jen „rozhodnutí o státní záruce“) za slučitelnou s vnitřním trhem s ohledem na body 3.2 a 3.4 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 pozměněného ve dnech 3. dubna a 8. května 2020 (dále jen „dočasný rámec“). Tato státní záruka pokrývala 90 % půjčky ve výši 600 milionů eur, kterou společnost Finnair získala od jednoho z penzijních fondů.
- 4 Dne 9. června 2020 přijala Komise napadené rozhodnutí, kterým rozhodla, že nevznese proti dotčenému opatření námitky, z důvodu, že je slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. Komise posuzovala slučitelnost každého z opatření, která byla součástí globální operace, a sice státní záruku a rekapitalizaci. Zejména zkoumala, zda z kumulované existence obou opatření plynou nějaké účinky, a ověřovala, zda jsou tyto případné kumulativní účinky slučitelné s vnitřním trhem.

Návrhová žádání účastnic řízení

- 5 Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:
 - napadené rozhodnutí zrušil;
 - uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

- 6 Komise navrhuje, aby Tribunál:
- odmítl žalobu jako nepřípustnou, nebo ji zamítl jako neopodstatněnou;
 - uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.
- 7 Francouzská republika a Finská republika navrhují, aby Tribunál žalobu zamítl.

Právní otázky

- 8 Na podporu žaloby předkládá žalobkyně čtyři žalobní důvody, z nichž první vychází z porušení čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, druhý z porušení zásad zákazu diskriminace, volného pohybu služeb a svobody usazování, třetí z porušení procesních práv a čtvrtý žalobní důvod vychází z porušení povinnosti uvést odůvodnění.

K přípustnosti

- 9 Komise podporovaná Francouzskou republikou zpochybňuje přípustnost prvních tří žalobních důvodů. Komise tvrdí, že žalobkyně nemůže zpochybnit opodstatněnost napadeného rozhodnutí, jelikož neprokázala, že její soutěžní postavení na trhu finské letecké dopravy bylo podstatně dotčeno. Žalobkyně pouze uvedla, že v létě roku 2020 poskytovala služby na lince Helsinky (Finsko) – Vídeň (Rakousko), ale prohlásila, že je ukončila. Komise má tedy rovněž pochybnosti o tom, že žalobkyně prokázala, že je zúčastněnou stranou, jelikož nepředložila žádný důkaz, který by mohl doložit, že byla konkurentem příjemce podpory.
- 10 Žalobkyně tyto námitky nepřípustnosti zpochybňuje.
- 11 Je třeba připomenout, že pokud Komise přijme rozhodnutí nevznášet námitky podle čl. 4 odst. 3 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), tak jako v projednávané věci, prohlašuje nejen dotčená opatření za slučitelná s vnitřním trhem, ale také implicitně rozhoduje o tom, že nezahájí formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU a čl. 6 odst. 1 uvedeného nařízení (obdobně viz rozsudek ze dne 27. října 2011, Rakousko v. Scheucher-Fleisch a další, C-47/10 P, EU:C:2011:698, bod 42 a citovaná judikatura). Shledá-li Komise po předběžném posouzení, že existují pochybnosti o slučitelnosti oznámeného opatření se společným trhem, je na základě čl. 4 odst. 4 nařízení č. 2015/1589 povinna přijmout rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení podle čl. 108 odst. 2 ES a čl. 6 odst. 1 uvedeného nařízení. Podle posledně uvedeného ustanovení jsou dotýčný členský stát a ostatní zúčastněné strany v tomto rozhodnutí vyzvány k předložení připomínek v předepsané lhůtě, která obvykle nepřesáhne jeden měsíc (obdobně viz rozsudek ze dne 24. května 2011, Komise v. Kronoply a Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, bod 46).
- 12 V projednávané věci Komise po předběžném posouzení rozhodla, že proti dotčenému opatření nevznese námitky z důvodu, že je slučitelné s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. Vzhledem k tomu, že nebylo zahájeno formální vyšetřovací řízení, zúčastněné strany, které mohly předložit připomínky v této fázi, tuto možnost neměly. K nápravě této situace je jim přiznáno právo napadnout u soudu Evropské unie rozhodnutí Komise o nezahájení formálního vyšetřovacího řízení. Žaloba podaná zúčastněnou stranou ve smyslu čl. 108 odst. 2 SFEU, která by směřovala ke zrušení napadeného rozhodnutí, by tedy byla přípustná,

pokud by se autor této žaloby snažil zajistit ochranu procesních práv, kterých požívá na základě posledně uvedeného ustanovení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 18. listopadu 2010, NDSHT v. Komise, C-322/09 P, EU:C:2010:701, bod 56 a citovaná judikatura).

- 13 S ohledem na čl. 1 písm. h) nařízení 2015/1589 patří podnik konkurující příjemci podpory nesporně mezi „zúčastněné strany“ ve smyslu čl. 108 odst. 2 SFEU (rozsudek ze dne 3. září 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland a další v. Komise, C-817/18 P, EU:C:2020:637, bod 50; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 18. listopadu 2010, NDSHT v. Komise, C-322/09 P, EU:C:2010:701, bod 59).
- 14 Na rozdíl od toho, co tvrdí Komise a Francouzská republika, žalobkyně právně dostačujícím způsobem prokázala, že byla konkurentem společnosti Finnair. Vysvětlila totiž, že již po dobu více než 17 let poskytuje služby letecké přepravy cestujících z Finska a do Finska. Je rovněž nesporné, že před pandemií covidu 19 měla, byť jen nízký, podíl na trhu těchto služeb. Žalobkyně rovněž uvedla, že v roce 2019 přepravila z Finska a do Finska více než 100 000 cestujících a její původní plán před vypuknutím pandemie covidu 19 zahrnoval pro letní sezónu roku 2020 šest linek s odlety ze tří finských letišť. Žalobkyně rovněž vysvětlila, aniž to bylo zpochybněno, že její činnosti ve Finsku byly pandemií dotčeny více než činnosti příjemce.
- 15 Na rozdíl od toho, co tvrdí Komise, tento závěr není zpochybněn skutečností, že žalobkyně přestala poskytovat své služby ve Finsku z důvodu pandemie covidu 19. Vzhledem ke skutečностям popsaným v bodě 14 výše je totiž třeba konstatovat, že toto ukončení bylo pravděpodobně pouze dočasné a že soutěžní vztah mezi žalobkyní a příjemcem v okamžiku podání žaloby nebyl minulostí (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 2. září 2021, NeXovation v. Komise, C-665/19 P, EU:C:2021:667, bod 63). Žalobkyně ostatně na jednání uvedla, že znovu zajišťuje lety z Finska a do něj.
- 16 Z toho vyplývá, že žalobkyně, která je konkurentem příjemce, prokázala, že je zúčastněnou stranou ve smyslu čl. 1 písm. h) nařízení 2015/1589, která má zájem na zajištění ochrany procesních práv, kterých požívá na základě čl. 108 odst. 2 SFEU.
- 17 V projednávané věci z bodů 33 až 39 žaloby vyplývá, že žalobkyně se svou žalobou domáhá pouze dodržení procesních práv, která má na základě čl. 108 odst. 2 SFEU, i když na ochranu svých práv směřuje explicitně pouze třetí žalobní důvod. Přípustnost žaloby je tedy třeba uznat v rozsahu, v němž se žalobkyně dovolává porušení svých procesních práv. V důsledku toho je třeba určit, jaké žalobní důvody by mohly být přípustné, protože směřují k prokázání uvedeného porušení.
- 18 Třetí žalobní důvod směřující k dodržení procesních práv žalobkyně je přípustný. Mimoto je třeba připomenout, že žalobkyně je oprávněna se za účelem prokázání porušení svých procesních práv dovolávat argumentů určených k doložení, že konstatování slučitelnosti dotčeného opatření s vnitřním trhem, k němuž Komise dospěla, bylo nesprávné, což *a fortiori* může prokázat, že Komise měla mít pochybnosti při posuzování slučitelnosti tohoto opatření s vnitřním trhem. V projednávané věci je tedy Tribunál oprávněn zkoumat věcné argumenty předložené žalobkyní v rámci prvních dvou žalobních důvodů, na které žalobkyně odkazuje v rámci svého třetího žalobního důvodu, za účelem ověření, zda mohou podpořit žalobní důvod, který žalobkyně výslovně formulovala ohledně existence pochybností odůvodňujících zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 13. června 2013, Ryanair v. Komise, C-287/12 P, nezveřejněný, EU:C:2013:395, body 57 až 60, a ze dne 6. května 2019, Scor v. Komise, T-135/17, nezveřejněný, EU:T:2019:287, bod 77).

- 19 Pokud jde o čtvrtý žalobní důvod vycházející z nedostatečného odůvodnění napadeného rozhodnutí, je nutno zdůraznit, že porušení povinnosti uvést odůvodnění spadá pod porušení podstatných formálních náležitostí a představuje nepominutelný důvod, který musí být unijním soudem zkoumán i bez návrhu a netýká se materiální legality napadeného rozhodnutí (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 2. dubna 1998, Komise v. Sytraval a Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, body 67 až 72).

K věci samé

- 20 Úvodem je třeba připomenout, že legalita takového rozhodnutí, jako je napadené rozhodnutí, nevznášet námitky přijatého podle čl. 4 odst. 3 nařízení č. 2015/1589 závisí na otázce, zda posouzení informací a skutečností, které měla Komise k dispozici ve fázi předběžného posouzení oznámeného opatření, muselo objektivně vyvolat pochybnosti ohledně slučitelnosti tohoto opatření s vnitřním trhem, přičemž tyto pochybnosti musí vést k zahájení formálního vyšetřovacího řízení, jehož se mohou účastnit zúčastněné strany uvedené v čl. 1 písm. h) tohoto nařízení (obdobně viz rozsudky ze dne 3. září 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland a další v. Komise, C-817/18 P, EU:C:2020:637, bod 80, a ze dne 2. září 2021, Komise v. Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, bod 38).
- 21 Kromě toho legalita rozhodnutí nevznášet námitky přijatého na konci předběžného posouzení musí být unijním soudem posuzována nejen v závislosti na informacích, které měla Komise k dispozici v okamžiku, kdy jej přijala, ale také na základě informací, které mohla mít k dispozici (rozsudek ze dne 29. dubna 2021, Achemos Grupė a Achema v. Komise, C-847/19 P, nezveřejněný, EU:C:2021:343, bod 41, a ze dne 2. září 2021, Komise v. Tempus Energy a Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, bod 42).
- 22 Důkaz o existenci pochybností o slučitelnosti dotčené podpory s vnitřním trhem, který je třeba hledat jak v okolnostech přijetí rozhodnutí nevznášet námitky, tak jeho obsahu, musí předložit osoba, která požaduje zrušení tohoto rozhodnutí, na základě souboru shodujících se indicií (rozsudek ze dne 3. září 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland a další v. Komise, C-817/18 P, EU:C:2020:637, bod 82, a ze dne 2. září 2021, Komise v. Tempus Energy a Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, bod 40).
- 23 V projednávané věci musí Tribunál při přezkumu legality napadeného rozhodnutí zkoumat argumenty žalobkyně, které předložila za účelem prokázání, že Komise měla mít po předběžném posouzení pochybnosti o slučitelnosti dotčeného opatření s vnitřním trhem ve smyslu čl. 4 odst. 3 a 4 nařízení 2015/1589.

Ke třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení procesních práv žalobkyně

- 24 Třetí žalobní důvod, v jehož rámci žalobkyně rovněž odkazuje na svůj první a druhý žalobní důvod, se dělí na šest částí vycházejících z různých indicií, které prokazují, že Komise měla mít pochybnosti ve smyslu, který tomuto pojmu dává článek 4 nařízení 2015/1589.

– *K indicií týkající se porušení čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU tím, že dotčené opatření nenapravuje vážnou poruchu v hospodářství Finska*

- 25 Podstatou výtky žalobkyně je to, že Komise neprokázala, že dotčené opatření bylo určeno k nápravě vážné poruchy ve finském hospodářství.
- 26 Komise, podporovaná Francouzskou republikou a Finskou republikou, tyto argumenty zpochybňuje.
- 27 Je třeba připomenout, že podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU mohou být za slučitelné s vnitřním trhem považovány podpory, které mají napravit vážnou poruchu v hospodářství některého členského státu.
- 28 Článek 107 odst. 3 písm. b) SFEU je výjimkou z obecné zásady neslučitelnosti státních podpor s vnitřním trhem, uvedené v čl. 107 odst. 1 SFEU. Je tedy třeba jej vykládat 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“. Článek 107 odst. 3 písm. b) SFEU se tedy použije na jednotlivé podpory [rozsudek ze dne 14. dubna 2021, Ryanair v. Komise (Finair I; Covid-19), T-388/20, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2021:196, bod 32].
- 29 Podle judikatury může Komise prohlásit, že podpora je slučitelná s čl. 107 odst. 3 SFEU, jediné 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, dotčené opatření 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 cíle stanoveného v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, a sice k nápravě vážné poruchy ve finském hospodářství [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; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 14. dubna 2021, Ryanair v. Komise (Finair I; Covid-19), T-388/20, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2021:196, bod 33].
- 30 Zprv je třeba uvést, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU nevyžaduje, aby dotčená podpora byla sama o sobě schopna napravit vážnou poruchu v hospodářství dotčeného 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 výsledku. 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 [rozsudek ze dne 14. dubna 2021, Ryanair v. Komise (Finair I; Covid-19), T-388/20, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2021:196, bod 41].
- 31 Za těchto podmínek nemůže žalobkyně Komisi vytýkat, že prohlásila, že dotčené opatření splňuje podmínky stanovené v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, pouze z toho důvodu, že toto opatření nemůže samo o sobě napravit vážnou poruchu v hospodářství Finska způsobenou vypuknutím covidu 19.

- 32 Zadruhé, pokud žalobkyně tvrdí, že dotčené opatření nenapravuje vážnou poruchu ve finském hospodářství, ale naopak ji zhoršuje, jelikož z něj má prospěch pouze společnost Finnair, je třeba ověřit, zda Komise správně prohlásila, že toto opatření přispívá v souladu s judikaturou uvedenou v bodě 29 výše k dosažení tohoto cíle uvedeného v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU.
- 33 V projednávané věci žalobkyně nezpochybňuje, že pandemie covidu 19 způsobila vážnou poruchu ve finském hospodářství ani že krizí způsobenou touto pandemií bylo obzvláště postiženo celé odvětví letecké dopravy.
- 34 Žalobkyně nezpochybňuje ani konstatování, že státní záruka a dotčené opatření jsou tak úzce propojeny, že musí být považovány za jediný zásah.
- 35 Předmětem obou těchto opatření je zajistit společnosti Finnair dostatečnou likviditu k udržení její životaschopnosti a jejích služeb letecké přepravy v situaci, kdy pandemie covidu 19 závažně narušuje celé finské hospodářství, a zabránit tomu, aby její případný úpadek ještě více narušil hospodářství dotčeného členského státu (bod 41 napadeného rozhodnutí).
- 36 V této souvislosti měla Komise v napadeném rozhodnutí za to, že úpadek nebo selhání společnosti Finnair mohou vážně narušit finské hospodářství z důvodu její hlavní úlohy pro národní a mezinárodní konektivitu země, jakož i jejího hospodářského a sociálního významu pro řadu dodavatelů a pracovníků ve Finsku, a dospěla proto k závěru, že opatření přijatá ve prospěch společnosti Finnair přispívají k dosažení jednoho z cílů uvedených v čl. 107 odst. 3 SFEU, a sice k nápravě vážné poruchy v hospodářství této země (body 84 až 86 napadeného rozhodnutí).
- 37 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že Finnair provozovala vnitřní a mezinárodní síť, která zajišťovala konektivitu Finska. Finnair byla totiž 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. Společnost Finnair obsluhovala rozsáhlou mezinárodní síť více než 100 linek mezi Finskem a hlavními obchodními centry v Evropě a dalších světových regionech [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. dubna 2021, Ryanair v. Komise (Finnair I; Covid-19), T-388/20, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2021:196, body 45 a 57].
- 38 Kromě toho byla Finnair hlavním provozovatelem letecké nákladní dopravy ve Finsku a má rozsáhlou asijskou síť. Tato síť je důležitá pro obchod mezi finskými a asijskými podniky a ještě důležitější v kontextu krize způsobené pandemií covidu 19. Finnair totiž denně provozovala leteckou nákladní dopravu do Jižní Koreje, Číny a Japonska, aby tak uspokojovala finskou poptávku po farmaceutických výrobcích a zdravotnických prostředcích, jež byly nezbytné v boji s pandemií covidu 19 [rozsudek ze dne 14. dubna 2021, Ryanair v. Komise (Finnair I; Covid-19), T-388/20, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2021:196, bod 47].
- 39 Dále je třeba poznamenat, podobně jak uvedla Komise v napadeném rozhodnutí, že Finnair má ve Finsku významnou hospodářskou a sociální váhu. V roce 2017 byla totiž šestnáctou největší společností ve Finsku z hlediska svého příspěvku k hrubému domácímu produktu (HDP) této země s přidanou hodnotou ve výši 600 milionů eur a v roce 2019 měla přibližně 6 800 zaměstnanců.
- 40 Žalobkyně tvrdí, že tyto číselné údaje porovnávané ve vztahu k HDP Finska (přibližně 241 miliard eur v roce 2019) nebo ve vztahu k celkovému počtu osob se zaměstnáním (2,5 milionu osob) jsou pro odůvodnění dotčeného opatření nedostatečné. I kdyby však přidaná hodnota společnosti

Finnair činila pouze část finského HDP a zaměstnanci této společnosti představovali pouze zlomek osob zaměstnaných ve Finsku, nemůže to zpochybnit význam společnosti Finnair pro tuto ekonomiku. Stačí totiž připomenout, že jen Finnair přepravila 67 % všech cestujících do Finska, z Finska i v rámci Finska a byla jedinou leteckou společností, která po celý rok pravidelně létala na většinu finských regionálních letišť. 50 % cestujících přepravených společností Finnair na těchto vnitrostátních letech cestovalo ze služebních důvodů. Finnair tedy hraje významnou úlohu v letecké přepravě cestujících v zemi, kde jiné způsoby dopravy nejsou vzhledem k podnebí a zeměpisným podmínkám vždy uspokojivou alternativou k letecké dopravě. Finnair navíc během pandemie spolupracovala s Huoltovarmuuskeskus (národní agentura pro nouzové zásobování, Finsko) a využívala svou mezinárodní síť, aby reagovala na finskou poptávku po vybavení nezbytném pro boj s pandemií covidu 19. Zabezpečení dodávek farmaceutických výrobků a zdravotnických prostředků má přitom strategický význam jak pro ochranu zdraví osob s bydlištěm ve Finsku, tak pro zmírnění omezujících opatření a rychlou obnovu finského hospodářství. Řada finských podniků byla závislá na službách nákladní dopravy zajišťované společností Finnair a některé se spoléhaly také na nákupy uskutečňované touto společností. Nákupy společnosti Finnair od jejích dodavatelů činily totiž v roce 2019 1,9 miliardy eur, z nichž 40 % pocházelo od finských podniků [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. dubna 2021, Ryanair v. Komise (Finnair I; Covid-19), T-388/20, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2021:196, body 44 až 53].

- 41 S ohledem na tyto skutečnosti měla Komise správně za to, že vzhledem k významné úloze Finnair pro vnitrostátní a mezinárodní konektivitu Finska a jejímu hospodářskému a sociálnímu významu pro řadu finských dodavatelů a pracovníků, přispělo dotčené opatření na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, k dosažení cíle uvedeného v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, a sice k nápravě vážné poruchy v hospodářství této země a v žádném případě nezhoršilo narušení finského hospodářství.
- 42 Na změnu tohoto závěru nemohou mít vliv ostatní argumenty, které žalobkyně v tomto ohledu předkládá.
- 43 Zprvce stran předchozích rozhodnutí Komise přijatých na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU žalobkyně tvrdí, že rozhodnutí ohledně individuálních podniků se týkala bank a provozovatele železniční sítě členského státu. Žalobkyně uvádí, že zatímco banka může mít systémový význam pro hospodářství a železniční síť může hrát významnou roli pro hospodářství a obyvatelstvo země, není tomu tak v případě společnosti Finnair.
- 44 Je přitom třeba připomenout, že legalita napadeného rozhodnutí musí být posuzována pouze v rámci čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, a nikoli z hlediska údajné předchozí rozhodovací praxe Komise (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). Pouhá skutečnost, že Finnair není ani bankou ani provozovatelem železniční sítě, neumožňuje mít každopádně za to, že není důležitá pro finské hospodářství. Tato samotná skutečnost nemůže ani prokázat, že dotčené opatření nepřispělo k dosažení cíle uvedeného v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU a že Komise měla mít pochybnosti při posuzování slučitelnosti tohoto opatření s vnitřním trhem.
- 45 Zadruhé stran finančních obtíží společnosti Finnair před pandemií covidu 19 je třeba konstatovat, že žalobkyně nezpochybňuje, že tato letecká společnost nebyla před pandemií covidu 19 podnikem v obtížích ve smyslu čl. 2 bodu 18 nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 [SFEU] prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. 2014, L 187, s. 1).

- 46 Kromě toho dokument nazvaný „Finanční informace 2019, Finnair“, přiložený k žalobě, na který se žalobkyně odvolává na podporu svého argumentu, neodhaluje existenci obtíží, které by postihly společnost Finnair před začátkem pandemie covidu 19, jež by mohly vést k pochybnostem o slučitelnosti dotčeného opatření s vnitřním trhem. Naopak, i když se zisk společnosti Finnair v roce 2019 snížil o 25 % oproti zisku z roku 2018, tento dokument potvrzuje, že i přes tento pokles byla Finnair před pandemií covidu 19 stále ziskovým podnikem.
- 47 Zatřetí, pokud jde o význam společnosti Finnair pro konektivitu Finska, žalobkyně tvrdí, že napadené rozhodnutí tento význam zveličuje, jelikož dvě třetiny letenek prodaných touto leteckou společností jsou určeny pro lety s přestupem. V tomto ohledu postačí připomenout, že počet cestujících na letech bez přestupů přepravených společností Finnair není jediným faktorem, který Komise zohlednila pro učinění závěru, že dotčené opatření přispělo k dosažení jednoho z cílů uvedených v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. Jak totiž vyplývá z bodů 84 až 86 napadeného rozhodnutí, Komise sice vzala v úvahu přepravu cestujících, ale zohlednila rovněž nákladní dopravu, zaměstnance, nákupy u finských dodavatelů a příspěvek k HDP. I kdybychom připustili, že dvě třetiny letenek prodaných společností Finnair představují letenky s přestupem, nemění to nic na tom, že před pandemií covidu 19 hrála Finnair významnou roli v konektivě země (viz body 37 až 40 výše). Za těchto okolností nemůže argument žalobkyně prokázat, že dotčené opatření nepřispělo k nápravě vážné poruchy ve finském hospodářství a že Komise měla mít pochybnosti při posuzování slučitelnosti tohoto opatření s vnitřním trhem.
- 48 Začtvrté stran argumentu, že Komise neprokázala, že by úpadek společnosti Finnair nutně ohrozil finské hospodářství a konektivitu, žalobkyně Komisi konkrétně vytýká, že neprokázala jednak to, že Finnair by bez dotčeného opatření nutně vyhlásila úpadek, a všechny její činnosti by tak byly ukončeny, a jednak to, že žádná jiná letecká společnost by nebyla s to se přizpůsobit a provozovat linky, které dříve zajišťovala Finnair. Žalobkyně má za to, že úpadky leteckých společností Malev a Spanair v tomto ohledu ilustrují, že úpadek národní letecké společnosti může zvýšit konektivitu země a zajistit prosperitu jejího hlavního letiště.
- 49 V tomto ohledu sice Komise v napadeném rozhodnutí konstatovala, že úpadek nebo selhání společnosti Finnair by mohly způsobit vážnou poruchu ve finském hospodářství, avšak posouzení slučitelnosti dotčeného opatření nevyžadovalo, aby se ujistila, že bez zásahu státu by Finnair nutně ukončila veškerou svou činnost. Stačilo, aby konstatovala, že dotčené opatření bylo nezbytné vzhledem k závažným obtížím, které měla Finnair s udržením svých činností, z důvodu rizik souvisejících s její platební schopností.
- 50 V této souvislosti je třeba uvést, že rozšířením covidu 19 a z toho plynoucími omezeními letů závažně trpěla poptávka po vnitrostátních i mezinárodních letech. Je nesporné, že propad poptávky měl okamžitý a dramatický negativní dopad na peněžní toky společnosti Finnair. Na jaře roku 2020 zrušila tato společnost velký počet svých letů a následně musela cestujícím vracet peníze (bod 81 napadeného rozhodnutí). Finnair se tedy pokusila získat finanční prostředky na úvěrových trzích, ale z důvodu nejisté situace a vyhlídek nemohla pokrýt všechny své potřeby likvidity. V okamžiku přijetí rozhodnutí o státní záruce se jí podařilo získat úvěrovou facilitu a sjednat smlouvu o prodeji a zpětném pronájmu svých nezatížených letadel, za účelem získání dalších finančních prostředků. K zachování své likvidity zavedla Finnair rovněž významná průřezová opatření ke snížení nákladů.
- 51 Navzdory těmto opatřením konstatovala Komise na základě finančních prognóz společnosti Finnair na roky 2020 až 2022 v napadeném rozhodnutí, že vlastní zdroje podniku se ve srovnání se situací před pandemií covidu 19 značně sníží. S ohledem na tyto odhady měla Komise za to, že

navzdory půjčce zaručené státem, kterou Finnair obdržela, neexistence navýšení kapitálu a nemožnost půjčit si na trzích v rozsahu dostatečném k pokrytí všech jejích potřeb likvidity mohly společnost Finnair vystavit krizi likvidity, a tudíž riziku, že nebude moci dostát svým platebním závazkům a bude se muset podrobit úpadkovému řízení (body 4, 80 a 81 napadeného rozhodnutí).

- 52 Kromě toho na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, skutečnost, že jiná letecká společnost případně nalezla „jiná tržní řešení“ prostřednictvím prodeje a zpětného pronájmu nebo snížení počtu svých zaměstnanců, nemůže zpochybnit výše uvedené závěry.
- 53 Je totiž třeba konstatovat, že Finnair před zasláním písemné žádosti o rekapitalizaci Finské republiky hledala jiná řešení financování, podobná těm, která žalobkyně zmiňuje ve svých písemnostech, ale nepodařilo se jí získat na trzích finanční prostředky, které by jí umožnily pokrýt všechny její potřeby likvidity. Komise mimoto uvedla, že dotčená rekapitalizace měla pro společnost Finnair dva hlavní důsledky. Zaprvé umožnila zvýšit její vlastní finanční prostředky a zlepšit její poměr zadlužení, jakož i její vyhlídky na opětovné získání přístupu na finanční trhy za příznivých podmínek. Zadruhé umožňovala investovat do společnosti Finnair finanční prostředky. Z toho důvodu měly finské orgány a Komise za to, že likvidní prostředky získané rekapitalizací by nebylo možné získat jinými způsoby (bod 42 napadeného rozhodnutí). Naopak žádná informace ve spise, zejména žádný důkaz předložený žalobkyní, neumožňuje dospět k závěru, že by „jiná řešení financování“ umožnila dosáhnout cíle sledovaného dotčeným opatřením a zároveň zajistit dosažení obou složek sledovaného výsledku.
- 54 S ohledem na výše uvedené je tedy třeba mít za to, že Komise prokázala, že dotčené opatření bylo nezbytné vzhledem k závažným obtížím, které měla Finnair s udržením svých činností, z důvodu rizik souvisejících s její platební schopností.
- 55 Navíc, i kdyby příklady společností Malev a Spanair, na které poukazuje žalobkyně, dokládaly, že úpadek letecké společnosti nevede pro dotýčný členský stát nutně ke ztrátě konektivity, stačí připomenout, že význam společnosti Finnair pro konektivitu země nebyl jediným faktorem zohledněným při posuzování jejího významu pro finské hospodářství (viz bod 47 výše). Žalobkyně mimoto nepředkládá žádný důkaz, který by mohl Tribunálu objasnit důsledky těchto dvou úpadků na zaměstnance, dodavatele a v konečném důsledku na přidanou hodnotu vytvořenou v hospodářství obou dotčených členských států. Za těchto podmínek nemůže mít analogie mezi těmito úpadky a případem v projednávané věci, na kterou žalobkyně poukazuje, vliv na konstatování, že dotčené opatření napravilo vážnou poruchu ve finském hospodářství.
- 56 Stejně tak argument žalobkyně, že má velkou flotilu letadel, která mohla být rychle přemístěna, aby nahradila společnost Finnair v případě ukončení jejích činností, se zaměřuje na konektivitu Finska a opomíjí ostatní zohledňované faktory, jako je místní zaměstnanost, místní dodavatelé a přidaná hodnota, kterou posledně uvedená společnost vytváří ve finském hospodářství.
- 57 Z výše uvedeného vyplývá, že i když dotčené opatření vede ke zlepšení finanční situace společnosti Finnair, je nicméně nezbytné k dosažení jednoho z cílů stanovených v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, a sice k nápravě vážné poruchy ve finském hospodářství, a to v souladu s judikaturou citovanou v bodě 29 výše. Je tedy třeba dospět k závěru, že v rámci první části třetího žalobního důvodu žalobkyně nepředložila žádný přesvědčivý důkaz o existenci pochybností ve smyslu čl. 4 odst. 3 a 4 nařízení 2015/1589.
- 58 Tato část žalobního důvodu musí být tedy zamítnuta.

– K indicii porušení bodu 3.11 dočasného rámce

- 59 Podstatou tvrzení žalobkyně je to, že Komise měla mít pochybnosti, jelikož se dotčené opatření odchýlilo od některých požadavků stanovených v bodě 3.11 dočasného rámce.
- 60 Komise, podporovaná Finskou republikou, tuto argumentaci zpochybňuje.
- 61 Podle ustálené judikatury má Komise v rámci posuzování slučitelnosti opatření podpory s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 SFEU posuzovací pravomoc (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. července 2016, Kotnik a další, C-526/14, EU:C:2016:570, bod 38 a citovaná judikatura). V rámci výkonu této posuzovací pravomoci může Komise přijímat pravidla chování za účelem stanovení kritérií, na jejichž základě hodlá posuzovat slučitelnost podpor zamýšlených členskými státy s vnitřním trhem. Přijetím takových pravidel a zveřejněním oznámení, že je napříště použije na případy, na něž se vztahují, se Komise sama omezuje při výkonu své posuzovací pravomoci a nemůže se v zásadě od těchto pravidel odchýlit, jinak jí hrozí sankce z důvodu porušení obecných právních zásad, jako je zásada rovného zacházení nebo ochrana legitimního očekávání (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 8. března 2016, Řecko v. Komise, C-431/14 P, EU:C:2016:145, bod 69 a citovaná judikatura, a ze dne 19. července 2016, Kotnik a další, C-526/14, EU:C:2016:570, body 39 a 40).
- 62 I když je Komise v oblasti státních podpor vázána rámci, které přijímá, přijetí takového rámce ji nezavazuje povinnosti zkoumat konkrétní výjimečné okolnosti, na které členský stát poukáže v konkrétním případě, aby se domohl přímého použití čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 8. března 2016, Řecko v. Komise, C-431/14 P, EU:C:2016:145, body 70 až 72, a ze dne 19. července 2016, Kotnik a další, C-526/14, EU:C:2016:570, bod 41).
- 63 V projednávané věci finské orgány oznámily dotčené opatření na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. V napadeném rozhodnutí Komise zkoumala dotčené opatření z hlediska bodu 3.11 dočasného rámce. Nepoužila však některé požadavky tohoto rámce, aby zohlednila specifika tohoto opatření, a sice účast soukromých investorů a skutečnost, že stát jakožto historický akcionář nezvýšil svůj podíl na kapitálu příjemce oproti svému podílu před pandemií. Komise uvedla, že v budoucnu použije stejný přístup na srovnatelné situace se stejnými rysy a zahájí postup změny dočasného rámce, aby do něj tento přístup začlenila.
- 64 Neshoda účastnic řízení se tak týká požadavků stanovených v bodě 3.11 dočasného rámce, které Komise neuplatnila. Jedná se nejprve o požadavek, podle kterého jednotlivá opatření rekapitalizace přijatá v souvislosti s covidem 19 zahrnují mechanismus navýšení protiplnění státu s cílem motivovat příjemce ke zpětnému odkupu státních kapitálových injekcí, dále zákaz, aby příjemce nabyl více než 10% podíl v konkurenčních subjektech, dokud není splaceno alespoň 75 % těchto opatření, a konečně zákaz uložený příjemcům vyplácet dividendy, dokud nejsou uvedena opatření zcela splacena. Žalobkyně tvrdí, že Komise tím uměle vytvořila výjimku z dočasného rámce a porušila zásady rovného zacházení, právní jistoty a ochrany legitimního očekávání. Komise a Finská republika naopak tvrdí, že existovaly konkrétní okolnosti, které v souladu s judikaturou citovanou v bodě 62 výše odůvodňovaly přímé použití čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU na skutkové okolnosti projednávané věci, a tedy nepoužití výše uvedených požadavků.
- 65 V tomto ohledu je třeba úvodem uvést, že dotčené opatření bylo součástí právního rámce, který byl ovlivněn mimořádnými okolnostmi způsobenými pandemií covidu 19 a vyznačoval se velmi specifickými, jemu vlastními rysy.

- 66 Pokud jde o právní rámec, do kterého spadalo dotčené opatření, je třeba uvést, že pandemie covidu 19 způsobila mimořádné okolnosti. Různá omezující opatření přijatá členskými státy, jako jsou omezení fyzického kontaktu, omezení cestování, karantény a izolace, vedla ke zhroucení poptávky po letecké dopravě a přímo a závažně zasáhla podniky působící v tomto odvětví.
- 67 Hospodářské dopady těchto mimořádných okolností vyžadovaly přijetí okamžitých opatření jak na úrovni členských států, tak na úrovni Unie. Za tímto účelem přijala Komise dne 19. března 2020 dočasný rámec, tedy několik dní poté, co členské státy přijaly první omezující opatření, aby mohly jednat s naléhavostí, kterou si situace vyžadovala. Z tohoto hlediska Komise v dočasném rámci uvedla podmínky, které musí splňovat dočasná opatření státní podpory, aby byla považována za slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU a aby byla velmi rychle schválena po jejich oznámení dotčeným členským státem. Tento rámec vzhledem k mimořádně naléhavým okolnostem, které panovaly v době jeho přijetí, nemohl obsáhnout všechna opatření, která členské státy mohly přijmout ve prospěch hospodářských subjektů postižených krizí způsobenou pandemií covidu 19. Za účelem zohlednění vývoje situace a jednotlivých typů opatření, která členské státy zvažovaly k řešení nepříznivých důsledků této pandemie, Komise dočasný rámec několikrát pozměnila. Zejména v době přijetí napadeného rozhodnutí se tak Komise chystala zahájit postup za účelem další změny dočasného rámce, aby zohlednila typ takových dočasných opatření podpory, jako je opatření dotčené v projednávané věci. K této změně nakonec došlo dne 29. června 2020, tedy dvacet dní po přijetí napadeného rozhodnutí.
- 68 Pokud jde o specifika dotčeného opatření, je třeba konstatovat, že toto opatření vykazovalo velmi zvláštní charakteristiky, které Komise v době přijetí dočasného rámce nezamýšlela. Jeho cílem totiž nebylo zvýšení podílu státu, který je historickým akcionářem, neboť ten upsal nové akcie pouze v poměru ke svému dosavadnímu podílu. Dotčené opatření dále stanovilo významnou soukromou účast. Podíl soukromých investorů na rekapitalizaci společnosti Finnair představoval alespoň 30 % nového vloženého kapitálu, přičemž soukromé banky se zavázaly upsat nové akcie, které by stávající či potenciální soukromí investoři nekoupili. Jak upřesnila Finská republika, tento závazek soukromých bank zaručoval, že se nezvýší podíl státu. Způsob rekapitalizace vedl tedy k tomu, že výše státní podpory byla mnohem nižší, než by byla nutná bez této soukromé účasti. Rekapitalizace společnosti Finnair tedy proběhla za účasti zároveň veřejného i soukromého kapitálu za stejných podmínek, přičemž poměr mezi akciemi drženy veřejnými a soukromými akcionáři zůstal nezměněn.
- 69 Právě s ohledem na tyto mimořádné okolnosti a na zvláštní povahu dotčeného opatření je třeba ověřit, zda důkazy předložené žalobkyní u Tribunálu mohly vyvolat pochybnosti o slučitelnosti dotčeného opatření s vnitřním trhem.
- 70 Zaprvé, pokud jde o mechanismus navýšení protiplnění státu s cílem motivovat příjemce ke zpětnému odkupu podílu upsaného státem, žalobkyně tvrdí, že podle bodu 61 dočasného rámce musí být tento mechanismus – bez výjimky – součástí „každého“ rekapitalizačního opatření. Komise podle jejího názoru neoprávněně sňala z Finské republiky povinnost předložit strategii ukončení státní účasti na kapitálu společnosti Finnair plynoucí z dotčeného opatření, ačkoli takovou strategii vyžaduje bod 3.11.7 dočasného rámce, nazvaný „Strategie pro postupné ukončování státní účasti plynoucí z rekapitalizace a povinnosti spojené s podáváním zpráv“. V tomto ohledu žalobkyně tvrdí, že není odůvodněné zacházet rozdílně s podniky, ve kterých byl stát akcionářem před pandemií covidu 19, oproti podnikům, ve kterých akcionářem nebyl. Rozdílné zacházení, jehož se Komise údajně dopouští, se odchyluje od pravidla, jehož cílem je omezení narušení hospodářské soutěže, a porušuje zásadu neutrality mezi veřejným

a soukromým vlastnictvím uvedenou v článku 345 SFEU. Dále žalobkyně tvrdí, že je nesprávné se domnívat, jak to činí Komise v napadeném rozhodnutí, že upuštění od požadavku mechanismu navýšení protiplnění je odůvodněno relativně vysokou mírou rozmělnění stávajících akcionářů.

- 71 V tomto ohledu je sice pravda, jak zdůrazňuje žalobkyně, že bod 61 dočasného rámce stanoví, že „[s]oučástí každého rekapitalizačního opatření musí být mechanismus navýšení protiplnění státu s cílem motivovat příjemce ke zpětnému odkupu státních kapitálových injekcí“. Znění bodu 61 ani obsah bodu 3.11.7 tohoto rámce, na který žalobkyně rovněž odkazuje, však Komisi nezavazuje povinnosti ověřit, zda je takový mechanismus navýšení protiplnění vhodný pro projednávanou věc vzhledem k velmi zvláštním charakteristikám dotčeného opatření, a pokud tomu tak není, použít přímo čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU.
- 72 V této souvislosti Komise v bodě 74 napadeného rozhodnutí konstatovala, že pobídky stanovené v dočasném rámci, aby stát prodal část vlastních finančních prostředků nabytou jako podpora v reakci na pandemii covidu 19, nebyly vhodné pro rekapitalizace podniků, které již zčásti vlastnil stát a ve kterých stát a soukromí investoři upsalí podíly poměrně ke svým dosavadním podílům. Poté Komise v bodech 92 a 93 tohoto rozhodnutí uvedla, že i když dočasný rámec stanovil mechanismus navýšení protiplnění státu ve dvou fázích, dotčené opatření uvádělo, že nové akcie, upsané zejména státem, byly nabídnuty za cenu nejméně o 20 % nižší, než byla cena akcií společnosti Finnair v období 15 dnů před žádostí o rekapitalizaci. Za těchto podmínek měla Komise za to, že tato sleva postačovala k zajištění dostatečného protiplnění Finské republiky, a dospěla k závěru, že další navýšení protiplnění státu nebyla z hlediska bodů 60 až 62 dočasného rámce nutná. Nakonec v bodě 111 uvedeného rozhodnutí měla Komise za to, že z důvodu nenavýšení podílu státu na kapitálu společnosti Finnair po rekapitalizaci, nebyla nezbytná taková strategie pro postupné ukončování státní účasti, jako je strategie stanovená v bodě 3.11.7 dočasného rámce.
- 73 Žalobkyně nezpochybňuje posouzení Komise, že jelikož nové akcie upsané státem byly nejméně o 20 % levnější než cena akcií společnosti Finnair, byla tato sleva dostatečná k tomu, aby zajistila Finské republice dostatečné protiplnění. Žalobkyně naopak Komisi vytýká, že měla za to, že pobídka, aby stát dále prodal podíl na kapitálu nabytý na základě dotčeného opatření, vyplývající z mechanismů navýšení protiplnění stanovených dočasným rámcem, nebyla v daném případě vhodná.
- 74 V tomto ohledu je třeba uvést, že cílem mechanismů navýšení protiplnění stanovených v bodech 61 a 62 dočasného rámce je obnovení předchozího stavu.
- 75 V takovém případě, jako je případ v projednávané věci, kdy stát nakoupí nové akcie v poměru ke svému dřívějšímu podílu, by použití bodů 61 a 62 dočasného rámce a uložení požadavku státu, aby prodal podíl na kapitálu, který získal na základě dotčeného opatření, jej ve skutečnosti nutilo, aby snížil svůj podíl na nižší úroveň, než jaká existovala před provedením dotčeného opatření, což by mělo za následek změnu kapitálové struktury příjemce. V takové situaci by nebylo vyloučeno, že stát bude muset pozbyt postavení většinového akcionáře, které měl před rekapitalizací. Takové důsledky by přesahovaly rámec cíle mechanismů navýšení protiplnění stanovených v bodech 61 a 62 dočasného rámce, který je popsán v bodě 74 výše.
- 76 S ohledem na velmi zvláštní charakteristiky dotčeného opatření je tedy třeba dospět k závěru, že požadavek mechanismu navýšení protiplnění, který motivuje příjemce k odkoupení podílu na kapitálu nabytého státem, stanovený v bodech 61 a 62 dočasného rámce, byl, jak správně shledala Komise, nevhodný.

- 77 Tento závěr nezpochybňují ostatní argumenty předložené žalobkyní.
- 78 Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, totiž praxe Komise, na kterou v tomto ohledu odkazuje, neprokazuje, že mělo být požadováno snížení podílu státu na kapitálu společnosti Finnair ve srovnání s podílem, který měl před pandemií covidu 19. Příklady uvedené žalobkyní, a sice dvě předchozí rozhodnutí Komise ohledně společností Crédit Lyonnais a Alstom, se týkaly situace, v níž se cíl privatizace jasně týkal dotčené banky, a situace, kdy stát vstoupil do kapitálu dotčeného podniku. Tyto situace se přitom liší od situace uvedené v bodě 75 výše. V souladu s judikaturou uvedenou v bodě 44 výše musí být navíc legalita napadeného rozhodnutí posuzována v rámci čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, a nikoli s ohledem na údajnou předchozí praxi.
- 79 Dále nemůže obstát argument žalobkyně, že Komise vytvořila rozdílné zacházení mezi podniky, které již zčásti vlastnil stát, a podniky, které ještě částečně nevlastnil. Opatření, které by zvýšilo celkový podíl státu ve společnosti, který částečně držel před pandemií covidu 19 a které by zahrnovalo státní podporu, není totiž srovnatelné s dotčeným opatřením vzhledem k jeho zvláštním charakteristikám, a nemůže tedy dojít k rozdílnému zacházení mezi podniky, které mají prospěch z těchto dvou kategorií opatření.
- 80 Stejně tak nemůže obstát argument žalobkyně, že Komise porušila článek 345 SFEU, který zakotvuje zásadu neutrality Smluv ve vztahu k úpravě vlastnictví v členských státech. Dotčené opatření se totiž netýká režimu vlastnictví v členských státech jako takového.
- 81 Konečně, pokud jde o případnou interakci mezi mírou rozmělnění stávajících akcionářů a požadavkem na mechanismus navýšení protiplnění uvedený v argumentaci žalobkyně (viz bod 70 výše), postačí uvést, že mechanismus navýšení protiplnění nebyl v každém případě z důvodů již uvedených v bodech 73 až 76 výše za zvláštních okolností charakteristických pro dotčené opatření vhodný.
- 82 V konkrétním případě společnosti Finnair – v němž je opatření podpory neutrální pro její kapitálovou strukturu, souběžná účast soukromého sektoru významná, protiplnění státu dostatečné a riziko narušení hospodářské soutěže tedy nižší – je proto třeba mít za to, že Komise v napadeném rozhodnutí v souladu s judikaturou citovanou v bodě 62 výše právně dostačujícím způsobem prokázala, že se projednávaná věc odlišuje od situací uvedených v dočasném rámci. Okolnost, že dotčené opatření nezahrnuje strategii pro postupné ukončování státní účasti, zejména mechanismus navyšování protiplnění, který motivuje příjemce ke zpětnému odkupu podílu upsaného státem, proto nepředstavuje indicii o existenci pochybností ve smyslu čl. 4 odst. 3 a 4 nařízení 2015/1589.
- 83 Zadruhé, pokud jde o zákaz, aby příjemce nabyl podíl přesahující 10 % v konkurenčních podnicích nebo jiných subjektech v téže oblasti podnikání, stanovený v bodě 74 dočasného rámce, žalobkyně tvrdí, že Komise protiprávně povolila Finské republice uplatňovat tento zákaz po dobu tří let. Komise se totiž podle jejího názoru nesprávně domnívala, že takový požadavek stanovený v bodě 74 dočasného rámce měl motivovat soukromé investory k nákupu akcií, které stát získal v soukromých společnostech, jimž byla poskytnuta podpora během pandemie covidu 19, a tedy nebyl určený pro situace, v nichž byl stát historickým akcionářem. Podle tvrzení žalobkyně byl tento požadavek ve skutečnosti určen k nápravě narušení hospodářské soutěže.

- 84 Je třeba připomenout, že podle bodu 74 dočasného rámce platí, že „[d]okud není splaceno alespoň 75 % rekapitalizačních opatření covid 19, nesmějí příjemci kromě malých a středních podniků nabýt více než 10% podíl v konkurenčních subjektech nebo jiných subjektech v téže oblasti podnikání, a to ani těch, kteří působí v předcházejících a navazujících operacích“.
- 85 V tomto ohledu je třeba uvést, že tento zákaz nabývání podílů má dvojí cíl. Zaprvé omezuje neoprávněné narušování hospodářské soutěže tím, že brání příjemcům ve využívání veřejných zdrojů k financování činností, které by mohly způsobit narušení na trhu, jako je nabývání podílů v konkurenčních podnicích nebo podnicích ve stejné oblasti podnikání. Zadruhé tím, že bod 74 dočasného rámce váže zrušení zákazu na splacení alespoň 75 % podpory, motivuje uvedený zákaz příjemce k tomu, aby co nejdříve odkoupil podíl upsaný státem.
- 86 V projednávané věci však, jak bylo uvedeno v bodech 73 až 76 výše a jak vysvětlila Komise v bodě 104 svého rozhodnutí, takový požadavek spojený se splacením 75 % dotčeného opatření není vhodný, jelikož by v důsledku takového splacení byla dotčenému členskému státu uložena povinnost snížit svůj podíl na kapitálu příjemce na úroveň, která by byla nižší než ta, na jaké podíl držel před pandemií covidu 19. Za těchto podmínek mohla Komise právem dospět k závěru, že zákaz akvizic stanovený v bodě 74 dočasného rámce nemohl být v projednávané věci použit.
- 87 Finská republika namísto toho uložila společnosti Finnair zákaz provádět akvizice na dobu tří let ode dne kapitálového vkladu (bod 25 napadeného rozhodnutí). Komise měla za to, že je tato doba přiměřená a úměrná potřebě omezit jakékoli neoprávněné narušení hospodářské soutěže (bod 105 napadeného rozhodnutí).
- 88 Žalobkyně nezpochybňuje samotnou dobu trvání zákazu navrženou Finskou republikou a akceptovanou Komisí. Pouze Komisi vytyká, že povolila tomuto členskému státu odchytil se od zákazu akvizic stanoveného v bodě 74 dočasného rámce s odůvodněním, že narušení hospodářské soutěže by byla omezenější, pokud by příjemcem podpory byl veřejný podnik.
- 89 Je však třeba konstatovat, že Komise nevycházela z veřejné nebo soukromé povahy příjemce. Jak totiž vyplývá z bodu 105 napadeného rozhodnutí, Komise za účelem odůvodnění výjimky ze zákazu akvizic stanoveného v bodě 74 dočasného rámce velmi specifickými okolnostmi projednávaného případu vycházela pouze ze skutečnosti, že stát nezvýšil výši svého podílu v dotčeném podniku, což znamenalo, že tento požadavek nemohl být jako takový uplatněn, aniž vedl k významné změně ve struktuře kapitálu příjemce.
- 90 S ohledem na výše uvedené je třeba mít za to, že Komise v napadeném rozhodnutí v souladu s judikaturou citovanou v bodě 62 výše právně dostačujícím způsobem prokázala, že se projednávaná věc odlišuje od situací uvedených v bodě 74 dočasného rámce. Okolnost, že Komise akceptovala tříletý zákaz akvizic namísto toho, aby svázala tento zákaz se splacením 75 % vlastních zdrojů vložených státem, nepředstavuje proto indicii o existenci pochybností ve smyslu čl. 4 odst. 3 a 4 nařízení 2015/1589.
- 91 Zatřetí, pokud jde o zákaz vyplácet dividendy, žalobkyně tvrdí, že Komise od tohoto zákazu upustila, jelikož snižuje zájem soukromých investorů o účast na rekapitalizaci společnosti Finnair, přičemž opomíjí skutečnost, že toto konstatování platilo rovněž pro soukromé podniky, do kterých stát vložil vlastní zdroje prostřednictvím opatření podpory poprvé. Zákaz vyplácet

dividendy má podle názoru žalobkyně zajistit, aby se rekapitalizace podniku státem nepoužila k obohacení jeho akcionářů. Zrušením zákazu vyplácení dividend Komise údajně vytvořila diskriminaci založenou na vlastnické struktuře dotčeného podniku.

- 92 V této souvislosti je třeba připomenout, že dočasný rámec ve svém bodě 77 stanoví, že příjemce rekapitalizačního opatření nesmí vyplácet dividendy, dokud není uvedené opatření zcela splaceno.
- 93 V tomto ohledu je nutno upřesnit, že zákaz vyplácet dividendy má zajistit dočasnou povahu státní pomoci tím, že příjemce pobízí k odkoupení podílu státu, který byl získán na základě opatření podpory, a k posílení vlastních finančních prostředků příjemce.
- 94 V projednávané věci, jak bylo uvedeno v bodech 73 až 76 výše, měla Komise správně za to, že motivace příjemce k odkupu podílu státu nabytého v rámci dotčeného opatření nebyla vzhledem ke zvláštním charakteristickým rysům dotčeného opatření vhodná.
- 95 Zadruhé, i když je pravda, jak tvrdí žalobkyně, že vyhlídka na neobdržení dividendy v každém případě snižuje zájem soukromého investora na účasti na rekapitalizaci, je třeba uvést, jak bylo připomenuto v bodech 73 a 94 napadeného rozhodnutí, že dotčené opatření je založeno na významné účasti soukromého sektoru tak, aby podíl státu na kapitálu společnosti Finnair zůstal nezměněn.
- 96 S ohledem na tento specifický rys dotčeného opatření bylo v projednávané věci důležité umožnit výplatu dividend, jelikož to pro soukromé akcionáře a soukromé investory představovalo pobídku k upisování nových akcií a tím k poskytnutí nového soukromého kapitálu společnosti Finnair. Vzhledem k tomu, že dotčené opatření bylo koncipováno tak, aby co nejvíce minimalizovalo výši podpory, bylo totiž logické, že aby byl příspěvek soukromých investorů významný, muselo být těmto investorům zajištěno obdržení dividend z nových akcií, které upsali.
- 97 Je tomu tak tím spíše, že mimořádné okolnosti související s pandemií covidu 19 vedly nevyhnutelně ke zhoršení investičního klimatu v leteckém odvětví. V okamžiku přijetí napadeného rozhodnutí bylo zhoršení tohoto klimatu takové, že vedlo, jak připomíná bod 43 napadeného rozhodnutí, Finskou republiku k poskytnutí státní záruky společnosti Finnair, aby zvýšila šance, že se veřejný i soukromý sektor budou současně podílet na její rekapitalizaci. Finská republika tedy nemohla očekávat významnou účast soukromých akcionářů a soukromých investorů bez zavedení pobídek.
- 98 Je tedy nutno konstatovat, že neexistence zákazu vyplácení dividend je odůvodněna skutečností, že stát nezvýší svůj podíl ve srovnání s jeho podílem před krizí způsobenou pandemií covidu 19 z důvodu současné účasti soukromých akcionářů a investorů na rekapitalizaci společnosti Finnair, což snížilo výši podpory. Dividendy vyplácené soukromým akcionářům a soukromým investorům jsou tedy pouze odměnou za jejich významnou investici do společnosti Finnair za krizových okolností a pesimistického investičního klimatu.
- 99 Žalobkyně navíc nepředkládá žádný důkaz, který by mohl prokázat, že situace, ve které stát vstupuje do kapitálu soukromého podniku prostřednictvím opatření podpory, které v zásadě zvyšuje podíl státu na kapitálu tohoto podniku, je srovnatelná se situací v projednávané věci, která se vyznačuje účastí jak veřejného, tak soukromého kapitálu za stejných podmínek a v poměru k jejich předchozímu podílu. Z důvodů uvedených v bodě 95 výše je navíc třeba konstatovat, že tyto situace jsou odlišné a že napadené rozhodnutí nezavedlo žádnou diskriminaci. Tento argument tedy nemůže obstát.

- 100 S ohledem na výše uvedené skutečnosti napadené rozhodnutí prokazuje právně dostačujícím způsobem v souladu s judikaturou citovanou v bodě 62 výše, že se projednávaná věc liší od situací, na které se vztahuje dočasný rámec. Skutečnost, že Komise zrušila zákaz vyplácet dividendy, proto nepředstavuje indicii o existenci pochybností ve smyslu čl. 4 odst. 3 a 4 nařízení 2015/1589.
- 101 Za těchto podmínek nemůže pouhá skutečnost, že se Komise odchýlila od některých požadavků dočasného rámce, aby zohlednila konkrétní okolnosti ve smyslu judikatury uvedené v bodě 62 výše, a sice že stát byl většinovým historickým akcionářem příjemce a že upsal nové akcie pouze v poměru ke svému předchozímu podílu, stačit k prokázání, že měla mít pochybnosti o slučitelnosti tohoto opatření s vnitřním trhem, které měly vést k přijetí rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení.
- 102 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba dospět k závěru, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, Komise neporušila ani zásady rovného zacházení, právní jistoty a ochrany legitimního očekávání.
- 103 Z toho vyplývá, že v rámci druhé části třetího žalobního důvodu žalobkyně nepředložila žádný přesvědčivý důkaz o existenci pochybností ve smyslu čl. 4 odst. 3 a 4 nařízení 2015/1589. Tato část musí být tedy zamítnuta.

– K indicii týkající se porušení údajné povinnosti poměřit prospěšné účinky podpory s jejími negativními účinky na podmínky obchodu a na zachování nenarušené hospodářské soutěže

- 104 Podstatou tvrzení žalobkyně je, že Komise musí při posuzování slučitelnosti podpory poměřit očekávané pozitivní účinky, pokud jde o dosažení cílů uvedených v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, s negativními účinky, pokud jde o narušení hospodářské soutěže a dopad podpory na obchod mezi členskými státy. Dočasný rámec, zejména bod 1.2, Komisi ostatně ukládá takové poměření provést. Podpůrně žalobkyně tvrdí, že v případě, že by Tribunál rozhodl, že dočasný rámec Komisi této povinnosti zbavuje, zamýšlí vznést námitku protiprávnosti dočasného rámce podle článku 277 SFEU v rozsahu, v němž porušuje povinnost provést poměření.
- 105 Komise, podporovaná Francouzskou republikou a Finskou republikou, tuto argumentaci zpochybňuje.
- 106 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 zamýšleli, že je v zájmu celé Unie, aby kterýkoli z jejích členských států byl schopen překonat značnou, 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 týkající se prokázání neexistence změny podmínek obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem, 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).

- 107 Pokud jsou tedy splněny podmínky stanovené v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, a sice v projednávané věci, že se dotýčný členský stát skutečně potýká s vážnou poruchou ve svém hospodářství a opatření podpory přijatá k nápravě této poruchy jsou jednak nezbytná k tomuto účelu a jednak vhodná a přiměřená, má se za to, že uvedená opatření jsou 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 pozitivní výsledek. Když se členskému státu podaří napravit vážnou poruchu v jeho hospodářství, může to být pro Unii obecně a vnitřní trh konkrétně jen prospěšné (rozsudek ze dne 17. února 2021, Ryanair v. Komise, T-238/20, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2021:91, bod 68).
- 108 Z tohoto důvodu je 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. Ze stejných důvodů se nemůže dovolávat rozsudků ze dne 6. července 1995, AITEC a další v. Komise (T-447/93 až T-449/93, EU:T:1995:130), a ze dne 19. září 2018, HH Ferries a další v. Komise (T-68/15, EU:T:2018:563, body 210 až 214) [v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 17. února 2021, Ryanair v. Komise, T-238/20, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2021:91, bod 69, a ze dne 14. dubna 2021, Ryanair v. Komise (Finnair I; Covid-19), T-388/20, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2021:196, body 70 a 71].
- 109 Žalobkyně není přesvědčivá ani ve svém tvrzení, že povinná povaha poměření vyplývá z dočasného rámce, neboť taková povinnost v něm není obsažena. 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.
- 110 Z toho vyplývá, že Komise neměla povinnost provést v napadeném rozhodnutí poměření požadované žalobkyní. Pokud žalobkyně namítá protiprávnost dočasného rámce, čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU nevyžaduje, jak vyplývá z bodu 107 výše, aby Komise poměřila přínosy podpory s jejími negativními účinky na podmínky obchodu a na zachování nenarušené hospodářské soutěže. Dočasný rámec, který takové poměření nestanoví, tedy nemůže toto ustanovení porušovat.
- 111 Po posouzení argumentů vznesených žalobkyní v rámci třetí části třetího žalobního důvodu je třeba konstatovat, že nepředložila žádnou přesvědčivou indicii o existenci pochybností ve smyslu čl. 4 odst. 3 a 4 nařízení 2015/1589. Tuto část je tedy třeba zamítnout.

– *K indicií týkající se nesprávného posouzení významné povahy tržní síly společnosti Finnair*

- 112 Podstatou tvrzení žalobkyně je, že Komise porušila dočasný rámec tím, že při posuzování významné povahy tržní síly společnosti Finnair zkoumala pouze trh letištních služeb. K určení této významné povahy je podle jejího názoru třeba použít „přístup O&D“, tedy zkoumat trhy služeb letecké dopravy cestujících vymezené dvojicemi měst mezi místem odletu a místem určení (dále jen „trhy O&D“). Žalobkyně v tomto ohledu poukazuje na praxi Komise v oblasti práva spojování podniků. Za účelem prokázání významné tržní síly společnosti Finnair na trzích O&D uvádí celkový podíl této letecké společnosti na přepravě cestujících s odletem a příletem na letišti v Helsinkách, který v roce 2019 činil 68,4 %. Žalobkyně rovněž tvrdí, že Komise nezkoumala jiné překážky vstupu než přetížení letišť.

- 113 Komise, podporovaná Finskou republikou, tuto argumentaci zpochybňuje.
- 114 Úvodem je třeba připomenout, že podle bodu 72 dočasného rámce platí, že pokud je příjemce rekapitalizačního opatření covid 19 převyšujícího 250 milionů eur podnikem s významnou tržní silou nejméně na jednom z relevantních trhů, na nichž působí, musí členský stát k zachování účinné hospodářské soutěže na těchto trzích navrhnout další opatření. Dočasný rámec pojem „významná tržní síla“ nedefinuje a neposkytuje ani žádné vodítko, jak postupovat při vymezování relevantních trhů.
- 115 V projednávané věci je třeba připomenout, že dotčené opatření má za cíl napravit vážnou poruchu ve finském hospodářství způsobenou pandemií covidu 19, a že za tímto účelem má především umožnit společnosti Finnair zachovat její životaschopnost a její služby letecké dopravy.
- 116 Jak nicméně Komise uvedla v bodě 98 napadeného rozhodnutí, dotčené opatření umožňuje společnosti Finnair zachováním její životaschopnosti zachovat i letištní časy (tzv. sloty) a další aktiva, která by si bez této podpory nutně nebyla schopna ponechat. Tyto letištní časy a tato další aktiva mohou být využívány na všech linkách na letiště obsluhovaného společností Finnair a z něj v závislosti například na poptávce, ale také na různých omezujících opatřeních přijatých státy.
- 117 Vzhledem k tomu, že cílem dotčeného opatření bylo zachovat v co největším možném rozsahu všechny činnosti společnosti Finnair a nebylo zaměřeno na konkrétní linky, mohlo mít stejné účinky na všechny kombinace spojů, které Finnair mohla provozovat díky letištním časům a dalším aktivům, které se jí podařilo zachovat. Komise tedy v bodě 99 napadeného rozhodnutí správně konstatovala, že pro určení tržní síly společnosti Finnair mohla zkoumat existenci nebo naopak absenci konkurenčního tlaku vyvíjeného na tuto leteckou společnost na letištích, kde měla letištní časy. Komise provedla toto posouzení zejména na základě míry přetížení dotčeného letiště a podílu letištních časů, které měla Finnair na tomto letišti.
- 118 V bodě 100 napadeného rozhodnutí Komise konstatovala, že Finnair poskytuje primárně služby letecké přepravy cestujících na svou hlavní základnu a uzlové letiště (*hub*) a z něj, tedy letiště v Helsinkách.
- 119 Žalobkyně neuvádí kromě letiště v Helsinkách žádná další letiště, která měla Komise zkoumat.
- 120 Na tomto letišti činil v roce 2019 podíl letištních časů společnosti Finnair na celkovém počtu letištních časů na tomto letišti méně než 25 % (bod 100 napadeného rozhodnutí). Toto letiště navíc není, jak vyplývá z napadeného rozhodnutí, přetížené ani v době dopravní špičky, což žalobkyně nezpochybňuje a Finská republika potvrdila ve svém spise vedlejšího účastníka. Pro nově příchozí společnosti, včetně těch, které chtějí konkurovat společnosti Finnair na jakékoli lince, jsou k dispozici letištní časy v jakékoli denní době.
- 121 Z těchto důvodů měla Komise za to, že Finnair nemá na letišti v Helsinkách významnou tržní sílu (bod 101 napadeného rozhodnutí).
- 122 Tento závěr není zpochybněn argumentem žalobkyně založeným na skutečnosti, že Finnair přepravila v roce 2019 celkem 68,4 % všech cestujících z letiště v Helsinkách a na toto letiště. Tento argument žalobkyně totiž nestačí k prokázání toho, že společnost Finnair měla na tomto letišti významnou tržní sílu, jelikož toto letiště nebylo přetížené a letištní časy byly stávajícím

konkurentům a nově příchozím široce dostupné v kteroukoli denní dobu včetně špiček, takže mohli vyvíjet účinný konkurenční tlak na společnost Finnair na kterékoli z linek na toto letiště a z něj.

- 123 Za účelem zpochybnění tohoto závěru žalobkyně pouze uvádí, že úroveň přetížení letiště v Helsinkách a počet letištních časů, které má k dispozici společnost Finnair, nevypovídají nic o existenci případné významné tržní síly této letecké společnosti v různých dvojicích měst, které obsluhuje.
- 124 S ohledem na skutečnosti uvedené v bodě 120 výše je však třeba konstatovat, že podíl letištních časů, které má společnost Finnair, jí neumožňuje narušit jednotlivé trhy O & D z letiště v Helsinkách nebo na něj, jelikož velké množství letištních časů zůstává k dispozici. Žalobkyně navíc nepředkládá žádnou konkrétní skutečnost, která by mohla prokázat neexistenci konkurenčního tlaku na jednotlivých spojeních provozovaných společností Finnair.
- 125 Kromě toho, aniž je nutné rozhodovat o tom, zda Komise měla zkoumat případnou existenci významné tržní síly společnosti Finnair i na každé z linek, které provozuje, je třeba připomenout, že pokud je Komisi vytýkáno, že nezažádala formální vyšetřovací řízení, musí žalobkyně prokázat, že posouzení informací a skutečností, které měla nebo mohla mít Komise k dispozici v době přijetí rozhodnutí, které je napadeno, mělo v souladu s judikaturou připomenutou v bodech 20 až 22 výše vyvolat pochybnosti ohledně slučitelnosti dotčeného opatření s vnitřním trhem. V projednávané věci to znamená, že žalobkyně měla přinejmenším označit dotčené trhy O&D a popsat konkurenční situaci na těchto trzích v době, kdy Komise přijala napadené rozhodnutí.
- 126 Žalobkyně však nepředkládá žádné konkrétní důkazy, které by mohly Tribunálu odhalit případnou existenci významné tržní síly společnosti Finnair na kterémkoli z trhů O&D, na němž tato společnost vykonává své činnosti.
- 127 Jedinými překážkami, které by mohly odradit subjekt vstupující na trh od konkurování příjemci podpory, na které poukazuje žalobkyně, je kontrola ze strany státu nad společnostmi Finnair a Finavia (provozovatel letiště v Helsinkách), schopnost společnosti Finnair prodávat se ztrátou a kontext pandemie covidu 19. Žádný z těchto argumentů však není dostatečně podložen na to, aby obstál.
- 128 Na podporu prvního argumentu totiž žalobkyně uvádí, že kontrola ze strany státu nad společností Finavia odradila tuto společnost od spolupráce s nízkonákladovými leteckými společnostmi při rozvoji regionálních letišť. Žalobkyně rovněž tvrdí, že společnost Finnair byla na letišti v Helsinkách zvýhodněna, jelikož její letištní poplatky byly nižší než poplatky ostatních leteckých společností. Na podporu tohoto argumentu žalobkyně poukazuje na rozhodnutí Komise ze dne 25. července 2012 ve věci opatření SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Finsko Finavia, Airpro a Ryanair na letišti Tampere-Pirkkala (Úř. věst. 2013, L 309, s. 27), avšak neuvádí důvody, proč může toto rozhodnutí, které se netýká letiště v Helsinkách, tento argument podpořit. V každém případě se tvrzení žalobkyně týká chování provozovatele letiště v Helsinkách, společnosti Finavia, a nikoli chování příjemce. I kdyby byla tvrzení žalobkyně opodstatněná, nápravná opatření, která by musela být případně přijata, by se týkala společnosti Finavia, a nikoli Finnair, takže tato tvrzení přesahují předmět tohoto sporu.

- 129 Na podporu druhého argumentu žalobkyně odkazuje na dokument nazvaný „Ryanair Holdings PLC – COVID-19 Aktualizace informací o trhu“, připojený k žalobě, s datem 1. května 2020, jehož je autorkou. Tento dokument neobsahuje přitom žádnou skutečnost, která by mohla prokázat, že by Finnair v důsledku dotčeného opatření prodávala se ztrátou.
- 130 Na podporu třetího argumentu žalobkyně pouze tvrdí, že v souvislosti s pandemií covidu 19 je velmi nepravděpodobné, že by na finský trh letecké dopravy vstoupil nový subjekt nebo že by se tento trh rozšířil. Jak však poznamenává Komise, žalobkyně neupřesňuje způsob, jakým by mohly být dopady pandemie zohledněny jako překážky vstupu na trh. Tento argument je rovněž v rozporu s tvrzením žalobkyně v bodě 7 jejího vyjádření ke spisu vedlejší účastnice Finské republiky, podle kterého její nedávná expanze ve Finsku dokládá schopnost jiných leteckých společností, než Finnair provozovat činnost a rozvíjet ji ve Finsku během krize způsobené covidem 19. S ohledem na výše uvedené musí být tento argument odmítnut.
- 131 S ohledem na všechny tyto úvahy a vzhledem k nepředložení důkazů nebo důkazních návrhů, které by mohly podpořit její tvrzení, je třeba dospět k závěru, že v rámci čtvrté části třetího žalobního důvodu žalobkyně neuvádí žádný přesvědčivý důkaz o existenci pochybností ve smyslu čl. 4 odst. 3 a 4 nařízení 2015/1589. Tato část žalobního důvodu musí být tedy zamítnuta.

– *K indicií porušení zásady zákazu diskriminace*

- 132 K prokázání existence pochybností o slučitelnosti dotčeného opatření s vnitřním trhem žalobkyně tvrdí, že uvedené opatření porušuje zásadu zákazu diskriminace. Žalobkyně zejména uvádí, že napadené rozhodnutí zachází se srovnatelnou situací leteckých společností provozujících linky z Finska a do něj odlišně, když bez jakéhokoli objektivního odůvodnění zvýhodňuje společnost Finnair. Komise podle jejího názoru neprokázala ani nezbytnost poskytnout podporu pouze společnosti Finnair, ani přiměřenost rozdílného zacházení mezi touto společností a ostatními leteckými společnostmi. Dodává, že kdyby byla podpora poskytnuta všem leteckým společnostem působícím ve Finsku v závislosti na jejich podílu na trhu, bylo by cíle opatření dosaženo bez diskriminace. Žalobkyně z toho vyvozuje, že dotčené opatření je „nástrojem zjevného hospodářského nacionalismu“, jak údajně potvrzuje tisková zpráva finské vlády.
- 133 Komise, podporovaná Francouzskou republikou a Finskou republikou, tuto argumentaci zpochybňuje.
- 134 Zásada zákazu diskriminace vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněno (rozsudek ze dne 15. dubna 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, bod 66; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 5. června 2018, Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, bod 49).
- 135 Prvky, které charakterizují odlišné situace, a tím jejich srovnatelnost, musí být určeny a posuzovány zejména ve světle předmětu a cíle unijního aktu, který zakládá dotčené odlišení. Mimoto musí být zohledněny zásady a cíle oblasti, do níž dotčený akt spadá (rozsudek ze dne 16. prosince 2008, Arcelor Atlantique et Lorraine a další, C-127/07, EU:C:2008:728, bod 26).
- 136 Kromě toho 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, Denkavit 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].

- 137 Je sice pravda, že ostatní letecké společnosti přispívají do jisté míry ke konektivitě Finska a že jsou stejně jako Finnair postiženy pandemií covidu 19 a z ní vyplývajícími omezeními cestování. Nicméně to nic nemění na tom, jak konstatuje Komise, že neexistuje žádná povinnost členských států poskytnout podpory určené k nápravě vážné poruchy v hospodářství ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. července 2021, Ryanair a Laudamotion v. Komise (Austrian Airlines; Covid-19), T-677/20, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2021:465, bod 54]. Kromě toho, jak bylo uvedeno v bodech 30 a 31 výše, podpora může být určena k nápravě vážné poruchy v hospodářství členského státu v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU nezávisle na skutečnosti, že sama o sobě takovou poruchu nenapravuje. Nelze proto požadovat, aby Finská republika poskytla podporu všem podnikům, které nějakým způsobem přispívají ke konektivitě jejího území.
- 138 Kromě toho je třeba uvést, že z takové individuální podpory, o jakou jde v projednávané věci, má již z povahy věci 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 ze své povahy zavádí rozdílné, ba dokonce diskriminační zacházení, které je však inherentní individuální povaze uvedeného opatření. Tvrdit, jak činí žalobkyně, že dotčená individuální podpora je v rozporu se zásadou nediskriminace, by přitom 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 [rozsudek ze dne 14. dubna 2021, Ryanair v. Komise (Finnair I; Covid-19), T-388/20, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2021:196, bod 81].
- 139 Každopádně, i kdyby rozdílné zacházení zavedené dotčeným opatřením mohlo být tím, že 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 tedy 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, umožňují dosažení takového cíle a nepřekračují meze toho, co je k jeho dosažení nezbytné [rozsudek ze dne 14. dubna 2021, Ryanair v. Komise (Finnair I; Covid-19), T-388/20, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2021:196, bod 82].
- 140 Stran cíle dotčeného opatření je nesporné, že pandemie covidu 19 vážně narušila finské hospodářství a měla značné negativní účinky na finský trh letecké dopravy. V této souvislosti byl cíl dotčeného opatření, a sice zachování životaschopnosti a leteckých dopravních služeb společnosti Finnair, z důvodů uvedených v bodech 39 až 41 výše způsobilý napravit vážnou poruchu ve finském hospodářství.

- 141 Pokud jde o podmínky poskytnutí dotčené podpory, společnost Finnair, jak Komise uvedla v bodech 84 a 85 napadeného rozhodnutí a jak vyplývá z bodů 37 až 41 výše, značně přispěla k hospodářskému rozvoji Finska a jeho zahraničnímu obchodu, a to jak svou významnou úlohou ve vnitrostátní a mezinárodní konektivě země, tak svým hospodářským a sociálním významem pro řadu finských dodavatelů a pracovníků.
- 142 Podle názoru žalobkyně neumožňují tyto okolnosti odůvodnit rozdílné zacházení vyplývající z dotčeného opatření. Dotčené opatření není přiměřené, jelikož společnosti Finnair poskytlo plnou výši podpory, ačkoli její podíl na konektivě Finska se pohyboval mezi 45 a 67 %.
- 143 Vzhledem k její významné úloze v oblasti vnitrostátní a mezinárodní konektivity, jakož i jejímu hospodářskému a sociálnímu významu ve Finsku, které již byly prokázány v rámci první části třetího žalobního důvodu, je však třeba konstatovat, že zajištění kontinuity hospodářských činností Finnair mohlo přispět k nápravě vážné poruchy ve finském hospodářství více než zachování činností ostatních leteckých společností, které ve Finsku působily v menší míře než Finnair. Zejména z žádného dokumentu ve spise, který má Tribunál k dispozici, nevyplývá, že by žalobkyně nebo jiná letecká společnost měly vzhledem ke své úloze ve vnitrostátní a mezinárodní konektivě Finska a svému hospodářskému a sociálnímu významu pro tento stát srovnatelný význam jako Finnair pro finské hospodářství a jeho oživení.
- 144 Pokud jde o otázku, zda dotčené opatření překračuje meze toho, co je nezbytné k dosažení sledovaného cíle, Komise v bodě 89 napadeného rozhodnutí uvedla, že plánované navýšení kapitálu, a zejména podíl státu, bylo nižší než očekávané ztráty. Na základě toho dospěla k závěru, že dotčené opatření nepřekračuje rámec obnovení kapitálové struktury společnosti Finnair, která existovala k 31. prosinci 2019, tedy před pandemií covidu 19.
- 145 Žalobkyně tyto skutečnosti nezpochybňuje. Tvrdí jen, že dotčené opatření je nepřiměřené, jelikož se týká pouze společnosti Finnair, a tvrdí, že se jedná o „zjevný hospodářský nacionalismus“.
- 146 V tomto ohledu je třeba zaprvé připomenout, že Komise nemá povinnost zkoumat, zda Finská republika musela kromě zachování společnosti Finnair rozšířit okruh příjemců podpory, jelikož rozhodnutí o státní záruce, jakož i napadené rozhodnutí právně dostačujícím způsobem prokazují nutnost chránit přínos Finnair pro finské hospodářství.
- 147 Zadruhé je nutno připomenout, že podpora, která splňuje podmínky stanovené v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, jako je tomu v projednávané věci, může být poskytnuta podniku, jež většinově vlastní dotčený členský stát. I kdyby tedy tisková zpráva finské vlády, na kterou žalobkyně odkazuje a předkládá v příloze žaloby, uváděla, že Finská republika jedná jako „odpovědný vlastník“, nestačilo by to k prokázání, že dotčené opatření je opatřením „hospodářského nacionalismu“. Je také nutno konstatovat, že uvedená tisková zpráva zmiňuje význam spojení zajišťovaných společností Finnair pro zabezpečení zásobování Finska, pro přepravu zboží a cestujících, jakož i vliv tohoto podniku na národní hospodářství. Potvrzuje tedy spíše závěry Komise o významu společnosti Finnair pro nápravu vážné poruchy ve finském hospodářství.
- 148 Z toho vyplývá, že v každém případě, a pokud by rozdílné zacházení zavedené dotčeným opatřením bylo možné považovat za diskriminaci, bylo odůvodněné přiznat prospěch z dotčeného opatření pouze společnosti Finnair.

149 Není tedy prokázáno, že Komise měla mít při posuzování slučitelnosti dotčeného opatření s vnitřním trhem pochybnosti ve smyslu čl. 4 odst. 3 a 4 nařízení 2015/1589. Pouhý odkaz žalobkyně na údajnou praxi Komise na základě čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU nemůže tento závěr změnit.

– *K indicii porušení volného pohybu služeb a svobody usazování*

150 Podstatou tvrzení žalobkyně je, že dotčené opatření tím, že překračuje meze toho, co je nezbytné k dosažení stanoveného cíle podpory, neodůvodněně omezuje volný pohyb služeb a svobodu usazování, což vyvolává pochybnosti o jeho slučitelnosti s vnitřním trhem. V tomto ohledu žalobkyně uvádí, že poskytnutí dotčené podpory pouze společnosti Finnair vede k roztržistěnosti vnitřního trhu a omezuje práva leteckých společností volně poskytovat letecké služby, která jim jsou přiznána režimem evropských provozních licencí upraveným nařízením 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).

151 Komise, podporovaná Francouzskou republikou a Finskou republikou, tuto argumentaci zpochybňuje.

152 Je třeba připomenout, že volný pohyb služeb brání použití jakékoli vnitrostátní právní úpravy, která činí poskytování služeb mezi členskými státy obtížnějším než čistě vnitrostátní poskytování služeb v určitém členském státě, a to nezávisle na tom, zda existuje diskriminace na základě státní příslušnosti nebo bydliště či sídla (rozsudek ze dne 6. února 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, bod 25). Je však 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, který zakotvuje volný pohyb služeb, se proto jako takový na oblast letecké dopravy nevztahuje (rozsudek ze dne 25. ledna 2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, bod 22).

153 Liberalizační opatření pro služby letecké dopravy mohou být tedy 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). Unijní normotvůrce navíc přijal na základě tohoto ustanovení nařízení č. 1008/2008, jehož cílem je právě vymezit podmínky pro použití zásady volného pohybu služeb v odvětví letecké dopravy (obdobně viz rozsudek ze dne 6. února 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, bod 24).

154 V projednávané věci je nutno poznamenat, že žalobkyně tvrdí, že dotčené opatření představuje překážku svobodě usazování a volnému pohybu služeb z důvodu, že z něj má prospěch pouze Finnair.

155 Je sice pravda, že se dotčené opatření týká individuální podpory, z níž má prospěch pouze společnost Finnair, avšak žalobkyně neprokazuje, v čem tato výlučná povaha může odrazovat letecké dopravce od usazení se ve Finsku nebo od poskytování služeb z tohoto státu a do něj. Žalobkyně zejména neoznačila skutkové nebo právní okolnosti, v jejichž důsledku by toto opatření vyvolávalo omezující účinky, které by překračovaly rámec účinků vedoucích k zákazu podle čl. 107 odst. 1 SFEU. Naopak, jak bylo rozhodnuto v bodech 139 až 148 výše, tyto účinky jsou nezbytné a přiměřené k nápravě vážné poruchy ve finském hospodářství způsobené pandemií covidu 19 v souladu s požadavky stanovenými v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU.

- 156 Dotčené opatření tedy nepředstavuje překážku svobodě usazování nebo volnému pohybu služeb. Z toho vyplývá, že žalobkyně nemůže Komisi vytýkat, že nezkoumala slučitelnost tohoto opatření se svobodou usazování a volným pohybem služeb, a tím spíše ani tvrdit, že Komise měla mít v tomto ohledu pochybnosti.
- 157 Z výše uvedeného vyplývá, že žalobkyně v rámci třetího žalobního důvodu nepředložila důkaz o existenci pochybností ve smyslu čl. 4 odst. 3 a 4 nařízení 2015/1589. Třetí žalobní důvod musí být proto v plném rozsahu zamítnut.

Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nedostatku odůvodnění

- 158 Žalobkyně tvrdí, že Komise neposoudila řadu podstatných prvků pro určení slučitelnosti podpory s čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU a dočasným rámcem. Zaprvé Komise neurčila, jak opatření zaměřené na společnost Finnair může samo o sobě napravit vážnou poruchu ve finském hospodářství. Zadruhé Komise neuvedla důvody, proč neměla Finnair k dispozici jiný způsob rekapitalizace než dotčené opatření. Zatřetí Komise údajně nevysvětlila, jak by vyšší míra rozmělnění stávajících akcionářů mohla nahradit motivaci k odkupu státního podílu společností Finnair. Začtvrté Komise neprovedla, a to ani zkráceně, test poměření pozitivních a negativních účinků dotčeného opatření. Zapáté Komise neuvedla důvody, proč je třeba tržní sílu společnosti Finnair posuzovat výhradně z hlediska míry přetížení letiště v Helsinkách, a proč takovou sílu nemá. Zašesté Komise neposoudila, zda je dotčené opatření nediskriminační a zda je v souladu se zásadami volného pohybu služeb a svobody usazování.
- 159 Komise, podporovaná Finskou republikou, tuto argumentaci zpochybňuje.
- 160 Je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury musí být odůvodnění vyžadované článkem 296 SFEU přizpůsobeno povaze dotčeného aktu a musí 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 provést 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 stanovené uvedeným článkem, musí být posuzována s ohledem nejen na jeho znění, ale také na jeho kontext, jakož i s ohledem na všechna právní pravidla upravující dotčenou 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).
- 161 Zaprvé, pokud jde o odůvodnění schopnosti dotčeného opatření samo o sobě napravit vážnou poruchu ve finském hospodářství, 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. Komise proto nebyla povinna uvést v této souvislosti žádné odůvodnění.
- 162 Zadruhé stran odůvodnění napadeného rozhodnutí z hlediska jiných způsobů navýšení vlastních prostředků společnosti Finnair, Komise dostatečně jasně a přesně vysvětlila, jak vyplývá z bodů 49, 51 a 53 výše, důvody, proč měla za to, že finské orgány prokázaly, že neexistují jiné způsoby, jak získat v krátké době vlastní prostředky.

- 163 Co se týče zatřetí odůvodnění napadeného rozhodnutí týkajícího se případného vzájemného vztahu mezi mírou rozmělnění stávajících akcionářů a odkoupením státního podílu společností Finnair, je nutno konstatovat, že jak vyplývá z bodu 72 výše, Komise každopádně v napadeném rozhodnutí právně dostačujícím způsobem odůvodnila, proč dotčené opatření splňuje podmínky stanovené v čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU, i když nezahrnuje mechanismus navýšení protiplnění.
- 164 Začtvrté stran odůvodnění napadeného rozhodnutí týkajícího se poměření pozitivních a negativních účinků dotčeného opatření postačí uvést, že jak vyplývá z bodů 106 až 110 výše, toto poměření není vyžadováno čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU ani dočasným rámcem. Komise proto nebyla v tomto ohledu povinna uvést odůvodnění.
- 165 Zapáté, pokud jde o odůvodnění týkající se významné tržní síly společnosti Finnair, z bodů 98 až 102 napadeného rozhodnutí lze vyvodit, že Komise dostatečně vysvětlila svůj přístup k této otázce, důvody, proč tento přístup zvolila, a důvody, na nichž je založen závěr, že tato letecká společnost takovou sílu nemá.
- 166 Zašesté k odůvodnění z hlediska zásad zákazu diskriminace, volného pohybu služeb a svobody usazování je třeba konstatovat, že napadené rozhodnutí obsahuje údaje uvedené v bodě 36 výše, které umožňují pochopit zvláštní význam společnosti Finnair pro konektivitu a hospodářství Finska, jakož i důvody, proč Finská republika zvolila tuto společnost jako jediného příjemce dotčeného opatření.
- 167 Z toho vyplývá, že napadené rozhodnutí je dostatečně odůvodněno a čtvrtý žalobní důvod předložený žalobkyní musí být zamítnut.
- 168 S ohledem na výše uvedené je třeba žalobu zamítnout v plném rozsahu.

K nákladům řízení

- 169 Podle čl. 134 odst. 1 jednacího řádu Tribunálu se účastníku 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.
- 170 Kromě toho podle čl. 138 odst. 1 jednacího řádu nesou členské státy, které vstoupily do řízení jako vedlejší účastníci, vlastní náklady řízení. Francouzská republika a Finská republika proto ponесou vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (desátý rozšířený senát)

rozhodl takto:

1) Žaloba se zamítá.

2) Společnost Ryanair DAC ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Evropskou komisí.

3) Francouzská republika a Finská republika ponesou vlastní náklady řízení.

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Petrлік

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 22. června 2022.

Podpisy.