



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN YLEISEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (laajennettu kymmenes jaosto)

29 päivänä maaliskuuta 2023*

Valtiontuet – Romanian lentoliikennemarkkinat – Romanian Blue Airille covid-19-pandemian yhteydessä myöntämä valtiontuki – Blue Airille myönnetty pelastamistuki – Romanian valtion takaama laina – Päätös olla esittämättä huomautuksia – Kumoamiskanne – Poikkeuksellisesta tapahtumasta aiheutuneen vahingon korvaamiseen tarkoitettu tuki – SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohta – Vahingon arviointi – Syy-yhteys – Tuen saajan jo olemassa olleet vaikeudet – Vältettävissä olevien kustannusten huomioon ottaminen – Suuntaviivat valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen – SEUT 107 artiklan 3 kohdan c alakohta – Tuen vaikutus yleisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen – Pelastamistuen ainutkertaisuus – Syrjintäkiellon periaate – Palvelujen tarjoamisen vapaus – Sijoittautumisvapaus – Perusteluvollisuus

Asiassa T-142/21,

Wizz Air Hungary Légiközlekedési Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.), kotipaikka Budapest (Unkari), edustajinaan asianajajat E. Vahida, S. Rating ja I.-G. Metaxas-Maranghidis,

kantajana,

vastaan

Euroopan komissio, asiamiehinnään L. Flynn, V. Bottka ja I. Barcew,

vastaajana,

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (laajennettu kymmenes jaosto),

toimien päätösneuvotteluissa kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Kornezov sekä tuomarit E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse (esittelevä tuomari) ja D. Petrлік,

kirjaaja: hallintovirkamies P. Cullen,

ottaen huomioon asian käsittelyn kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon 12.7.2022 pidetyssä istunnossa esitetyn,

on antanut seuraavan

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

tuomion¹

- 1 Kantajana oleva Wizz Air Hungary Légitársaság Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) vaatii SEUT 263 artiklaan perustuvalla kanteellaan unionin yleistä tuomioistuinta kumoamaan valtiontuesta SA.57026 (2020/N) – Romania – Covid-19: Blue Airille myönnetty valtiontuki 20.8.2020 tehdyn komission päätöksen C(2020) 5830 final (jäljempänä riidanalainen päätös).

Asian tausta

- 2 Ilmoitusta edeltäneen vaiheen, joka oli alkanut 10.4.2020, jälkeen Romania ilmoitti 18.8.2020 Euroopan komissiolle SEUT 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti lentoyhtiö Blue Air Aviation S.A:n (jäljempänä Blue Air) hyväksi 300 775 000 Romanian leun (RON) (n. 62 130 000 euroa) suuruisen lainan muodossa toteutetun tukitoimenpiteen, johon liittyi korkotuki ja jonka Romanian valtio takasi kokonaisuudessaan (jäljempänä kyseessä oleva toimenpide).
- 3 Blue Air on romanialainen yksityinen lentoyhtiö, jolla on lentotukikohtia Romaniassa, Italiassa ja Kyproksella ja jonka osakkeista 99,99 prosenttia omistaa romanialainen yhtiö Airline Invest SA ja 0,01 prosenttia eräs Yhdysvaltain kansalainen. Sen pääasiallisena toimintana on matkustajien lentokuljetuspalvelujen ja lentokoneiden huoltopalvelujen tarjoaminen. Vuonna 2019 Blue Air kuljetti noin 4 miljoonaa matkustajaa ja sen liikevaihto oli noin 414 miljoonaa euroa. Tämän saman vuoden syyskuussa kyseisen lentoyhtiön käytössä oli 23 lentokonetta. Blue Air liikennöi sekä kotimaisilla että kansainvälisillä reiteillä.
- 4 Kyseessä oleva toimenpide koskee kahta erillistä valtiontukea, jotka perustuvat kahteen eri oikeudelliseen perustaan ja joista kumpikin kattaa määritellyn tuen määrän, eli kyseessä ovat
- SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohtaan perustuva vahingonkorvaustoimenpide, jonka määrä on 28 290 000 euroa kuuden vuoden ajalle ja jonka tarkoituksena on korvata Blue Airille vahinko, joka on välittömästi aiheutunut sen lentojen peruuttamisesta tai uudelleenjärjestelystä liikkumisrajoitusten käyttöön ottamisen ja erityisesti sulkutoimenpiteiden käyttöön ottamisen vuoksi covid-19-pandemian yhteydessä ajanjaksolla 16.3.–30.6.2020 (jäljempänä vahingonkorvaustoimenpide)
 - SEUT 107 artiklan 3 kohdan c alakohtaan, luettuna yhdessä valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen annettujen suuntaviivojen (EUVL 2014, C 249, s. 1; jäljempänä suuntaviivat) kanssa, perustuva pelastamistuki, jonka määrä oli 33 840 000 euroa ja jonka kesto oli rajattu kuuteen kuukauteen ja jonka tarkoituksena oli kattaa osittain Blue Airin kiireelliset rahoitustarpeet, jotka johtuivat raskaista käyttötappioista, jotka se oli kirjannut covid-19-pandemian johdosta ja jonka avulla se pystyi siten jatkamaan toimintaansa laatimalla elinkelpoisen rakenneuudistussuunnitelman (jäljempänä pelastamistuki).

[– –]

Asianosaisten vaatimukset

- 6 Kantaja vaatii, että unionin yleinen tuomioistuin

¹ Julkaistaan vain unionin yleisen tuomioistuimen tarpeelliseksi katsomat kohdat.

- kumoaa riidanalaisen päätöksen
 - velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.
- 7 Komissio vaatii, että unionin yleinen tuomioistuin
- hylkää kanteen perusteettomana
 - velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Oikeudellinen arviointi

[– –]

Ensimmäinen kanneperuste, joka perustuu SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan virheelliseen soveltamiseen ja vahingonkorvaustoimenpiteen oikeasuhteisuutta koskevaan ilmeiseen arviointivirheeseen

[– –]

Ensimmäisen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee Blue Airille aiheutuneiden vahinkojen arviointia

[– –]

- 19 Ensinnäkin on todettava, että – kuten riidanalaisen päätöksen 29, 30 ja 93–96 kohdasta ilmenee – komissio vertaili vahinkojen arvioimiseksi keskenään yhtäältä Blue Airin taloudellista tilannetta, jossa covid-19-pandemian yhteydessä asetetuista matkustusrajoituksista aiheutuneet vahingot olivat jo konkretisoituneet, ja toisaalta vaihtoehtoista tilannetta, joka olisi vallinnut mainittujen rajoitusten puuttuessa ja jossa otettiin huomioon vuoden 2020 budjetissa ennakoitujen tulot ja kustannukset ajanjaksolla 16.3.–30.6.2020.
- 20 Blue Airin jo ennen covid-19-pandemiaa olemassa olleet vaikeudet heijastuivat näihin kahteen tilanteeseen. Yhtäältä Blue Airin taloudellinen tilanne, jossa matkustusrajoituksista aiheutuneet vahingot olivat jo konkretisoituneet, vastasi Blue Airin todellisia tuloksia kyseisenä ajanjaksona, mikä kuvasti väistämättä Blue Airin jo olemassa olleiden vaikeuksien vaikutuksia. Toisaalta on todettava komission tavoin – ja kuten muun muassa riidanalaisen päätöksen 29, 30 ja 93–96 kohdassa kuvatusta menetelmästä ilmenee –, että ajanjakson 16.3.–30.6.2020 kattava vuoden 2020 budjetti, johon vaihtoehtoinen tilanne perustui, kuvasti myös Blue Airin jo ennen covid-19-pandemiaa olemassa olleiden vaikeuksien vaikutusta. Kuten komissio lähtökohtaisesti toteaa, koska siten jo olemassa olleet vaikeudet heijastuivat kumpaankin tilanteeseen, tästä seuraa implisiittisesti mutta väistämättä, että tämä vaikutus on neutralisoitu covid-19-pandemian yhteydessä 16.3.–30.6.2020 määrättyjen matkustusrajoitusten aiheuttamien vahinkojen laskennassa.
- 21 Riidanalaisen päätöksen 29 kohdassa täsmennetään, että ajanjakson 16.3.–30.6.2020 tukikelpoiset kustannukset vastaavat vahinkoja, jotka ovat aiheutuneet Blue Airille suoraan covid-19-pandemiasta johtuvista rajoituksista kyseisenä ajanjaksona. Vahinko määritellään siten

- kyseisistä rajoituksista aiheutuvaksi tulonmenetykseksi, josta vähennetään kirjatut vältetyt menot suhteessa vuoden 2020 budjetissa kyseiselle ajanjaksolle arvioituihin tuloihin ja kustannuksiin. Lisäksi vuoden 2020 budjetissa samalta ajanjaksolta arvioitu nettovoitto jää vahinkojen määrän ulkopuolelle.
- 22 Vaikka kantaja ei riitautu menetelmää, jonka avulla vahingonkorvaustoimenpiteen määrä on määritetty (ks. edellä 19 kohta), se esittää väitteen, joka koskee vuoden 2020 budjetin asianmukaisuutta, sellaisena kuin se oli vahvistettu ennen matkustusrajoitusten määräämistä.
- 23 Näin ollen kantajan väitteestä, jonka mukaan komission olisi pitänyt tarkistaa, oliko vuoden 2020 budjetti realistinen vai mahdollisesti liian optimistinen, on korostettava, että komissio on perustanut vaihtoehtoisen tilanteen käyttämällä vuoden 2020 budjetissa ennakoituja tuloja ja kustannuksia ajanjaksolle 16.3.–30.6.2020 viitearvoina vahinkojen laskemiseksi, koska näiden arvojen perusteella oli Romanian mukaan mahdollista saada parempi arvio vahingoista kuin vastaavina kuukausina vuonna 2019 kirjattujen tosiasiallisten tulojen ja kustannusten perusteella. Tältä osin riidanalaisen päätöksen 30 ja 95 kohdasta ilmenee, että tämä valinta selittyy halulla ottaa huomioon kaksi tekijää. Yhtäältä Blue Airin liiketoimintamallin muuttaminen kokonaan halpalentoyhtiöksi esti sitä saamasta vuonna 2020 tuloja tilauslennoista tai ilma-alusten vuokraamisesta miehistöineen, huoltoineen ja vakuutuksineen, toisin kuin vuonna 2019 oli tapahtunut. Toisaalta kuuden uuden Boeing 737-MAX:n toimitusajan viivästyminen pakotti Blue Airin jatkamaan liikennöintiä kuudella vanhemmalla lentokoneella, mikä vähensi käytettävissä olevien matkustajapaikkojen arvioitua keskimääräistä kapasiteettia 10 prosentilla ja olemassa olevan lentokaluston käyttöä lähes 10 prosentilla sekä lisäsi huoltokustannuksia 25 miljoonalla eurolla vuoteen 2019 nähden. Tästä seuraa, että komissio arvioi ennen korkoja ja veroja lasketun vuoden 2020 tuloksen perusteella vahinkojen suuruudeksi 28,57 miljoonaa euroa ajanjaksolla 16.3.–30.6.2020. Komissio omaksui siten varovaisen lähestymistavan, joka johti pienempien vahinkojen määrän määrittämiseen kuin se, joka olisi saatu käyttämällä vertailukohtana vuoden 2019 vastaavien kuukausien todellisia taloudellisia tuloksia, koska ne olisivat johtaneet suurempaan vahinkoarvioon, joka olisi ollut 33,51 miljoonaa euroa ennen korkoja ja veroja lasketun tuloksen perusteella.
- 24 Tämän lisäksi – kuten riidanalaisen päätöksen 32 kohdassa todetaan – Blue Airille on aiheutunut liiketulojen menetys, joka johtuu lentojen määrän vähenemisestä ja muutamien maaliskuusta kesäkuuhun 2020 jäljelle jääneiden lentojen vähäisemmästä täyttöasteesta. On korostettava, että kuten tästä samasta kohdasta ilmenee ja kuten komissio on todennut istunnossa, kustannussäästöjen määrä pääteltiin tulonmenetyksestä. Näihin kustannussäästöihin sisältyi pienempiä välittömiä käyttökustannuksia, välillisiä kustannussäästöjä sekä poistoihin, vuokraukseen miehistöineen ja sanktioihin liittyviä kustannuseroja. Tästä seurasi nettomääräisiä tappioita, joista voitiin maksaa 28,29 miljoonan euron korvaus. Tältä osin on täsmennettävä, että riidanalaisen päätöksen 30 ja 95 perustelukappaleessa mainittu 28,57 miljoonan euron määrä on välivaihe vahingon määrää laskettaessa.
- 25 Lisäksi on todettava, että – kuten riidanalaisen päätöksen 31 ja 96 kohdasta ilmenee – Romanian viranomaiset ovat jättäneet vuoden 2020 budjetissa ajanjaksoa 16.3.–30.6.2020 koskevan tulosodotuksen vahingonkorvauksen ulkopuolelle, mikä merkitsee sitä, että ehdotettu korvaus alitti todetun vahingon määrän.

- 26 Kuten komissio vastineessaan perustellusti toteaa, Blue Airin vuoden 2020 tammi- ja helmikuussa eli ennen matkustusrajoitusten määräämistä tosiasiallisesti kuljettamien matkustajien määrä oli hyvin lähellä vuoden 2020 budjetissa esitettyjä arvioita. Tämä osoittaa, että myös ajanjaksolle 16.3.–30.6.2020 budjetoidut tulot olisivat olleet realistisia, jos mainittuja rajoituksia ei olisi ollut.
- 27 Näin ollen on todettava, että kantajan väite, joka koskee Blue Airin tulojen mahdollisen vähenemisen määrää vuonna 2020 verrattuna vuoteen 2019, on puhtaasti spekulatiivinen. Väitteestä, jonka mukaan lentokoneiden kokonaiskapasiteetin ja käytön vähentäminen voisi aiheuttaa Blue Airin tulojen määrän vähenemisen vuoteen 2019 verrattuna, on huomattava, että kuten riidanalaisen päätöksen 30 ja 95 kohdasta ilmenee, komissio on jo ottanut vuoden 2020 budjetin tarkastelussa huomioon käytettävissä olleiden vähäisempien matkustajapaikkojen, lentokoneiden vähäisemmän käytön ja huoltokustannusten kasvun vaikutuksen.
- 28 Näin ollen on katsottava, ettei kantajan väite ole perusteltu eikä sillä voida osoittaa, ettei vuoden 2020 budjettiin perustuva ja komission laatima vaihtoehtoinen tilanne ollut uskottava.
- 29 Lisäksi on todettava, että vaikka Blue Airilla olikin jo aikaisempia vaikeuksia, kantaja ei nyt käsiteltävässä asiassa ole yksilöinyt mitään erityistä kustannuskohtaa, joka komission olisi sen mukaan pitänyt sulkea pois tai jota sen olisi pitänyt käsitellä eri tavalla sen vuoksi, että nämä kustannukset olisivat aiheutuneet näistä jo olemassa olevista vaikeuksista eivätkä covid-19-pandemian yhteydessä ajanjaksolla 16.3.–30.6.2020 määrättyistä matkustusrajoituksista.
- 30 Näin ollen on katsottava, että koska Blue Airilla jo ennen covid-19-pandemiaa olleiden vaikeuksien vaikutus kuvastui edellä mainittuihin kahteen tilanteeseen, tästä seuraa implisiittisesti mutta väistämättä, että tämä vaikutus on neutralisoitu laskettaessa ajanjaksolla 16.3.–30.6.2020 mainitun pandemian yhteydessä määrättyistä matkustusrajoituksista aiheutuneita vahinkoja.
- 31 Kantajan väite on näin ollen hylättävä.
- 32 Toiseksi on todettava siitä kantajan väitteestä, jonka mukaan komissio ei ole varmistunut siitä, että Blue Air on tehnyt kaiken tarpeellisen vähentääkseen kustannuksiaan ajanjaksolla 16.3.–30.6.2020 siten, että vahinkojen korvaamisen ulkopuolelle jäävät paitsi vältetyt kustannukset myös ”vältettävissä olevat” kustannukset eli kustannukset, jotka se olisi voinut välttää mutta joista se on kuitenkin vastannut, että komissio on riidanalaisen päätöksen 92 ja 93 perustelukappaleessa selittänyt, että korvattavat vahingot vastaavat lisäarvon menetystä, joka on laskettu siten, että se on yhtäältä Blue Airin saamatta jääneen voiton eli sen liikevaihdon, jonka se olisi voinut odottaa saavansa ajanjaksolla 16.3.–30.6.2020, jos covid-19-pandemiaan liittyviä matkustusrajoituksia ja muita sulkutoimia ei olisi ollut, ja sen liikevaihdon välinen erotus, jonka se on todellisuudessa saanut kyseiseltä ajanjaksolta, korjattuna Blue Airin voittomarginaalilla, ja toisaalta vältettyjen kustannusten välinen erotus.
- 33 Komissio on tältä osin määritellyt vältetyillä kustannuksilla tarkoitettavan kustannuksia, jotka Blue Airille olisivat aiheutuneet ajanjaksolla 16.3.–30.6.2020, jos covid-19-pandemiaan liittyvät matkustusrajoitukset ja sulkutoimet eivät olisi vaikuttaneet sen toimintaan, ja joita sille ei ole syntynyt sen liiketoimien peruuntumisen vuoksi. Komissio on täsmentänyt riidanalaisen päätöksen 94 kohdassa, että vältetyt kustannukset koskivat esimerkiksi polttoainekustannuksia ja henkilöstökustannuksia. Se on selittänyt myös, että vältettyjen kustannusten määrä oli määritettävä vertaamalla vuoden 2020 budjetissa ilmoitettuja kustannuksia ja Blue Airille ajanjaksolla 16.3.–30.6.2020 tosiasiallisesti aiheutuneita kustannuksia.

- 34 Näin ollen – ja toisin kuin kantaja väittää – ei ole syytä katsoa, että vältettyjen kustannusten arviointi, sellaisena kuin se on esitetty riidanalaisessa päätöksessä, on epämääräinen.
- 35 Lisäksi nyt käsiteltävässä asiassa on huomattava, että kantaja ei ole täsmentänyt konkreettisesti, mitkä muut kustannukset jo huomioon otettuja vältettyjä kustannuksia lukuun ottamatta Blue Air olisi voinut välttää ja olisi näin ollen pitänyt jättää kantajalle aiheutuneiden vahinkojen arvioinnin ulkopuolelle. Näin ollen unionin yleinen tuomioistuin voi vain todeta, että kantajan väite, jonka mukaan komissio ei ole ottanut huomioon ”vältettävissä olevia” kustannuksia, on liian abstrakti eikä sen tueksi ole esitetty mitään konkreettista tietoa.
- 36 Kyseinen väite on siis hylättävä.
- 37 Kolmanneksi väitteestä, jonka mukaan komissio ei ole ottanut huomioon muille lentoyhtiöille aiheutuneita vahinkoja, on aluksi muistutettava, että SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaan tuki luonnonmullistusten tai muiden poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttaman vahingon korvaamiseksi soveltuu sisämarkkinoille.
- 38 Nyt käsiteltävässä asiassa kantaja ei riitauta komission riidanalaisessa päätöksessä esittämää arviointia, jonka mukaan covid-19-pandemiaa on pidettävä SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettuna poikkeuksellisena tapahtumana. Riidanalaisen päätöksen 7, 86 ja 87 kohdasta ilmenee lisäksi, että covid-19-pandemian johdosta suurin osa matkustajien lentokuljetuksista keskeytyi muun muassa matkustusrajoitusten ja muut sulkutoimenpiteiden sekä useiden unionin jäsenvaltioiden, muun muassa Romanian, rajojen sulkemisen vuoksi.
- 39 Tästä seuraa, että kantaja toteaa perustellusti, että Blue Air ei ole ainoa yritys eikä ainoa lentoyhtiö, johon kyseessä oleva poikkeuksellinen tapahtuma on vaikuttanut.
- 40 Kuten komissio toteaa perustellusti vastinekirjelmässään, jäsenvaltioilla ei kuitenkaan ole mitään velvollisuutta myöntää tukia SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettua poikkeuksellisesta tapahtumasta aiheutuneen vahingon korvaamiseksi.
- 41 Erityisesti on todettava yhtäältä, että vaikka SEUT 108 artiklan 3 kohdassa velvoitetaan jäsenvaltiot ilmoittamaan komissiolle valtioneuvoston suunnitelmistaan ennen niiden täytäntöönpanoa, siinä ei sitä vastoin velvoiteta niitä myöntämään tukea (määräys 30.5.2018, Yanchev, C-481/17, ei julkaistu, EU:C:2018:352, 22 kohta).
- 42 Toisaalta tuen tarkoituksena voi olla SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti poikkeuksellisesta tapahtumasta aiheutuneiden vahinkojen korvaaminen riippumatta siitä, ettei tuella korjata kaikkia näitä vahinkoja.
- 43 Näin ollen SEUT 108 artiklan 3 kohdasta tai SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdasta ei ilmene, että jäsenvaltioilla olisi velvollisuus korvata kaikki poikkeuksellisesta tapahtumasta aiheutuneet vahingot, joten jäsenvaltioiden ei myöskään tarvitse myöntää tukea kaikille niille, jotka ovat kärsineet näitä vahinkoja (tuomio 14.4.2021, Ryanair v. komissio (SAS, Tanska; Covid-19), T-378/20, valitus vireillä, EU:T:2021:194, 24 kohta ja tuomio 14.7.2021, Ryanair ja Laudamotion v. komissio (Austrian Airlines; Covid-19), T-677/20, valitus vireillä, EU:T:2021:465, 57 kohta).
- 44 Näin ollen kantaja ei voi perustellusti väittää, että komissiolla olisi ollut velvollisuus arvioida riidanalaisessa päätöksessä muille lentoyhtiöille kuin Blue Airille aiheutunut vahinko.

[– –]

Toinen kanneperuste, joka perustuu SEUT 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan rikkomiseen

[– –]

Blue Airin pelastamistukikelpoisuus

[– –]

- 55 Tältä osin on muistutettava, että suuntaviivojen 22 kohdassa esitetään kolme kumulatiivista edellytystä, joiden perusteella konserniin kuuluvalla yhtiöllä myönnettyä tukea voidaan pitää sisämarkkinoille soveltavana. Komission on näin ollen tutkittava ensinnäkin, kuuluuko tuensaaja konserniin ja mikäli näin on, konsernin kokoonpanoa, toiseksi, kohdistuvatko tuensaajan vaikeudet ainoastaan tähän yritykseen eikä niiden aiheuttajana ole sattumanvarainen kustannustenjako konsernin sisällä, ja kolmanneksi, ovatko nämä vaikeudet niin vakavia, ettei konserni pysty selviytymään niistä itse.
- 56 Tämän kiellon tavoitteena on siis estää se, että konserni toimii niin, että valtio joutuu vastaamaan yhden sen muodostavan yrityksen pelastamistoimen kustannuksista, kun kyseinen yritys on vaikeuksissa ja kun konserni on itse aiheuttanut nämä vaikeudet tai kun sillä on keinot selviytyä niistä (ks. vastaavasti tuomio 13.5.2015, Niki Luftfahrt v. komissio, T-511/09, EU:T:2015:284, 159 kohta).
- 57 Riidanalaisen päätöksen 27 ja 105 kohdasta ilmenee, että vuoden 2019 joulukuussa perustettu romanialainen yhtiö Airline Invest omistaa 99,99 prosenttia Blue Airin osakkeista ja että loput 0,01 prosenttia kuuluvat eräälle Yhdysvaltain kansalaiselle. Siinä todetaan myös, että 99,99 prosenttia Airline Invest -yhtiön, joka ei Blue Airin osakkeiden omistamisen lisäksi harjoita muuta liiketoimintaa, itsensä osakkeet omistaa luonnollinen henkilö, joka ei harjoita mitään muuta suoraa tai välillistä liiketoimintaa.
- 58 Kantaja väittää kuitenkin perusteluissaan, että luonnollinen henkilö, joka omistaa 99,99 prosenttia Airline Investin osakkeista, voisi olla toisen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön bulvaani. On todettava, että tämän väitteen tueksi ei ole esitetty näyttöä ja se on hypoteettinen, koska se perustuu pelkkiin olettamuksiin, jotka perustuvat yksinomaan lehtiartikkeleihin, joiden sisältö ei osoita, että Airline Investin osakkeenomistaja on bulvaani. Näin ollen tämä väite on puhtaasti spekulatiivinen, ja sitä tukee ainoastaan se näyttö, johon kantaja viittaa. Kun kantajalta kysyttiin tästä seikasta suullisessa käsittelyssä, se ei myöskään kyennyt toimittamaan täsmällisempiä tietoja tästä aiheesta.
- 59 Aihetodisteiden puuttuessa on näin ollen hylättävä väite, jonka mukaan komissio on tutkinut riittämättömällä tavalla suuntaviivojen 22 kohdassa asetettua ensimmäistä edellytystä eli sitä, kuuluuko tuensaaja konserniin.

[– –]

Pelastamistuen vaikutus yleisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen

[– –]

- 65 Nyt käsiteltävässä asiassa on tutkittava kantajan väitteet sen varmistamiseksi, ettei komissio ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä katsoessaan yhtäältä, että kyseessä oleva palvelu oli ”tärkeä”, ja toisaalta, että sen uudelleen luominen oli vaikeaa suuntaviivojen 44 kohdan b alakohdassa tarkoitettulla tavalla.
- 66 Ensinnäkin Blue Airin tarjoaman palvelun tärkeydestä on todettava, että muun muassa riidanalaisen päätöksen 51, 52, 58, 108 ja 109 kohdasta ilmenee, että kyseinen lentoyhtiö turvasi Romanian yhteydet, koska se liikennöi kotimaisilla ja kansainvälisillä lentoreiteillä, joista joidenkin avulla varmistettiin pääsy kyseisen jäsenvaltion syrjäisille alueille, joille on vaikea päästä maareittiä pitkin Romanian tie- ja rautatieinfrastruktuurin huonon kunnan vuoksi.
- 67 Lisäksi on todettava, että kuten riidanalaisen päätöksen 111 perustelukappaleessa todetaan, joillekin pienille kansallisille lentokentille ei voitaisi enää lentää tai niille voitaisiin lentää huomattavasti vähäisemmässä määrin Blue Airin poistuttua markkinoilta, koska yhtäältä muut halpalentoyhtiöt eivät ole koskaan ilmaisseet kiinnostustaan liikennöidä sisäisiä lentoreittejä, joiden lähtö- tai saapumispaikka on joillakin näistä lentokentistä, ja toisaalta Romanian kansallinen lentoyhtiö TAROM ei tarjoa halpalentopalveluja, mitä osapuolet eivät kiistä.
- 68 Lisäksi kansainvälisen lentoyhteyksien osalta riidanalaisen päätöksen 52 kohdasta ilmenee, että Blue Air oli ainoa halpalentoyhtiö, joka liikennöi reiteillä, joiden lähtöpaikka oli Romaniassa ja joiden määränpää oli Firenze (Italia), Stuttgart (Saksa), Köln (Saksa), Amsterdam (Alankomaat), Milano-Linaten (Italia), Paris-Orly (Ranska) ja Helsinki (Suomi).
- 69 Tältä osin komissio on voinut perustellusti katsoa, että Blue Air suoritti merkittävää palvelua tarjoamalla yhtäältä lähtö- ja saapumisyhteyksiä useammalle syrjäiselle Romanian alueelle, joille pääsy lentoteitse oli taloudellisesti erityisen merkittävää kansallisen tieliikenneinfrastruktuurin tila huomioon ottaen, ja toisaalta lähtö- ja saapumisyhteyksiä useampaan suureen eurooppalaiseen kaupunkiin edistään siten kyseisen alueiden kansainvälisiä yhteyksiä.
- 70 Kuten komissio on lisäksi todennut, Blue Airin tarjoamat matkustajien lentokuljetuspalvelut oli kohdistettu erityisesti kahdelle erityiselle matkustajaryhmälle eli paikallisille pienryrittäjille ja maan ulkopuolelle, erityisesti Italiaan, Espanjaan, Saksaan ja Yhdistyneeseen kuningaskuntaan sijoittautuneelle Romanian kansalaisten yhteisölle erityisesti näiden tarpeisiin mitoitettun ainutlaatuisen kansallisen ja kansainvälisen reittiverkoston avulla, jota se oli kehitellyt tässä tarkoituksessa viimeisten 15 vuoden aikana. Riidanalaisessa päätöksessä täsmennetään tältä osin, että kun on kyse pätevien vaihtoehtojen puuttumisesta Romanian maantie- ja rautatieinfrastruktuurin huonon kunnan vuoksi – mitä kantaja ei ole kiistänyt – nämä kaksi paljon liikkuvien matkustajien ryhmää, jotka matkustavat Romanian sisällä ammatillisissa tarkoituksissa (ensin mainittu ryhmä) taikka asuvat ja työskentelevät ulkomailla matkustaen usein lähtömaansa ja kulloisenkin asuinmaansa välillä (jälkimmäinen ryhmä), ovat riippuvaisia halpalentoyhtiöiden tarjoamista yhteyksistä.
- 71 Näin ollen komission analyysi perustuu nyt käsiteltävässä asiassa lähinnä toteamukseen, jonka mukaan Blue Airin toiminnan lakkaaminen olisi haitallista sekä Romanian alueellisille että kansainvälisille yhteyksille ja erityisesti tiettyjen syrjäisten alueiden yhteyksille sekä edellä

70 kohdassa mainittujen kahden matkustajaryhmän liikkuvuudelle, ja jonka mukaan siinä tapauksessa, että tuensaaja poistuu markkinoilta, on olemassa konkreettinen vaara kyseisen jäsenvaltion tärkeinä pitämien tiettyjen lentoliikennepalvelujen keskeytymisestä.

- 72 Lisäksi riidanalaisen päätöksen 59, 62, 111 ja 112 kohdasta ilmenee, että varmistaessaan alueellisten pienyrittäjien liikkuvuuden maan eri alueiden välillä Blue Air myötävaikuttaa näiden alueiden taloudelliseen elämään.
- 73 Kuten riidanalaisen päätöksen 53–110 kohdasta ilmenee, Blue Airin markkinoilta poistuminen olisi lisäksi vaikuttanut suoraan yli 400 000 matkustajaan, joista yli 250 000 matkustajan lennot oli peruutettu niiden matkustusrajoitusten vuoksi, joita Euroopan valtiot olivat asettaneet covid-19-pandemian leviämisen estämiseksi ja jotka joko odottivat lippujensa korvaamista tai olivat suostuneet käyttämään toista lentoa. Jäljelle jäävät 150 000 matkustajaa olivat varanneet lennon Blue Airilta seuraavien 12 kuukauden kuluessa.
- 74 Kun otetaan huomioon edellä 65–73 kohdassa mainitut seikat, kantaja ei ole esittänyt unionin yleiselle tuomioistuimelle mitään seikkaa, jonka perusteella voitaisiin todeta, että komissio oli tehnyt ilmeisen arviointivirheen katsoessaan, että Blue Air tarjosi suuntaviivojen 44 kohdan b alakohdassa tarkoitettua tärkeää palvelua.
- 75 Mikään kantajan unionin yleisessä tuomioistuimessa esittämistä väitteistä ei voi horjuttaa tätä päätelmää.
- 76 Ensinnäkin kantajan väitteestä, jonka mukaan Blue Air ei ole halpalentoyhtiö ja sen tarjoamien lippujen keskihinta on jopa korkeampi kuin sen itsensä myymien lippujen hinta, on todettava, että kantaja väittää väitteidensä tueksi, että sen lipun keskimääräinen hinta oli 68,27 euroa vuonna 2019 ja 55,59 euroa vuonna 2020, kun taas kyseisinä kahtena vuonna Blue Airin tarjoamien lippujen keskihinnat olivat vastaavasti 89,09 euroa ja 63,37 euroa.
- 77 Kun kantajalta kysyttiin tästä asiasta istunnossa, se lisäsi, että hinnoittelunäkökohdan itsensä lisäksi toinen halpalentoyhtiöiden ominaispiirre on niiden lentokoneiden erityisen korkea täyttöaste. Nyt käsiteltävässä asiassa sen lentokoneiden täyttöaste on kokonaisuudessaan korkeampi kuin Blue Airin liikennöimien lentokoneiden täyttöaste.
- 78 Vaikka kantajan esiin tuomat kaksi seikkaa pitäisivätkin paikkansa, ne eivät kuitenkaan sellaisinaan ole omiaan osoittamaan, että Blue Airin tarjoama palvelu ei ollut suuntaviivojen 44 kohdan b alakohdassa tarkoitettulla tavalla tärkeä. Ne eivät voi horjuttaa edellä 65–73 kohdasta ilmenevää toteamusta, jonka mukaan Blue Airin tarjoamalla palvelulla varmistettiin yhteydet useille Romanian alueille ja helpotettiin kahden tarkasti määritellyn matkustajaryhmän, pienyrittäjien ja muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden Romanian kansalaisten, liikkumista varmistaen näin Romanian yhteydet kokonaisuudessaan, ja ne muodostavat näin ollen näille matkustajille tärkeän palvelun. Lisäksi on todettava, että matkalippujen keskimääräisten hintojen numeerinen vertailu ei missään tapauksessa osoita, että Blue Air ei olisi halpalentoyhtiö samalla tavoin kuin kantaja, ja siitä ilmenee lisäksi, että Blue Air on vuoden aikana kyennyt alentamaan yli 25 eurolla lippujensa keskimääräistä hintaa, joka oli vuonna 2020 ainoastaan 7,78 euroa korkeampi kuin kantajan lippujen hinta.

[– –]

- 81 Kolmanneksi kantajan väitteestä, jonka mukaan Blue Airin liikennöimillä kansallisilla reiteillä olisi voitu asettaa julkisen palvelun velvoitteita Blue Airin pelastamisen sijaan, on todettava, ettei kantaja ole osoittanut, että tällaiset julkisen palvelun velvoitteet olisi voitu asettaa riittävän nopeasti varmistuen samalla kyseisten alueiden jatkuvat yhteydet.
- 82 Toiseksi siitä kysymyksestä, oliko Blue Airin suorittamien palvelujen uudelleen luominen suuntaviivojen 44 kohdan b alakohdassa tarkoitettulla tavalla vaikeaa, on todettava, että riidanalaisen päätöksen 54, 55, 63, 109, 110 ja 112 kohdasta ilmenee, että nyt käsiteltävässä asiassa muut lentoyhtiöt, erityisesti halpalentoyhtiöt, eivät olisi voineet varmistaa lyhyellä varoitusajalla kaikkia mainittuja palveluita, koska useat niistä olivat juuri äskettäin lakkauttaneet joitakin lentoreittejään, joita myös Blue Air liikennöi, joten viimeksi mainittu vastasi niistä siten yksinään.
- 83 Lisäksi on ensinnäkin todettava, että komission mukaan muilla halpalentoyhtiöillä on vain vähän tai ei lainkaan toimintaa suurimmalla osalla Blue Airin reiteistä, koska niiden liiketoimintamalli perustuu niin kutsuttujen sivulentoasemien eli lentokenttien, jotka sijaitsevat tietyllä etäisyydellä ”ensisijaisina” pidetyistä kaupunkilentoasemista, käyttöön. ”Toissijaiset” lentoasemat vaativat alhaisempia lentoasemamaksuja ja lähtö- ja saapumisaikoja on helpommin saatavilla kuin suurilla kansallisilla lentoasemilla.
- 84 Kantaja myöntää tältä osin, ettei se liikennöi tietyillä Blue Airin liikennöimillä ”ensisijaisilla” lentoasemilla.
- 85 Näin ollen on todettava, että komissio on perustellusti katsonut riidanalaisen päätöksen 109 kohdassa, että Blue Air täytti markkinaraon, joka oli jäänyt käyttämättä muilta halpalentoyhtiöiltä Romanian markkinoilla. Kantaja ei siten ole osoittanut, että se olisi voinut ottaa haltuunsa Blue Airin liikennöimät lentoyhteydet, koska sen liiketoimintamalli poikkesi huomattavasti Blue Airin liiketoimintamallista.
- 86 Kantaja ei ole kiistänyt myöskään sitä, että Blue Airin kanssa kilpailevat halpalentoyhtiöt eivät olleet kiinnostuneita aloittamaan lentoreittejä, joiden lähtö- tai saapumispaikka on tietyillä Romanian alueellisilla lentokentillä, kuten Oradeassa ja Baia Maressa, koska nämä kilpailevat lentoyhtiöt liikennöivät jo muilta kansallisilta lentokentiltä, minkä vuoksi vaarana on, että ensin mainittuja lentokenttiä ei käytetä tai niitä käytetään vain vähän, jos Blue Air poistuu markkinoilta.
- 87 Lisäksi riidanalaisen päätöksen alaviitteessä 19 todetaan, että Blue Airin kanssa kilpailevat halpalentoyhtiöt olivat jo vetäytyneet Oradeasta ja Bucarest-Cluj-reitiltä (Romania) vuonna 2018, mikä vahvistaa komission arvioinnin siitä, ettei näillä lentoyhtiöillä ollut intressiä tarjota tätä palvelua.
- 88 Lisäksi on todettava, että kantaja väitti istunnossa, ettei Blue Air liikennöi enää eri reiteillä, kuten Oradeasta lähtevällä ja sinne saapuvalla reiteillä. Näin tehdessään kantaja viittaa kuitenkin tämänhetkisiin ja siis riidanalaisen päätöksen tekopäivän jälkeisiin tietoihin. Tältä osin on muistutettava, että riidanalaisen päätöksen laillisuutta on arvioitava niiden tietojen perusteella, joita komissiolla saattoi olla päätöstä tehdessään, eikä myöhempien tapahtumien perusteella. Tällainen väite on siis hylättävä.
- 89 Toiseksi kantaja väittää, että sen lennot kattavat yli 80 prosenttia niistä kansainvälisistä lentoreiteistä, joilla myös Blue Air liikennöi. Tältä osin on kuitenkin korostettava komission tavoin, ettei kannekirjelmän liitteistä ilmene, että kantaja toimisi 80 prosentilla Blue Airin

liikennöimistä lentoreiteistä, koska mainituissa liitteissä viitataan yksinomaan kansainvälisiin lentojen ”saapumispaikkoihin”, joihin lennetään Romanian, eikä tiettyihin reitteihin. Kantaja viittaa lisäksi riidanalaisen päätöksen antamisen jälkeisiin tietoihin eli tietoihin, jotka kattavat koko vuoden 2020. Kun otetaan huomioon näiden tietojen sisältö ja ajanjakso, jota ne koskevat, ne eivät tue riittävästi kantajan väitettä. Nämä tiedot vahvistavat joka tapauksessa sen, että kantaja ei liikennöinyt merkittävällä osalla niistä reiteistä, joilla Blue Air liikennöi.

- 90 Kolmanneksi siitä väitteestä, jonka mukaan muut lentoyhtiöt, jotka haluavat käyttää ylimääräistä kapasiteettiaan, voisivat nopeasti korvata yhden lentoyhtiön menetetyn kapasiteetin, on korostettava, ettei minkään seikan perusteella voida osoittaa, että kantajan ylikapasiteetti, joka perustuu jäsenvaltioiden covid-19-pandemian yhteydessä toteuttamiin toimenpiteisiin, mahdollistaisi sen, että se voisi kattaa Blue Airin aiemmin liikennöimät lentoreitit. Näin ollen ei ole osoitettu, että kantajalla olisi oman toimintansa uudelleenkäynnistämisen jälkeen vielä riittävästi kuljetuskapasiteettia toiminnan aloittamiseksi kyseisillä reiteillä. Alan ylikapasiteetti ei nimittäin yksinään riitä oletamaan, että kilpailijat käyttäisivät käyttämätöntä kapasiteettiaan millä tahansa edellytyksellä ja vastaisivat lisäkustannuksista tarjoamalla keskeytymätöntä palvelua kohtuullisin hinnoin.
- 91 Näin ollen on todettava, ettei kantaja ole osoittanut, että Blue Airin kanssa kilpailevat lentoyhtiöt olisivat olleet valmiita aloittamaan toiminnan kaikilla sen liikennöimillä reiteillä, jos se poistuisi markkinoilta.
- 92 Neljänneksi on niin, että vaikka Blue Air olisi ollut korvattavissa tietyillä kyseessä olevilla sisäisillä tai kansainvälisillä reiteillä, kantaja ei myöskään ole osoittanut, että – kun otetaan huomioon Blue Airin toiminnan todennäköinen ja välitön lopettaminen – tämä korvaaminen olisi voinut tapahtua lyhyellä aikavälillä, jotta olisi vältetty niin pitkälle kuin mahdollista palvelun keskeytyminen, ja samankaltaisin edellytyksin kuin ne, joiden mukaisesti kyseisillä reiteillä oli liikennöity.
- 93 Vaikka kantaja väittääkin olleensa valmis liikennöimään Blue Airin reiteillä alle kuudessa kuukaudessa Blue Airin poistuessa markkinoilta, kantajan laajentumista vuonna 2020 koskevista kannekirjelmän liitteistä ilmenee, ettei Blue Air joko liikennöinyt lainkaan suurimmalla osalla sen avaamista lentoreiteistä vuosina 2019 ja 2020 tai että Blue Air liikennöi niillä edelleen myös vuonna 2020. Näin ollen on todettava, että kantaja ei ole osoittanut, että Blue Air olisi jo korvattu tietyillä reiteillä tai että se olisi voitu korvata helposti kuuden kuukauden kuluessa sen toiminnan lakkaamisesta.
- 94 Kun otetaan huomioon erityisesti Blue Airin merkittävä rooli lentoreittien takaamisessa kohtuulliseen hintaan sellaiselle kahdelle matkustajaryhmälle, jotka myötävaikuttavat olennaisesti Romanian alueelliseen talouteen, eli paikallisille pienyrittäjille ja ulkomaille sijoittautuneelle Romanian kansalaisten yhteisölle, sekä ne seuraukset, joita tämän maksukyvyttömyydellä olisi kyseiselle taloudelle ja yli 400 000 matkustajalle (ks. edellä 73 kohta), on pääteltävä, että Blue Airin poistuminen markkinoilta olisi aiheuttanut sellaisen tärkeän palvelun keskeytymisriskin, joka olisi ollut vaikea luoda uudelleen nyt käsiteltävänä olevan asian erityisolosuhteissa.
- 95 Komissio on siis perustellusti katsonut, että pelastamistuki täytti suuntaviivojen 43 ja 44 kohdassa asetetut edellytykset.

[– –]

Pelastamistuen tarkoituksenmukaisuuden arviointi

[– –]

- 99 Ensinnäkin kantajan väitteestä, jonka mukaan kyseessä olevaan lainaan sovellettu korkokanta ei ole riittävän korkea kyseiseen lainaan liittyviin riskeihin nähden, on korostettava, että suuntaviivojen 56 kohdassa todetaan seuraavaa:

”Sen korvauksen tason, joka tuensaajan on maksettava pelastamistuesta, olisi heijastettava tuensaajan luottokelpoisuutta ottamatta huomioon maksuvalmiusongelmien ja valtiontuen väliaikaisia vaikutuksia, ja sen olisi kannustettava tuensaajaa maksamaan tuki takaisin mahdollisimman nopeasti. Sen vuoksi komissio edellyttää, että korvauksen taso ei saa alittaa viitekorkoa, joka vahvistetaan viitekorkotiedonannossa heikkojen yritysten osalta, jotka tarjoavat tavanomaiset vakuudet (tällä hetkellä 12 kuukauden IBOR + 400 peruspistettä) ja sitä on korotettava vähintään 50 peruspistettä, kun on kyse pelastamistuesta, jonka hyväksyntää jatketaan 55 kohdan d alakohdan ii alakohdan mukaisesti.”

- 100 Nyt käsiteltävässä asiassa osapuolet eivät ole kiistäneet sitä, että kyseessä olevan lainan korko vastaa tai lähenee suuntaviivojen 56 kohdassa tarkoitettua viitekorkoa, joten se ei ole ristiriidassa asetetun kynnyksarvon kanssa.
- 101 Tarkemmin sanottuna riidanalaisen päätöksen 19 kohdasta ilmenee, että jos laina myönnetään kahdessa erässä, pelastamistukea koskevan lainan osan ja vastaavan valtiontakauksen koron on oltava vähintään 12 kuukauden ROBORia (Romanian Interbank Offer Rate) tai Euriboria (Euro Interbank Offered Rate) (sen valuutan mukaan, jossa laina on myönnetty) vastaava vähintään 400 peruspisteen riskimarginaalilla korotettuna. Jos laina myönnetään yhtenä ainoana eränä, koko lainan ja takauksen koron on oltava vähintään 12 kuukauden ROBORia tai Euriboria vastaava (sen valuutan mukaan, jossa laina on myönnetty), vähintään 400 peruspisteen riskimarginaalilla korotettuna.
- 102 Toisin kuin kantaja väittää, suuntaviivojen 56 kohdasta ilmenee, ettei kyseistä korkokantaa ei saada korottaa ennen hyväksynnän mahdollista jatkamista.
- 103 Koska komissio ei näin ollen voinut varmuudella ennakoida, aikoiko Romania esittää rakenneuudistussuunnitelman ennen määräajan päättymistä, kantaja ei voi moittia sitä siitä, ettei se ole korottanut sovellettua korkokantaa riidanalaisen päätöksen tekemisestä lähtien. Suuntaviivojen 56 kohdassa ei määrätä tällaisesta määräajasta.
- 104 Lisäksi on todettava komission tavoin, että kantajan väite, jonka mukaan korkokantaa on korotettava, jos tuensaaja ei ole antanut vakuuksia, perustuu suuntaviivojen 56 kohdan virheelliseen tulkintaan. Kyseisessä kohdassa määrätään säädetyn korkokannan soveltamisesta heikkoihin yrityksiin, jotka tarjoavat tavanomaiset vakuudet (ks. edellä 99 kohta). Mainitussa kohdassa edellytetään siis kaikkiin pelastamistukiin sovellettavaa vähimmäiskorkokantaa riippumatta tuensaajien takauksista kussakin tapauksessa. Kuten komissio toteaa, tämä selittyy pelastamistuelle ominaisella kiireellisyydellä, joka edellyttää selkeän ja kaikissa tapauksissa sovellettavan säännön vahvistamista, joten komission ei tarvitse tutkia pelastamistuesta maksettavan korvauksen tarkoituksenmukaisuutta tapauskohtaisesti.

[– –]

- 107 Kolmanneksi kantaja väittää, että komissio on tehnyt arviointivirheen siltä osin kuin sen olisi pitänyt pyytää Romaniaa esittämään rakenneuudistussuunnitelma kuuden kuukauden määräaikaan lyhyemmässä määräajassa. Sen mukaan on ollut alusta lähtien selvää, ettei lainaa makseta takaisin kuuden kuukauden määräajassa ja että Romania lopulta jatkaisi tätä määräaikaan esittämällä rakenneuudistussuunnitelman. Covid-19-pandemian yhteydessä kaikille lentoyhtiöille aiheutui kuitenkin vakavia tappioita, ja tukitoimenpide, joka tosiasiallisesti myönnettiin yli kuuden kuukauden ajaksi yhdelle niistä, aiheuttaisi merkittävää vääristymistä.
- 108 Nämä kantajan väitteet eivät kuitenkaan horjuta komission arviointien uskottavuutta.
- 109 Suuntaviivojen 55 kohdan d alakohdan sanamuodosta ilmenee nimittäin selvästi, että jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kuuden kuukauden kuluessa pelastamistuen hyväksymisestä todisteet lainan takaisin maksamisesta, rakenneuudistussuunnitelma (edellyttäen, että tuensaaja täyttää vaikeuksissa olevalle yritykselle vahvistetut edellytykset) tai selvitystilasuunnitelma. Asianomaisella jäsenvaltiolla on tosin edelleen oikeus esittää jokin näistä asiakirjoista ennen kuuden kuukauden määräajan päättymistä, mutta kyseisen kohdan sanamuodosta ei ilmene, että komissiolla olisi oikeus asettaa omasta aloitteestaan lyhyempi määräaika.
- 110 Samoin suuntaviivojen 55 kohdan d alakohdan ii alakohdassa todetaan selvästi, että jos jäsenvaltio on toimittanut rakenneuudistussuunnitelman, pelastamistuen hyväksyntää jatketaan automaattisesti siihen asti, kunnes komissio antaa lopullisen päätöksen kyseisestä suunnitelmasta. Riidanalaisessa päätöksessä ei myöskään ole myönnetty tällaista hyväksyntää.
- 111 Lopuksi on korostettava, että suuntaviivojen ja erityisesti niiden 60 kohdan mukaan pelastamistuen tarkoituksena on tuensaajan toimintakyvyn säilyttäminen kuuden kuukauden ajan, ja tämän tavoitteen kanssa on ristiriidassa tuen keston lyhentäminen.

[– –]

Pelastamistuen oikeasuhteisuuden arviointi

[– –]

- 115 Kantaja toteaa ensinnäkin, että kuten riidanalaisen päätöksen 123 kohdasta ilmenee, pelastamistuki kattoi osittain Blue Airille covid-19-pandemiaan liittyvistä matkustusrajoituksista aiheutuneet rahoitustarpeet. Kantajan mukaan komissio toimi siten tämän tuen hyväksyessään vastoin otsikolla ”Tilapäiset puitteet valtiontukitoimenpiteille talouden tukemiseksi tämänhetkisessä covid-19-epidemiassa” 19.3.2020 annetun komission tiedonannon (EUVL 2020, C 911, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 3.4.2020 (EUVL 2020, C 112 I, s. 1), jonka mukaan tukea ei myönnetä yrityksille, jotka olivat vaikeuksissa jo 31.12.2019, logiikkaa myöntäessään tuen yritykselle, joka oli vähiten kykenevä saavuttamaan covid-19-pandemiaan liittyvän tuen tavoitteen.
- 116 Tältä osin on yhtäältä todettava, ettei mitään kyseessä olevista tukitoimenpiteistä ole hyväksytty edellä 115 kohdassa mainitun tiedonannon nojalla.
- 117 Toisaalta on korostettava, että vahingonkorvaustoimenpiteellä pyrittiin korvaamaan Blue Airille ajanjaksolla 16.3.–30.6.2020 aiheutuneet vahingot, kun taas pelastamistuen avulla se pystyi kattamaan rahoitustarpeensa eri ajanjaksolla eli syyskuun 2020 ja helmikuun 2021 välisenä

aikana. Kuten riidanalaisesta päätöksestä ilmenee, Blue Airille vahingonkorvaustoimenpiteenä myönnetty tuki on lisäksi otettu huomioon selvitystilasuunnitelmassa syyskuun 2020 ja helmikuun 2021 välisenä aikana, ja tarvittavan pelastamistuen määrää voitiin siten pienentää.

118 Näin ollen kantajan väitteellä ei voida kyseenalaistaa komission arviointia pelastamistuen oikeasuhteisuudesta.

119 Toiseksi kantaja väittää, että komissio on tehnyt ilmeisen arviointivirheen katsoessaan, että pelastamistuki ei ylittänyt yleisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseksi tarvittavaa vähimmäismäärää.

120 Tältä osin suuntaviivojen 60 kohdassa todetaan seuraavaa:

”Pelastamistuen on rajoitettava määrään, joka tarvitaan tuensaajan toimintakyvyn säilyttämiseksi kuuden kuukauden ajan. Määritettäessä kyseistä määrää huomioon on otettava liitteessä I esitetyn laskutoimituksen tulos. Tämän laskutoimituksen tuloksen ylittävä tuki voidaan hyväksyä ainoastaan, jos se on perusteltu asianmukaisesti esittämällä likviditeettisuunnitelma, jossa määritellään tuensaajan likviditeettitarpeet seuraavan puolen vuoden aikana.”

121 Pelastamistuen ennakoitun määrän osalta riidanalaisen päätöksen 45, 47, 112 ja 118 kohdasta ilmenee, että kyseinen määrä perustuu Romanian laatimaan likviditeettisuunnitelmaan. Komissio arvioi tätä suunnitelmaa, joka perustui ennusteeseen niistä tuloista ja menoista, jotka liittyivät siihen uuteen ja epävarmaan aikakauteen, jonka kuluessa ne oli todettu lentoyhtiöiden toimintaa koskevien kaikkien ennusteiden osalta. Arviointinsa päätteeksi komissio katsoi, että likviditeettisuunnitelmaan ei sisällynyt epätavallisia tai lainvastaisia menoja, kuten rakenteellisten toimenpiteiden rahoittamista tai toiminnan laajentamista aikaisempien sitoumusten ulkopuolelle.

122 Kantaja ei kuitenkaan esitä mitään väitettä likviditeettisuunnitelman uskottavuuden horjuttamiseksi. Päinvastoin se ainoastaan vertailee Blue Airin rahoitustarpeita pelastamistuen osalta huomioon otettavana ajanjaksona eli syyskuun 2020 ja helmikuun 2021 välisenä aikana edeltäneen ajanjakson eli maaliskuu–kesäkuun 2020 väistämättömiin kustannuksiin.

123 Tällä vertailulla ei kuitenkaan ole merkitystä arvioitaessa pelastamistuen määrää. Kuten komissio vastineessaan perustellusti korostaa, ei ole mitään syytä olettaa, että edellä mainitut rahoitustarpeet ja väistämättömät kustannukset, jotka koskevat eri ajanjaksoja, täsmäävät keskenään. Tästä seuraa, että komissio on perustellusti tukeutunut riidanalaisen päätöksen tekohetkellä todennäköisimpänä pidettyyn oletamaan lentoliikenteen uudelleenkäynnistämisestä pelastamistuen aikana, mikä aiheutti sulkutoimien aikana vältettyjen kustannusten (polttoaine, ilma-alusten huolto, laskeutumismaksut jne.) nousun.

124 Kolmanneksi kantaja väittää, että komissio on katsonut virheellisesti riidanalaisen päätöksen 122 kohdassa, että likviditeettisuunnitelmaan ei sisällynyt menoja, joilla oli tarkoitus rahoittaa rakenteellisia toimenpiteitä. Kantajan mukaan komissio ei kuitenkaan ole ottanut huomioon sitä, että Blue Airin aikaisemmat sitoumukset käsittivät sen lentokaluston suuren osan vaihtamisen kuuden Boeing 737-MAX:n ostamisen myötä. Näin ollen pelastamistuella voidaan todellisuudessa rahoittaa sellaisia rakenteellisia toimenpiteitä ja toimintoja, jotka ylittivät sen, mikä oli ehdottoman välttämätöntä Blue Airin pelastamiseksi.

- 125 Tältä osin on todettava, että suuntaviivojen mukaan pelastamistuen on rajoituttava määrään, joka tarvitaan tuensaajan toimintakyvyn säilyttämiseksi kuuden kuukauden ajan eikä sitä saa käyttää rakenteellisten toimenpiteiden, kuten merkittävien liiketoimintojen tai omaisuuserien hankinnan, rahoittamiseen. Kuten komissio on todennut, ei kuitenkaan voida sulkea pois sitä, että käteisvarojen tarve näiden kuuden kuukauden aikana kattaa myös sellaisten maksuerien maksamisen, jotka kyseisen määräajan kuluessa erääntyvät lentokoneiden vaihtamista koskevien aikaisempien sitoumusten perusteella. Tällaisten maksuerien maksamatta jättäminen voisi nimittäin johtaa vaikeuksissa olevan yrityksen maksukyvyttömyyteen, mikä olisi aivan ilmeisesti tavoitellun päämäärän vastaista.
- 126 Neljänneksi kantajan väitteen osalta, jonka mukaan komissio ei ole määrännyt vastuunjaosta, jotta osasta tappioita vastaisivat tuensaajan osakkeenomistajat, on korostettava, että toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on jakaa vastuut olemassa olevien sijoittajien kesken, on määrättävä ainoastaan rakenneuudistusaikana eikä pelastamisajanjakson aikana, kuten suuntaviivojen 61 kohdan sanamuodosta selvästi ilmenee.
- 127 Näin ollen komissio on perustellusti jättänyt määräämättä vastuunjaosta.

[– –]

Suuntaviivojen tarkoituksenmukaisuus tuen arvioinnissa

[– –]

- 132 Suuntaviivoista on todettava, ettei kantaja ole kiistänyt sitä, että pelastamistukea voidaan pitää kyseisissä suuntaviivoissa tarkoitettuna valtiontukena. Kantaja moittii komissiota ainoastaan siitä, ettei se ole tutkinut, olivatko ne tarkoituksenmukaiset pelastamistuen arvioimiseksi ottaen huomioon covid-19-kriisin poikkeukselliset olosuhteet.
- 133 Väitteidensä tueksi kantaja viittaa 8.3.2016 annettuun tuomioon Kreikka v. komissio (C-431/14 P, EU:C:2016:145), jonka 70 kohdasta ilmenee, että ”valtiontukien erityisalalla komission hyväksymät puitteet sitovat sitä siltä osin kuin niillä ei poiketa EUT-sopimuksen määräyksistä eikä varsinkaan SEUT 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan määräyksistä – – ja siltä osin kuin niitä sovellettaessa ei loukata yhdenvertaisen kohtelun kaltaisia yleisiä oikeusperiaatteita erityisesti silloin, kun mainituissa puitteissa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista poikkeavat olosuhteet vallitsevat jonkin jäsenvaltion tietyllä talouden sektorilla”.
- 134 8.3.2016 annetun tuomion Kreikka v. komissio (C-431/14 P, EU:C:2016:145) 72 kohdassa täsmennetään, että ”tällaisten puitteiden vahvistaminen ei vapauta komissiota velvollisuudesta tutkia erityisiä poikkeuksellisia olosuhteita, joihin jäsenvaltio yksittäistapauksessa vetoaa vaatiakseen SEUT 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan välitöntä soveltamista, eikä velvollisuudesta perustella tarvittaessa tällaisen vaatimuksen hylkäämistä”.
- 135 Nyt käsiteltävässä asiassa on todettava, että covid-19-pandemia ja sen tukahduttamiseksi toteutetut toimenpiteet ovat aiheuttaneet useille yrityksille Euroopassa, erityisesti lentoyhtiöille, poikkeuksellisia olosuhteita.
- 136 On kuitenkin todettava, ettei kantaja ole toisen kanneperusteen viidennessä osassa yksilöinyt niitä suuntaviivojen erityisiä sääntöjä, jotka sen mukaan olisivat covid-19-pandemiaan liittyvien poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi tulleet epätarkoituksenmukaisiksi, eikä selittänyt syitä,

miksi näin olisi. Se ei ole myöskään täsmentänyt, pitäisikö sen mukaan komission olla soveltamatta suuntaviivoja ja soveltaa niiden sijaan suoraan SEUT 107 artiklan 3 kohdan c alakohtaa. Tällainen väite on siis liian yleinen, eikä sitä ole perusteltu, eikä unionin yleinen tuomioistuin voi ymmärtää sen keskeistä sisältöä.

[– –]

Näillä perusteilla

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (laajennettu kymmenes jaosto)

on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) Kanne hylätään.**
- 2) Wizz Air Hungary Légitársaság Zrt. (Wizz Air Hungary Zrt.) veloitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.**

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczy

Hesse

Petrлік

Julistettiin Luxemburgissa 29 päivänä maaliskuuta 2023.

Allekirjoitukset