



Oikeustapauskokoelma

UNIONINN YLEINEN TUOMIOISTUIN (laajennettu kymmenes jaosto)

17 päivänä helmikuuta 2021 *

Valtiontuki – Ranskan lentoliikennemarkkinat – Covid-19-pandemiaan liittyvä moratorio, joka koskee lentolippuja koskevan siviili-ilmailuveron ja solidaarisuusveron maaliskuu-joulukuulta 2020 maksettavia kuukausimaksuja – Vastustamatta jättämistä koskeva päätös – Tuki poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttaman vahingon korvaamiseksi – Palvelujen tarjoamisen vapaus – Yhdenvertainen kohtelu – Ranskan viranomaisten myöntämän luvan hallussapitoa koskeva kriteeri – Oikeasuhteisuus – SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohta – Perusteluvollisuus

Asiassa T-259/20,

Ryanair DAC, kotipaikka Swords (Irlanti), edustajinaan asianajajat E. Vahida, F.-C. Laprèvote, S. Rating ja I.-G. Metaxas-Maranghidis,

kantajana,

vastaan

Euroopan komissio, asiamiehinään L. Flynn, S. Noë ja C. Georgieva-Kecsmar,

vastajana,

jota tukee

Ranskan tasavalta, asiamiehinään E. de Moustier, C. Mosser, A. Daniel ja P. Dodeller,

väliintulijana,

jossa on kyse SEUT 263 artiklaan perustuvasta vaatimuksesta kumota valtiontuesta SA.56765 (2020/N) – Ranska – Covid-19 – Julkisen lentoliikenteen alalla toimivien yritysten ilmailuverojen maksamista koskeva moratorio - 31.3.2020 tehty komission päätös C(2020) 2097 final,

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (laajennettu kymmenes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. van der Woude sekä tuomarit A. Kornezov, E. Buttigieg (esittelevä tuomari), K. Kowalik-Bańczyk ja G. Hesse,

kirjaaja: hallintovirkamies S. Spyropoulos,

ottaen huomioon asian käsittelyn kirjallisessa vaiheessa ja 23.9.2020 pidetyssä istunnossa esitetyn,

on antanut seuraavan

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

tuomion

Asian tausta

- 1 Ranskan tasavalta ilmoitti 24.3.2020 Euroopan komissiolle SEUT 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti tukitoimenpiteestä, jossa on kyse lentolippuja koskevan siviili-ilmailuveron ja solidaarisuusveron maaliskuu- ja joulukuulta 2020 maksettavia kuukausimaksuja koskevasta moratoriosta (jäljempänä kyseessä oleva tukijärjestelmä).
- 2 Kyseessä olevalla tukijärjestelmällä, jolla pyritään varmistamaan, että lentoyhtiöt, joille on myönnetty Ranskassa lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä 24.9.2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 (EUVL 2008, L 293, s. 3) 3 artiklan nojalla liikennelupa (jäljempänä Ranskan myöntämä lupa), on riittävästi likviditeettiä siihen saakka, kunnes liikkumisrajoitukset tai -kiellot poistetaan ja kunnes voidaan palata normaaliin liiketoimintaan, lykätään näin kyseisten verojen maksamista 1.1.2021 saakka, ja jaetaan tämän jälkeen maksut 24 kuukauden pituiselle eli 31.12.2022 saakka ulottuvalle ajanjaksolle. Verojen täsmällinen määrä määritetään kuljetettujen matkustajien ja Ranskan lentokentiltä liikennöityjen lentojen määrän perusteella. Kyseessä olevan tukijärjestelmän piiriin kuuluvat julkisen lentoliikenteen alalla toimivat yritykset, joilla on Ranskan myöntämä lupa, mikä merkitsee sitä, että niiden ”pääasiallinen toimipaikka” on Ranskassa (ks. jäljempänä 29 kohta).
- 3 Komissio teki valtioneustusta SA.56765 (2020/N) – Ranska – Covid-19 – Julkisen lentoliikenteen alalla toimivien yritysten ilmailuverojen maksamista koskeva moratorio – 31.3.2020 päätöksen C(2020) 2097 final (jäljempänä riidanalainen päätös), jossa komissio todettuaan ensin, että kyseessä oleva tukijärjestelmä oli SEUT 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtioneustaa, arvioi sen soveltuvuutta sisämarkkinoille erityisesti SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan valossa.
- 4 Tässä yhteydessä komissio katsoi erityisesti ensinnäkin, että covid-19 -pandemiaa oli pidettävä SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettuna poikkeuksellisenä tapahtumana ja että tästä tapahtumasta aiheutuneiden vahinkojen ja kyseessä olevasta tukijärjestelmästä korvattavien vahinkojen välillä oli syy-yhteys siltä osin kuin järjestelmällä pyrittiin vähentämään covid-19 -pandemiasta lentoyhtiöille aiheutunutta likviditeettikriisiä vastaamalla julkisen lentoliikenteen alalla toimivien yritysten, joilla on Ranskan myöntämä lupa, likviditeettitarpeisiin.
- 5 Toiseksi, muistutettuaan, että unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan vain poikkeuksellisesta tapahtumasta välittömästi aiheutuneet taloudelliset haitat voitiin korvata ja että korvaus ei voinut ylittää näiden haittojen määrää, komissio katsoi ensinnäkin, että kyseessä oleva tukijärjestelmä oli odotettavissa olevien vahinkojen määrään nähden oikeasuhteinen, koska suunnitellun tuen määrä oli pienempi kuin covid-19 -pandemiasta johtuvasta kriisistä odotettavissa olevat taloudelliset tappiot.
- 6 Komissio katsoi toiseksi, että kyseessä oleva tukijärjestelmä oli perustettu selvästi syrjimättömällä tavalla, koska järjestelmän tuensaajiin kuuluivat kaikki lentoyhtiöt, joilla oli Ranskan myöntämä lupa. Se korosti tässä yhteydessä, että sillä, että tuki nyt käsiteltävässä asiassa on myönnetty eräitä sellaisia veroja koskevana moratoriona, joita kannetaan myös lentoyhtiöiltä, joilla on muiden jäsenvaltioiden myöntämä liikennelupa, ei ole vaikutusta tuen syrjimättömyyteen, koska kyseessä olevalla tukijärjestelmällä pyrittiin selvästi korvaamaan lentoyhtiöille, joilla on Ranskan myöntämä lupa, aiheutuneet vahingot. Kyseessä olevan tukijärjestelmän kattavuus oli siten oikeasuhteinen sen tavoitteeseen nähden, joka oli covid-19-pandemiasta aiheutuneiden vahinkojen korvaaminen. Kyseessä olevalla tukijärjestelmällä edistettiin erityisesti lentoliikenteen alan rakenteiden turvaamista niiden lentoyhtiöiden osalta, joilla on Ranskan myöntämä lupa. Komissio katsoi tämän vuoksi, että Ranskan viranomaiset olivat tässä vaiheessa osoittaneet, että kyseessä olevalla tukijärjestelmällä ei ylitetty covid-19-pandemiasta johtuneesta kriisistä välittömästi aiheutuneita vahinkoja.

- 7 Komissio päätti siten olla vastustamatta kyseessä olevaa tukijärjestelmää ottaen huomioon Ranskan tasavallan antamat sitoumukset ja erityisesti sitoumuksen esittää komissiolle sen hyväksyttäväksi yksityiskohtaisen menetelmän, joka koskee sitä tapaa, jolla kyseinen jäsenvaltio aikoo määrittää kunkin tuensaajan osalta jälkikäteen niiden vahinkojen määrän, jotka liittyvät covid-19-pandemiasta johtuvaan kriisiin.

Oikeudenkäyntimenettely ja asianosaisten vaatimukset

- 8 Kantaja nosti nyt käsiteltävänä kanteen unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 8.5.2020 toimittamallaan kannekirjelmällä.
- 9 Kantaja pyysi unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon samana päivänä jättämällään erillisellä asiakirjalla, että nyt käsiteltävä kanne ratkaistaisiin unionin yleisen tuomioistuimen työjärjestyksen 151 ja 152 artiklan mukaisessa nopeutetussa menettelyssä. Unionin yleinen tuomioistuin (kymmenes jaosto) hyväksyi nopeutettua menettelyä koskevan hakemuksen 29.5.2020 tekemällään päätöksellä.
- 10 Komissio jätti 18.6.2020 vastineensa unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon.
- 11 Kantaja esitti 30.6.2020 työjärjestyksen 106 artiklan 2 kohdan nojalla perustellun pyynnön asianosaisten kuulemiseksi pidettävän istunnon järjestämisestä.
- 12 Ranskan tasavalta pyysi unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 20.7.2020 toimittamallaan asiakirjalla saada osallistua tähän oikeudenkäyntiin väliintulijana tukeakseen komission vaatimuksia. Kantaja pyysi unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 28.7.2020 toimittamallaan asiakirjalla työjärjestyksen 144 artiklan 7 kohdan nojalla, että kannekirjelmässä, kannekirjelmän lyhennytyssä versiossa ja niiden liitteissä olevia tiettyjä varausten lukumäärää ja odotettua matkustajamäärää koskevia tietoja ei toimitettaisi Ranskan tasavallalle. Se toimitti tämän vuoksi kannekirjelmästä, kannekirjelmän lyhennelmästä ja niiden liitteistä ei-luottamuksellisen version.
- 13 Unionin yleinen tuomioistuin päätti kymmenennen jaoston ehdotuksesta työjärjestyksen 28 artiklan nojalla siirtää asian laajennetun ratkaisukokoonpanon käsiteltäväksi.
- 14 Unionin yleisen tuomioistuimen laajennetun kymmenennen jaoston puheenjohtaja hyväksyi samana päivänä antamallaan määräyksellä Ranskan tasavallan väliintulohakemuksen ja rajasi kannekirjelmän, kannekirjelmän lyhennelmän ja niiden liitteiden välittämisen toistaiseksi kantajan toimittamiin ei-luottamuksellisiin versioihin odottaessaan Ranskan tasavallan mahdollisia huomautuksia luottamuksellista käsittelyä koskevasta pyynnöstä.
- 15 Ranskan tasavallalle annettiin 6.8.2020 prosessinjohtotoimella työjärjestyksen 154 artiklan 3 kohdan nojalla lupa jättää väliintulokirjelmä.
- 16 Ranskan tasavalta toimitti 21.8.2020 unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon väliintulokirjelmänsä, jossa se ei vastustanut kantajan esittämää luottamuksellista käsittelyä koskevaa pyyntöä.
- 17 Kantaja vaatii, että unionin yleinen tuomioistuin
- kumoaa riidanalaisen päätöksen ja
 - velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.
- 18 Komissio vaatii, että unionin yleinen tuomioistuin
- hylkää kanteen ja

– velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

- 19 Ranskan tasavalta vaatii, että kanne jätetään tutkimatta siltä osin kuin sillä pyritään riitauttamaan se, oliko tukea sellaisenaan arvioitu oikein, ja että kanne hylätään muilta osin. Se vaatii toissijaisesti, että kanne hylätään kokonaisuudessaan.

Oikeudellinen arviointi

- 20 On muistutettava, että unionin tuomioistuimilla on oikeus arvioida kunkin asian olosuhteiden perusteella, voidaanko kanteen hylkäämistä lausumatta sitä ennen sen tutkittavaksi ottamisesta pitää hyvän oikeudenkäytön perusteella oikeutettuna (ks. vastaavasti tuomio 26.2.2002, neuvosto v. Boehringer, C-23/00 P, EU:C:2002:118, 51 ja 52 kohta ja tuomio 14.9.2016, Trajektina luka Split v. komissio, T-57/15, ei julkaistu, EU:T:2016:470, 84 kohta). Kun otetaan huomioon erityisesti seikat, jotka ovat johtaneet nyt esillä olevan asian käsittelemiseen nopeutetussa menettelyssä, ja se, mikä merkitys asiakysymykseen annettavalla nopealla vastauksella on sekä kantajalle että komissiolle ja Ranskan tasavallalle, on heti aluksi tutkittava, onko kanne perusteltu, lausumatta ensin sen tutkittavaksi ottamisesta.
- 21 Kantaja esittää kanteensa tueksi neljä kanneperustetta. Ensimmäinen kanneperuste koskee pääasiallisesti kansalaisuuteen perustuvan syrjinnän kiellon ja palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteiden loukkaamista, toinen kanneperuste koskee ilmeistä arviointivirhettä, joka on tehty tarkasteltaessa kyseessä olevan tukijärjestelmän oikeasuhteisuutta covid-19-pandemiasta aiheutuneiden vahinkojen kannalta, kolmas kanneperuste koskee SEUT 108 artiklan 2 kohtaan perustuvien menettelyllisten oikeuksien loukkaamista ja neljäs kanneperuste koskee perusteluvelvollisuuden noudattamatta jättämistä.

Ensimmäinen kanneperuste, jonka mukaan kansalaisuuteen perustuvan syrjinnän kiellon ja palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteita on loukattu

- 22 Ensimmäisessä kanneperusteessa on pääasiallisesti neljä osaa, joiden mukaan SEUT 18 artiklaa on rikottu, suhteellisuusperiaatetta on loukattu, on tehty ilmeinen arviointivirhe ja palvelujen tarjoamisen vapauden periaatetta on loukattu, mistä on aiheutunut perusteetonta haittaa. Ennen näiden kanneperusteiden tutkimista on tarkistettava se, että SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa asetettuja edellytyksiä noudatetaan.
- 23 SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaan ”sisämarkkinoille soveltuu – b) tuki luonnonmullistusten tai muiden poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttaman vahingon korvaamiseksi”. Oikeuskäytännöstä ilmenee tässä yhteydessä, että tässä määräyksessä on kyse tuista, jotka ovat suoraan lain nojalla sisämarkkinoille soveltuvia, edellyttäen, että ne täyttävät tietyt objektiiviset kriteerit. Tästä seuraa, että komission on todettava tällaiset tuet sisämarkkinoille soveltuviksi aina kun nämä kriteerit täyttyvät, eikä sillä ole tässä harkintavaltaa (tuomio 25.6.2008, Olympiaki Aeroporia Ypiresies v. komissio, T-268/06, EU:T:2008:222, 51 kohta; ks. vastaavasti myös tuomio 17.9.1980, Philip Morris v. komissio, 730/79, EU:C:1980:209, 17 kohta).
- 24 Siten ainoastaan luonnonmullistuksista tai muista poikkeuksellisista tapahtumista välittömästi aiheutuva taloudellinen haitta voidaan korvata kyseisessä määräyksessä tarkoitettulla tavalla. Valtiontuen ja poikkeuksellisesta tapahtumasta aiheutuneen vahingon välillä on oltava siten suora yhteys, ja tarvitaan mahdollisimman tarkka arvio aiheutuneesta vahingosta (ks. tuomio 23.2.2006, Atzeni ym., C-346/03 ja C-529/03, EU:C:2006:130, 79 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

- 25 Komission on näin ollen tarkistettava, voidaanko kyseessä olevia tukitoimenpiteitä käyttää poikkeuksellista tapahtumista aiheutuneiden vahinkojen korvaamiseen vai ei, ja kiellettävä luonteeltaan yleiset ja tällaisista tapahtumista väitetyt aiheutuneista vahingoista riippumattomat toimenpiteet (ks. vastaavasti tuomio 1.2.2018, Larko v. komissio, T-423/14, EU:T:2018:57, 38 kohta). Asianomaisen jäsenvaltion on myös rajoitettava korvauksen määrä siihen, mikä on tarpeen aiheutuneiden vahinkojen korvaamiseksi kyseessä olevasta toimenpiteestä tukea saaville.
- 26 Nyt käsiteltävässä asiassa on kiistatonta, että covid-19-pandemiaa on pidettävä SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettuna poikkeuksellisena tapahtumana. Riidanalaisen päätöksen 29 perustelukappaleessa esitetään tältä osin komission päätöskäytännön kriteerit ja todetaan sitten, millä tavoin covid-19-pandemia vastaa niitä. Kantaja on tätä kyseenalaistamatta väittänyt kuitenkin istunnossa, että komissio ja Ranskan tasavalta ovat katsoneet kirjelmässään, että mainitun tapahtuman muodostavat tämän jäsenvaltion toteuttamat liikennettä ja eristämistä koskevat rajoitustoimenpiteet eikä itse pandemia. Kuten komissio toteaa vastineensa 35 kohdassa, jota on selvennetty alaviitteellä 18, mainittua pandemiaa ja Ranskan viranomaisten sen torjumiseksi toteuttamia toimenpiteitä pidetään tosiasiallisesti kokonaisuudessaan kyseessä olevana poikkeuksellisena tapahtumana, kuten riidanalaisen päätöksen 15 ja 50 perustelukappaleen nimenomaisesta sanamuodosta ilmenee. Mainittujen toimenpiteiden, jotka ovat poikkeuksellisen rajoittavia, kun kyse on erityisesti liikkumisvapaudesta Ranskassa ja Euroopan unionissa, syynä on ainoastaan pyrkimys rajoittaa pandemian leviämistä. Tämä pyrkimys on sanellut kyseessä olevat toimenpiteet, joilla puolestaan on ollut vaikutuksia Ranskan markkinoilla toimiviin lentoyhtiöihin. Poikkeuksellisen tapahtuman ja vahingon välinen syy-yhteys on siis välitön. Vastaava lähestymistapa käy lisäksi ilmi oikeuskäytännöstä. Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien totesi siten 25.6.2008 antamassaan tuomiossa Olympiaki Aeroporia Ypiresies v. komissio (T-268/06, EU:T:2008:222, 49 kohta), että komissio oli perustellusti muistuttanut, että Yhdysvaltain ilmatilan sulkeminen 11.–14.9.2001 oli ollut poikkeuksellinen tapahtuma, ja todennut, että poikkeukselliseksi tapahtumaksi oli katsottu sekä terrori-iskut että ilmatilan sulkeminen.
- 27 SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa edellytetty syy-yhteys on siten osoitettu covid-19-pandemian ja Ranskan viranomaisten toteuttamien rajoitus- ja eristämistoimenpiteiden sekä Ranskassa toimiville lentoyhtiöille aiheutuneiden taloudellisten vahinkojen välillä, koska erityisesti matkustajien ilmakuljetukset (ks. riidanalaisen päätöksen 35–37 perustelukappale) Ranskan alueella ovat vähentyneet lähes olemattomalle tasolle.

Ensimmäisen kanneperusteen kolme ensimmäistä osaa, joiden mukaan SEUT 18 artiklaa on rikottu, suhteellisuusperiaatetta on loukattu ja on tehty ilmeinen arviointivirhe

- 28 Nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä olevassa tukijärjestelmässä on ensinnäkin kyse ilmailuverojen maksamista koskevan moratorion myöntämisestä lentoyhtiöille, joilla on Ranskan myöntämä lupa, mikä merkitsee sitä, että niiden ”pääasiallinen toimipaikka” on Ranskassa (ks. jäljempänä 29 kohta). Kyseinen järjestelmä on ajallisesti rajattu, koska se koskee niitä veroja, jotka normaalisti on maksettava kuukausittain maalijoulukuulta 2020. Kuten edellä olevasta 2 kohdasta ilmenee, käsitteellä ”Ranskan myöntämä lupa” viitataan Ranskan viranomaisten asetuksen N:o 1008/2008 3 artiklan mukaisesti myöntämään lupaan.
- 29 Toiseksi asetuksen N:o 1008/2008 2 artiklan 26 alakohdan mukaan ”pääasiallisella toimipaikalla” tarkoitetaan unionin lentoliikenteen harjoittajan pääkonttoria tai rekisteröityä toimipaikkaa jäsenvaltiossa, jossa tämän lentoliikenteen harjoittajan keskeiset taloudelliset toiminnot ja lentotoiminnan valvonta, lentokelpoisuuden ylläpidon hallinnointi mukaan luettuna, tapahtuvat. Pääasiallisen toimipaikan käsite vastaa käytännössä mainitun liikenteenharjoittajan kotipaikkaa (ks. vastaavasti tuomio 18.3.2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, 66 kohta). Aivan kuten kantaja väittää, pitää siis paikkansa, että mainitussa asetuksessa sallitaan oikeushenkilön

perustavan vain yhden pääasiallisen toimipaikan ja että sen jäsenvaltion, jonka alueella tämä pääasiallinen toimipaikka sijaitsee, viranomaiset myöntävät vain yhden luvan. On kuitenkin niin, että lentoyhtiö voi saada useita lupia, jos se perustaa useita eri oikeushenkilöitä, esimerkiksi tytäryhtiöitä.

- 30 Näiden täsmennysten jälkeen on todettava, että oikeuskäytännön mukaan perussopimuksen yleisestä rakenteesta seuraa, ettei SEUT 108 artiklassa määrätty menettely saa koskaan johtaa perussopimuksen erityismääräysten vastaiseen tulokseen. Komissio ei näin ollen voi todeta valtioneutua, joka on joiltain osin muiden perussopimuksen määräysten vastainen, sisämarkkinoille soveltuvaksi. Komissio ei myöskään voi todeta sisämarkkinoille soveltuvaksi valtioneutua, joka on joiltain osin unionin oikeuden yleisten periaatteiden eli esimerkiksi yhdenvertaisen kohtelun periaatteen vastainen (tuomio 15.4.2008, Nuova Agricast, C-390/06,EU:C:2008:224, 50 ja 51 kohta).
- 31 Nyt käsiteltävässä asiassa on todettava, että tukikelpoisuuskriteeri eli se, että yhtiöllä on oltava Ranskan myöntämä lupa - johtaa siihen, että lentoyhtiöitä, joilla on pääasiallinen toimipaikka Ranskassa ja jotka ovat siten oikeutettuja valtion myöntämään moratorioon, kohdellaan eri tavoin kuin lentoyhtiöitä, joiden pääasiallinen toimipaikka on toisessa jäsenvaltiossa ja jotka liikennöivät Ranskassa, Ranskaan ja Ranskasta käsin palvelujen tarjoamisen vapauden ja sijoittautumisvapauden nojalla ja jotka eivät ole oikeutettuja tukeen.
- 32 Jos oletetaan olevan niin – kuten kantaja väittää –, että tämä erilainen kohtelu voitaisiin rinnastaa SEUT 18 artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitettuun syrjintään, on korostettava, että kyseisen määräyksen mukaan kaikki kansalaisuuteen perustuva syrjintä on kiellettyä perussopimusten soveltamisalalla, ”sanotun kuitenkin rajoittamatta perussopimusten erityismääräysten soveltamista”. Näin ollen on tarkistettava, onko tämä erilainen kohtelu sallittua SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan, joka on riidanalaisen päätöksen oikeusperusta, perusteella. Kyseisessä tarkastelussa edellytetään yhtäältä, että kyseessä olevan tukijärjestelmän tavoite täyttää viimeksi mainitussa määräyksessä asetetut vaatimukset, ja toisaalta, että tuen myöntämistä koskevilla yksityiskohtaisilla säännöillä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.
- 33 Kyseessä olevan tukijärjestelmän tavoitteesta on todettava ensinnäkin, että yleisesti sen tavoitteena on SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan sanamuodon mukaisesti korvata kyseessä olevan poikkeuksellisen tapahtuman lentoliikenteen alalla aiheuttamat vahingot. Toisin kuin kantaja väittää (kannekirjelmän 66 kohta), kyseessä olevan tukijärjestelmän erityisenä tavoitteena ei siten ole pitää yllä lentoliikennemarkkinoiden rakennetta Ranskassa sellaisenaan, vaan – kuten komissio perustellusti väittää – keventää moratorio myöntämällä niiden lentoyhtiöiden taakkaa, jotka ovat kärsineet vakavasti Ranskan tasavallan covid-19-pandemian torjumiseksi toteuttamista liikennettä ja eristämistä koskevista rajoitustoimenpiteistä (ks. tältä osin riidanalaisen päätöksen 2 ja 3 perustelukappale, joiden otsikko on ”Toimenpiteen tarkoitus”), ja erityisesti lykätä verotuksellisin keinoin kyseessä olevan kahden mailuveron, joita on maksettava maaliskuu-joulukuulta 2020, maksamista niiden lentoyhtiöiden eduksi, joilla on Ranskan myöntämä lupa – ei siis kansallinen lupa, kuten kantaja haluaa antaa ymmärtää, vaan Ranskan viranomaisten asetuksen N:o 1008/2008 mukaisesti myöntämä unionin liikennelupa. Koska nämä liikennettä ja eristämistä koskevat rajoitustoimenpiteet olivat jo riidanalaisen päätöksen tekohetkellä johtaneet siihen, että suuri määrä lentokoneita oli otettu pois liikenteestä, ja koska tämä tilanne vain paheni jatkossa, mikä johti eristämisaajan vaikeimpana hetkenä Ranskan alueella sijaitsevien lentokenttien sulkemiseen ja lähes kaikkien suunniteltujen lentojen peruuttamiseen, on ilmeistä, että kyseessä olevan tukijärjestelmän kaltaisella toimenpiteellä pyritään tosiasiallisesti vähentämään vahinkoja, joita asianomaisella alueella toimiville lentoyhtiöille on aiheutunut siitä, että Ranskan tasavalta oli päättänyt liikennettä ja eristämistä koskevista toimenpiteistä.
- 34 On katsottava, että koska poikkeuksellinen tapahtuma, joka koskee vahinkoja, joita kyseessä olevalla tukijärjestelmällä pyritään korvaamaan, on osoitettu ja koska mainitulla järjestelmällä pyritään erityisesti keventämään niiden lentoyhtiöiden taakkaa, jotka ovat kärsineet vakavasti Ranskan tasavallan

covid19-pandemian torjumiseksi toteuttamista liikennettä ja eristämistä koskevista rajoitustoimenpiteistä, kyseessä olevan tukijärjestelmän tavoite täyttää SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa asetetut edellytykset.

- 35 Toiseksi tarkasteltaessa sitä, että tuen myöntämistä koskevilla yksityiskohdilla ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseessä olevan tukijärjestelmän tavoitteen saavuttamiseksi ja SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa asetettujen edellytysten täyttämiseksi, on mainittava seuraavat seikat.
- 36 Kyseessä olevan tukijärjestelmän asianmukaisuudesta on todettava ensinnäkin, että kyseessä olevan tukijärjestelmän yksityiskohtien mukaan verojen kantaminen keskeytetään tilapäisesti myöntämällä moratorio tukikelpoisille yrityksille eli yrityksille, joilla on Ranskan myöntämä lupa.
- 37 Yhtäältä vahinkojen korvaaminen ei näin ollen tapahdu siten, että jakoperusteeksi otetaan näitä vahinkoja kärsineiden tahojen kansalaisuus sellaisenaan, vaan korvaaminen edellyttää tosiasiaa institutionaalista yhteyttä liikennettä ja eristämistä koskevista rajoitustoimenpiteistä aiheutuneiden vahinkojen tapahtumapaikkaan eli pääasiallisen toimipaikan sijaintipaikkaan, koska kyseessä olevan tukijärjestelmän tukikelpoisuusperiaatteena on Ranskan myöntämä lupa, ja sen myöntäminen edellyttää sitä, että lentoyhtiön pääasiallinen toimipaikka sijaitsee Ranskassa. Toisaalta tämä yhteys on todellisuudessa myös ajallinen, sillä – kuten kantaja kannekirjelmän 59 kohdassa toteaa – luvan saaminen toiselta jäsenvaltiolta ei ole helppoa, koska lentoyhtiön on tällöin paitsi muutettava pääasiallisen toimipaikkansa sijaintipaikka myös tehtävä uusi liikennelupaa koskeva hakemus, kun taas palvelujen tarjoaminen voi lakata äkillisesti. On siksi luonnollista, että asianomainen jäsenvaltio pyrkii varmistumaan siitä, että kyseessä olevan tukijärjestelmän piirin kuuluvat lentoyhtiöt ovat vakaasti läsnä siten, että ne voivat pysyä Ranskan alueella toimiakseen tavalla, jota myönnetty verojen maksun lykkääminen edellyttää, jotta verotulojen saamatta jääminen jää keskipitkällä aikavälillä mahdollisimman vähäiseksi. Ranskan myöntämän luvan hallussapitoa koskevan kriteerin, joka edellyttää sitä, että lentoyhtiöiden pääasiallinen toimipaikka on Ranskan alueella, avulla voidaan varmistua siitä, että ainakin lentoyhtiöiden hallinnollinen ja taloudellinen läsnäolo on jossain määrin vakaata niin, että tuen myöntäneen jäsenvaltion viranomaiset voivat valvoa sitä, miten tuensaajat tukea käyttävät; tilanne ei kuitenkaan olisi ollut tämä, jos Ranskan tasavalta olisi ottanut käyttöön jonkin toisen kriteerin, joka mahdollistaisi tuen myöntämisen lentoyhtiöille, jotka kantajan tavoin toimivat Ranskan alueella toisen jäsenvaltion myöntämällä luvalla, sillä palvelujen tarjoaminen on jo määrätelmän mukaisesti kestoensa osalta epävarmempaa, sillä se voi lakata hyvin lyhyellä varoitusajalla tai jopa välittömästi.
- 38 Tuen myöntämistä koskevat yksityiskohdat jotka ovat luonteeltaan vero-oikeudellisia, kuvastavat toiseksi Ranskan viranomaisten mahdollisuutta ja velvollisuutta valvoa tuensaajien varainhoitoa. Tällainen mahdollisuus ja tällainen velvollisuus ovat kuitenkin olemassa ainoastaan niihin lentoyhtiöihin nähden, joilla on Ranskan myöntämä lupa, sillä Ranskan viranomaisilla on muun muassa asetuksen N:o 1008/2008 5 artiklasta ja 8 artiklan 2 kohdan mukaisten velvollisuuksien mukaisesti yksinomainen toimivalta valvoa viimeksi mainittujen taloudellista tilannetta, kuten riidanalaisen päätöksen 46 perustelukappaleessa todetaan. Kyseisessä perustelukappaleessa nimittäin todetaan, että kyseessä olevan tukijärjestelmän mukaan myös ”direction générale de l’aviation civile (siviili-ilmailun pääosasto) arvioi jälkikäteen tukea saaneen yrityksen taloudelliset tappiot kunkin tukea saaneen lentoyhtiön toimittaman vuoden 2020 todennetun ja tarkastetun tilinpäätöksen perusteella ja esittää tappiot määrällisesti” ja ”tukien myöntämisen edellytyksenä on, että julkisen lentoliikenteen alalla toimivat yritykset toimittavat tositteet, jotka ovat tarpeen vahinkojen laskemiseksi”. Ranskan viranomaisilla ei mainitun asetuksen nojalla ole sitä vastoin toimivaltaa valvoa sellaisten lentoyhtiöiden taloudellista tilannetta, joilla ei ole Ranskan myöntämää lupaa.
- 39 Kolmanneksi pitää tuki paikkansa, että unionin tuomioistuin on katsonut, että pääasiallisen toimipaikan käsite vastaa käytännössä kotipaikan käsitettä (ks. edellä 29 kohta) ja että koska yhtiön kotipaikkaa voitaisiin vaihtaa melko nopeasti, ei voitaisi unohtaa sitä, että asetuksen N:o 1008/2008 2 artiklan 26 alakohtaan sisältyy muita täsmennyksiä, erityisesti se, jonka mukaan

lentokelpoisuuden ylläpidon hallinnoinnin on tapahduttava pääasiallisesta toimipaikasta eli nyt käsiteltävässä asiassa Ranskasta käsin. Tätä näkemystä tukevat asetuksen N:o 1008/2008 (liikenneluvan myöntämisen taloudellisia ehtoja koskeva) 5 artikla, (todistusta hyvästä maineesta koskeva) 7 artikla tai (liikennelupien voimassaoloa koskeva) 8 artikla. Kyseisillä säännöksillä otetaan käyttöön Ranskan myöntämän luvan saaneiden lentoyhtiöiden ja Ranskan viranomaisten välisiä sääntelyyn perustuvia vastavuoroisia velvoitteita ja luodaan niiden välille siten erityinen ja vakaa yhteys, joka täyttää asianmukaisella tavalla SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa asetetut edellytykset, joiden mukaan tuella on korvattava poikkeuksellisen tapahtuman aiheuttamat vahingot. Pääasiallisen toimipaikan toiseen jäsenvaltioon siirtämisestä aiheutuva yhteyden katkeaminen asianomaiseen jäsenvaltioon ei merkitse pelkästään kotipaikan muuttamista, sillä lentoyhtiön on ryhdyttävä lisäksi tässä viimeksi mainitussa valtiossa kaikkiin hallinnollisiin toimenpiteisiin saadakseen uuden liikenneluvan ja täyttääkseen kaikki sen saamisen edellytykset, joista sen uuden pääasiallisen toimipaikan sijaintipaikan tunnustaminen on vain yksi seikka muiden joukossa, kuten kantaja kannekirjelmän 59 kohdassa itsekin huomauttaa.

- 40 On siis varmaa, että kun Ranskan tasavalta otti tämän kriteerin käyttöön, se pyrki varmistumaan pääasiallisesti siitä, että sen ja moratoriosta tukea saaneiden lentoyhtiöiden välillä on kestävä yhteys, mitä ilmentää se, että sen maaperällä sijaitsee merkittävä oikeudellinen yksikkö eli lentoyhtiön pääasiallinen toimipaikka; tätä yhteyttä ei tältä osin kuitenkaan olisi muodostunut jonkin muun jäsenvaltion kuin sen itsensä myöntämällä luvalla toimiviin lentoyhtiöihin, koska kyseiset yhtiöt eivät kuulu asetuksessa N:o 1008/2008 tarkoitetun Ranskan viranomaisten harjoittaman taloutta ja hyvämaineisuutta koskevan valvonnan piiriin ja koska tämä vastavuoroinen vakaa ja erityinen yhteys, joka vallitsee Ranskan tasavallan ja sen myöntämän luvan saaneiden yhtiöiden välillä, puuttuu niiden osalta.
- 41 Kyseessä olevalla tukijärjestelmällä voidaan siten saavuttaa SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettu tavoite korvata poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttama vahinko, kun siinä rajataan tuki siten, että sitä myönnetään vain lentoyhtiöille, joilla on Ranskan myöntämä lupa, sillä perusteella, että vakaat ja vastavuoroiset siteet yhdistävät kyseiset yhtiöt Ranskan talouteen.
- 42 Edellä esitetystä seuraa, että kantaja väittää virheellisesti, että koska sen pääasiallinen toimipaikka sijaitsee Irlannissa, koska sillä on merkittävä noin 7 prosentin osuus Ranskasta lähtevän ja Ranskaan suuntautuvan matkustajaliikenteen markkinoista, koska se on siellä kolmanneksi suurin lentoyhtiö ja koska se on ollut osa Ranskan lentoliikennemarkkinoiden rakennetta vuodesta 1997 lähtien (kannekirjelmän 66 kohta), komissio on tehnyt arviointivirheen sulkiessaan pois kantajan kaltaiset lentoyhtiöt sillä perusteella, että asianomaisella jäsenvaltiolla ei ole käytettävissään keinoja, joiden avulla se voisi tehdä riidanalaisen päätöksen 46 perustelukappaleessa kuvailtuja tarkistuksia yhtiöissä, jotka toimivat toisen jäsenvaltion myöntämällä luvalla. Kyseinen markkinaosuus kattaa lisäksi vain matkustajien ilmakuljetuksen eikä rahdin ilmakuljetusta, ja se liittyy luonnollisestikin poikkeuksellista tapahtumaa edeltäneeseen ajanjaksoon, kun taas edellä 24 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaan aiheutuneita vahinkoja on arvioitava mahdollisimman täsmällisesti.
- 43 Kyseessä olevan tukijärjestelmän oikeasuhteisuudesta on todettava neljänneksi, että kun asianomainen jäsenvaltio on ottanut käyttöön Ranskan myöntämää lupaa edellyttävän kriteerin, se on – kun pidetään mielessä, että jäsenvaltioiden varat ovat rajalliset, kuten komissio perustellusti korostaa – rajannut kyseessä olevasta tukijärjestelmästä myönnettävän tuen koskemaan vain sellaisia lentoyhtiöitä, jotka ovat kärsineet kaikkein eniten tämän saman valtion toteuttamista liikennettä ja eristämistä koskevista rajoitustoimenpiteistä, jotka määritelmän mukaisesti ovat voimassa sen alueella. Kuten komissio vastineessaan toteaa, vuonna 2019 Air France liikennöi 98,83 prosenttia ja Transavia.com 97,05 prosenttia lennoistaan Ranskassa, Ranskasta käsin ja Ranskaan, ja vastaava osuus oli Hop!:n, Aigle Azurin, Air Corsican, Corsairin, XL Airways Francen ym. osalta 100 prosenttia. Liikennöinti Ranskassa, Ranskaan ja Ranskasta käsin on sitä vastoin muodostanut huomattavasti pienemmän osuuden muiden yhtiöiden liiketoiminnasta, esimerkiksi easyJetin toiminnasta 22,99 prosenttia, kantajan toiminnasta 8,3 prosenttia ja Vueling airlinesin toiminnasta 18,93 prosenttia jne.

- 44 Nämä tiedot osoittavat, että tukikelpoiset lentoyhtiöt ovat kärsineet suhteessa merkittävästi enemmän kuin kantaja, jonka liiketoiminnasta viimeisimpien toimitettujen tietojen perusteella vain 8,3 prosenttia liittyy liikennöintiin Ranskassa, Ranskaan ja Ranskasta käsin, kun eräiden tukikelpoisten yhtiöiden osalta tämä luku on 100 prosenttia.
- 45 Viidenneksi kantaja ehdottaa vaihtoehtoista tukijärjestelmää, joka perustuu eri lentoyhtiöiden markkinaosuuksiin. Se viittasi istunnossa myös muihin mahdollisiin kriteereihin, kuten kuljetettujen matkustajien tai reittien määriin.
- 46 Oikeuskäytännön mukaan komission ei kuitenkaan tarvitse lausua abstraktisti kaikista mahdollisesti ajateltavissa olevista vaihtoehtoisista toimenpiteistä, sillä vaikka asianomaisen jäsenvaltion on esitettävä erityisesti käytettyjen tukikelpoisuus-kriteereiden osalta yksityiskohtaisesti ne syyt, jotka ovat johtaneet kyseessä olevan tukijärjestelmän hyväksymiseen, sen ei ole näytettävä positiivisesti toteen, ettei millään muulla kuviteltavissa olevalla toimenpiteellä, joka on lähtökohtaisesti hypoteettinen, voida varmistaa tavoitellun päämäärän saavuttamista paremmin. Vaikka mainitulla jäsenvaltiolla ei ole tällaista velvollisuutta, kantajalla ei voi olla perusteita vaatia unionin yleistä tuomioistuinta määräämään, että komission on asetettava kansallisten viranomaisten sijaan tässä normien kartoitustehtävässä ja tutkittava kaikki kuviteltavissa olevat vaihtoehtoiset toimenpiteet (ks. vastaavasti tuomio 6.5.2019, Scor v. komissio, T-135/17, ei julkaistu, EU:T:2019:287, 94 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 47 On joka tapauksessa todettava, että kyseessä olevan tukijärjestelmän ulottamisella yhtiöihin, jotka eivät ole sijoittautuneet Ranskaan, ei edellä 37–41 kohdassa mainittujen syiden vuoksi olisi voitu saavuttaa mainitun järjestelmän tavoitetta yhtä tarkasti ja ilman liiallisen korvauksen vaaraa, koska – kuten olevassa 42 kohdassa korostettiin – vaatimusta siitä, että huomioon otetaan Ranskaan liittyvä lentoliikenne kokonaisuudessaan, sen eri muodoissa ja sen kesto, ei olisi voitu varmistaa yhtä hyvin ottamalla käyttöön kantajan ehdottamat kriteerit, joten komissio toimi perustellusti, kun se ei hyväksynyt niitä.
- 48 Asianomainen jäsenvaltio on siten täyttänyt edellä 32 kohdassa mainittuun oikeuskäytäntöön perustuvan vaatimuksen, kun se on keskittynyt kyseessä olevassa tukijärjestelmässä talouden niistä aloista, jotka ovat kärsineet liikennettä ja eristämistä koskevista rajoitustoimenpiteistä kaikkein eniten, yhteen eli lentoliikenteen alaan ja kohdentanut tällä alalla tuet lentoyhtiöille, joilla on Ranskan myöntämä lupa, eikä komission pitänyt määrätä tästä rajaamisesta seuraamuksia edellyttäen, että kyseisen tukikelpoisuus-kriteerin valinta mahdollisti kyseessä olevan tukijärjestelmän oikeasuhteisuuden varmistamisen.
- 49 Komissio on hyväksynyt riidanalaisessa päätöksessä siten tukijärjestelmän, jolla pyritään tosiasiallisesti korvaamaan covid-19-pandemian puhkeamisesta ja Ranskan tasavallan vastauksena siihen toteuttamista rajoittamis- ja eristämistoimenpiteistä johtuneiden poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttamat vahingot, eikä tuen myöntämistä koskevilla yksityiskohdilla ylitetä sitä, mikä oli tarpeen mainitun järjestelmän tavoitteen saavuttamiseksi. Edellä 32 kohdassa mieleen palautetut periaatteet huomioon ottaen on todettava, että seuraukset, joita mainitulla tukijärjestelmällä on siksi, että Ranskan viranomaiset ovat rajoittaneet sen soveltamisalan lentoyhtiöihin, joilla on Ranskan myöntämä lupa, eivät ole ristiriidassa SEUT 18 artiklan ensimmäisen kohdan kanssa pelkästään siksi, että järjestelmällä suositaan lentoyhtiöitä, joiden pääasiallinen toimipaikka on Ranskan alueella.
- 50 Edellä esitetystä seuraa, että kyseessä olevan tukijärjestelmän tavoite täyttää SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa määrätyn poikkeuksen edellytykset ja että tuen myöntämistä koskevilla yksityiskohdilla ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.
- 51 Ensimmäisen kanneperusteen kolme ensimmäistä osaa on siten hylättävä ilman, että olisi tarpeen lausua kantajan asiantuntijoiden laatimat kertomukset sisältävien kannekirjelmän liitteiden A.3.1 ja A.3.2 tutkittavaksi ottamisesta, jonka komissio on riitauttanut.

Ensimmäisen kanneperusteen neljäs osa, jonka mukaan palvelujen tarjoamisen vapauden periaatetta on loukattu, mistä on aiheutunut perusteetonta haittaa

- 52 Kantaja muistuttaa yhtäältä, että palvelujen tarjoamisen vapauden rajoitus on sallittu, jos se voidaan oikeuttaa yleistä etua koskevalla pakottavalla syyllä, joka ei ole syrjivä ja joka on välttämätön ja oikeasuhteinen yleisen edun mukaiseen tavoitteeseen nähden, ja toisaalta, että nämä edellytykset ovat kumulatiiviset ja että rajoitus on perusteeton, jos yksikin niistä jää täyttymättä. Tilanne nyt käsiteltävässä asiassa on sen mukaan tämä. Kyseessä oleva tukijärjestelmä on nimittäin ensinnäkin syrjivä, koska siinä kohdellaan lentoyhtiöitä eri tavalla sen mukaan, mikä jäsenvaltio on myöntänyt niille unionin liikenneluvan, vaikka kaikille Ranskassa toimiville unionin lentoyhtiöille on aiheutunut covid-19-pandemiasta vahinkoja, joita kyseessä olevalla tukijärjestelmällä pyritään korvaamaan, ja ne ovat osa lentoliikenteen alan rakennetta, joka mainitulla tukijärjestelmällä pyritään turvaamaan. Kyseessä oleva tukijärjestelmä ei ole myöskään oikeasuhteinen, koska sillä ylitetään se, mikä on tarpeen sille asetetun tavoitteen saavuttamiseksi, sillä tämä tavoite, joka on covid-19-pandemiasta aiheutuneiden vahinkojen korvaaminen ja lentoliikenteen alan rakenteen turvaaminen, voitaisiin saavuttaa loukkaamatta palvelujen tarjoamisen vapautta, jos tukea voisivat saada kaikki Ranskassa toimivat lentoyhtiöt riippumatta siitä, mikä jäsenvaltio on myöntänyt niille unionin liikenneluvan, ottamalla yksinkertaisesti huomioon kunkin niistä markkinaosuus.
- 53 Yleisen edun mukainen tavoite korvata lentoliikenteen alalle covid-19-pandemiasta aiheutuneet tappiot niin, että alan rakenne saadaan turvattua, ei tee tarpeelliseksi sitä, että vain lentoyhtiöitä, joilla on Ranskan myöntämä lupa, autetaan, koska lentoyhtiöt, jotka toimivat toisen jäsenvaltion myöntämällä liikenneluvalla Ranskassa, ovat aivan yhtä tärkeitä Ranskan ja koko unionin lentoliikenteen alan rakenteen kannalta. Kansallisten lentoyhtiöiden auttaminen johtaa sitä vastoin sisämarkkinoiden pirstoutumiseen ja muista jäsenvaltioista peräisin olevien kilpailijoiden syrjäyttämiseen, heikentää kilpailua, pahentaa covid-19-pandemiasta aiheutuneita vahinkoja ja aiheuttaa lopulta haittaa lentoliikenteen alan rakenteelle, joka kyseessä olevalla tukijärjestelmällä on tarkoitus turvata, ja rajoittaa unionin liikenteenharjoittajien oikeutta tarjota vapaasti lentoliikennepalveluja sisämarkkinoilla siitä riippumatta, mikä jäsenvaltio on myöntänyt niiden luvan.
- 54 Aluksi on viitattava ensimmäisen kanneperusteen kolmen ensimmäisen osan tarkasteluun siltä osin kuin kantaja perustaa väitteensä siihen, että kyseessä olevasta tukijärjestelmästä aiheutuu syrjintää ja että mainittu järjestelmä ei ole oikeasuhteinen.
- 55 SEUT 56 artiklan osalta on todettava, että SEUT 58 artiklan 1 kohdan nojalla palvelujen tarjoamisen vapauden liikenteen alalla sovelletaan liikennettä koskevan osaston eli EUT-sopimuksen VI osaston määräyksiä. Palvelujen tarjoamisen vapauden liikenteen alalla sovelletaan siis primaarioikeudessa erityistä oikeudellista järjestelmää (tuomio 18.3.2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, 36 kohta). SEUT 56 artiklaa ei siten sovelleta sellaisenaan lentoliikenteen alalla (tuomio 25.1.2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, 22 kohta).
- 56 Lentoliikennepalvelujen vapauttamistoimenpiteitä voidaan siis toteuttaa ainoastaan SEUT 100 artiklan 2 kohdan perusteella (tuomio 18.3.2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, 38 kohta). Unionin lainsäätäjä on antanut kyseisen määräyksen nojalla asetuksen N:o 1008/2008, jolla pyritään juuri määrittämään palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisedellytykset lentoliikenteen alalla (ks. vastaavasti tuomio 6.2.2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, 23 ja 24 kohta). On kuitenkin todettava, ettei kantaja väitä, että kyseistä asetusta olisi rikottu.
- 57 On joka tapauksessa niin, että vaikka pitää paikkansa, että kantaja ei voi sen vuoksi, miten kyseessä olevan tukijärjestelmän soveltamisala on määriteltä, saada Ranskan tasavallan myöntämää kyseessä olevien verojen kantamista koskevaa moratoriota, kantaja ei osoita, miltä osin tämä ulkopuolelle jääminen on omiaan saamaan sen luopumaan palvelujen tarjoamisesta Ranskasta käsin ja Ranskaan. Kantaja ei varsinkaan ole yksilöinyt niitä tosiseikkoja tai oikeudellisia seikkoja, joiden perusteella

kyseessä olevalla tukijärjestelmällä olisi rajoittavia vaikutuksia, jotka ylittävät ne vaikutukset, jotka johtavat SEUT 107 artiklan 1 kohdan mukaiseen kieltoon, mutta jotka – kuten ensimmäisen kanneperusteen kolmen ensimmäisen osan yhteydessä on todettu – ovat kuitenkin SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa asetettujen edellytysten mukaisesti tarpeellisia ja oikeasuhteisia poikkeuksellisen tapahtuman aiheuttamien vahinkojen korvaamiseksi.

- 58 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että mitään ensimmäisen kanneperusteen osaa ei voida hyväksyä ja että mainittu kanneperuste on siten hylättävä.

Toinen kanneperuste, jonka mukaan komissio on tehnyt ilmeisen arviointivirheen tarkastellessaan tuen oikeasuhteisuutta covid-19-kriisistä aiheutuneiden vahinkojen kannalta

- 59 Kantaja väittää toisessa kanneperusteessaan, että komissio ei ole arvioinut asianmukaisesti tuensaajille myönnetyn edun arvoa ja että komissio on tehnyt siten ilmeisen arviointivirheen.

- 60 Kantaja huomauttaa tässä yhteydessä erityisesti, että komissio on arvioinut riidanalaisessa päätöksessä tuen määrän oikeasuhteisuutta covid-19-kriisistä aiheutuneiden vahinkojen näkökulmasta ja päätellyt tuen määrän olevan 29,9 miljoonaa euroa. Tämä määrä on laskettu siten, että huomioon on otettu niiden korkojen määrä, jotka tuensaajien olisi pitänyt maksaa saadakseen likviditeetin, joka vastaa verojen määrää, jonka maksamista tuella on lykätty. Tällainen päättely on kuitenkin kahdessa suhteessa ilmeisen virheellistä.

- 61 Ensinnäkin riidanalaisen päätöksen 47 perustelukappaleesta nimittäin ilmenee, että komission laskelma tuen määrästä perustuu siihen, että sovelletaan Euribor-viitekorkoa (Euro interbank offered rate), jota korotetaan 1 000 peruspisteellä ja joka viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta annetun komission tiedonannon (EUVL 2008, C 14, s. 6) mukaan vastaa markkinakorkoa, jota peritään lainasta, jonka saaja kuuluu luottokelpoisuusluokkaan ”huono/yritys taloudellisissa vaikeuksissa (CCC tai huonompi)” ja jonka vakuudet ovat heikot. Kantaja huomauttaa kuitenkin yhtäältä, että tämä laskelma perustuu toteen näyttämättömään oletukseen, jonka mukaan markkinoilla olisi edelleen luotonantajia, jotka olisivat nykytilanteessa valmiita tarjoamaan tuen piiriin kuuluville lentoyhtiöille likviditeettiä tällaisilla koroilla, ja toisaalta, että komissio ei selitä, miksi tämä oletus olisi järkevä. Lisäksi kantajan mukaan toinen uskottava oletus on se, että yksikään markkinoilla toimiva luotonantaja ei olisi tarjonnut likviditeettiä kyseessä olevan tukijärjestelmän tuensaajille, mikä komission vakiintuneen päätöskäytännön mukaan merkitsee sitä, että korvausten yhteydessä huomioon otettavan tuen määrä on yhtä suuri kuin tarjotun likviditeetin nimellisarvo. Huomioon otettavien korvausten todellinen määrä olisi tällä perusteella paljon suurempi eli 200,1 miljoonaa euroa.

- 62 Toiseksi korvauksia laskiessaan komissio on ottanut huomioon kassatilanteeseen liittyvän edun mutta jättänyt huomiotta toisen kyseessä olevan tukijärjestelmän tuensaajille myönnetyn edun eli tuen syrjivyydestä sen vuoksi, että kyseessä olevasta tukijärjestelmästä saatavat tuet on varattu lentoyhtiöille, joilla on Ranskan tasavallan myöntämä unionin liikennelupa, aiheutuvan kilpailuedun. Tällä vahvistetaan viimeksi mainittujen kassatilannetta niiden kilpailijoiden, jotka joutuvat edelleen maksamaan samat verot, vahingoksi juuri silloin, kun liikenne käynnistyy uudelleen eli kun covid-19-pandemiasta johtuneen kriisin odotetaan päättyvän. Tällä kilpailuedulla on siten myös arvoa, ja tuensaajien kannalta se merkitsee sitä, että ne voivat hankkia suurempia markkinaosuuksia kuin mitä ne muutoin olisivat voineet saada.

- 63 Kantajan mukaan komission tarkastelu, joka koskee vahingonkorvauksen suhteuttamista, on siten virheellinen, koska yhtä vahinkojen ja niiden korvaamisen vertailuun liittyvää tekijää on aliarvioitu. Riidanalaisen päätöksen päätösosaan sisältyvillä takaisinperintäehdoilla ei voida korjata tätä puutetta, sillä niissä ei viitata tuensaajille myönnetyn kilpailuedun arvoon.

- 64 Komissio, jota Ranskan tasavalta tukee, kiistää nämä väitteet.
- 65 Aluksi on viitattava huomautuksiin, jotka on esitetty aiemmin vastauksena ensimmäiseen kanneperusteeseen ja joissa on kyse kyseessä olevan tukijärjestelmän oikeasuhteisuudesta (ks. edellä 35–49 kohta).
- 66 Toisen kanneperusteen ensimmäisestä osasta, jonka mukaan on tehty ilmeinen arviointivirhe ja suhteellisuusperiaatetta on loukattu siltä osin kuin komissio on kyseessä olevan tukijärjestelmän suuruutta määrittäessään ottanut huomioon vain moratoriosta johtuvaa verojen maksun lykkäämistä vastaavan nimellismäärän, mikä johtaa siihen, että kyseessä olevan tukijärjestelmän määrällä korvataan poikkeuksellisesta tapahtumasta aiheutuneita vahinkoja liiallisesti, on mainittava seuraavat seikat.
- 67 Kantaja ei ensiksikään ole muistuttanut, että moratoriosta johtuva verojen maksun lykkääminen koskee vain ilmailuveroja ja että se ei koske kaikkia tukikelpoisilta lentoyhtiöiltä perittäviä veroja. Koska yhteisöveron kaltaiset verot maksetaan vuonna 2020 vuoden 2019 tilikauden tuloksen perusteella, kyseessä olevan tukijärjestelmän piiriin kuuluvien yhtiöiden, joita verotetaan Ranskassa sillä perusteella, että niiden pääasiallinen toimipaikka sijaitsee siellä, on jatkettava tiettyjen sellaisten verojen maksamista, joita kantajan, joka toimii palvelujen tarjoajana toisesta jäsenvaltiosta käsin tai sijoittautumisvapauden perusteella, ei tarvitse maksaa.
- 68 Kuten komissio riidanalaisessa päätöksessä väittää, kyseessä olevan tukijärjestelmän tuensaajille poikkeuksellisesta tapahtumasta aiheutuneiden vahinkojen määrä on toiseksi mitä todennäköisimmin nimellisarvoltaan suurempi kuin koko kyseessä olevan tukijärjestelmän nimellinen kokonaisuus (noin 680 miljoonaa euroa verrattuna 200,1 miljoonaan euroon), joten mahdollisen liiallisen korvauksen maksamisen vaara on selvästi suljettava pois.
- 69 Kolmanneksi on todettava, että vaikka kantaja vetoaa perustellusti pankkien mahdolliseen riskiaversioon tai joka tapauksessa niiden suureen varovaisuuteen pandemian yhteydessä, se ei voi perustellusti olettaa, etteivät pankit myöntäisi lainoja lainkaan. Kuten komissio perustellusti muistuttaa, sen lisäksi, että todistustaakka on kantajalla, jonka on siis osoitettava, ettei komission tekemä arviointi ole uskottava, on todettava, että väite, jonka mukaan tukikelpoisille lentoyhtiöille ei myönnettäisi lainoja lainkaan, on pelkästään hypoteettinen. Tämä toteamus saattaa pitää paikkansa jonkin kyseessä olevan tukijärjestelmän tuensaajana olevan lentoyhtiön osalta, mutta se ei pidä yleisesti paikkaansa, eikä sitä missään tapauksessa voida hyväksyä ilman vähäisintäkään sen tueksi esitettyä todistusta. On todennäköisempää, että pankit olisivat taipuvaisia tukemaan viimeksi mainittuja ja että ne vaatisivat myöntämistään lainoista korkoja, jotka ovat niiden kannalta edullisia. Näin ollen komission oletama, joka koskee lainoja, joissa korkona käytetään viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta annettuun tiedonantoon perustuvaa suurinta marginaalia (1000 peruspistettä) ja joka vastaa tilannetta, jossa lainanottajan luottokelpoisuusluokka on huono ja sen vakuudet ovat heikot, vaikuttaa varovaiselta ja riittävältä. Komissio ei ole siten tehnyt arviointivirhettä.
- 70 Jo edellä 68 kohdassa esitettyjen syiden vuoksi ei missään tapauksessa voida hyväksyä väitettä, jonka mukaan ilmailuveroja koskeva moratorio myöntämällä niiden vahinkojen määrä, joita lentoyhtiöille, joiden pääasiallinen toimipaikka on Ranskassa, on aiheutunut covid-19-pandemiasta johtuneesta poikkeuksellisesta tapahtumasta, voitaisiin korvata liiallisesti, olipa kyseessä olevan tukijärjestelmän määrä arvioitu laskemalla korotetut korot, joita näiden verojen määrästä olisi maksujen lykkäyksen keston perusteella maksettava – eli 29,9 miljoonaa euroa – , tai olipa se hyväksytty koko nimellisarvoltaan, joka on 200,1 miljoonaa euroa. Käyttöön otetuilla valvontatoimenpiteillä, joista riidanalaisen päätöksen 46 perustelukappaleessa muistutetaan, pyritään lisäksi nimenomaan välttämään liiallisen korvauksen maksamisen vaara, eikä näitä toimenpiteitä olisi ollut mahdollista soveltaa kantajan kaltaisiin toisiin jäsenvaltioihin sijoittautuneisiin palveluntarjoajiin.

- 71 On vielä lisättävä, että todetessaan kyseessä olevan tukijärjestelmän sisämarkkinoille soveltuvaksi komissio on ottanut huomioon Ranskan tasavallan sitoumukset esittää sille menetelmä, mikä on lisätaetta, että liiallisen korvauksen maksamisen vaara vältetään.
- 72 Toisen kanneperusteen ensimmäinen osa on siten hylättävä.
- 73 Toisen valitusperusteen toisesta osasta on riittävää todeta komission tavoin, ettei sitä voida hyväksyä, koska se on ristiriidassa unionin tuomioistuinten tuen määrän määrittämistä koskevan oikeuskäytännön kanssa sekä siltä osin kuin kyse on edun arvioimisesta että sääntöjenvastaisen ja sisämarkkinoille soveltumattoman tuen määrän takaisinperimisestä. ”Toisen tason etuja” ei ole tosiasiallisesti otettava huomioon, koska ne ovat liian hypoteettisia ja liian monitahoisia, jotta ne voitaisiin yksilöidä varmuudella, mistä kantaja ei 21.12.2016 annetun tuomion komissio v. Aer Lingus ja Ryanair Designated Activity sanamuoto huomioon ottaen voinut olla tietämätön (C-164/15 P ja C-165/15 P, EU:C:2016:990, 90–92 kohta).
- 74 Kaiken edellä esitetyn perusteella toinen kanneperuste on hylättävä.

Neljäs kanneperuste, jonka mukaan perusteluvollisuutta ei ole noudatettu

- 75 Neljännen kanneperusteen tueksi kantaja muistuttaa, että komissiolla on SEUT 296 artiklan toisen kohdan mukainen perusteluvollisuus ja että tämän velvollisuuden noudattamatta jättäminen oikeuttaa kumoamaan riidanalaisen päätöksen. Lisäksi edellä mainitun määräyksen nojalla komission on ilmaistava ”selkeästi ja yksiselitteisesti” kyseessä olevan toimenpiteen toteuttamiseen johtanut päättely siten, että sekä asianomaiset osapuolet että unionin toimivaltainen tuomioistuin ymmärtävät syyt, joiden vuoksi riidanalainen toimi on toteutettu. Tämä perusteluvollisuus on nyt käsiteltävässä asiassa sitäkin tärkeämpi, koska riidanalainen päätös on tehty aloittamatta muodollista tutkintamenettelyä, jossa annetaan niille, joita asia koskee, mahdollisuus esittää perustelunsa.
- 76 Komissio ei kantajan mukaan kuitenkaan ole noudattanut perusteluvollisuuttaan, koska se ei ensinnäkään arvioinut, oliko tuki syrjimätön ja oliko se palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen mukainen, koska se ei toiseksi arvioinut edes suppeasti niille lentoyhtiöille, jotka voivat saada tukea, myönnetyn kilpailuedun arvoa ja koska se ei kolmanneksi perustellut laskelmaansa tuen määrästä.
- 77 Toiseksi komissio ei kantajan mukaan ole noudattanut myöskään velvollisuuttaan esittää asianmukaiset perustelut. Riidanalaisessa päätöksessä nimittäin myönnetään, että myös niiden lentoyhtiöiden, joiden unionin liikenneluvan on myöntänyt toinen jäsenvaltio, on maksettava verot, joiden maksuun tuella myönnetään moratorio, mutta siinä todetaan, että tällä seikalla ei ole vaikutusta tuen syrjimättömyyteen, koska toimenpiteellä pyritään selvästi korvaamaan lentoyhtiöille, joilla on Ranskan tasavallan myöntämä liikennelupa, aiheutuneet vahingot. Tämä on kuitenkin ristiriitainen toteutus, koska se merkitsisi sen hyväksymistä, että tuki ei ole syrjivä, koska sen pääasiallisena tavoitteena on syrjimin. Lisäksi riidanalaisen päätöksen alaviitteessä 23 tehty viittaus komission asiassa N 854/2001 – Yhdistynyt kuningaskunta – Lentoyhtiöille myönnetty tuki ilmatilan sulkemisen vuoksi - 12.3.2002 tekemästä päätöksestä ilmenevään ennakkotapaukseen on vain tulokseton yritys saada aikaan vaikutelma oikeudellisesta perustasta jollekin, joka alusta alkaen on ollut virheellistä päättelyä. Komission päättely on siten joko puutteellista, tautologista tai ristiriitaista. Ilmoitettujen tavoitteiden – eli covid-19-pandemian aiheuttamien vahinkojen korvaaminen ja lentoliikenteen alan rakenteen turvaaminen niiden lentoyhtiöiden osalta, joille on myönnetty unionin liikennelupa Ranskassa – ja näiden tavoitteiden saavuttamiseksi käytettyjen suhteettomien ja haitallisten keinojen – eli syrjivän tuen myöntäminen – välisen ristiriidan vuoksi ei ole mahdollista, että ne, joita asia koskee, tai unionin yleinen tuomioistuin voisivat ymmärtää, mikä kyseessä olevan tukitoimenpiteen tavoite oli, jos huomioon ei oteta tavoitetta jättää tukijärjestelmästä saatavan tuen ulkopuolelle lentoyhtiöt, joilla on muiden jäsenvaltioiden kuin Ranskan tasavallan myöntämä unionin liikennelupa.

- 78 Komissio kiistää nämä väitteet. Ranskan tasavalta viittaa tässä yhteydessä vastineeseen.
- 79 Ensinnäkin vaikka SEUT 296 artiklan 2 kohdassa edellytetyistä unionin toimen perusteluista on selkeästi ja yksiselitteisesti ilmentävä kyseessä olevan toimen tekijän päättely siten, että niille, joita toimenpide koskee, selviävät sen syyt ja että unionin tuomioistuimien voi tutkia toimenpiteen laillisuuden, perusteluissa ei kuitenkaan tarvitse esittää kaikkia asiaan liittyviä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja. Perusteluvollisuuden noudattamisen arvioimisessa on lisäksi otettava huomioon toimen sanamuodon lisäksi myös sen asiayhteys ja kaikki kyseistä asiaa koskevat oikeussäännöt (tuomio 7.2.2018, *American Express*, C-304/16, EU:C:2018:66, 75 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Tämä asiayhteys muodostuu nyt käsiteltävässä asiassa pandemiasta ja äärimmäisen kiireellisistä olosuhteista, joiden vallitessa komissio tutki toimenpiteet, joita jäsenvaltiot olivat ilmoittaneet sille, ja teki näitä toimenpiteitä koskevat päätökset, muun muassa riidanalaisen päätöksen. Edellä olevista 1 ja 3 kohdasta ilmenee tältä osin, että kyseessä olevan tukijärjestelmän ilmoittamisen ja riidanalaisen päätöksen tekemisen välillä kului vain seitsemän päivää.
- 80 Tällaisista poikkeuksellisista olosuhteista huolimatta on todettava, että riidanalaiseen päätökseen sisältyy nyt käsiteltävässä asiassa 53 perustelukappaleita ja että sen perusteella voidaan yksiselitteisesti ja eritellysti ymmärtää ne tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja koskevat perustelut, joiden vuoksi komissio päätti olla vastustamatta kyseessä olevaa tukijärjestelmää.
- 81 Toiseksi numerotiedot, jotka ovat perustana kyseessä olevan tukijärjestelmän tavoitteen määrittämiselle ja tavalle, jolla kyseinen tavoite voidaan saavuttaa (lentoyhtiöiden, joilla on Ranskan myöntämä lupa, ilmailuveroja koskeva moratorio), on esitetty täsmällisesti. Erityisesti riidanalaisen päätöksen 3 perustelukappaleen sanamuodosta on todettava, että kantaja ei voinut erehtyä kyseessä olevan tukijärjestelmän tavoitteesta. Väite, jonka mukaan mainitun tukijärjestelmän määrän määrittäminen ei ole mahdollista, ei komission esittämistä syistä pidä paikkaansa, sillä riidanalaisen päätöksen 47 perustelukappaleessa ja alaviitteessä 22, luettuina yhdessä riidanalaisen päätöksen 7 ja 8 perustelukappaleen kanssa, esitetään selvät syyt, joiden vuoksi 29,9 miljoonan euron määrään on voitu päätyä.
- 82 ”Toisen tason” etuja koskevista perusteluista on todettava kolmanneksi, ettei komissiolla ollut niiden osalta mitään velvollisuuksia, koska näitä etuja ei ollut tarpeen tutkia tuen määrän yksilöimiseksi.
- 83 Neljänneksi on todettava, että koska riidanalainen päätös on annettu SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla, mainitun päätöksen perusteluja on tarkasteltava kyseisessä määräyksessä asetettujen edellytysten noudattamisen valossa. Riidanalaisen päätöksen perusteluista ilmenee kuitenkin, että oikeuskäytännössä asetettuja edellytyksiä on noudatettu tarkasti, kun kyse on sekä tapahtuman luonnehtimisesta ”poikkeukselliseksi” että tämän tapahtuman ja kyseessä olevan tukijärjestelmän tuensaajille aiheutuneiden vahinkojen välisen syy-yhteyden tarkastelusta.
- 84 Koska komissio on riidanalaisessa päätöksessä esittänyt syyt, joiden vuoksi kyseessä oleva tukijärjestelmä täytti SEUT 107 artiklan 2 kohdan b alakohdassa asetetut edellytykset, ja erityisesti, miksi tukikelpoisuus kriteeri, joka edellyttää Ranskan myöntämän luvan hallussapitoa, oli tarpeellinen, asianmukainen ja oikeasuhteinen, se on täyttänyt perusteluvollisuutensa.
- 85 Neljäs kanneperuste on siten hylättävä.

Kolmas kanneperuste, jonka mukaan SEUT 108 artiklan 2 kohdasta johdettuja menettelyllisiä oikeuksia on loukattu

- 86 Kolmas kanneperuste, jossa on kyse kantajan menettelyllisten oikeuksien turvaamisesta sen vuoksi, että komissio ei ole aloittanut muodollista tutkintamenettelyä huolimatta väitetyistä vakavista epäilyistä, on todellisuudessa esitetty toissijaisena siltä varalta, että unionin yleinen tuomioistuin ei tutkisi sitä, oliko

tukea sellaisenaan arvioitu oikein. Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä nimittäin käy ilmi, että tällaisella kanneperusteella pyritään siihen, että asianosaisen osapuolen tässä ominaisuudessaan SEUT 263 artiklan nojalla nostama kanne voidaan ottaa tutkittavaksi, mitä oikeutta hänellä ei muutoin olisi (ks. vastaavasti tuomio 24.5.2011, komissio v. Kronoply ja Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, 48 kohta ja tuomio 27.10.2011, Itävalta v. Scheucher-Fleisch ym., C-47/10 P, EU:C:2011:698, 44 kohta). Unionin yleinen tuomioistuin on kuitenkin tutkinut kaksi ensimmäistä kanneperustetta, jotka koskevat sitä, oliko tukea sellaisenaan arvioitu oikein, joten tällainen kanneperuste on vailla sille ilmoitettua tarkoitusta.

- 87 Lisäksi on todettava, ettei tällä kanneperusteella ole itsenäistä sisältöä. Kantaja voi näet tällaisen kanneperusteen yhteydessä vedota sille muodollisessa tutkintamenettelyssä kuuluvien menettelyoikeuksien turvaamiseksi yksinomaan perusteisiin, joiden tarkoituksena on osoittaa, että niiden tietojen ja todisteiden, joita komissiolla oli tai olisi voinut olla ilmoitetun toimenpiteen alustavassa tutkintavaiheessa, arvioinnin olisi pitänyt herättää epäilyjä toimenpiteen soveltuvuudesta sisämarkkinoille (ks. vastaavasti tuomio 22.12.2008, Régie Networks, C-333/07, EU:C:2008:764, 81 kohta; tuomio 9.7.2009, 3F v. komissio, C-319/07 P, EU:C:2009:435, 35 kohta ja tuomio 24.5.2011, komissio v. Kronoply ja Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, 59 kohta), kuten siihen, että komission alustavassa tutkintamenettelyssä tekemä tutkinta on ollut riittämätön tai puutteellinen, tai siihen, että kolmannet osapuolet olivat tehneet kanteluja. On kuitenkin todettava, että kolmannessa kanneperusteessa toistetaan lyhyesti ensimmäisen ja toisen kanneperusteen yhteydessä esitetyt väitteet yksilöimättä mahdollisiin vakaviin vaikeuksiin liittyviä erityisiä seikkoja.
- 88 Näiden syiden vuoksi on todettava, että koska unionin yleinen tuomioistuin on tutkinut mainitut kanneperusteet aineellisesti, tämän kanneperusteen perusteltavuutta ei ole tarpeen tutkia.
- 89 Kanne on näin ollen hylättävä kokonaisuudessaan ja kantajalle on lisäksi myönnettävä pyytämänsä luottamuksellinen käsittely, koska Ranskan tasavalta ei ole esittänyt vastaväitteitä tältä osin.

Oikeudenkäyntikulut

- 90 Unionin yleisen tuomioistuimen työjärjestyksen 134 artiklan 1 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, veloitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska kantaja on hävinnyt asian ja komissio on vaatinut oikeudenkäyntikulujensa korvaamista, kantaja on veloitettava vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan ja korvaamaan komission oikeudenkäyntikulut luottamuksellista käsittelyä koskevasta pyynnöstä aiheutuneet oikeudenkäyntikulut mukaan lukien.
- 91 Ranskan tasavalta vastaa työjärjestyksen 138 artiklan 1 kohdan mukaisesti omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (laajennettu kymmenes jaosto)

on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) Kanne hylätään.**
- 2) Ryanair DAC veloitetaan vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan ja korvaamaan Euroopan komission oikeudenkäyntikulut luottamuksellista käsittelyä koskevasta pyynnöstä aiheutuneet oikeudenkäyntikulut mukaan lukien.**
- 3) Ranskan tasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.**

Van der Woude
Kowalik-Bańczyk

Kornezov

Buttigieg
Hesse

Julistettiin Luxemburgissa 17 päivänä helmikuuta 2021.

Allekirjoitukset