



## Teismo praktikos rinkinys

BENDROJO TEISMO (dešimtoji išplėstinė kolegija) SPRENDIMAS

2022 m. birželio 22 d.\*

„Valstybės pagalba – Suomijos oro transporto rinka – Pagalba, kurią Suomija suteikė *Finnair* dėl COVID-19 pandemijos – Oro transporto bendrovės rekapitalizavimas, atliktas jos viešųjų ir privačių savininkų proporcingai esamai nuosavybės struktūrai – Sprendimas nereikšti prieštaravimų – Laikinoji valstybės pagalbos priemonių sistema – Priemonė, skirta dideliems valstybės narės ekonominiams sutrikimams atitaisyti – Nukrypti nuo tam tikrų laikinosios sistemos reikalavimų leidžianti nuostata – Nepalygintas pagalbos teigiamas ir neigiamas poveikis prekybos sąlygoms ir siekiui išsaugoti neiškraipytą konkurenciją – Vienodas požiūris – Įsisteigimo laisvė – Laisvė teikti paslaugas – Pareiga motyvuoti“

Byloje T-657/20

**Ryanair DAC**, įsteigta Sordse (Airija), atstovaujama advokatų F.-C. Laprévotte, V. Blanc, E. Vahida, S. Rating ir I.-G. Metaxas-Maranghidis,

ieškovė,

prieš

**Europos Komisiją**, atstovojamą L. Flynn, S. Noë ir F. Tomat,

atsakovę,

palaikomą

**Prancūzijos Respublikos**, atstovaujamos T. Stéhelin ir P. Dodeller,

ir

**Suomijos Respublikos**, atstovaujamos H. Leppo ir A. Laine,

įstojusių į bylą šalių,

BENDRASIS TEISMAS (dešimtoji išplėstinė kolegija),

kurį sudaro pirmininkas A. Kornezov, teisėjai E. Buttigieg, K. Kowalik-Bańczyk, G. Hesse (pranešėjas) ir D. Petrлік,

posėdžio sekretorius I. Pollalis, administratorius,

\* Proceso kalba: anglų.

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

įvykus 2021 m. gruodžio 8 d. posėdžiui,

priima šį

### **Sprendimą**

- 1 SESV 263 straipsniu grindžiamu ieškiniu ieškovė *Ryanair DAC* prašo panaikinti 2020 m. birželio 9 d. Europos Komisijos sprendimą C(2020) 3970 *final* dėl valstybės pagalbos SA.57410 (2020/N) – Suomija COVID-19: *Finnair* rekapitalizavimas (toliau – ginčijamas sprendimas).

### **Ginčo aplinkybės**

- 2 2020 m. birželio 3 d. Suomijos Respublika, vadovaudamasi SESV 108 straipsnio 3 dalimi, pranešė Komisijai apie pagalbos priemonę – rekapitalizavimą (teisių emisiją), kurio suma, atsižvelgiant į galutines teisių emisijos sąlygas, gali būti nuo 499 iki 512 mln. EUR (toliau – nagrinėjama priemonė). Naujos akcijos buvo pasiūlytos visiems pagalbos gavėjos *Finnair, Plc* (toliau – pagalbos gavėja arba *Finnair*) akcininkams proporcingai jų turimoms kapitalo dalims.
- 3 Nagrinėjama priemonė grindžiama SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktu. Jos imtasi po to, kai *Finnair* buvo suteikta valstybės garantija; 2020 m. gegužės 18 d. Sprendimu C(2020) 3387 *final* dėl valstybės pagalbos SA.56809 (2020/N) – Suomija COVID-19: valstybės garantija, suteikta *Finnair* (toliau – sprendimas dėl valstybės garantijos) Komisija pripažino šią garantiją suderinama su vidaus rinka, atsižvelgiant į 2020 m. kovo 19 d. Komisijos komunikato „Laikinoji valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti reaguojant į dabartinį COVID-19 protrūkį, sistema“ (OL C 91 I, 2020, p. 1), iš dalies pakeisto 2020 m. balandžio 3 d. ir gegužės 8 d. (toliau – laikinoji sistema), 3.2 ir 3.4 punktus. Šia valstybės garantija užtikrinta 90 % 600 mln. EUR paskolos, kurią *Finnair* gavo iš pensijų fondo.
- 4 2020 m. birželio 9 d. Komisija priėmė ginčijamą sprendimą, jame nusprendė neteikti prieštaravimų dėl nagrinėjamos priemonės, nes ji yra suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą. Komisija įvertino kiekvienos priemonės, sudarančios bendros operacijos dalį, t. y. valstybės garantijos ir rekapitalizavimo, suderinamumą. Kalbant konkrečiai, ji išnagrinėjo, ar dėl abiejų priemonių kumuliacijos daromas poveikis, ir patikrino, ar šis galimas kumuliacinis poveikis yra suderinamas su vidaus rinka.

### **Šalių reikalavimai**

- 5 Ieškovė Bendrojo Teismo prašo:
  - panaikinti ginčijamą sprendimą,
  - priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išvadas.
- 6 Komisija Pirmosios instancijos teismo prašo:
  - atmesti ieškinį kaip nepriimtina arba nepagrįstą,

– priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

7 Prancūzijos Respublika ir Suomijos Respublika Bendrojo Teismo prašo atmesti ieškinį.

### **Dėl teisės**

8 Grįsdama ieškinį ieškovė nurodo keturis pagrindus, grindžiamus, pirma, SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkto pažeidimu; antra, nediskriminavimo, laisvės teikti paslaugas ir įsisteigimo laisvės principų pažeidimu; trečia, procesinių teisių pažeidimu ir, ketvirta, nemotyvavimu.

### **Dėl priimtimumo**

9 Komisija, palaikoma Prancūzijos Respublikos, ginčija pirmųjų trijų pagrindų priimtimumą. Komisija teigia, jog ieškovė negali ginčyti ginčijamo sprendimo pagrįstumo, nes neįrodė, kad jos konkurencinei padėčiai Suomijos oro transporto rinkoje buvo padarytas didelis poveikis. Ieškovė tik nurodė, kad 2020 m. vasarą teikė paslaugas maršrutu Helsinkis (Suomija)–Viena (Austrija), tačiau pareiškė, kad nutraukė jų teikimą. Taigi Komisija taip pat abejoja, ar ieškovė įrodė, kad yra suinteresuotoji šalis, nes ji nepateikė jokių įrodymų, patvirtinančių, kad konkuruoja su pagalbos gavėja.

10 Ieškovė ginčija šiuos nepriimtimumo pagrindus.

11 Reikia priminti, kad kai Komisija, remdamasi 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamento (ES) 2015/1589, nustatančio išsamias SESV 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015, p. 9), 4 straipsnio 3 dalimi, kaip nagrinėjamu atveju, priima sprendimą nereikšti prieštaravimų, ji ne tik pripažįsta, kad atitinkamos priemonės yra suderinamos su vidaus rinka, bet ir netiesiogiai atsisako pradėti oficialią tyrimo procedūrą, numatytą SESV 108 straipsnio 2 dalyje ir to reglamento 6 straipsnio 1 dalyje (pagal analogiją žr. 2011 m. spalio 27 d. Sprendimo *Austrija / Scheucher-Fleisch ir kt.*, C-47/10 P, EU:C:2011:698, 42 punktą ir nurodytą jurisprudenciją). Jei atlikusi preliminarų tyrimą Komisija konstatuoja, kad dėl priemonės, apie kurią pranešta, suderinamumo su vidaus rinka kyla abejonių, ji privalo pagal Reglamento Nr. 2015/1589 4 straipsnio 4 dalį priimti sprendimą pradėti oficialią tyrimo procedūrą, numatytą SESV 108 straipsnio 2 dalyje ir minėto reglamento 6 straipsnio 1 dalyje. Pagal pastarąją nuostatą tokiu sprendimu reikalaujama, kad suinteresuotoji valstybė narė ir kitos suinteresuotosios šalys pateiktų pastabas per nustatytą laikotarpį, kuris paprastai yra ne ilgesnis kaip vienas mėnuo (pagal analogiją žr. 2011 m. gegužės 24 d. Sprendimo *Komisija / Kronoply ir Kronotex*, C-83/09 P, EU:C:2011:341, 46 punktą).

12 Nagrinėjamu atveju užbaigusi preliminarų tyrimą Komisija nusprendė neteikti prieštaravimų dėl nagrinėjamos priemonės, motyvuodama tuo, kad ji suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą. Kadangi oficiali tyrimo procedūra nebuvo pradėta, suinteresuotosios šalys, kurios būtų galėjusios pateikti pastabas vykstant šiam etapui, tokios galimybės neturėjo. Siekiant ištaisyti šį trūkumą joms pripažįstama teisė Europos Sąjungos teisme ginčyti Komisijos sprendimą nepradėti oficialios tyrimo procedūros. Taigi ieškinys, kurį pareiškia suinteresuotoji šalis, kaip ji suprantama pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį, ir kuriuo prašoma panaikinti ginčijamą sprendimą, yra priimtinas, jei šį ieškinį pareiškęs asmuo siekia apginti

- pastarojoje nuostatoje jam suteiktas procesines teises (šiuo klausimu žr. 2010 m. lapkričio 18 d. Sprendimo *NDSHT / Komisija*, C-322/09 P, EU:C:2010:701, 56 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).
- 13 Atsižvelgiant į Reglamento 2015/1589 1 straipsnio h punktą, su pagalbos gavėju konkuruojanti įmonė neginčijamai yra viena iš „suinteresuotų[jų] šalių“, kaip jos suprantamos pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį (2020 m. rugsėjo 3 d. Sprendimo *Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland ir kt. / Komisija*, C-817/18 P, EU:C:2020:637, 50 punktas; šiuo klausimu taip pat žr. 2010 m. lapkričio 18 d. Sprendimo *NDSHT / Komisija*, C-322/09 P, EU:C:2010:701, 59 punktą).
  - 14 Priešingai, nei tvirtina Komisija ir Prancūzijos Respublika, ieškovė pakankamai teisiškai įrodė, kad buvo *Finnair* konkurentė. Iš tiesų ji paaiškino, kad daugiau kaip 17 metų teikė keleivių vežimo oro transportu iš Suomijos ir į ją paslaugas. Be to, neginčijama, kad ieškovė prieš prasidedant COVID-19 pandemijai užėmė šių paslaugų rinkos dalį, nors ji ir buvo nedidelė. Ieškovė taip pat nurodė, kad 2019 m. pervežė daugiau kaip 100 000 keleivių iš Suomijos ir į ją ir kad į jos 2020 m. vasaros sezono skrydžių planą iki COVID-19 pandemijos pradžios buvo įtraukti šeši maršrutai iš trijų Suomijos oro uostų. Ieškovė taip pat paaiškino, kad pandemija jos veiklą Suomijoje paveikė labiau nei pagalbos gavėjos veiklą, ir tai nebuvo ginčyta.
  - 15 Priešingai, nei teigia Komisija, šios išvados nepaneigia tai, kad ieškovė nutraukė paslaugų teikimą Suomijoje dėl COVID-19 pandemijos. Iš tiesų, atsižvelgiant į šio sprendimo 14 punkte išdėstytas faktines aplinkybes ir į šį paslaugų teikimo nutraukimą lėmusias aplinkybes, reikia konstatuoti, kad šis nutraukimas tikriausiai yra laikinas ir kad ieškinio pareiškimo momentu ieškovės ir pagalbos gavėjos konkurenciniai santykiai nebuvo nutrūkę (šiuo klausimu žr. 2021 m. rugsėjo 2 d. Sprendimo *NeXovation / Komisija*, C-665/19 P, EU:C:2021:667, 63 punktą). Be to, per posėdį ieškovė nurodė, kad vėl vykdo skrydžius iš Suomijos ir į ją.
  - 16 Darytina išvada, kad ieškovė, pagalbos gavėjos konkurentė, įrodė esanti suinteresuotoji šalis, kaip ji suprantama pagal Reglamento 2015/1589 1 straipsnio h punktą, turinti interesą užtikrinti savo procesinių teisių, kurias ji kildina iš SESV 108 straipsnio 2 dalies, apsaugą.
  - 17 Šiuo atveju iš ieškinio 33–39 punktų matyti, kad juo ieškovė tik siekia, kad būtų paisoma jos procesinių teisių, kurias ji turi pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį, net jei vieninteliu trečiuoju pagrindu aiškiai siekiama apginti jos teises. Taigi ieškinį reikia pripažinti priimtiniu tiek, kiek ieškovė remiasi savo procesinių teisių pažeidimu. Todėl reikia nustatyti, kokie ieškinio pagrindai yra priimtini tiek, kiek jais siekiama įrodyti šį pažeidimą.
  - 18 Trečiasis pagrindas, kuriuo siekiama, kad būtų paisoma ieškovės procesinių teisių, yra priimtinas. Be to, reikia priminti, kad siekdama įrodyti savo procesinių teisių pažeidimą ji turi teisę remtis argumentais, kuriais siekiama, jog Komisijos padaryta išvada, kad nagrinėjama priemonė suderinama su vidaus rinka, yra klaidinga, o tai *a fortiori* gali patvirtinti, kad, vertinant šios priemonės suderinamumą su vidaus rinka, Komisijai turėjo kilti abejonių. Taigi nagrinėjamu atveju Bendrasis Teismas turi teisę išnagrinėti argumentus dėl esmės, kuriuos pateikė ieškovė, nurodydama pirmuosius du pagrindus, į kuriuos ji daro nuorodą dėstydamą trečiąjį pagrindą, kad patikrintų, ar jais galima pagrįsti ieškovės aiškiai suformuluotą pagrindą, susijusį su kilusiomis abejonėmis, pateisinančiomis SESV 108 straipsnio 2 dalyje numatytos procedūros pradėjimą (šiuo klausimu žr. 2013 m. birželio 13 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija*, C-287/12 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2013:395, 57–60 punktus ir 2019 m. gegužės 6 d. Sprendimo *Scor / Komisija*, T-135/17, nepaskelbtas Rink., EU:T:2019:287, 77 punktą).

- 19 Kalbant apie ketvirtąjį pagrindą, grindžiamą ginčijamo sprendimo nemotyvavimu, pažymėtina, kad pareigos motyvuoti nesilaikymas priskirtinas prie esminių procedūrinių reikalavimų pažeidimo ir yra su viešąja tvarka susijęs pagrindas, kurį Sąjungos teismas turi iškelti *ex officio* ir kuris nėra susijęs su ginčijamo sprendimo teisėtumu iš esmės (šiuo klausimu žr. 1998 m. balandžio 2 d. Sprendimo *Komisija / Sytraval ir Brink's France*, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 67–72 punktus).

### *Dėl esmės*

- 20 Pirmiausia reikia priminti, kad Reglamento Nr. 2015/1589 4 straipsnio 3 dalimi grindžiamas tokio sprendimo, kaip ginčijamas, neteikti prieštaravimų teisėtumas priklauso nuo to, ar per priemonės, apie kurią pranešta, preliminarų tyrimo etapą atliktas Komisijos turimos informacijos ir įrodymų vertinimas objektyviai turėjo sukelti abejonių dėl tos priemonės suderinamumo su vidaus rinka, nes, esant tokių abejonių, turi būti pradėta formali tyrimo procedūra, kurioje gali dalyvauti šio reglamento 1 straipsnio h punkte nurodytos suinteresuotosios šalys (pagal analogiją žr. 2020 m. rugsėjo 3 d. Sprendimo *Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland ir kt. / Komisija*, C-817/18 P, EU:C:2020:637, 80 punktą ir 2021 m. rugsėjo 2 d. Sprendimo *Komisija / Tempus Energy ir Tempus Energy Technology*, C-57/19 P, EU:C:2021:663, 38 punktą).
- 21 Pasibaigus preliminarų tyrimo procedūrai priimto sprendimo neteikti prieštaravimų teisėtumą Sąjungos teismas turi vertinti atsižvelgdamas ne tik į to sprendimo momentu Komisijos turėtą informaciją, bet ir į duomenis, kuriuos ji galėjo turėti (2021 m. balandžio 29 d. Sprendimo *Achemos Grupė ir Achema / Komisija*, C-847/19 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2021:343, 41 punktą ir 2021 m. rugsėjo 2 d. Sprendimo *Komisija / Tempus Energy ir Tempus Energy Technology*, C-57/19 P, EU:C:2021:663, 42 punktą).
- 22 Įrodymą, kad yra abejonių dėl nagrinėjamos pagalbos suderinamumo su vidaus rinka, kuris turi būti nustatytas tiek iš sprendimo neteikti prieštaravimų priėmimo aplinkybių, tiek iš jo turinio, turi pateikti tą sprendimą panaikinti prašantis asmuo, remdamasis nuoseklių įrodymų visuma (2020 m. rugsėjo 3 d. Sprendimo *Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland ir kt. / Komisija*, C-817/18 P, EU:C:2020:637, 82 punktą ir 2021 m. rugsėjo 2 d. Sprendimo *Komisija / Tempus Energy ir Tempus Energy Technology*, C-57/19 P, EU:C:2021:663, 40 punktą).
- 23 Nagrinėjamu atveju vykdydamas ginčijamo sprendimo teisėtumo kontrolę Bendrasis Teismas turi išnagrinėti ieškovės argumentus, kuriais siekiama įrodyti, kad po pirminio tyrimo Komisijai turėjo kilti abejonių dėl nagrinėjamos priemonės suderinamumo su vidaus rinka, kaip tai suprantama pagal Reglamento 2015/1589 4 straipsnio 3 ir 4 dalis.

### *Dėl trečiojo pagrindo, grindžiamo ieškovės procesinių teisių pažeidimu*

- 24 Trečiąjį pagrindą, kurį pateikdama ieškovė taip pat daro nuorodą į pirmąjį ir antrąjį pagrindus, sudaro šešios dalys, grindžiamos įvairiais požymiais, įrodančiais, kad Komisijai turėjo kilti abejonių, kaip tai suprantama pagal Reglamento 2015/1589 4 straipsnyje pateiktą sąvoką.

– *Dėl požymio, susijusio su SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkto pažeidimu, nes nagrinėjama priemonė nėra atitaisomi dideli Suomijos ekonomikos sutrikimai*

- 25 Iš esmės ieškovė priekaištauja Komisijai neįrodžius, kad nagrinėjama priemonė buvo skirta Suomijos ekonomikos dideliems sutrikimams atitaisyti.

- 26 Komisija, palaikoma Prancūzijos Respublikos ir Suomijos Respublikos, ginčija šį argumentą.
- 27 Reikia priminti, kad pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą pagalba, skirta kurios nors valstybės narės ekonomikos dideliems sutrikimams atitaisyti, gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka.
- 28 SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktas yra SESV 107 straipsnio 1 dalyje įtvirtinto bendrojo principo, kad valstybės pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka, išimtis. Taigi jis turi būti aiškinamas siaurai (žr. 2014 m. balandžio 9 d. Sprendimo *Graikija / Komisija*, T-150/12, nepaskelbtas Rink., EU:T:2014:191, 146 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). SESV 107 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad valstybių arba iš jos valstybinių išteklių „bet kokia forma“ suteikta pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka. Todėl SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktas taikomas individualiai pagalbai (2021 m. balandžio 14 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija (Finnair I; Covid-19)*, T-388/20, pateiktas apeliacinis skundas, EU:T:2021:196, 32 punktas).
- 29 Pagal jurisprudenciją Komisija gali pripažinti pagalbą suderinama su SESV 107 straipsnio 3 dalimi tik tuo atveju, jeigu gali konstatuoti, kad ši pagalba skirta vienam iš nurodytų tikslų įgyvendinti; tikslų, kurių pagalbą gaunanti įmonė negalėtų pasiekti savomis priemonėmis esant įprastoms rinkos sąlygoms. Kitaip tariant, nagrinėjama priemonė negali būti pripažinta suderinama su vidaus rinka, jeigu ja pagerinama pagalbą gavusios įmonės finansinė padėtis ir ji nėra būtina SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte numatytam tikslui – atitaisyti didelius Suomijos ekonomikos sutrikimus – pasiekti (šiuo klausimu žr. 2009 m. sausio 14 d. Sprendimo *Kronoply / Komisija*, T-162/06, EU:T:2009:2, 65 punktą ir nurodytą jurisprudenciją; šiuo klausimu taip pat žr. 2021 m. balandžio 14 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija (Finnair I; Covid-19)*, T-388/20, pateiktas apeliacinis skundas, EU:T:2021:196, 33 punktą).
- 30 Pirma, reikia pažymėti, jog, priešingai, nei tvirtina ieškovė, SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte nereikalaujama, kad nagrinėjama pagalba savaime galėtų atitaisyti didelius atitinkamos valstybės narės ekonomikos sutrikimus. Komisijai nustatčius didelius valstybės narės ekonomikos sutrikimus, šiai valstybei gali būti leista, jei kitos šiame straipsnyje numatytos sąlygos, be kita ko, yra įvykdytos, pagalbos sistemos ar individualios pagalbos forma teikti valstybės pagalbą, kuri padėtų tuos sutrikimus atitaisyti. Taigi galėtų būti kelios valstybės pagalbos priemonės, kurių kiekviena prisideda prie šio tikslo. Todėl negalima reikalauti, jog tam, kad pagalbos priemonė būtų tinkamai pagrįsta SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktu, ji savaime turėtų atitaisyti didelius valstybės narės ekonomikos sutrikimus (2021 m. balandžio 14 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija (Finnair I; Covid-19)*, T-388/20, pateiktas apeliacinis skundas, EU:T:2021:196, 41 punktas).
- 31 Tokiomis aplinkybėmis ieškovė negali priekaištauti Komisijai, kad ji pripažino, jog nagrinėjama priemonė atitinka SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte numatytas sąlygas, vien dėl to, kad šia priemone savaime negali būti atitaisyti dideli Suomijos ekonomikos sutrikimai, atsiradę dėl COVID-19 protrūkio.
- 32 Antra, dėl ieškovės teiginio, kad nagrinėjama priemone neatitaisomi dideli Suomijos ekonomikos sutrikimai, o priešingai, jie padidinami, nes ši priemonė naudinga tik *Finnair*, reikia patikrinti, ar Komisija teisingai pripažino, kad ji skirta SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte nurodytam tikslui įgyvendinti remiantis šio sprendimo 29 punkte nurodyta jurisprudencija.
- 33 Nagrinėjamu atveju ieškovė neginčija nei to, kad COVID-19 pandemija sukėlė didelių Suomijos ekonomikos sutrikimų, nei to, kad visą oro transporto sektorių ypač paveikė šios pandemijos sukelta krizė.

- 34 Ieškovė taip pat neginčija išvados, kad valstybės garantija ir nagrinėjama priemonė yra taip glaudžiai susijusios, kad jos turi būti laikomos viena priemone.
- 35 Šių dviejų priemonių tikslas iš esmės yra suteikti *Finnair* pakankamą likvidumą, siekiant išsaugoti jos gyvybiškumą ir vežimo oro transportu paslaugų teikimą laikotarpiu, kai COVID-19 pandemija stipriai trikdo visą Suomijos ekonomiką, ir išvengti to, kad galimas *Finnair* nemokumas dar labiau sutrikdytų atitinkamos valstybės narės ekonomiką (ginčijamo sprendimo 41 punktą).
- 36 Šiuo klausimu ginčijamame sprendime Komisija nusprendė, kad *Finnair* bankrutavus ar žlugus, galėjo būti stipriai sutrikdyta Suomijos ekonomika dėl šios bendrovės svarbaus vaidmens šalies vidaus bei tarptautiniam susisiekimui ir dėl jos ekonominės ir socialinės svarbos daugeliui tiekėjų ir darbuotojų Suomijoje, todėl padarė išvadą, kad *Finnair* taikomos priemonės skirtos vienam iš SESV 107 straipsnio 3 dalyje nurodytų tikslų, t. y. atitaisyti šios šalies ekonomikos didelius sutrikimus, įgyvendinti (ginčijamo sprendimo 84–86 punktą).
- 37 Šiuo aspektu, viena vertus, reikia konstatuoti, kad *Finnair* valdė vidaus ir tarptautinį tinklą, kuris užtikrino Suomijos susisiekimą. Iš tiesų 2019 m. *Finnair* buvo pagrindinė oro transporto bendrovė Suomijoje, pervežusi beveik 15 milijonų keleivių, t. y. 67 % visų keleivių, tais metais pervežtų į Suomiją, iš jos ir pačioje Suomijoje. *Finnair* aptarnavo daugumą Suomijos regioninių oro uostų ir valdė platų tarptautinį oro transporto tinklą, sudarytą iš daugiau nei 100 maršrutų ir jungiantį Suomiją su pagrindiniais Europos verslo centrais bei kitais pasaulio regionais (šiuo klausimu žr. 2021 m. balandžio 14 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija (Finnair I; Covid-19)*, T-388/20, pateiktas apeliacinis skundas, EU:T:2021:196, 45 ir 57 punktus).
- 38 Be to, *Finnair* buvo pagrindinė krovinių vežimo oro transportu operatorė ir valdė platų Azijos oro transporto tinklą. Šis tinklas buvo būtinas Suomijos ir Azijos įmonių tarpusavio prekybai, tačiau jis buvo dar svarbesnis atsižvelgiant į COVID-19 pandemijos sukeltą krizę. Iš tiesų *Finnair* kasdien vykdė krovinių vežimo maršrutus į Pietų Korėją, Kiniją ir Japoniją, kad patenkintų Suomijos vaistų ir medicininės įrangos, reikalingų kovai su virusu, paklausą (2021 m. balandžio 14 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija (Finnair I; Covid-19)*, T-388/20, pateiktas apeliacinis skundas, EU:T:2021:196, 47 punktą).
- 39 Kita vertus, reikia pažymėti, kaip ginčijamame sprendime tai padarė Komisija, kad *Finnair* Suomijoje turi didelę ekonominę ir socialinę svarbą. Iš tiesų 2017 m. *Finnair* buvo šešiolikta pagal dydį bendrovė Suomijoje, vertinant pagal jos indėlį į šios šalies bendrąjį vidaus produktą (BVP); jos pridėtinė vertė siekė 600 mln. EUR ir 2019 m. pabaigoje joje buvo įdarbinta apie 6 800 darbuotojų.
- 40 Ieškovė tvirtina, kad šie skaičiai yra nepakankami, palyginti su Suomijos BVP (apie 241 mlrd. EUR 2019 m.) arba su bendru dirbančių asmenų skaičiumi (2,5 mln. asmenų), kad pateisintų nagrinėjamą priemonę. Vis dėlto, nors *Finnair* pridėtinė vertė sudaro tik dalį Suomijos BVP, o *Finnair* darbuotojai sudaro tik nedidelę dalį Suomijoje dirbančių asmenų skaičiaus, tai negali paneigti *Finnair* svarbos šiai ekonomikai. Iš tiesų pakanka priminti, kad vien *Finnair* pervežė 67 % visų keleivių, keliaujančių į Suomiją, iš jos ir pačioje Suomijoje, ir kad ji buvo vienintelė oro transporto bendrovė, visus metus reguliariai skraidanti į daugumą Suomijos regioninių oro uostų. 50 % *Finnair* pervežtų keleivių šiais vidaus skrydžiais keliavo darbo reikalais. Taigi *Finnair* atlieka svarbų vaidmenį vežant keleivius oro transportu šalyje, kurioje dėl klimato ir geografinių sąlygų kitos transporto rūšys ne visada yra tinkama alternatyva aviacijai. Be to, per pandemiją *Finnair* bendradarbiavo su *Huoltovarmuuskeskus* (Nacionalinis krizių valdymo centras, Suomija) ir naudojo savo tarptautinį oro transporto tinklą, kad patenkintų Suomijos įrangos, reikalingos kovai su COVID-19 pandemija, paklausą. Aptariamų vaistų ir medicinos reikmenų tiekimo

saugumas yra strategiškai svarbus tiek siekiant apsaugoti Suomijoje gyvenančių žmonių sveikatą, tiek apriboti viruso plitimo valdymo priemonės ir greitai atgaivinti Suomijos ekonomiką. Daug Suomijos įmonių klovėsi *Finnair* teikiamomis suteiktas krovinių vežimo paslaugomis, o kai kurios taip pat klovėsi ir *Finnair* pirkimais. Iš tiesų *Finnair* pirkimai iš savo tiekėjų 2019 m. sudarė 1,9 mlrd. EUR; 40 % šių pirkimų buvo iš Suomijos įmonių (šiuo klausimu žr. 2021 m. balandžio 14 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija (Finnair I; Covid-19)*, T-388/20, pateiktas apeliacinis skundas, EU:T:2021:196, 44–53 punktus).

- 41 Atsižvelgdama į tai Komisija teisingai konstatavo, kad dėl svarbaus *Finnair* vaidmens Suomijos nacionaliniam ir tarptautiniam susisiekimui bei dėl jos ekonominės ir socialinės svarbos daugeliui tiekėjų ir darbuotojų Suomijoje nagrinėjama priemonė skirta SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte nurodytam tikslui įgyvendinti – atitaisyti didelius šios šalies ekonomikos sutrikimus – ir, priešingai, nei teigia ieškovė, ja jokiu būdu nėra padidinami Suomijos ekonomikos sutrikimai.
- 42 Kiti ieškovės šiuo klausimu pateikti argumentai negali pakeisti šios išvados.
- 43 Pirma, dėl ankstesnių Komisijos sprendimų, priimtų pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą, ieškovė teigia, kad atskiroms įmonėms skirti sprendimai buvo susiję su bankais ir valstybės narės geležinkelių tinklo operatoriumi. Ji tvirtina, kad nors bankas gali turėti sisteminės svarbos šalies ekonomikai, o geležinkelių tinklas gali atlikti svarbų vaidmenį šalies ekonomikai ir gyventojams, *Finnair* atveju taip nėra.
- 44 Reikia priminti, kad ginčijamo sprendimo teisėtumas turi būti vertinamas atsižvelgiant tik į SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą, o ne į tariamą ankstesnę Komisijos praktiką (šiuo klausimu žr. 2013 m. vasario 27 d. Sprendimo *Nitrogénművek Vegyipari / Komisija*, T-387/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2013:98, 126 punktą ir nurodytą jurisprudenciją). Bet kuriuo atveju vien aplinkybė, kad *Finnair* nėra nei bankas, nei geležinkelių tinklo operatorius, neleidžia daryti išvados, jog ji nėra svarbi Suomijos ekonomikai. Vien ši aplinkybė taip pat negali įrodyti, kad nagrinėjama priemonė skirta SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte nurodytam tikslui įgyvendinti ir kad vertinant šios priemonės suderinamumą su vidaus rinka Komisijai turėjo kilti abejonų.
- 45 Antra, kalbant apie tariamus *Finnair* finansinius sunkumus iki COVID-19 pandemijos, viena vertus, reikia pažymėti, jog ieškovė neginčija, kad ši oro transporto bendrovė iki COVID-19 pandemijos nebuvo sunkumų patirianti įmonė, kaip ji suprantama pagal 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant [SESV] 107 ir 108 straipsnius (OL L 187, 2014, p. 1), 2 straipsnio 18 punktą.
- 46 Kita vertus, iš ieškinio priede pateikto dokumento „2019 m. finansinė informacija, *Finnair*“, kuriuo remiasi ieškovė, grįsdama savo argumentą, nematyti, kad prieš prasidedant COVID-19 pandemijai *Finnair* būtų turėjusi sunkumų, dėl kurių būtų kilę abejonų dėl nagrinėjamos priemonės suderinamumo su vidaus rinka. Priešingai, nors 2019 m., palyginti su 2018 m., *Finnair* pelnas sumažėjo 25 %, šis dokumentas patvirtina, kad, nepaisant šio sumažėjimo, *Finnair* iki COVID-19 pandemijos vis dar buvo pelninga įmonė.
- 47 Trečia, dėl *Finnair* svarbos Suomijos susisiekimui ieškovė teigia, kad ginčijamame sprendime ši svarba pervertinama, nes du trečdaliai šios oro transporto bendrovės parduodamų bilietų yra skirti jungiamiesiems skrydžiams. Šiuo klausimu pakanka priminti, kad keleivių, kuriuos *Finnair* skraidina be persėdimo, skaičius nėra vienintelis veiksnys, į kurį atsižvelgė Komisija, darydama išvadą, kad nagrinėjama priemonė skirta vienam iš SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte



- nurodytų tikslų įgyvendinti. Iš tiesų, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 84–86 punktų, Komisija, žinoma, atsižvelgė į keleivių vežimą, bet taip pat ir į krovinių vežimą, darbo vietas, pirkimus iš Suomijos tiekėjų ir indėlį į BVP. Net pripažinus, kad du trečdaliai *Finnair* parduotų bilietų buvo skirti jungiamiesiems skrydžiams, iki COVID-19 pandemijos *Finnair* atliko svarbų vaidmenį užtikrinant šalies susisiekimą (žr. šio sprendimo 37–40 punktus). Šiomis aplinkybėmis remiantis ieškovės argumentu negali būti įrodyta, kad nagrinėjama priemonė nebuvo prisidėta prie didelių Suomijos ekonomikos sutrikimų atitaisymo ir kad, vertinant šios priemonės suderinamumą su vidaus rinka, Komisijai turėjo kilti abejonų.
- 48 Ketvirta, dėl argumento, jog Komisija neįrodė, kad *Finnair* bankrotas neišvengiamai keltų pavojų Suomijos ekonomikai ir susisiekimui, ieškovė konkrečiai priekaištauja Komisijai neįrodžius, viena vertus, kad, nesiėmus nagrinėjamos priemonės, *Finnair* neišvengiamai būtų bankrutavusi ir tuomet visa jos veikla būtų buvusi nutraukta, ir, kita vertus, kad jokia kita oro transporto bendrovė nebūtų galėjusi prisitaikyti ir vykdyti maršrutų, kuriuos prieš tai vykdė *Finnair*. Ieškovė laikosi nuomonės, kad oro transporto bendrovių *Malev* ir *Spanair* bankrotas šiuo atžvilgiu rodo, kad dėl nacionalinės bendrovės bankroto gali būti pagerintas susisiekimas ir suklestėti jos pagrindinis oro uostas.
- 49 Šiuo klausimu pažymėtina, jog nors ginčijamame sprendime Komisija konstatavo, kad *Finnair* bankrutavus ar žlugus galėjo būti stipriai sutrikdyta Suomijos ekonomika, atlikdama nagrinėjamos priemonės suderinamumo vertinimą ji neprivalėjo įsitikinti, kad, nesant valstybės įsikišimo, *Finnair* neišvengiamai būtų nutraukusi visą savo veiklą. Jai pakako konstatuoti, kad nagrinėjama priemonė buvo būtina atsižvelgiant į didelius sunkumus, su kuriais susidūrė *Finnair*, norėdama išsaugoti savo veiklą dėl jos mokumui kylančios rizikos.
- 50 Šiuo aspektu reikia pažymėti, kad dėl COVID-19 protrūkio ir dėl to atsiradusių skrydžių apribojimų labai nukentėjo vidaus ir tarptautinių skrydžių paklausa. Neginčijama, kad sumažėjusi paklausa turėjo tiesioginį ir nepaprastai didelį neigiamą poveikį *Finnair* grynųjų pinigų srautams. 2020 m. pavasarį ji atšaukė didelę dalį skrydžių ir paskui turėjo grąžinti pinigus keleiviams (ginčijamo sprendimo 81 dalis). Tuomet *Finnair* bandė gauti finansavimą kredito rinkose, tačiau dėl neaiškios padėties ir perspektyvų negalėjo patenkinti visų savo likvidumo poreikių. Tuo metu, kai buvo priimtas sprendimas dėl valstybės garantijos, jai pavyko gauti kredito priemonę ir susiderėti dėl jos nesuvaržytų lėktuvų pardavimo ir atgalinės nuomos priemonės, kad gautų papildomų lėšų. Be to, siekdama išsaugoti grynųjų pinigų išteklius *Finnair* ėmėsi didelių kompleksinių sąnaudų mažinimo priemonių.
- 51 Nepaisant šių priemonių, remdamasi 2020–2022 m. *Finnair* finansinėmis prognozėmis Komisija ginčijamame sprendime konstatavo, kad įmonės nuosavas kapitalas gerokai sumažės, palyginti su iki COVID-19 pandemijos buvusiu padėtimi. Atsižvelgdama į šias prognozes Komisija nusprendė, kad, nepaisant *Finnair* gautos valstybės garantuojamos paskolos, nepadidinus kapitalo ir negalint pasiskolinti rinkose tiek, kad būtų patenkinti visi jos likvidumo poreikiai, *Finnair* būtų galėjusi ištikti likvidumo krizė ir dėl to kilti rizika, kad ji negalės įvykdyti mokėjimo įsipareigojimų ir jai bus iškelta nemokumo byla (ginčijamo sprendimo 4, 80 ir 81 punktai).
- 52 Be to, priešingai, nei tvirtina ieškovė, tai, kad kita oro transporto bendrovė galbūt rado „kitų rinkos sprendimų“, atlikdama pardavimo ar atgalinės nuomos sandorį arba sumažindama darbuotojų skaičių, negali paneigti to, kas išdėstyta.

- 53 Iš tiesų reikia konstatuoti, kad prieš pateikdama Suomijos Respublikai rašytinį prašymą dėl rekapitalizavimo *Finnair* ieškojo kitų finansavimo sprendimų, panašių į tuos, kuriuos savo procesiniuose dokumentuose nurodė ieškovė, tačiau jai nepavyko rinkose gauti finansavimo, kuris leistų patenkinti visus jos likvidumo poreikius. Be to, Komisija pažymėjo, kad aptariamas rekapitalizavimas sukėlė dvi pagrindines pasekmes *Finnair*. Viena vertus, jis sudarė sąlygas padidinti *Finnair* nuosavą kapitalą ir taip pagerinti savo skolos ir turto santykį bei galimybes vėl patekti į finansų rinkas prienamomis sąlygomis. Kita vertus, jis sudarė sąlygas suteikti *Finnair* likvidumo. Todėl Suomijos valdžios institucijos ir Komisija laikėsi nuomonės, kad dėl rekapitalizavimo gauto likvidumo nebuvo galima gauti kitais būdais (ginčijamo sprendimo 42 punktas). Priešingai, bylos medžiagoje nėra jokių duomenų, be kita ko, pateiktų ieškovės, kuriais remiantis būtų galima daryti išvadą, kad „kiti finansavimo sprendimai“ būtų sudarę sąlygas pasiekti nagrinėjamos priemonės tikslą ir kartu užtikrinti, kad norimas rezultatas būtų pasiektas dėl abiejų jos sudedamųjų dalių.
- 54 Taigi atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia konstatuoti, jog Komisija įrodė, kad nagrinėjama priemonė buvo būtina atsižvelgiant į didelius sunkumus, su kuriais susidūrė *Finnair*, norėdama išsaugoti savo veiklą dėl jos mokumui kylančio rizikos.
- 55 Be to, net jei iš ieškovės nurodytų *Malev* ir *Spanair* pavyzdžių matyti, kad dėl oro transporto bendrovės bankroto atitinkama valstybė narė nebūtinai praranda susisiekimą, pakanka priminti, kad *Finnair* svarba šalies susisiekimui nebuvo vienintelis veiksnys, į kurį buvo atsižvelgta sprendžiant dėl jos reikšmės Suomijos ekonomikai (žr. šio sprendimo 47 punktą). Ieškovė taip pat nepateikė jokių duomenų, kuriais remdamasis Bendrasis Teismas galėtų gauti paaiškinimų dėl šių dviejų bankroto atvejų pasekmių užimtumui, tiekėjams ir *in fine* abiejų atitinkamų valstybių narių ekonomikoje sukurtai pridėtinei vertei. Tokiomis aplinkybėmis ieškovės daroma šių bankroto atvejų ir nagrinėjamo atvejo analogija negali turėti įtakos išvadai, kad nagrinėjama priemone buvo atitaisyti dideli Suomijos ekonomikos sutrikimai.
- 56 Be to, ieškovės argumentu, kad ji turi didelį orlaivių parką, kurį būtų buvę galima greitai perkelti siekiant pakeisti *Finnair* veiklos nutraukimo atveju, dėmesys sutelkiamas į Suomijos susisiekimą ir neatsižvelgiama į kitus veiksnius, kaip antai vietos užimtumą, vietos tiekėjus ir Suomijos ekonomikoje *Finnair* sukuriamą pridėtinę vertę.
- 57 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad nors nagrinėjama priemone pagerinama *Finnair* finansinė padėtis, pagal šio sprendimo 29 punkte nurodytą jurisprudenciją ji yra būtina vienam iš SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte numatytų tikslų – atitaisyti didelius Suomijos ekonomikos sutrikimus – pasiekti. Todėl reikia konstatuoti, jog trečiojo pagrindo pirmoje dalyje ieškovė nepateikė jokių įrodymų, patvirtinančių, kad yra abejonių, kaip tai suprantama pagal Reglamento 2015/1589 4 straipsnio 3 ir 4 dalis.
- 58 Taigi ši dalis turi būti atmesta.
- *Dėl požymio, susijusio su laikinosios sistemos 3.11 skirsnio pažeidimu*
- 59 Ieškovė iš esmės teigia, kad Komisijai turėjo kilti abejonių, nes nagrinėjama priemone buvo nukrypta nuo tam tikrų reikalavimų, numatytų laikinosios sistemos 3.11 skirsnyje.
- 60 Komisija, palaikoma Suomijos Respublikos, ginčija šį argumentą.

- 61 Iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad vertindama pagalbos priemonių suderinamumą su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalį Komisija turi diskreciją (šiuo klausimu žr. 2016 m. liepos 19 d. Sprendimo *Kotnik ir kt.*, C-526/14, EU:C:2016:570, 38 punktą ir nurodytą jurisprudenciją). Naudodamasi šia diskrecija Komisija gali priimti elgesio taisykles, kad būtų nustatyti kriterijai, kuriais remdamasi ji ketina įvertinti valstybių narių planuojamų pagalbos priemonių suderinamumą su vidaus rinka. Priimdama tokias elgesio taisykles ir viešai paskelbdama, kad nuo šio momento taikys jas atvejams, susijusiems su šiomis taisyklėmis, Komisija apriboja savo diskreciją ir iš principo negali nukrypti nuo šių taisyklių, nes priešingu atveju jai gali būti skirta sankcija už bendrųjų teisės principų, pavyzdžiui, vienodo požiūrio ar teisėtų lūkesčių apsaugos, pažeidimą (šiuo klausimu žr. 2016 m. kovo 8 d. Sprendimo *Graikija / Komisija*, C-431/14 P, EU:C:2016:145, 69 punktą ir nurodytą jurisprudenciją ir 2016 m. liepos 19 d. Sprendimo *Kotnik ir kt.*, C-526/14, EU:C:2016:570, 39 ir 40 punktus).
- 62 Nors valstybės pagalbos srityje Komisija privalo laikytis savo pačios nustatytų rekomendacijų, tokių rekomendacijų priėmimas neatleidžia šios institucijos nuo pareigos išnagrinėti konkrečias išskirtines aplinkybes, kuriomis konkrečiu atveju remiasi valstybė narė, kai prašo tiesiogiai taikyti SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą (šiuo klausimu žr. 2016 m. kovo 8 d. Sprendimo *Graikija / Komisija*, C-431/14 P, EU:C:2016:145, 70–72 punktus ir 2016 m. liepos 19 d. Sprendimo *Kotnik ir kt.*, C-526/14, EU:C:2016:570, 41 punktą).
- 63 Nagrinėjamu atveju Suomijos valdžios institucijos pranešė apie nagrinėjamą priemonę pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą. Ginčijamame sprendime Komisija išnagrinėjo nagrinėjamą priemonę, atsižvelgdama į laikinosios sistemos 3.11 skirsnį. Vis dėlto ji atsisakė taikyti tam tikrus šios sistemos reikalavimus, kad būtų atsižvelgta į šios priemonės ypatumus, t. y. į privačių investuotojų dalyvavimą ir į tai, kad valstybė, kaip istorinė akcininkė, nepadidino savo turimos pagalbos gavėjos kapitalo dalies, palyginti su dalimi, kuri jai priklausė iki pandemijos. Komisija pažymėjo, kad ateityje taikys tą patį požiūrį panašioms situacijoms, turinčioms tokius pačius požymius, ir kad ji pradės laikinosios sistemos pakeitimo procedūrą, kad į ją įtrauktų šį požiūrį.
- 64 Taigi šalių nesutarimas susijęs su laikinosios sistemos 3.11 skirsnyje numatytais reikalavimais, kurių Komisija netaikė. Pirmiausia tai yra reikalavimas, kad individualios rekapitalizavimo priemonės, patvirtintos atsižvelgiant į COVID-19, apima laipsniško didinimo mechanizmą, kuriuo didinamas atlygis valstybei, siekiant paskatinti pagalbos gavėją atpirkti valstybės kapitalo injekcijas; taip pat draudimas pagalbos gavėjams įsigyti didesnę nei 10 % konkuruojančių įmonių kapitalo dalį, kol neišpirkta ne mažiau kaip 75 % šių priemonių, ir galiausiai draudimas pagalbos gavėjams paskirstyti dividendus, kol neišpirktos visos minėtos priemonės. Ieškovė teigia, kad taip Komisija dirbtinai sukūrė laikinosios sistemos išimtį ir pažeidė vienodo požiūrio, teisinio saugumo ir teisėtų lūkesčių apsaugos principus. Komisija ir Suomijos Respublika, priešingai, tvirtina, kad buvo konkrečių aplinkybių, kuriomis, remiantis šio sprendimo 62 punkte nurodyta teismų praktika, pateisinamas SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkto tiesioginis taikymas šios bylos faktinėms aplinkybėms, taigi, ir minėtų reikalavimų netaikymas.
- 65 Šiuo klausimu pirmiausia reikia pažymėti, kad nagrinėjama priemonė, viena vertus, buvo reglamentavimo sistemos, kuriai būdingos COVID-19 pandemijos sukeltos išskirtinės aplinkybės, dalis ir, kita vertus, ji pasižymėjo labai specifiniais ypatumais.

- 66 Kalbant apie reglamentavimo sistemą, kurios dalis buvo nagrinėjama priemonė, reikia pažymėti, kad COVID-19 pandemija sukėlė išskirtines aplinkybes. Dėl įvairių valstybių narių nustatytų viruso plitimo valdymo priemonių, kaip antai socialinio kontakto ribojimo priemonių, kelionės apribojimų, karantino taikymo ir izoliavimo priemonių, oro transporto paklausa sumažėjo ir buvo tiesiogiai ir labai pakenkta šiame sektoriuje veikiančioms įmonėms.
- 67 Dėl šių išskirtinių aplinkybių ekonominio poveikio reikėjo nedelsiant imtis veiksmų tiek valstybių narių, tiek Sąjungos lygmeniu. Šiuo tikslu 2020 m. kovo 19 d., praėjus kelioms dienoms po to, kai valstybės narės nustatė pirmąsias viruso plitimo valdymo priemones, Komisija priėmė laikinąją sistemą, kad valstybės narės galėtų skubiai veikti, atsižvelgdamos į susidariusią padėtį. Šiuo požiūriu laikinojoje sistemoje Komisija nurodė sąlygas, kurias turi atitikti valstybės laikinosios pagalbos priemonės, kad jos būtų laikomos suderinamomis su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą ir būtų patvirtintos labai greitai po to, kai apie jas praneša atitinkama valstybė narė. Atsižvelgiant į priimant šią sistemą buvusias ypatingos skubos aplinkybes, joje negalėjo būti apsvarstytos visos priemonės, kurių valstybės narės gali imtis dėl nuo COVID-19 pandemijos sukeltos krizės nukentėjusių ūkio subjektų. Siekdama atsižvelgti į besikeičiančią padėtį ir įvairias priemones, kurias valstybės narės ketino taikyti neigiamoms šios pandemijos pasekmėms įveikti, Komisija kelis kartus iš dalies pakeitė laikinąją sistemą. Taigi, be kita ko, priimdama ginčijamą sprendimą Komisija rengėsi dar kartą pradėti laikinosios sistemos pakeitimo procedūrą, kad joje būtų atsižvelgta į tokias laikinasias pagalbos priemones, kaip nagrinėjamos. Galiausiai šis pakeitimas buvo atliktas 2020 m. birželio 29 d., t. y. praėjus dvidešimt dienų nuo ginčijamo sprendimo priėmimo.
- 68 Dėl nagrinėjamos priemonės ypatumų reikia konstatuoti, kad ši priemonė turėjo labai specifinių požymių, kurių Komisija nenumatė, kai priėmė laikinąją sistemą. Iš tiesų, viena vertus, šia priemone nebuvo siekiama padidinti valstybės, istorinės akcininkės, dalies, nes ji pasirašė naujas akcijas tik proporcingai anksčiau turėtai kapitalo daliai. Kita vertus, pagal nagrinėjamą priemonę buvo numatytas reikšmingas privačiojo sektoriaus dalyvavimas. Iš tiesų privačių investuotojų dalyvavimas rekapitalizuojant *Finnair* sudarė ne mažiau kaip 30 % naujos nuosavo kapitalo injekcijos, nes privatūs bankai išpareigojo pasirašyti naujas akcijas, kurių dabartiniai ar potencialūs privatūs investuotojai nepirkė. Kaip pažymėjo Suomijos Respublika, šis privačių bankų išpareigojimas užtikrino, kad valstybės dalis nedidės. Taigi dėl rekapitalizavimo būdo valstybės pagalbos suma buvo daug mažesnė, nei būtų reikėję, jei nebūtų dalyvavęs privatusis sektorius. Apibendrinant pažymėtina, kad vykdant *Finnair* rekapitalizavimą tomis pačiomis sąlygomis vienu metu dalyvavo ir viešasis, ir privatusis kapitalas ir kad viešųjų ir privačių akcininkų turimų akcijų santykis liko nepakitęs.
- 69 Būtent atsižvelgiant į šias išskirtines aplinkybes ir labai specifinius nagrinėjamos priemonės požymius reikia patikrinti, ar dėl ieškovei Bendrajam Teismui pateiktų duomenų galėjo kilti abejonių dėl nagrinėjamos priemonės suderinamumo su vidaus rinka.
- 70 Pirma, dėl laipsniško didinimo mechanizmo, kuriuo pagalbos gavėja turi būti skatinama atpirkti valstybės kapitalo injekcijas, ieškovė teigia, kad pagal laikinosios sistemos 61 punktą „bet kuri“ be išimties rekapitalizavimo priemonė turi apimti tokį mechanizmą. Komisija nepagrįstai atleido Suomijos Respubliką nuo pareigos pateikti strategiją, kaip valstybė galėtų perparduoti savo pagal nagrinėjamą priemonę įgytą *Finnair* kapitalo dalį, nors tokia strategija yra privaloma pagal laikinosios sistemos 3.11.7 skirsnį „Valstybės pasitraukimo strategija, susijusi su kapitalo dalimi, susidariusia dėl rekapitalizavimo, ir ataskaitų teikimo prievolės“. Šiuo klausimu, viena vertus, ieškovė tvirtina, kad nepagrįsta skirtingai vertinti įmones, kurių akcininkė valstybė buvo iki COVID-19 pandemijos, ir įmones, kurių akcininkė ji nebuvo. Jas vertinant skirtingai, kaip tai daro

- Komisija, būtų nukrypta nuo taisyklės, kuria siekiama sumažinti konkurencijos iškraipymus, ir pažeistas SESV 345 straipsnyje nustatytas viešosios ir privačios nuosavybės neutralumo principas. Kita vertus, ieškovė teigia, jog klaidinga manyti, kaip tai daro Komisija ginčijamame sprendime, kad gana didelis esamų akcininkų akcijų dalies sumažėjimas pateisina laipsniško didinimo mechanizmo reikalavimo netaikymą.
- 71 Šiuo aspektu, kaip pabrėžia ieškovė, laikinosios sistemos 61 punkte numatyta, kad „[b]et kuri rekapitalizavimo priemonė apima laipsniško didinimo mechanizmą, kuriuo didinamas atlygis valstybei, siekiant paskatinti pagalbos gavėją atpirkti valstybės kapitalo injekcijas“. Tačiau nei šios sistemos 61 punkto formuluotė, nei 3.11.7 skirsnio turinys, kuriuo taip pat remiasi ieškovė, neatleidžia Komisijos nuo pareigos patikrinti, ar toks laipsniško didinimo mechanizmas yra tinkamas nagrinėjamu atveju, atsižvelgiant į labai specifinius nagrinėjamos priemonės požymius, ir, jei taip nėra, tiesiogiai taikyti SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą.
- 72 Šiuo aspektu ginčijamo sprendimo 74 punkte Komisija konstatavo, kad laikinojoje sistemoje numatytos paskatos valstybei parduoti nuosavo kapitalo dalį, įgytą kaip pagalbą reaguojant į COVID-19 pandemiją, buvo netinkamos įmonėms, kurios jau iš dalies priklausė valstybei ir kurių akcijas valstybė ir privatūs investuotojai pasirašė proporcingai savo ankstesnei akcijų daliai, rekapitalizuoti. Be to, to sprendimo 92 ir 93 punktuose Komisija nurodė, kad nors laikinojoje sistemoje numatytas laipsniško valstybės atlygio didinimo dviem etapais mechanizmas, nagrinėjamoje priemonėje buvo nurodyta, kad naujos akcijos, kurias, be kita ko, pasirašė valstybė, buvo pasiūlytos bent 20 % mažesne kaina nei *Finnair* akcijų kaina per penkiolika dienų iki rekapitalizavimo prašymo pateikimo. Šiomis aplinkybėmis Komisija nusprendė, kad šis vertės sumažinimas buvo pakankamas, kad Suomijos Respublikai būtų pakankamai atlyginta, ir padarė išvadą, kad, atsižvelgiant į laikinosios sistemos 60–62 punktus, kiti valstybės atlygio padidinimai nėra būtini. Galiausiai minėto sprendimo 111 punkte Komisija konstatavo, jog dėl to, kad po rekapitalizavimo valstybės turima *Finnair* kapitalo dalis nepadidėja, pasitraukimo strategija, kaip antai numatyta laikinosios sistemos 3.11.7 skirsnyje, nėra reikalinga.
- 73 Ieškovė neginčija Komisijos vertinimo, kad jei valstybės pasirašytų naujų akcijų kaina bent 20 % mažesnė už *Finnair* akcijų kainą, šis vertės sumažinimas buvo pakankamas, kad Suomijos Respublikai būtų pakankamai atlyginta. Tačiau ji priekaištauja Komisijai konstatavus, kad paskata valstybei perparduoti pagal nagrinėjamą priemonę įgytą kapitalo dalį, atsiradusi dėl laikinojoje sistemoje numatytą laipsniško didinimo mechanizmą, šiuo atveju nebuvo tinkama.
- 74 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad laikinosios sistemos 61 ir 62 punktuose numatytų laipsniško didinimo mechanizmų tikslas yra atkurti *status quo ante*.
- 75 Tokiu atveju, kaip nagrinėjamas, kai valstybė perka naujas akcijas proporcingai savo ankstesnei akcijų daliai, taikant laikinosios sistemos 61 ir 62 punktus ir reikalaujant, kad ši valstybė parduotų kapitalo dalį, kurią įsigijo pagal nagrinėjamą priemonę, ji iš tikrųjų privalėtų sumažinti savo turimą dalį iki mažesnio lygio, nei buvo iki nagrinėjamos priemonės įgyvendinimo, o dėl to pasikeistų pagalbos gavėjos kapitalo struktūra. Tokiu atveju negalima atmesti galimybes, kad valstybė bus priversta prarasti iki rekapitalizavimo turėtą pagrindinio akcininko statusą. Tokios pasekmės viršytų laikinojo laikinosios sistemos 61 ir 62 punktuose numatytų laipsniško didinimo mechanizmų tikslą, kaip antai nurodytą šio sprendimo 74 punkte.

- 76 Taigi, atsižvelgiant į labai specifinius nagrinėjamos priemonės požymius, darytina išvada, kad, kaip teisingai konstatavo Komisija, laikinosios sistemos 61 ir 62 punktuose numatytas laipsniško didinimo mechanizmo reikalavimas, kuriuo pagalbos gavėja skatinama atpirkti valstybės įgytą kapitalo dalį, buvo netinkamas.
- 77 Kiti ieškovės pateikti argumentai nepaneigia šios išvados.
- 78 Iš tiesų, pirma, priešingai, nei teigia ieškovė, šiuo aspektu nurodyta Komisijos praktika neįrodo, kad turėjo būti reikalaujama sumažinti valstybės turimą *Finnair* kapitalo dalį, palyginti su ta, kurią ji turėjo iki COVID-19 pandemijos. Ieškovės nurodyti pavyzdžiai, t. y. du ankstesni Komisijos sprendimai dėl *Crédit Lyonnais* ir *Alstom*, atitinkamai buvo susiję su situacija, kai atitinkamam bankui buvo aiškiai nustatytas privatizavimo tikslas, ir su situacija, kai valstybė tapo atitinkamos įmonės dalyve. Šios situacijos skiriasi nuo šio sprendimo 75 punkte nurodytos situacijos. Be to, remiantis šio sprendimo 44 punkte nurodyta jurisprudencija, ginčijamo sprendimo teisėtumas turi būti vertinamas atsižvelgiant į SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą, o ne į tariamą ankstesnę praktiką.
- 79 Taip pat negalima pritarti ieškovės argumentui, kad Komisija taikė skirtingą požiūrį į įmones, kurios jau iš dalies priklauso valstybei, ir įmones, kurios dar iš dalies nepriklauso valstybei. Iš tiesų priemonė, pagal kurią padidinama bendra valstybės turima įmonės, kuriai ji iš dalies priklausė iki COVID-19 pandemijos, kapitalo dalis ir kuri yra valstybės pagalba, nėra panaši į nagrinėjamą priemonę, atsižvelgiant į jos specifinius požymius, todėl negali būti skirtingo požiūrio į įmones, kurioms taikomos šių dviejų kategorijų priemonės.
- 80 Be to, negalima pritarti ieškovės argumentui, kad Komisija pažeidė SESV 345 straipsnį, kuriame įtvirtintas Sutarčių neutralumo dėl nuosavybės sistemos valstybėse narėse principas. Iš tiesų nagrinėjama priemonė nėra susijusi su pačia nuosavybės sistema valstybėse narėse.
- 81 Galiausiai, kiek tai susiję su galima esamų akcininkų akcijų dalies sumažėjimo lygio ir ieškovės argumentuose nurodyto laipsniško didinimo mechanizmo reikalavimo sąveika (žr. šio sprendimo 70 punktą), reikia pažymėti, kad bet kuriuo atveju dėl šio sprendimo 73–76 punktuose išdėstytų priežasčių laipsniško didinimo mechanizmas nebuvo tinkamas konkrečiomis nagrinėjamai priemonei būdingomis aplinkybėmis.
- 82 Taigi konkrečiu *Finnair* atveju, kai pagalbos priemonė yra neutrali jos kapitalo struktūros atžvilgiu, privačiojo sektoriaus dalyvavimas tuo pat metu yra reikšmingas, valstybės atlygis – pakankamas, todėl konkurencijos iškreipimo rizika yra mažesnė, reikia konstatuoti, jog ginčijamame sprendime Komisija, remdamasi šio sprendimo 62 punkte nurodyta jurisprudencija, pakankamai teisiškai įrodė, kad nagrinėjamas atvejis skiriasi nuo laikinojoje sistemoje nurodytų situacijų. Todėl aplinkybė, kad nagrinėjama priemonė neapima valstybės pasitraukimo strategijos, be kita ko, laipsniško didinimo mechanizmo, kuriuo pagalbos gavėja būtų skatinama atpirkti valstybės kapitalo injekciją, nėra požymis, kad yra abejonių, kaip tai suprantama pagal Reglamento 2015/1589 4 straipsnio 3 ir 4 dalis.
- 83 Antra, dėl laikinosios sistemos 74 punkte numatyto draudimo pagalbos gavėjai įsigyti didesnę nei 10 % konkuruojančių ar tos pačios rūšies veiklą vykdančių įmonių kapitalo dalį ieškovė teigia, kad Komisija neteisėtai leido Suomijos Respublikai taikyti šį draudimą trejus metus. Iš tiesų Komisija klaidingai konstatavo, kad tokiu laikinosios sistemos 74 punkte numatyto reikalavimu siekiama skatinti privačius investuotojus pirkti valstybės įsigytas privačias įmones, kurioms COVID-19

- pandemijos metu buvo suteikta pagalba, taigi jis nepritaikytas situacijoms, kai valstybė yra istorinė akcininkė. Ieškovės teigimu, šiuo reikalavimu iš tikrųjų siekiama pašalinti konkurencijos iškraipymus.
- 84 Reikia priminti, kad pagal laikinosios sistemos 74 punktą, „[k]ol neišpirkta ne mažiau kaip 75 % rekapitalizavimo dėl COVID-19 priemonių, pagalbos gavėjams, išskyrus MVĮ, neleidžiama įsigyti didesnės nei 10 % konkurentų ar kitų tos pačios rūšies veiklos vykdytojų, įskaitant pradinės ir galutinės grandies veiklos vykdytojus, verslo dalies“.
- 85 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad šiuo draudimu įsigyti siekiama dviejų tikslų. Viena vertus, juo ribojami nederamo konkurencijos iškraipymo atvejai, nes dėl jo neleidžiama pagalbos gavėjams naudoti viešųjų išteklių veiklai, kuria gali būti iškraipyta rinka, kaip antai finansuoti konkuruojančių ar tos pačios rūšies veiklą vykdančių įmonių kapitalo dalių įsigijimą. Kita vertus, kadangi laikinosios sistemos 74 dalyje draudimo panaikinimas siejamas su ne mažiau kaip 75 % pagalbos priemonės išpirkimu, tuo draudimu pagalbos gavėjas skatinamas kuo greičiau atpirkti valstybės kapitalo injekcijas.
- 86 Vis dėlto nagrinėjamu atveju, kaip nurodyta šio sprendimo 73–76 punktuose ir kaip ginčijamo sprendimo 104 punkte paaiškino Komisija, toks reikalavimas, susijęs su 75 % nagrinėjamos priemonės išpirkimu, nėra tinkamas, nes dėl tokio išpirkimo atitinkama valstybė narė privalėtų sumažinti jai priklausančią pagalbos gavėjos kapitalo dalį iki mažesnio lygio, nei turėjo iki COVID-19 pandemijos. Tokiomis aplinkybėmis Komisija galėjo pagrįstai konstatuoti, kad laikinosios sistemos 74 punkte numatytas draudimas įsigyti nagrinėjamu atveju negali būti taikomas.
- 87 Vietoj to Suomijos Respublika uždraudė *Finnair* trejus metus nuo kapitalo injekcijos atlikimo dienos įsigyti kapitalo dalių (ginčijamo sprendimo 25 punktas). Komisija konstatavo, kad ši trukmė yra tinkama ir proporcinga būtinybei apriboti bet kokią nederamą konkurencijos iškraipymą (ginčijamo sprendimo 105 punktas).
- 88 Ieškovė neginčija pačios Suomijos Respublikos pasiūlytos draudimo trukmės, kuriai Komisija pritarė. Ji tik priekaištauja Komisijai, kad ši leido šiai valstybei narei nukrypti nuo laikinosios sistemos 74 punkte numatyto draudimo įsigyti, motyvuodama tuo, kad konkurencija iškraipoma mažiau, kai pagalbos gavėja yra valstybės valdoma įmonė.
- 89 Vis dėlto reikia konstatuoti, kad Komisija nesirėmė tuo, ar pagalbos gavėja yra privatus, ar viešas subjektas. Iš tiesų, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 105 punkto, siekdama pateisinti nukrypimą nuo laikinosios sistemos 74 punkte numatyto draudimo įsigyti labai konkrečiomis nagrinėjamo atvejo aplinkybėmis Komisija rėmėsi tik tuo, kad valstybė nedidino savo turimos atitinkamos įmonės kapitalo dalių, o tai reiškia, kad pats šis reikalavimas negali būti taikomas, nesukeliant reikšmingų pagalbos gavėjos kapitalo struktūros pokyčių.
- 90 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia konstatuoti, jog remdamasi šio sprendimo 62 punkte nurodyta jurisprudencija Komisija ginčijamame sprendime pakankamai teisiškai įrodė, kad nagrinėjamas atvejis skiriasi nuo laikinosios sistemos 74 punkte nurodytų situacijų. Todėl aplinkybė, kad Komisija pritarė draudimui trejus metus įsigyti kapitalo dalių, užuot susiejusi šį draudimą su 75 % valstybės atlikto nuosavo kapitalo injekcijos išpirkimu, neįrodo, kad yra abejonių, kaip tai suprantama pagal Reglamento 2015/1589 4 straipsnio 3 ir 4 dalis.

- 91 Trečia, dėl draudimo mokėti dividendus ieškovė teigia, kad Komisija atšaukė šį draudimą, nes juo sumažinamas privačių investuotojų suinteresuotumas dalyvauti rekapitalizuojant *Finnair*, neatsižvelgdama į tai, kad ši išvada taip pat taikoma privatioms įmonėms, į kurias valstybė pirmą kartą įneša nuosavo kapitalo, taikydama pagalbos priemonę. Draudimu mokėti dividendus turėtų būti užtikrinta, kad valstybės atliekamas įmonės rekapitalizavimas nebus naudojamas jos akcininkams praturtėti. Nepaisydama draudimo mokėti dividendus, Komisija nustatė diskriminaciją dėl atitinkamos įmonės akcininkų struktūros.
- 92 Šiuo klausimu reikia priminti, jog laikinosios sistemos 77 punkte numatyta, kad pagalbos pagal rekapitalizavimo priemonę gavėjas negali paskirstyti dividendų, kol neišpirkta visa ta priemonė.
- 93 Šiuo aspektu pažymėtina, kad draudimu mokėti dividendus siekiama užtikrinti valstybės įsikišimo laikinąjį pobūdį, skatinant pagalbos gavėją atpirkti pagal pagalbos priemonę valstybės įsigytą kapitalo dalį, ir sustiprinti pagalbos gavėjos nuosavą kapitalą.
- 94 Nagrinėjamu atveju, viena vertus, kaip nurodyta šio sprendimo 73–76 punktuose, Komisija teisingai konstatavo, kad, atsižvelgiant į nagrinėjamos priemonės specifinius požymius, skatinti pagalbos gavėją atpirkti valstybės pagal nagrinėjamą priemonę įsigytą kapitalo dalį nebuvo tinkama.
- 95 Kita vertus, nors tiesa, kad, kaip tvirtina ieškovė, perspektyva negauti dividendų bet kuriuo atveju mažina privataus investuotojo suinteresuotumą dalyvauti rekapitalizuojant įmonę, reikia pažymėti, kad, kaip priminta ginčijamo sprendimo 73 ir 94 punktuose, nagrinėjama priemonė pagrįsta reikšmingu privatačiojo sektoriaus dalyvavimu taip, kad valstybės turima *Finnair* kapitalo dalis lieka nepakitusi.
- 96 Atsižvelgiant į šį nagrinėjamos priemonės požymį, šiuo atveju buvo svarbu leisti mokėti dividendus, nes tai buvo paskata privatiems akcininkams ir privatiems investuotojams pasirašyti naujas akcijas ir taip suteikti *Finnair* naujo privataus kapitalo. Iš tiesų, kadangi nagrinėjama priemonė buvo siekiama kuo labiau sumažinti pagalbos sumą, buvo logiška, jog, siekiant užtikrinti, kad privačių investuotojų įnašas būtų didelis, jiems būtų garantuojama, kad gaus dividendus už pasirašytas naujas akcijas.
- 97 Juo labiau kad dėl išskirtinių aplinkybių, susijusių su COVID-19 pandemija, neišvengiamai pablogėjo investicijų aplinka oro transporto sektoriuje. Taigi priimant ginčijamą sprendimą ši aplinka buvo pablogėjusi taip, kad, kaip priminta ginčijamo sprendimo 43 punkte, Suomijos Respublika turėjo suteikti *Finnair* valstybės garantiją, siekdama padidinti galimybes, kad viešasis ir privatusis sektoriai tuo pat metu dalyvautų rekapitalizuojant *Finnair*. Taigi Suomijos Respublika negalėjo tikėtis, kad privačių akcininkų ir privačių investuotojų dalyvavimas bus reikšmingas, jei nebus suteikta paskatų.
- 98 Tad reikia konstatuoti, jog draudimo mokėti dividendus nebuvimas pateisinamas tuo, kad valstybės akcijų dalis, palyginti su ta, kuri jai priklausė iki COVID-19 pandemijos sukeltos krizės, nepadidėjo, nes rekapitalizuojant *Finnair* tuo pat metu dalyvavo privatūs akcininkai ir privatūs investuotojai, o dėl to sumažėjo pagalbos suma. Taigi privatiems akcininkams ir privatiems investuotojams mokami dividendai yra tik atlygis už jų dideles investicijas į *Finnair* krizės ir niūriomis investicijų aplinkos sąlygomis.



- 99 Be to, ieškovė nepateikė jokių įrodymų, patvirtinančių, kad situacija, kai valstybė įsigyja privačios įmonės kapitalo dalį, taikydama pagalbos priemonę, kuria iš esmės padidinama valstybės turima šios įmonės kapitalo dalis, yra panaši į situaciją šioje byloje, kuriai būdingas tiek viešojo, tiek privataus kapitalo dalyvavimas tokiomis pačiomis sąlygomis ir proporcingai jų anksčiau turėtai kapitalo daliai. Be to, dėl šio sprendimo 95 punkte nurodytų priežasčių reikia konstatuoti, kad šios situacijos yra skirtingos ir kad ginčijamu sprendimu nebuvo įtvirtinta diskriminacija. Todėl šiam argumentui negalima pritarti.
- 100 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, ginčijamame sprendime, remiantis šio sprendimo 62 punkte nurodyta jurisprudencija, pakankamai teisiškai įrodyta, kad nagrinėjamas atvejis skiriasi nuo laikinojoje sistemoje nurodytų situacijų. Todėl tai, kad Komisija panaikino draudimą mokėti dividendus, nėra požymis, kad yra abejonių, kaip tai suprantama pagal Reglamento 2015/1589 4 straipsnio 3 ir 4 dalis.
- 101 Šiomis aplinkybėmis vien tai, kad Komisija nukrypo nuo tam tikrų laikinosios sistemos reikalavimų, siekdama atsižvelgti į nagrinėjamos priemonės išskirtines aplinkybes, kaip jos suprantamos pagal šio sprendimo 62 punkte nurodytą jurisprudenciją, t. y. kad valstybė buvo pagalbos gavėjos pagrindinė istorinė akcininkė ir kad ji pasirašė naujas akcijas tik proporcingai anksčiau turėtai kapitalo daliai, negali pakakti siekiant įrodyti, kad jai turėjo kilti abejonių dėl šios priemonės suderinamumo su vidaus rinka, dėl kurių turėjo būti priimtas sprendimas pradėti oficialią tyrimo procedūrą.
- 102 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, darytina išvada, kad, priešingai, nei tvirtina ieškovė, Komisija taip pat nepažeidė vienodo požiūrio, teisinio saugumo ir teisėtų lūkesčių apsaugos principų.
- 103 Darytina išvada, jog trečiojo pagrindo antroje dalyje ieškovė nepateikė jokių įrodymų, patvirtinančių, kad yra abejonių, kaip tai suprantama pagal Reglamento 2015/1589 4 straipsnio 3 ir 4 dalis. Taigi šią dalį reikia atmesti.

– *Dėl požymio, susijusio su tariamos pareigos palyginti pagalbos teigiamą poveikį su neigiamu poveikiu prekybos sąlygoms ir siekiui išsaugoti neiškraipytą konkurenciją neįvykdymu*

- 104 Iš esmės ieškovė teigia, kad nagrinėdama pagalbos suderinamumą Komisija privalo palyginti planuojamą teigiamą poveikį, kiek tai susiję su SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte nurodytų tikslų pasiekimu, su neigiamu poveikiu, kiek tai susiję su konkurencijos iškraipymu ir pagalbos poveikiu valstybių narių tarpusavio prekybai. Be to, pagal laikinąją sistemą, be kita ko, jos 1.2 punktą, Komisija privalo atlikti tokį palyginimą. Subsidiariai ieškovė teigia, kad jei Bendrasis Teismas nuspręstų, kad pagal laikinąją sistemą Komisija atleidžiama nuo šios pareigos, ji ketina pagal SESV 277 straipsnį pateikti laikinosios sistemos neteisėtumu grindžiamą prieštaravimą, nes ja pažeidžiama pareiga atlikti palyginimą.
- 105 Komisija, palaikoma Prancūzijos Respublikos ir Suomijos Respublikos, ginčija šiuos argumentus.
- 106 Pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą „[v]idaus rinkai neprieštaraujančia gali būti laikoma <...> pagalba, skirta <...> kurios nors valstybės narės ekonomikos dideliems sutrikimams atitaisyti“. Iš šios nuostatos formuluotės matyti, kad jos rengėjai manė, jog visa Sąjunga yra suinteresuota, kad viena ar kita jos valstybė narė galėtų įveikti didelio masto ar net egzistencinę krizę, kuri galėtų turėti didelių pasekmių visų valstybių narių ar dalies jų ekonomikai, taigi, ir pačiai Sąjungai. Tokį pažodinį SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkto formuluotės aiškinimą patvirtina jo palyginimas su SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu, kuriame nurodyta „pagalba,

- skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, jei ji netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui“, nes pastarosios nuostatos formuluotėje yra sąlyga, susijusi su įrodymu, kad nėra neigiamo poveikio prekybos sąlygoms, kuris prieštarautų bendram interesui, o tokios sąlygos SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte nėra (šiuo klausimu žr. 2020 m. rugsėjo 22 d. Sprendimo *Austrija / Komisija*, C-594/18 P, EU:C:2020:742, 20 ir 39 punktus).
- 107 Taigi, jeigu tenkinamos SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte nustatytos sąlygos, t. y. šioje byloje atitinkama valstybė narė iš tikrųjų patiria didelių ekonomikos sutrikimų, ir jeigu šiems sutrikimams pašalinti patvirtintos pagalbos priemonės yra, pirma, būtinos šiam tikslui pasiekti ir, antra, tinkamos ir proporcingos, daroma prielaida, kad šios priemonės priimtose dėl Sąjungos interesų, todėl pagal šią nuostatą nereikalaujama, kad Komisija palygintų pagalbos teigiamą poveikį su jos neigiamu poveikiu prekybos sąlygoms ir siekiui išsaugoti neiškraipytą konkurenciją, priešingai, nei reikalaujama pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą. Kitaip tariant, toks palyginimas neturėtų prasmės pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą, nes jo teigiamas rezultatas yra preziumuojamas. Jei valstybei narei pavyksta atitaisyti didelius ekonomikos sutrikimus, tai Sąjungai apskritai ir vidaus rinkai konkrečiai gali būti tik naudinga (2021 m. vasario 17 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija*, T-238/20, pateiktas apeliacinis skundas, EU:T:2021:91, 68 punktas).
- 108 Vadinasi, reikia atmesti ieškovės argumentą, kad pareiga palyginti kyla dėl išskirtinio suderinamos pagalbos pobūdžio, įskaitant tą pagalbą, kuri pripažinta suderinama pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą. Dėl tų pačių priežasčių ji negali pagrįstai remtis 1995 m. liepos 6 d. Sprendimu *AITEC ir kt. / Komisija* (T-447/93–T-449/93, EU:T:1995:130) ir 2018 m. rugsėjo 19 d. Sprendimu *HH Ferries ir kt. / Komisija* (T-68/15, EU:T:2018:563, 210–214 punktai) (šiuo klausimu žr. 2021 m. vasario 17 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija*, T-238/20, pateiktas apeliacinis skundas, EU:T:2021:91, 69 punktą ir 2021 m. balandžio 14 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija (Finnair I; Covid-19)*, T-388/20, pateiktas apeliacinis skundas, EU:T:2021:196, 70 ir 71 punktus).
- 109 Ieškovė taip pat negali įtikinti teigdama, kad privalomas palyginimas išplaukia iš laikinosios sistemos, nes tokios pareigos joje nenumatyta. Kalbant konkrečiai, šios sistemos 1.2 punkte, kurį nurodo ieškovė, susijusiame su „nacionalinių pagalbos priemonių glaudaus derinimo Europos mastu poreikiu“, yra vienintelis 10 punktas, kuriame šiuo aspektu nenustatyta jokių reikalavimų.
- 110 Darytina išvada, kad ginčijamame sprendime Komisija neprivalėjo atlikti ieškovės reikalaujamo palyginimo. Nors ieškovė teigia, jog laikinoji sistema yra neteisėta, SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte, kaip matyti iš šio sprendimo 107 punkto, nereikalaujama, kad Komisija palygintų pagalbos teigiamą poveikį su jos neigiamu poveikiu prekybos sąlygoms ir siekiui išsaugoti neiškraipytą konkurenciją. Todėl laikinąja sistema, kurioje toks palyginimas nenumatytas, negali būti pažeistos šios nuostatos.
- 111 Išnagrinėjus ieškovės argumentus, pateiktus trečiojo pagrindo trečioje dalyje, reikia konstatuoti, kad ji nepateikė jokių duomenų, įrodančių, kad yra abejonių, kaip tai suprantama pagal Reglamento 2015/1589 4 straipsnio 3 ir 4 dalis. Todėl šią dalį reikia atmesti.

– Dėl požymio, susijusio su „Finnair“ įtakos rinkoje dydžio vertinimo klaida

- 112 Iš esmės ieškovė tvirtina, kad Komisija pažeidė laikinąją sistemą, nes vertindama *Finnair* įtakos rinkoje dydį nagrinėjo tik oro uosto paslaugų rinką. Siekiant nustatyti šį reikšmingumą, reikėjo taikyti „I & P metodą“, t. y. išnagrinėti keleivių vežimo oro transportu paslaugų rinkas, apibrėžtas miestų poromis (išvykimo vieta – paskirties vieta) (toliau – I & P rinkos). Šiuo aspektu ieškovė remiasi Komisijos praktika koncentracijų teisės srityje. Siekdama įrodyti didelę *Finnair* įtaką I & P rinkose, ieškovė nurodo bendrą šios oro transporto bendrovės keleivių pervežimo iš Helsinkio oro uosto ir į jį dalį, kuri 2019 m. sudarė 68,4 %. Be to, ieškovė teigia, kad Komisija neišnagrinėjo kitų nei oro uostų perkrovos patekimo į rinką kliūčių.
- 113 Komisija, palaikoma Suomijos Respublikos, ginčija šiuos argumentus.
- 114 Pirmiausia reikia priminti, kad pagal laikinosios sistemos 72 punktą, jei 250 mln. EUR viršijančios pagalbos pagal rekapitalizavimo dėl COVID-19 priemonę gavėjas yra įmonė, turinti didelės įtakos bent vienoje iš atitinkamų rinkų, kuriose ji veikia, valstybės narės turi pasiūlyti papildomų priemonių veiksmingai konkurencijai tose rinkose išlaikyti. Sąvoka „didelė įtaka rinkoje“ neapibrėžta laikinojoje sistemoje ir joje taip pat nepateikta nuorodų dėl metodo, kurį reikia taikyti apibrėžiant atitinkamas rinkas.
- 115 Nagrinėjamu atveju reikia priminti, kad nagrinėjama priemone siekiama atitaisyti didelius Suomijos ekonomikos sutrikimus, kuriuos sukėlė COVID-19 pandemija, ir kad šiuo tikslu ja iš esmės siekiama sudaryti sąlygas *Finnair* išsaugoti gyvybiškumą ir vežimo oro transportu paslaugų teikimą.
- 116 Vis dėlto, kaip ginčijamo sprendimo 98 punkte pažymėjo Komisija, nagrinėjama priemone saugant *Finnair* gyvybiškumą, ja taip pat sudaromos sąlygos išlaikyti laiko tarpsnius ir kitą turtą, kurio ji nebūtų galėjusi išlaikyti be šios paramos. Tie laiko tarpsniai ir kitas turtas gali būti naudojami visuose maršrutuose į oro uostą, kuriame *Finnair* vykdo veiklą, ir iš jo, atsižvelgiant, pavyzdžiui, į paklausą ir į įvairias valstybių nustatytas viruso plitimo valdymo priemones.
- 117 Kadangi nagrinėjama priemone buvo siekiama kiek įmanoma išsaugoti visą *Finnair* veiklą ir ji nebuvo skirta konkretiems maršrutams, reikia konstatuoti, kad ji galėjo turėti tokią patį poveikį visiems maršrutų, kuriuos *Finnair* galėjo vykdyti pasinaudodama laiko tarpsniais ir kitu turtu, kurį jai pavyko išsaugoti, deriniams. Taigi ginčijamo sprendimo 99 punkte Komisija teisingai konstatavo, kad siekdama nustatyti *Finnair* įtaką rinkoje ji galėjo išnagrinėti, ar šiai oro transporto bendrovei buvo daromas konkurencinis spaudimas oro uostuose, kuriuose ji turėjo laiko tarpsnių, arba, atvirkščiai, kad toks spaudimas nebuvo daromas. Komisija atliko šį vertinimą, be kita ko, remdamasi atitinkamo oro uosto perkrovos lygiu ir *Finnair* turimų laiko tarpsnių dalimi šiame oro uoste.
- 118 Ginčijamo sprendimo 100 punkte Komisija konstatavo, kad *Finnair* iš esmės teikia keleivių vežimo oro transportu paslaugas į savo pagrindinę bazę ir pagrindinį mazgą (*hub*), t. y. Helsinkio oro uostą, ir iš jo.
- 119 Ieškovė nenurodo kitų nei Helsinkio oro uostų, kuriuos Komisija turėjo aptarti.
- 120 Šiame oro uoste *Finnair* turimų laiko tarpsnių dalis, palyginti su visais laiko tarpsniais jame, 2019 m. buvo mažesnė nei 25 % (ginčijamo sprendimo 100 dalis). Be to, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo, šis oro uostas net piko valandomis nėra perkrautas, o to ieškovė neginčija ir tai

- patvirtino Suomijos Respublika įstojimo į bylą paaiškiniame. Nauji rinkos dalyviai, įskaitant tuos, kurie nori konkuruoti su *Finnair* vienu ar kitu maršrutu, gali gauti laiko tarpsnius bet kuriuo paros laiku.
- 121 Dėl šių priežasčių Komisija konstatavo, kad *Finnair* neturi didelės įtakos Helsinkio oro uosto rinkoje (ginčijamo sprendimo 101 dalis).
- 122 Šios išvados nepaneigia ieškovės argumentas, grindžiamas tuo, kad 2019 m. *Finnair* iš viso pervežė 68,4 % visų keleivių iš Helsinkio oro uosto ir į jį. Šio ieškovės argumento nepakanka įrodyti, kad *Finnair* turėjo didelę įtaką šio oro uosto rinkoje, nes jis nebuvo perkrautas, o esami konkurentai ir nauji rinkos dalyviai galėjo laisvai gauti jame laiko tarpsnius bet kuriuo paros laiku, įskaitant piko valandas, todėl jie galėjo daryti veiksmingą konkurencinį spaudimą *Finnair* dėl bet kurio maršruto iš šio oro uosto ir į jį.
- 123 Ginčydama šią išvadą ieškovė tik tvirtina, kad Helsinkio oro uosto perkrovos lygis ir *Finnair* turimų laiko tarpsnių skaičius neparodo, kad ši oro transporto bendrovė galimai turi didelę įtaką rinkoje, kiek tai susiję su jos aptarnaujamų įvairių miestų poromis.
- 124 Vis dėlto atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta šio sprendimo 120 punkte, reikia konstatuoti, kad *Finnair* turimų laiko tarpsnių dalis neleidžia jai trikdyti įvairių I & P rinkų iš Helsinkio oro uosto ar į jį, nes lieka daug laiko tarpsnių, kuriuos galima gauti. Be to, ieškovė nepateikė jokių konkrečių duomenų, galinčių įrodyti, kad nėra konkurencinio spaudimo įvairiuose *Finnair* aptarnaujamuose maršrutuose.
- 125 Be to, nesant reikalo priimti sprendimo dėl to, ar Komisija turėjo išnagrinėti, ar *Finnair* galimai turi didelę įtaką rinkoje taip pat ir dėl kiekvieno jos aptarnaujamo maršruto, reikia priminti, kad kai Komisijai priekaištaujama dėl to, kad nepradėjo oficialios tyrimo procedūros, ieškovė turi įrodyti, kad vertinant informaciją ir duomenis, kuriuos Komisija turėjo ar galėjo turėti, kai priėmė ginčijamą sprendimą, turėjo kilti abejonų dėl atitinkamos priemonės suderinamumo su vidaus rinka remiantis šio sprendimo 20–22 punktuose nurodyta jurisprudencija. Nagrinėjamu atveju tai reiškia, kad ieškovė turėjo bent jau nustatyti I & P rinkas ir apibūdinti konkurencinę padėtį tose rinkose tuo metu, kai Komisija priėmė ginčijamą sprendimą.
- 126 Ieškovė nepateikė jokių konkrečių duomenų, kurie galėtų Bendrajam Teismui pateikti paaiškinimų dėl to, ar *Finnair* galimai turi didelę įtaką kurioje nors I & P rinkoje, kurioje vykdo veiklą.
- 127 Vienintelės ieškovės nurodomos kliūtys, galinčios atgrasyti rinkos dalyvį pradėti konkuruoti su pagalbos gavėja, yra valstybės vykdoma *Finnair* ir *Finavia* (Helsinkio oro uosto valdytoja) kontrolė, galimybė *Finnair* parduoti nuostolingai ir COVID-19 pandemijos aplinkybės. Vis dėlto nė vienas iš šių argumentų nėra pakankamai pagrįstas, kad jam būtų galima pritarti.
- 128 Grįsdama pirmąjį argumentą ieškovė teigia, kad dėl valstybės vykdomos *Finavia* kontrolės pastaroji buvo atgrasyta bendradarbiauti su pigių skrydžių oro transporto bendrovėmis plėtojant regioninius oro uostus. Be to, ieškovė teigia, kad *Finnair* buvo palankiau vertinama Helsinkio oro uoste, nes jos oro uosto mokesčiai buvo mažesni nei kitų oro transporto bendrovių. Grįsdama šį argumentą ieškovė paminėjo 2012 m. liepos 25 d. Komisijos sprendimą dėl priemonės SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Suomija *Finavia*, *Airpro* ir *Ryanair* Tamperės-Pirkkalos oro uoste (OL L 309, 2013, p. 27), tačiau nenurodė priežasčių, dėl kurių remiantis tuo sprendimu, kuris nėra susijęs su Helsinkio oro uostu, gali būti patvirtintas šis argumentas. Bet kuriuo atveju ieškovės

argumentas susijęs su Helsinkio oro uosto valdytojos *Finavia*, o ne pagalbos gavėjos, elgesiu. Net darant prielaidą, kad ieškovės teiginiai pagrįsti, taisomosios priemonės, kurių galėtų tekti imtis, būtų susijusios su *Finavia*, o ne *Finnair*, todėl šie teiginiai viršija šio ginčo dalyką.

- 129 Grįsdama antrąjį argumentą ieškovė remiasi jos pačios parengtu 2020 m. gegužės 1 d. dokumentu „*Ryanair Holdings PLC – COVID-19 Naujausi duomenys apie rinką*“. Šiame dokumente nėra jokių duomenų, kuriais remiantis būtų galima įrodyti, kad dėl nagrinėjamos priemonės *Finnair* paduoda nuostolingai.
- 130 Grįsdama trečiąjį argumentą ieškovė tik teigia, kad dėl COVID-19 pandemijos aplinkybių mažai tikėtina, kad į Suomijos oro transporto rinką patektų nauji dalyviai arba ši rinka plėstųsi. Tačiau, kaip pažymi Komisija, ieškovė nepaaiškino, kaip į pandemijos poveikį galėjo būti atsižvelgta kaip į patekimo į rinką kliūtis. Šis argumentas taip pat prieštarauja ieškovės pastabų dėl Suomijos Respublikos įstojimo į bylą paaiškinimo 7 punkte pateiktam teiginiui, jog tai, kad ji neseniai išsiplėtė Suomijoje, rodo kitų nei *Finnair* oro transporto bendrovių gebėjimą vykdyti veiklą ir plėstis Suomijoje per COVID-19 sukeltą krizę. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, šis argumentas turi būti atmestas.
- 131 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, ir į tai, kad nėra įrodymų ar pasiūlymų pateikti įrodymų, galinčių pagrįsti ieškovės teiginius, darytina išvada, kad trečiojo pagrindo ketvirtoje dalyje ji nepateikė jokių duomenų, įrodančių, kad yra abejonių, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 2015/1589 4 straipsnio 3 ir 4 dalis. Taigi šią dalį reikia atmesti.

– *Dėl požymio, susijusio su nediskriminavimo principo pažeidimu*

- 132 Siekdama įrodyti, kad yra abejonių dėl nagrinėjamos priemonės suderinamumo su vidaus rinka, ieškovė tvirtina, jog minėta priemone pažeidžiamas nediskriminavimo principas. Kalbant konkrečiai, ieškovė tvirtina, kad ginčijamame sprendime panaši oro transporto bendrovių, vykdančių maršrutus iš Suomijos ir į ją, padėtis vertinama skirtingai, be jokio objektyvaus pateisinimo palankiau vertinant *Finnair*. Komisija neįrodė nei būtinybės suteikti pagalbą tik *Finnair*, nei skirtingo požiūrio į *Finnair* ir kitas oro transporto bendroves proporcingumo. Ji pridūrė, kad jei pagalba būtų suteikta visoms Suomijoje veikiančioms oro transporto bendrovėms, atsižvelgiant į jų rinkos dalį, priemonės tikslas būtų pasiektas nediskriminuojant. Remdamasi tuo ieškovė daro išvadą, kad, kaip tai patvirtina Suomijos vyriausybės pranešimas spaudai, nagrinėjama priemonė yra „akivaizdi ekonominio nacionalizmo priemonė“.
- 133 Komisija, palaikoma Prancūzijos Respublikos ir Suomijos Respublikos, ginčija šiuos argumentus.
- 134 Pagal nediskriminavimo principą reikalaujama, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos – vienodai, nebent toks vertinimas būtų objektyviai pagrįstas (2008 m. balandžio 15 d. Sprendimo *Nuova Agricast*, C-390/06, EU:C:2008:224, 66 punktas; šiuo klausimu taip pat žr. 2018 m. birželio 5 d. Sprendimo *Montero Mateos*, C-677/16, EU:C:2018:393, 49 punktą).
- 135 Skirtingas situacijas apibūdinančius elementus ir jų panašumus, be kita ko, reikia apibrėžti ir įvertinti atsižvelgiant į Sąjungos teisės akto, kuriuo nustatytas nagrinėjamas skirtumas, dalyką ir tikslą. Be to, turi būti atsižvelgta į srities, kuriai nagrinėjamas aktas priklauso, principus ir tikslus (2008 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *Arcelor Atlantique et Lorraine ir kt.*, C-127/07, EU:C:2008:728, 26 punktas).

- 136 Taip pat reikia priminti, kad pagal proporcingumo principą, kuris yra vienas iš bendrųjų Sąjungos teisės principų, reikalaujama, kad Sąjungos institucijų veiksmai neviršytų to, kas tinkama ir būtina nagrinėjamų teisės aktų teisėtiems tikslams pasiekti (1984 m. gegužės 17 d. Sprendimo *Denkavit Nederland*, 15/83, EU:C:1984:183, 25 punktas), todėl, kai galima rinktis iš kelių tinkamų priemonių, reikia taikyti mažiausiai suvaržančią, o sukelti nepatogumai neturi būti neproporcingi siekiamiems tikslams (2019 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Italija / Taryba (Viduržemio jūros durklažuvių žvejybos kvota)*, C-611/17, EU:C:2019:332, 55 punktas).
- 137 Žinoma, tiesa, kad kitos oro bendrovės tam tikru mastu prisideda prie Suomijos susisiekimo ir kad COVID-19 pandemija ir dėl jos atsiradę kelionių ribojimai jas paveikė taip pat, kaip ir *Finnair*. Vis dėlto, kaip teigia Komisija, nėra jokios valstybių narių pareigos suteikti pagalbą ypatingo įvykio padarytai žalai atitaisyti, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą (šiuo klausimu žr. 2021 m. liepos 14 d. Sprendimo *Ryanair ir Laudamotion / Komisija (Austrian Airlines; Covid-19)*, T-677/20, pateiktas apeliacinis skundas, EU:T:2021:465, 54 punktą). Be to, kaip nurodyta šio sprendimo 30 ir 31 punktuose, remiantis SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktu pagalba gali būti skirta dideliems valstybės narės ekonomikos sutrikimams atitaisyti, neatsižvelgiant į tai, kad ji pati savaime neatitaiso tokių sutrikimų. Todėl Suomijos Respublika neprivalo suteikti pagalbos visoms įmonėms, kurios vienaip ar kitaip prisideda prie jos teritorijos susisiekimo.
- 138 Be to, reikia pažymėti, kad individuali pagalba, kaip antai nagrinėjama priemonė, iš esmės naudinga tik vienai įmonei, o ne visoms kitoms įmonėms, įskaitant tas, kurių padėtis panaši į šios pagalbos gavėjos padėtį. Taigi dėl savo pobūdžio tokia individualia pagalba įtvirtinamas skirtingas požiūris ar net diskriminacija, kuri būdinga tos priemonės individualumui. Tvirtinant, kaip tai daro ieškovė, kad nagrinėjama individuali pagalba prieštarauja nediskriminavimo principui, iš esmės siekiama sistemingai ginčyti bet kokios individualios pagalbos suderinamumą su vidaus rinka vien dėl jai būdingo išimtinio, todėl ir diskriminacinio, pobūdžio, nors pagal Sąjungos teisę valstybėms narėms leidžiama teikti individualią pagalbą, jeigu tenkinamos visos SESV 107 straipsnyje numatytos sąlygos (2021 m. balandžio 14 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija (Finnair I; Covid-19)*, T-388/20, pateiktas apeliacinis skundas, EU:T:2021:196, 81 punktas).
- 139 Bet kuriuo atveju, darant prielaidą, kad, kaip teigia ieškovė, skirtingas požiūris, įtvirtintas nagrinėjama priemone, kiek ji naudinga tik *Finnair*, gali būti prilyginamas diskriminacijai, reikia patikrinti, ar jis pateisinamas teisėtu tikslu ir yra būtinas, tinkamas ir proporcingas siekiant to tikslo. Be to, kadangi ieškovė nurodo SESV 18 straipsnio pirmą pastraipą, reikia pažymėti, kad pagal šią nuostatą Sutarčių taikymo srityje, „nepažeidžiant jose esančių specialių nuostatų“, draudžiama bet kokia diskriminacija dėl pilietybės. Taigi reikia patikrinti, ar toks skirtingas vertinimas leidžiamas atsižvelgiant į SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą, kuris yra ginčijamo sprendimo teisinis pagrindas. Šis patikrinimas reiškia, kad, viena vertus, nagrinėjamos priemonės tikslas atitinka šioje nuostatoje numatytus reikalavimus ir, kita vertus, nagrinėjamos priemonės skyrimo tvarka, t. y. šiuo atveju tai, kad ji naudinga tik *Finnair*, turi sudaryti sąlygas pasiekti šį tikslą ir neviršyti to, kas būtina jam pasiekti (2021 m. balandžio 14 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija (Finnair I; Covid-19)*, T-388/20, pateiktas apeliacinis skundas, EU:T:2021:196, 82 punktas).

- 140 Kalbant apie nagrinėjamos priemonės tikslą, neginčijama, kad COVID-19 pandemija stipriai sutrikdė Suomijos ekonomiką ir kad ji padarė didelį neigiamą poveikį Suomijos oro transporto rinkai. Šiomis aplinkybėmis dėl šio sprendimo 39–41 punktuose išdėstytų priežasčių nagrinėjamos priemonės tikslas – išsaugoti *Finnair* gyvybiškumą ir vežimo oro transportu paslaugų teikimą – galėjo atitaisyti didelius Suomijos ekonomikos sutrikimus.
- 141 Kalbant apie nagrinėjamos priemonės skyrimo tvarką, pažymėtina, kad, kaip ginčijamo sprendimo 84 ir 85 punktuose nurodė Komisija ir kaip matyti iš šio sprendimo 37–41 punktų, *Finnair* svariai prisideda prie Suomijos ekonomikos plėtros ir užsienio prekybos tiek dėl savo svarbaus vaidmens šalies nacionaliniam ir tarptautiniam susisiekimui, tiek dėl savo ekonominės ir socialinės svarbos daugeliui tiekėjų ir darbuotojų Suomijoje.
- 142 Ieškovės teigimu, šios aplinkybės neleidžia pateisinti iš nagrinėjamos priemonės kylančio skirtingo požiūrio. Nagrinėjama priemonė yra neproporcinga, nes pagal ją *Finnair* suteikiama visa pagalba, nors jos dalis užtikrinant Suomijos susisiekimą sudaro nuo 45 iki 67 %.
- 143 Vis dėlto atsižvelgiant į *Finnair* atliekamą svarbų vaidmenį nacionalinio ir tarptautinio susisiekimu srityje ir jos ekonominę ir socialinę svarbą Suomijoje, kaip jau buvo nustatyta nagrinėjant trečiojo pagrindo pirmą dalį, reikia konstatuoti, kad užtikrinant *Finnair* ekonominės veiklos tęstinumą buvo galima labiau prisidėti prie didelių Suomijos ekonomikos sutrikimų atitaisymo, nei išsaugant kitų oro transporto bendrovių, veikusių Suomijoje mažesniu mastu nei *Finnair*, veiklą. Kalbant konkrečiai, nė iš vieno Bendrojo Teismo turimos bylos medžiagos dokumento nematyti, kad ieškovės ar kitos oro transporto bendrovės reikšmė dėl jų vaidmens užtikrinant Suomijos nacionalinį ir tarptautinį susisiekimą bei ekonominės ir socialinės svarbos šioje šalyje būtų buvusi panaši į *Finnair* reikšmę Suomijos ekonomikai ir jos atsigavimui.
- 144 Dėl klausimo, ar nagrinėjama priemone viršijama tai, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti, ginčijamo sprendimo 89 punkte Komisija pažymėjo, kad numatytas kapitalo padidinimas, ypač valstybės dalyvavimas, buvo mažesnis už numatomus nuostolius. Tuo remdamasi ji padarė išvadą, kad nagrinėjama priemone neviršijamas *Finnair* kapitalo struktūros, kaip antai buvusios 2019 m. gruodžio 31 d., t. y. prieš COVID-19 pandemiją, atkūrimas.
- 145 Ieškovė neginčija šių faktinių aplinkybių. Ji tik teigia, kad nagrinėjama priemonė yra neproporcinga, nes skirta tik *Finnair*, ir tvirtina, kad tai yra „akivaizdaus ekonominio nacionalizmo“ priemonė.
- 146 Šiuo klausimu, pirma, reikia priminti, kad Komisijai nebuvo nustatyta jokios pareigos išnagrinėti, ar, be *Finnair* veiklos išsaugojimo, Suomijos Respublika turėjo išplėsti valstybės pagalbos gavėjų ratą, nes sprendime dėl valstybės garantijos ir ginčijamame sprendime buvo pakankamai teisiškai įrodyta būtinybė išsaugoti *Finnair* indėlį į Suomijos ekonomiką.
- 147 Kita vertus, reikia priminti, kad pagalba, kuri atitinka SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte numatytas sąlygas, kaip yra nagrinėjamu atveju, gali būti suteikta įmonei, kurios didžioji dalis akcijų priklauso atitinkamai valstybei narei. Todėl, nors ieškovės nurodytame ir ieškinio priede pateiktame Suomijos vyriausybės pranešime spaudai pabrėžiama, kad Suomijos Respublika veikia kaip „atsakinga savininkė“, to nepakanka įrodyti, kad nagrinėjama priemonė yra „ekonominio nacionalizmo“ priemonė. Be to, reikia konstatuoti, kad minėtame pranešime spaudai paminėta *Finnair* vykdomų skrydžių svarba Suomijos aprūpinimo saugumui, prekių ir keleivių vežimui, taip pat šios įmonės įtaka nacionalinei ekonomikai. Taigi jis patvirtina Komisijos vertinimus dėl *Finnair* svarbos atitaisant didelius Suomijos ekonomikos sutrikimus.

- 148 Remiantis tuo darytina išvada, kad bet kuriuo atveju, kiek nagrinėjama priemone nustatytas skirtingas požiūris gali būti prilygintas diskriminacijai, buvo pateisinama nagrinėjamos priemonės naudą suteikti tik *Finnair*.
- 149 Taigi neįrodyta, kad vertinant nagrinėjamos priemonės suderinamumą su vidaus rinka Komisijai turėjo kilti abejonių, kaip tai suprantama pagal Reglamento 2015/1589 4 straipsnio 3 ir 4 dalis. Vien tai, kad ieškovė remiasi tariama Komisijos praktika pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą, negali pakeisti šios išvados.

– *Dėl požymio, susijusio su laisvės teikti paslaugas ir įsisteigimo laisvės pažeidimu*

- 150 Iš esmės ieškovė teigia, jog dėl to, kad nagrinėjama priemone viršijama tai, kas būtina deklaruojamam pagalbos tikslui pasiekti, ja nepagrįstai ribojama laisvė teikti paslaugas ir įsisteigimo laisvė, o tai kelia abejonių dėl jos suderinamumo su vidaus rinka. Šiuo aspektu ieškovė tvirtina, kad nagrinėjamos pagalbos skyrimas tik *Finnair* lemia vidaus rinkos suskaidymą ir oro transporto bendrovių atveju riboja jų teises laisvai teikti oro transporto paslaugas vidaus rinkoje, kurios joms suteiktos pagal 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008, p. 3) numatytą Europos licencijų schemą.
- 151 Komisija, palaikoma Prancūzijos Respublikos ir Suomijos Respublikos, ginčija šiuos argumentus.
- 152 Reikia priminti, kad laisvė teikti paslaugas draudžia taikyti bet koki nacionalinės teisės aktą, dėl kurio teikti paslaugas tarp valstybių narių tampa sudėtingiau nei vienos valstybės narės teritorijoje, nepaisant to, ar yra diskriminacija dėl pilietybės arba gyvenamosios vietos (šiuo klausimu žr. 2003 m. vasario 6 d. Sprendimo *Stylianakis*, C-92/01, EU:C:2003:72, 25 punktą). Tačiau reikia konstatuoti, kad pagal SESV 58 straipsnio 1 dalį laisvė teikti paslaugas transporto srityje reglamentuoja transportui skirtos antraštinės dalies, t. y. SESV VI antraštinės dalies, nuostatos. Taigi pirminėje teisėje laisvei teikti paslaugas transporto srityje nustatyta speciali teisinė tvarka (2014 m. kovo 18 d. Sprendimo *International Jet Management*, C-628/11, EU:C:2014:171, 36 punktas). Todėl SESV 56 straipsnis, kuriame įtvirtinta laisvė teikti paslaugas, netaikomas oro transporto srityje (2011 m. sausio 25 d. Sprendimo *Neukirchinger*, C-382/08, EU:C:2011:27, 22 punktas).
- 153 Dėl to oro susisiekimo paslaugų liberalizavimo priemonių galima imtis tik SESV 100 straipsnio 2 dalies pagrindu (2014 m. kovo 18 d. Sprendimo *International Jet Management*, C-628/11, EU:C:2014:171, 38 punktas). Remdamasis minėta nuostata Sąjungos teisės aktų leidėjas priėmė Reglamentą Nr. 1008/2008, kuriuo būtent siekiama nustatyti laisvės teikti paslaugas principo taikymo oro transporto sektoriuje sąlygas (pagal analogiją žr. 2003 m. vasario 6 d. Sprendimo *Stylianakis*, C-92/01, EU:C:2003:72, 24 punktą).
- 154 Nagrinėjamu atveju reikia pažymėti, jog ieškovė iš esmės teigia, kad nagrinėjama priemonė yra įsisteigimo laisvės ir laisvės teikti paslaugas kliūtis, nes ji naudinga tik *Finnair*.
- 155 Nors nagrinėjama priemonė iš tiesų susijusi su individualia pagalba, kuri naudinga tik *Finnair*, ieškovė neįrodo, kaip dėl šio išimtinio pobūdžio oro vežėjai gali būti atgrasyti nuo įsisteigimo Suomijoje arba paslaugų teikimo iš šios šalies ir į ją. Ieškovė, be kita ko, nenurodė faktinių ar teisinių aplinkybių, dėl kurių ši priemonė turėtų ribojamąjį poveikį, viršijantį tas priemones, dėl kurių atsirado SESV 107 straipsnio 1 dalyje numatytas draudimas. Priešingai, kaip nuspręsta šio



sprendimo 139–148 punktuose, šis poveikis yra būtinas ir proporcingas siekiant atitaisyti didelius Suomijos ekonomikos sutrikimus, kuriuos sukėlė COVID-19 pandemija, laikantis SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte numatytų reikalavimų.

- 156 Taigi nagrinėjama priemonė negali būti įsisteigimo laisvės ar laisvės teikti paslaugas kliūtis. Darytina išvada, jog ieškovė nepagrįstai priekaištuoja Komisijai, kad neišnagrinėjo šios priemonės suderinamumo su įsisteigimo laisve, ir juo labiau nepagrįstai teigia, kad Komisijai turėjo kilti abejonių šiuo klausimu.
- 157 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, jog nurodydama trečiąjį pagrindą ieškovė nepateikė įrodymų, kad yra abejonių, kaip tai suprantama pagal Reglamento 2015/1589 4 straipsnio 3 ir 4 dalis. Taigi reikia atmesti visą trečiąjį pagrindą.

*Dėl ketvirtojo pagrindo, grindžiamo nemotyvavimu*

- 158 Ieškovė teigia, kad Komisija neįvertino tam tikrų esminių veiksnių, kad nustatyti, ar pagalba suderinama su SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktu ir laikinąja sistema. Pirma, Komisija nenustatė, kaip *Finnair* skirta priemonė pati savaime galėtų atitaisyti didelius Suomijos ekonomikos sutrikimus. Antra, Komisija nenurodė priežasčių, dėl kurių *Finnair* neturėjo jokių kitų rekapitalizavimo priemonių nei nagrinėjama priemonė. Trečia, Komisija nepaaiškino, kaip dėl didesnio esamų akcininkų akcijų dalies sumažėjimo galėjo būti pakeista paskata *Finnair* atpirkti valstybei priklausančias akcijas. Ketvirta, Komisija net glaustai neatliko nagrinėjamos priemonės teigiamo ir neigiamo poveikio palyginimo tyrimo. Penkta, Komisija nenurodė priežasčių, dėl kurių *Finnair* įtaka rinkoje turėjo būti vertinama atsižvelgiant tik į Helsinkio oro uosto perkrovos lygį, ir priežasčių, dėl kurių ji neturėjo tokios įtakos. Šešta, Komisija nevertino, ar nagrinėjama priemonė yra nediskriminacinė ir ar ji atitinka laisvės teikti paslaugas ir įsisteigimo laisvės principus.
- 159 Komisija, palaikoma Suomijos Respublikos, ginčija šiuos argumentus.
- 160 Reikia priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją SESV 296 straipsnyje reikalaujamas motyvavimas turi atitikti ginčijamo akto pobūdį bei aiškiai ir nedviprasmiškai atskleisti institucijos, kuri priėmė ginčijamą teisės aktą, argumentus, kad suinteresuotieji asmenys galėtų sužinoti, dėl kokių priežasčių patvirtinta priemonė, o kompetentingas teismas – vykdyti kontrolę. Reikalavimas motyvuoti turi būti vertinamas atsižvelgiant į nagrinėjamo atvejo aplinkybes, be kita ko, į akto turinį, nurodytų motyvų pobūdį ir asmenų, kuriems teisės aktas skirtas, ar kitų asmenų, su kuriais aktas konkrečiai ir tiesiogiai susijęs, suinteresuotumą gauti paaiškinimus. Nurodant motyvus nėra reikalaujama tiksliai atskleisti visų susijusių faktinių ir teisinių aplinkybių, nes klausimas, ar akto motyvavimas atitinka minėto straipsnio reikalavimus, turi būti vertinamas atsižvelgiant ne tik į jo formuluotę, bet ir į kontekstą bei visas atitinkamą sritį reglamentuojančias teisės normas (2008 m. balandžio 15 d. Sprendimo *Nuova Agricast*, C-390/06, EU:C:2008:224, 79 punktą ir 2011 m. rugsėjo 8 d. Sprendimo *Komisija / Nyderlandai*, C-279/08 P, EU:C:2011:551, 125 punktą).
- 161 Pirma, kalbant apie motyvavimą, kiek tai susiję su nagrinėjamos priemonės galėjimu savaime atitaisyti didelius Suomijos ekonomikos sutrikimus, reikia priminti, jog SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte nereikalaujama, kad nagrinėjama pagalba savaime galėtų atitaisyti didelius atitinkamos valstybės narės ekonomikos sutrikimus. Todėl Komisija neturėjo pateikti motyvų šiuo klausimu.

- 162 Antra, dėl ginčijamo sprendimo motyvavimo, kiek tai susiję su kitais būdais padidinti *Finnair* nuosavą kapitalą, pažymėtina, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 49, 51 ir 53 punktų, Komisija pakankamai aiškiai ir tiksliai paaiškino priežastis, dėl kurių nusprendė, jog Suomijos valdžios institucijos įrodė, kad nebuvo kitų būdų per trumpą laiką rasti nuosavų lėšų.
- 163 Trečia, dėl ginčijamo sprendimo motyvavimo, kiek tai susiję su galima esamų akcininkų akcijų dalies sumažėjimo lygio ir *Finnair* vykdomo valstybei priklausančių akcijų išpirkimo sąveika, reikia konstatuoti, kad bet kuriuo atveju, kaip matyti iš šio sprendimo 72 punkto, ginčijamame sprendime Komisija pakankamai teisiškai nurodė priežastis, dėl kurių nagrinėjama priemonė atitinka SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte numatytas sąlygas, net jei neapima laipsniško didinimo mechanizmo.
- 164 Ketvirta, dėl ginčijamo sprendimo motyvavimo, kiek tai susiję su nagrinėjamos priemonės teigiamo ir neigiamo poveikio palyginimu, pakanka pažymėti, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 106–110 punktų, tokio palyginimo nereikalaujama nei pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą, nei pagal laikinąją sistemą. Todėl Komisija neturėjo pateikti motyvų šiuo klausimu.
- 165 Penkta, kalbant apie motyvavimą, susijusį su didele *Finnair* įtaka rinkoje, pažymėtina, jog remiantis tuo, kas nurodyta ginčijamo sprendimo 98–102 punktuose, galima konstatuoti, kad Komisija pakankamai išdėstė savo požiūrį į šį klausimą, priežastis, dėl kurių pasirinko šį požiūrį, ir motyvus, kuriais grindžiama išvada, kad ši oro transporto bendrovė neturėjo tokios įtakos.
- 166 Šešta, kalbant apie motyvavimą dėl nediskriminavimo, laisvės teikti paslaugas ir įsisteigimo laisvės principų, reikia konstatuoti, kad ginčijamame sprendime yra pateikta šio sprendimo 36 punkte nurodytų duomenų, leidžiančių suprasti ypatingą *Finnair* svarbą Suomijos susisiekimui bei ekonomikai ir priežastis, dėl kurių Suomijos Respublika pasirinko šią bendrovę vienintele nagrinėjamos priemonės gavėja.
- 167 Darytina išvada, kad ginčijamas sprendimas yra pakankamai motyvuotas, todėl reikia atmesti ketvirtąjį pagrindą.
- 168 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, turi būti atmestas visas ieškinys.

### **Dėl bylinėjimosi išlaidų**

- 169 Pagal Bendrojo Teismo procedūros reglamento 134 straipsnio 1 dalį iš pralaimėjusios šalies priteisiamos bylinėjimosi išlaidos, jei laimėjusi šalis to reikalavo. Kadangi ieškovė bylą pralaimėjo, ji turi padengti savo ir Komisijos bylinėjimosi išlaidas pagal šios reikalavimus.
- 170 Be to, pagal Procedūros reglamento 138 straipsnio 1 dalį į bylą įstojusios valstybės narės ir institucijos padengia savo bylinėjimosi išlaidas. Taigi Prancūzijos Respublika ir Suomijos Respublika padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais,

BENDRASIS TEISMAS (dešimtoji išplėstinė kolegija)

nusprendžia:

- 1. Atmesti ieškinį.**
- 2. Ryanair DAC padengia savo ir Europos Komisijos patirtas bylinėjimosi išlaidas.**
- 3. Prancūzijos Respublika ir Suomijos Respublika padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Petrлік

Paskelbta 2022 m. birželio 22 d. viešame teismo posėdyje Liuksemburge.

Parašai.