



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SPLOŠNEGA SODIŠČA (deseti razširjeni senat)

z dne 22. junija 2022 *

„Državne pomoči – Finski trg zračnega prometa – Pomoč, ki jo je Finska dodelila družbi Finnair v okviru pandemije COVID-19 – Dokapitalizacija letalskega prevoznika s strani javnih in zasebnih lastnikov v sorazmerju z že obstoječo lastniško strukturo – Sklep o nenasprotovanju – Začasni okvir za ukrepe državne pomoči – Ukrep za odpravljanje resne motnje v gospodarstvu države članice – Izjema od nekaterih zahtev začasnega okvira – Neobstoj tehtanja pozitivnih in negativnih učinkov pomoči na trgovinske pogoje in na ohranjanje neizkrivljene konkurence – Enako obravnavanje – Svoboda ustanavljanja – Svoboda opravljanja storitev – Obveznost obrazložitve“

V zadevi T-657/20,

Ryanair DAC, s sedežem v Swordsu (Irska), ki jo zastopajo F.-C. Lapr v te, V. Blanc, E. Vahida, S. Rating in I.-G. Metaxas-Maranghidis, odvetniki,

tožeča stranka,

proti

Evropski komisiji, ki jo zastopajo L. Flynn, S. No  , agenta, in F. Tomat, agentka,

tožena stranka,

ob intervenciji

Francoske republike, ki jo zastopata T. St helin in P. Dodeller, agenta,

in

Republike Finske, ki jo zastopata H. Leppo in A. Laine, agentki,

intervenientki,

SPLOŠNO SODIŠČE (deseti razširjeni senat),

v sestavi A. Kornezov, predsednik, E. Buttigieg, sodnik, K. Kowalik-Ba czyk, sodnica, G. Hesse (poročevalec) in D. Petr  k, sodnika,

sodni tajnik: I. Pollalis, administrator,

* Jezik postopka: angleščina.

na podlagi pisnega dela postopka,
na podlagi obravnave z dne 8. decembra 2021,
izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Tožeča stranka, družba Ryanair DAC, s tožbo na podlagi člena 263 PDEU predlaga razglasitev ničnosti Sklepa Evropske komisije C(2020) 3970 final z dne 9. junija 2020 v zvezi z državno pomočjo SA.57410 (2020/N) – Finska COVID-19: Dokapitalizacija družbe Finnair (v nadaljevanju: izpodbijani sklep).

Dejansko stanje

- 2 Republika Finska je 3. junija 2020 v skladu s členom 108(3) PDEU Komisiji priglasila ukrep pomoči v obliki dokapitalizacije (izdaja pravic) v znesku, ki lahko glede na dokončne pogoje izdaje pravic znaša od 499 do 512 milijonov EUR (v nadaljevanju: zadevni ukrep). Nove delnice so bile ponujene vsem delničarjem upravičenca, družbe Finnair, Plc (v nadaljevanju: upravičenec ali Finnair), sorazmerno z njihovimi obstoječimi deleži v njenem kapitalu.
- 3 Zadevni ukrep temelji na členu 107(3)(b) PDEU. Sledil je odobritvi državnega poročstva družbi Finnair, ki ga je Komisija v Sklepu C(2020) 3387 final z dne 18. maja 2020 v zvezi z državno pomočjo SA.56809 (2020/N) – Finska COVID-19: Državno poročstvo, odobreno družbi Finnair (v nadaljevanju: sklep o državnem poročstvu) razglasila za združljivega z notranjim trgov glede na točki 3.2 in 3.4 Sporočila Komisije z dne 19. marca 2020, naslovljenega „Začasni okvir za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu ob izbruhu COVID-19“ (UL 2020, C 91 I, str. 1) in spremenjenim 3. aprila in 8. maja 2020 (v nadaljevanju: začasni okvir). To državno poročstvo je krilo 90 % posojila v višini 600 milijonov EUR, ki ga je družba Finnair najela pri pokojninskem skladu.
- 4 Komisija je 9. junija 2020 sprejela izpodbijani sklep, v katerem je odločila, da ne bo nasprotovala zadevnemu ukrepu, ker je ta združljiv z notranjim trgov na podlagi člena 107(3)(b) PDEU. Komisija je ocenila združljivost vsakega ukrepa, ki je del celotne transakcije, in sicer državnega poročstva in dokapitalizacije. Komisija je zlasti preučila, ali so obstajali učinki, ki izhajajo iz kumulativne prisotnosti obeh ukrepov, in ali so bili morebitni kumulativni učinki združljivi z notranjim trgov.

Predlogi strank

- 5 Tožeča stranka Splošnemu sodišču predlaga, naj:
 - razglasi izpodbijani sklep za ničen;
 - Komisiji naloži plačilo stroškov.

- 6 Komisija Splošnemu sodišču predlaga, naj:
- zavrne tožbo kot nedopustno ali neutemeljeno;
 - tožeči stranki naloži plačilo stroškov.
- 7 Francoska republika in Republika Finska Splošnemu sodišču predlagata, naj tožbo zavrne.

Pravo

- 8 Tožeča stranka v utemeljitev tožbe navaja štiri razloge, od katerih se prvi nanaša na kršitev člena 107(3)(b) PDEU, drugi na kršitev načel prepovedi diskriminacije, svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja, tretji na kršitev njenih procesnih pravic in četrti na neobstoje obrazložitve.

Dopustnost

- 9 Komisija, ki jo podpira Francoska republika, izpodbija dopustnost prvih treh tožbenih razlogov. Komisija trdi, da tožeča stranka ne more prerokati utemeljenosti izpodbijanega sklepa, ker ni dokazala, da je bil njen konkurenčni položaj na finskem trgu zračnega prevoza znatno prizadet. Tožeča stranka je zgolj navedla, da je poleti 2020 opravljala lete na relaciji Helsinki (Finska)-Dunaj (Avstrija), vendar je izjavila, da jih ne opravlja več. Komisija zato tudi dvomi, da je tožeča stranka dokazala, da je bila zadevna stranka, saj ni predložila nobenega dokaza, da je konkurirala prejemniku pomoči.
- 10 Tožeča stranka izpodbija ta ugovor nedopustnosti.
- 11 Opozoriti je treba, da ne samo, da Komisija, če sprejme sklep o nenasprotovanju na podlagi člena 4(3) Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 PDEU (UL 2015, L 248, str. 9) tako kot v obravnavanem primeru, razglasi zadevne ukrepe za združljive z notranjim trgov, temveč tudi implicitno odloči, da ne bo začela formalnega postopka preiskave iz člena 108(2) PDEU in člena 6(1) te uredbe (glej po analogiji sodbo z dne 27. oktobra 2011, Avstrija/Scheucher-Fleisch in drugi, C-47/10 P, EU:C:2011:698, točka 42 in navedena sodna praksa). Če Komisija po predhodni preučitvi ugotovi, da obstajajo dvomi o združljivosti priglašenega ukrepa z notranjim trgov, mora na podlagi člena 4(4) Uredbe št. 2015/1589 sprejeti sklep o začetku formalnega postopka preiskave, predviden v členu 108(2) PDEU in v členu 6(1) navedene uredbe. Ta zadnji člen določa, da taka odločba od zadevne države članice in drugih zainteresiranih strank zahteva, da pošljejo pripombe v predpisanem roku, ki navadno ni daljši od enega meseca (glej po analogiji sodbo z dne 24. maja 2011, Komisija/Kronoply in Kronotex, C-83/09 P, EU:C:2011:341, točka 46).
- 12 V tej zadevi je Komisija po predhodni preučitvi sklenila, da ne bo nasprotovala zadevnemu ukrepu, ker je združljiv z notranjim trgov v skladu s členom 107(3)(b) PDEU. Ker se formalni postopek preiskave ni uvedel, je bila zainteresiranim strankam, ki bi lahko v tej drugi fazi vložile stališča, ta možnost odvzeta. Da se to prepreči, jim je priznana pravica, da pred sodišči Evropske unije izpodbijajo sklep Komisije, da ne bo uvedla formalnega postopka preiskave. Tako bi bila tožba, ki jo vložijo zadevna stranka v smislu člena 108(2) PDEU in s katero predlaga razglasitev ničnosti

izpodbijanega sklepa, dopustna, če bi tožeča stranka tako želela zaščititi postopkovne pravice, ki jih črpa iz te določbe (glej v tem smislu sodbo z dne 18. novembra 2010, NDSHT/Komisija, C-322/09 P, EU:C:2010:701, točka 56 in navedena sodna praksa).

- 13 Glede na člen 1(h) Uredbe 2015/1589 podjetje, ki je konkurenčno upravičencu ukrepa pomoči, nesporno spada med „zadevne stranke“ v smislu člena 108(2) PDEU (sodba z dne 3. septembra 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland in drugi/Komisija, C-817/18 P, EU:C:2020:637, točka 50; glej v tem smislu tudi sodbo z dne 18. novembra 2010, NDSHT/Komisija, C-322/09 P, EU:C:2010:701, točka 59).
- 14 V nasprotju s trditvami Komisije in Francoske republike je tožeča stranka pravno zadostno dokazala, da je konkurent družbe Finnair. Pojasnila je namreč, da že več kot 17 let opravlja storitve potniškega letalskega prevoza na Finsko in z nje. Prav tako je nesporno, da je imela tožeča stranka pred začetkom pandemije COVID-19 delež na trgu teh storitev, čeprav majhen. Tožeča stranka je tudi navedla, da je leta 2019 prepeljala na Finsko in z nje več kot 100.000 potnikov ter da je njen prvotni program pred začetkom pandemije COVID-19 za poletno sezono 2020 vključeval šest linij s treh finskih letališč. Tožeča stranka je prav tako pojasnila, ne da bi ji kdo oporekal, da je pandemija bolj prizadela njene dejavnosti na Finskem kot dejavnosti upravičenca.
- 15 V nasprotju s trditvami Komisije te ugotovitve ne izpodbija dejstvo, da je tožeča stranka zaradi pandemije COVID-19 prenehala opravljati svoje storitve na Finskem. Glede na dejstva, predstavljena v točki 14 zgoraj, in okoliščine, zaradi katerih je nehala opravljati storitve, je namreč treba ugotoviti, da je bila prekinitev opravljanja storitev verjetno začasna in da konkurenčno razmerje med tožečo stranko in upravičencem ob vložitvi tožbe ni prenehalo (glej v tem smislu sodbo z dne 2. septembra 2021, NeXovation/Komisija, C-665/19 P, EU:C:2021:667, točka 63). Poleg tega je tožeča stranka na obravnavi navedla, da ponovno zagotavlja lete s Finske in na Finsko.
- 16 Iz tega izhaja, da je tožeča stranka, konkurentka upravičenca, dokazala, da je zainteresirana stranka v smislu člena 1(h) Uredbe 2015/1589, ki ima interes, da se zagotovi varstvo njenih procesnih pravic, ki jih ima v skladu s členom 108(2) PDEU.
- 17 V obravnavanem primeru je iz točk od 33 do 39 tožbe razvidno, da želi tožeča stranka s tožbo doseči le spoštovanje procesnih pravic, ki jih ima na podlagi člena 108(2) PDEU, čeprav je tretji tožbeni razlog edini, ki se izrecno nanaša na varstvo njenih pravic. Zato je treba tožbo dopustiti v delu, v katerem se tožeča stranka sklicuje na kršitev njenih procesnih pravic. Posledično je treba ugotoviti, kateri tožbeni razlogi so lahko dopustni, ker se nanašajo na ugotovitev navedene kršitve.
- 18 Tretji tožbeni razlog, ki se nanaša na spoštovanje procesnih pravic tožeče stranke, je dopusten. Poleg tega je treba opozoriti, da ima tožeča stranka, da bi dokazala kršitev svojih procesnih pravic, pravico navesti trditve, s katerimi želi dokazati, da je bila ugotovitev združljivosti zadevnega ukrepa z notranjim trgov, do katere je prišla Komisija, napačna, kar *a fortiori* dokazuje, da bi morala Komisija pri presoji združljivosti tega ukrepa z notranjim trgov imeti dvome. Zato je Splošno sodišče pristojno, da preuči vsebinske trditve, ki jih je navedla tožeča stranka v okviru prvih dveh tožbenih razlogov, na katera se sklicuje v okviru tretjega tožbenega razloga, da bi preverilo, ali te dejansko utemeljujejo tožbeni razlog, ki ga je izrecno navedla v zvezi z obstojem dvomov, zaradi katerih bi bilo treba uvesti postopek iz člena 108(2) PDEU (glej

v tem smislu sodbi z dne 13. junija 2013, Ryanair/Komisija, C-287/12 P, neobjavljena, EU:C:2013:395, točke od 57 do 60, in z dne 6. maja 2019, Scor/Komisija, T-135/17, neobjavljena, EU:T:2019:287, točka 77).

- 19 V zvezi s četrtem tožbenim razlogom, ki se nanaša na neobstoje obrazložitve izpodbijanega sklepa, je treba poudariti, da kršitev obveznosti obrazložitve pomeni bistveno kršitev postopka in je razlog javnega reda, ki ga mora sodišče Unije preizkusiti po uradni dolžnosti in se ne nanaša na vsebinsko zakonitost izpodbijanega sklepa (glej v tem smislu sodbo z dne 2. aprila 1998, Komisija/Sytraval in Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, točke od 67 do 72).

Vsebinska presoja

- 20 Uvodoma je treba opozoriti, da je zakonitost sklepa o nenasprotovanju – kot je izpodbijani sklep – ki temelji na členu 4(3) Uredbe št. 2015/1589, odvisna od vprašanja, ali bi presoja informacij in elementov, ki jih je Komisija imela v fazi predhodne preučitve priglasenega ukrepa, morala objektivno povzročiti dvome o združljivosti tega ukrepa z notranjim trgov, ker je treba ob takih dvomih začeti formalni postopek preiskave, v katerem lahko sodelujejo zainteresirane stranke iz člena 1(h) te uredbe (glej po analogiji sodbi z dne 3. septembra 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland in drugi/Komisija, C-817/18 P, EU:C:2020:637, točka 80, in z dne 2. septembra 2021, Komisija/Tempus Energy in Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, točka 38).
- 21 Sodišče Unije mora zakonitost sklepa o nenasprotovanju, sprejetega ob koncu postopka predhodne preučitve, presojati ne le glede na informacije, ki jih je Komisija imela ob njegovem sprejetju, ampak tudi glede na informacije, ki jih je lahko imela (sodba z dne 29. aprila 2021, Achemos Grupé in Achema/Komisija, C-847/19 P, neobjavljena, EU:C:2021:343, točka 41, in z dne 2. septembra 2021, Komisija/Tempus Energy in Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, točka 42).
- 22 Dokaz o obstoju dvomov o združljivosti zadevne pomoči z notranjim trgov, ki ga je treba iskati tako v okoliščinah sprejetja sklepa o nenasprotovanju kot tudi v njegovi vsebini, mora predložiti predlagatelj razglasitve ničnosti tega sklepa, in sicer na podlagi sklenjenega kroga indicev (sodba z dne 3. septembra 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland in drugi/Komisija, C-817/18 P, EU:C:2020:637, točka 82, in z dne 2. septembra 2021, Komisija/Tempus Energy in Tempus Energy Technology, C-57/19 P, EU:C:2021:663, točka 40).
- 23 V obravnavani zadevi mora Splošno sodišče v okviru nadzora zakonitosti izpodbijanega sklepa preučiti trditve tožeče stranke, s katerimi poskuša dokazati, da bi Komisija po predhodni preučitvi morala dvomiti o združljivosti zadevnega ukrepa z notranjim trgov v smislu člena 4(3) in (4) Uredbe 2015/1589.

Tretji tožbeni razlog: kršitev procesnih pravic tožeče stranke

- 24 Tretji tožbeni razlog, na katerega se tožeča stranka sklicuje tudi v prvem in drugem tožbenem razlogu, je razdeljen na šest delov, ki temeljijo na različnih indicijih, ki kažejo na to, da bi Komisija morala imeti dvome v smislu tega pojma iz člena 4 Uredbe št. 2015/1589.

– *Indic o kršitvi člena 107(3)(b) PDEU, ker zadevni ukrep ne odpravlja resne motnje v gospodarstvu Finske*

- 25 Tožeča stranka Komisiji v bistvu očita, da ni dokazala, da je bil zadevni ukrep namenjen odpravi resne motnje v finskem gospodarstvu.
- 26 Komisija ob podpori Francoske republike in Republike Finske tej trditvi nasprotuje.
- 27 Opozoriti je treba, da se lahko pomoči za odpravljanje resne motnje v gospodarstvu države članice v skladu s členom 107(3)(b) PDEU štejejo za združljive z notranjim trgov.
- 28 Člen 107(3)(b) PDEU je izjema od splošnega načela nezdržljivosti državnih pomoči z notranjim trgov, ki je določeno v členu 107(1) PDEU. Zato ga je treba razlagati ozko (glej sodbo z dne 9. aprila 2014, Grčija/Komisija, T-150/12, neobjavljena, EU:T:2014:191, točka 146 in navedena sodna praksa). V členu 107(1) PDEU je natančneje določeno, da je „kakršna koli vrsta“ pomoči, ki jo dodeli država članica, ali pomoči iz državnih sredstev nezdržljiva z notranjim trgov. Zato se člen 107(3)(b) PDEU uporablja za individualne pomoči (sodba z dne 14. aprila 2021, Ryanair/Komisija (Finnair I; Covid-19), T-388/20, predmet pritožbe, EU:T:2021:196, točka 32).
- 29 V skladu s sodno prakso lahko Komisija razglasi pomoč kot združljivo s členom 107(3) PDEU le, če lahko ugotovi, da ta pomoč pripomore k uresničitvi enega od navedenih ciljev, ki jih upravičeno podjetje v običajnih tržnih pogojih s svojimi ukrepi ne bi moglo doseči. Povedano drugače, zadevnega ukrepa ni mogoče razglasiti za združljivega z notranjim trgov, če izboljšuje finančni položaj upravičenega podjetja, ne da bi bil nujen za uresničitev cilja iz člena 107(3)(b) PDEU, in sicer odpravljanje resne motnje v finskem gospodarstvu (glej v tem smislu sodbo z dne 14. januarja 2009, Kronoply/Komisija, T-162/06, EU:T:2009:2, točka 65 in navedena sodna praksa; glej tudi v tem smislu sodbo z dne 14. aprila 2021, Ryanair/Komisija (Finnair I; Covid-19), T-388/20, predmet pritožbe, EU:T:2021:196, točka 33).
- 30 Najprej je treba poudariti, da se v nasprotju s trditvijo tožeče stranke s členom 107(3)(b) PDEU ne zahteva, da lahko zadevna pomoč sama po sebi odpravi resno motnjo v gospodarstvu zadevne države članice. Ko namreč Komisija ugotovi dejanskost resne motnje v gospodarstvu države članice, tej lahko dovoli, da – če so poleg tega izpolnjeni drugi pogoji, določeni v tem členu – dodeli državne pomoči v obliki shem pomoči ali individualnih pomoči, ki prispevajo k odpravljanju navedene resne motnje. Tako bi lahko šlo za več ukrepov pomoči, od katerih vsak zase prispeva k temu cilju. Za to, da bi ukrep pomoči veljavno temeljil na členu 107(3)(b) PDEU, torej ni mogoče zahtevati, da se že z njim samim odpravi resna motnja v gospodarstvu države članice (sodba z dne 14. aprila 2021, Ryanair/Komisija (Finnair I; Covid-19), T-388/20, predmet pritožbe, EU:T:2021:196, točka 41).
- 31 V teh okoliščinah tožeča stranka Komisiji ne more očitati, da je ugotovila, da zadevni ukrep izpolnjuje pogoje iz člena 107(3)(b) PDEU, zgolj zato, ker ta ukrep sam po sebi ni mogel odpraviti resne motnje v finskem gospodarstvu, ki jo je povzročil izbruh COVID-19.
- 32 Drugič, ker tožeča stranka trdi, da zadevni ukrep ne odpravlja resne motnje v finskem gospodarstvu, temveč jo, nasprotno, poslabšuje, saj koristi le družbi Finnair, je treba preveriti, ali je Komisija v skladu s sodno prakso iz točke 29 zgoraj upravičeno ugotovila, da ta ukrep prispeva k doseganju tega cilja iz člena 107(3)(b) PDEU.

- 33 V obravnavani zadevi tožeča stranka ne izpodbija niti tega, da je pandemija COVID-19 povzročila resno motnjo v finskem gospodarstvu, niti tega, da je kriza, ki jo je povzročila ta pandemija, še posebej prizadela celotni sektor zračnega prevoza.
- 34 Tožeča stranka tudi ne izpodbija ugotovitve, da sta državno poroštvo in zadevni ukrep tako tesno povezana, da ju je treba obravnavati kot en sam ukrep.
- 35 Cilj teh dveh ukrepov je v bistvu družbi Finnair zagotoviti dovolj likvidnih sredstev za ohranitev njene sposobnosti preživetja in storitev zračnega prevoza v obdobju, ko pandemija COVID-19 povzroča resne motnje v celotnem finskem gospodarstvu, in preprečiti, da bi morebitni stečaj družbe Finnair še poslabšal motnjo v gospodarstvu zadevne države članice (točka 41 izpodbijanega sklepa).
- 36 V zvezi s tem je Komisija v izpodbijanem sklepu ugotovila, da bi stečaj družbe Finnair lahko povzročil resne motnje v finskem gospodarstvu zaradi njene pomembne vloge v nacionalni in mednarodni povezljivosti države ter njenega gospodarskega in socialnega pomena za številne dobavitelje in delavce na Finskem, zato je sklenila, da so ukrepi v korist družbe Finnair prispevali k doseganju enega od ciljev iz člena 107(3) PDEU, in sicer odpravljanja resne motnje v gospodarstvu te države (točke od 84 do 86 izpodbijanega sklepa).
- 37 V zvezi s tem je treba na eni strani ugotoviti, da je družba Finnair upravljala notranje in mednarodno omrežje, ki je zagotavljalo povezljivost Finske. Družba Finnair je bila namreč leta 2019 glavni letalski prevoznik na Finskem s skoraj 15 milijonov prepeljanih potnikov, kar je bilo tega leta 67 % vseh potnikov, prepeljanih na Finsko, s Finske in znotraj Finske. Družba Finnair je oskrbovala večino finskih regionalnih letališč in imela obsežno mednarodno mrežo z več kot 100 povezavami, ki so Finsko povezovala z glavnimi poslovnimi središči v Evropi in drugih delih sveta (glej v tem smislu sodbo z dne 14. aprila 2021, Ryanair/Komisija (Finnair I; Covid-19), T-388/20, predmet pritožbe, EU:T:2021:196, točki 45 in 57).
- 38 Poleg tega je bila družba Finnair glavni prevoznik za letalski tovorni prevoz na Finskem in je imela široko azijsko mrežo. Če je bila ta mreža bistvenega pomena za trgovino med finskimi in azijskimi podjetji, je bila še toliko bolj pomembna v okviru krize, ki jo je povzročila pandemija COVID-19. Družba Finnair je namreč dnevno opravljala tovarne poti v Južno Korejo, na Kitajsko in na Japonsko za pokrivanje finskega povpraševanja po farmacevtskih proizvodih in medicinski opremi, potrebnimi za soočanje z virusom (sodba z dne 14. aprila 2021, Ryanair/Komisija (Finnair I; Covid-19), T-388/20, predmet pritožbe, EU:T:2021:196, točka 47).
- 39 Po drugi strani pa je treba poudariti, kot je to storila Komisija v izpodbijanem sklepu, da ima družba Finnair na Finskem velik gospodarski in družbeni pomen. Družba Finnair je bila namreč leta 2017 šestnajsta najpomembnejša družba na Finskem v smislu prispevka k bruto domačemu proizvodu (BDP) te države z dodano vrednostjo 600 milijonov EUR, leta 2019 pa je imela približno 6800 zaposlenih.
- 40 Tožeča stranka trdi, da te številke v primerjavi s finskim BDP (približno 241 milijard EUR v letu 2019) ali skupnim številom zaposlenih oseb (2,5 milijona oseb) ne zadostujejo za utemeljitev zadevnega ukrepa. Vendar, tudi če dodana vrednost družbe Finnair pomeni le del finskega BDP, zaposleni v družbi Finnair pa predstavljajo le majhen del delovno aktivnega prebivalstva na Finskem, to ne bi smelo postaviti pod vprašaj pomen družbe Finnair za to gospodarstvo. Dovolj je spomniti, da je samo družba Finnair prepeljala 67 % vseh potnikov, ki so potovali na Finsko, z nje in znotraj nje, in je bila edini letalski prevoznik, ki je vse leto redno letel

na večino finskih regionalnih letališč. Kar 50 % potnikov, ki jih je družba Finnair prepeljala na teh notranjih letih, je potovalo iz poslovnih razlogov. Družba Finnair ima torej pomembno vlogo v potniškem letalskem prometu v državi, kjer zaradi podnebnih in geografskih razmer druge vrste prevoza niso vedno zadovoljiva alternativa letalskemu prometu. Poleg tega je družba Finnair med pandemijo sodelovala s Huoltovarmuuskeskus (nacionalna agencija za nujno oskrbo, Finska) in uporabila svojo mednarodno mrežo za spoprijemanje s finskim povpraševanjem po opremi, potrebni za spopadanje s pandemijo COVID-19. Varnost oskrbe z zadevnimi farmacevtskimi in medicinskimi proizvodi je strateškega pomena tako za varovanje zdravja ljudi na Finskem kot tudi za omejitev zaježitvenih ukrepov in hitro oživitve finskega gospodarstva. Številna finska podjetja so se zanašala na tovarne storitve družbe Finnair, nekatera pa so se zanašala tudi na nakupe družbe Finnair. V letu 2019 so nakupi družbe Finnair pri njenih dobaviteljih znašali 1,9 milijarde EUR, pri čemer je bilo 40 % teh nakupov opravljenih pri finskih podjetjih (glej v tem smislu sodbo z dne 14. aprila 2021, Ryanair/Komisija (Finnair I; Covid-19), T-388/20, predmet pritožbe, EU:T:2021:196, točke od 44 do 53).

- 41 Glede na te informacije je Komisija upravičeno menila, da je zadevni ukrep zaradi pomembne vloge družbe Finnair v nacionalni in mednarodni poveztivosti Finske ter njenega gospodarskega in socialnega pomena za številne finske dobavitelje in delavce prispeval k doseganju cilja iz člena 107(3)(b) PDEU, in sicer odpravljanju resne motnje v finskem gospodarstvu, v nasprotju s trditvami tožeče stranke.
- 42 Druge trditve, ki jih v zvezi s tem navaja tožeča stranka, ne morejo spremeniti te ugotovitve.
- 43 Prvič, glede prejšnjih sklepov Komisije na podlagi člena 107(3)(b) PDEU tožeča stranka trdi, da so sklepi, ki so se nanašali na posamezna podjetja, zadevali banke in upravljavca železniškega omrežja države članice. Trdi, da je banka lahko systemskega pomena za gospodarstvo, železniško omrežje pa ima lahko pomembno vlogo za gospodarstvo in prebivalstvo države, to pa ne velja za družbo Finnair.
- 44 Opozoriti je treba, da je treba zakonitost izpodbijanega sklepa presojati le v okviru člena 107(3)(b) PDEU in ne glede na domnevno prejšnjo prakso odločanja Komisije (glej v tem smislu sodbo z dne 27. februarja 2013, Nitrogénművek Vegyipari/Komisija, T-387/11, neobjavljena, EU:T:2013:98, točka 126 in navedena sodna praksa). Vsekakor pa zgolj dejstvo, da družba Finnair ni niti banka niti upravljavec železniškega omrežja, ne pomeni, da ni pomembna za finsko gospodarstvo. Prav tako samo na podlagi tega dejstva ni mogoče dokazati, da zadevni ukrep ni prispeval k doseganju cilja iz člena 107(3)(b) PDEU in da bi Komisija morala imeti dvome pri presojanju združljivosti tega ukrepa z notranjim trgov.
- 45 Drugič, v zvezi z domnevnimi finančnimi težavami družbe Finnair pred pandemijo COVID-19 je treba na eni strani ugotoviti, da tožeča stranka ne izpodbija, da ta letalska družba pred pandemijo COVID-19 ni bila podjetje v težavah v smislu člena 2, točka 18, Uredbe Komisije (EU) št. 651/2014 z dne 17. junija 2014 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive z notranjim trgov pri uporabi členov 107 in 108 [PDEU] (UL 2014, L 187, str. 1).
- 46 Po drugi strani pa iz dokumenta z naslovom „Finančne informacije 2019, Finnair“, priloženega tožbi, na katerega se sklicuje tožeča stranka v podporo svoji trditvi, ni razviden obstoj težav družbe Finnair pred začetkom pandemije COVID-19, zaradi katerih bi se lahko pojavil dvom o združljivosti zadevnega ukrepa z notranjim trgov. Nasprotno, čeprav se je dobiček družbe Finnair leta 2019 v primerjavi z letom 2018 zmanjšal za 25 %, ta dokument potrjuje, da je bila družba Finnair pred pandemijo COVID-19 kljub temu zmanjšanju še vedno dobičkonosna.

- 47 Tretjič, glede pomena družbe Finnair za povezljivost Finske tožeča stranka trdi, da je v izpodbijanem sklepu ta pomen precenjen, saj naj bi bili dve tretjini vozovnic, ki jih ta letalski prevoznik proda, vozovnice, ki zagotavljajo povezovalne lete. V zvezi s tem je dovolj opozoriti, da število potnikov, ki jih je prepeljala družba Finnair, ni pa šlo za povezovalne lete, ni bil edini dejavnik, ki ga je Komisija upoštevala pri ugotovitvi, da je zadevni ukrep prispeval k doseganju enega od ciljev iz člena 107(3)(b) PDEU. Kot je razvidno iz točk od 84 do 86 izpodbijanega sklepa, je Komisija poleg potniškega prometa upoštevala tudi tovorni promet, delovna mesta, nakupe pri finskih dobaviteljih in prispevek k BDP. Tudi če se sprejme, da sta bili dve tretjini prodanih letalskih vozovnic družbe Finnair vozovnice, ki so zagotavljale povezovalne lete, ostaja dejstvo, da je imela družba Finnair pred pandemijo COVID-19 pomembno vlogo pri povezljivosti države (glej točke od 37 do 40 zgoraj). V teh okoliščinah na podlagi argumenta tožeče stranke ni mogoče dokazati, da zadevni ukrep ni prispeval k odpravljanju resne motnje v finskem gospodarstvu in da bi Komisija morala imeti dvome pri presoji združljivosti tega ukrepa z notranjim trgom.
- 48 Četrtrič, v zvezi s trditvijo, da Komisija ni dokazala, da bi stečaj družbe Finnair nujno ogrozil finski gospodarstvo in povezljivost, tožeča stranka Komisiji zlasti očita, da ni dokazala, prvič, da bi družba Finnair brez zadevnega ukrepa nujno šla v stečaj in da bi prenehala opravljati vse svoje dejavnosti, in drugič, da se noben drug letalski prevoznik ne bi mogel prilagoditi in opravljati letov na linijah, na katerih jih je prej opravljala družba Finnair. Tožeča stranka meni, da stečaja družb Malev in Spanair v zvezi s tem dokazujeta, da lahko stečaj nacionalnega letalskega prevoznika poveča povezljivost države in prispeva k boljšemu razvoju njenega glavnega letališča.
- 49 V zvezi s tem je Komisija v izpodbijanem sklepu sicer menila, da bi stečaj družbe Finnair lahko povzročil resne motnje v finskem gospodarstvu, vendar presoja združljivosti zadevnega ukrepa od nje ne zahteva, da se prepriča, da bi družba Finnair brez posredovanja države nujno prenehala opravljati vse svoje dejavnosti. Komisiji je zadostovala ugotovitev, da je bil zadevni ukrep potreben zaradi resnih težav, s katerimi se je družba Finnair soočala pri ohranjanju svojih dejavnosti zaradi tveganj, ki so bremenila njeno plačilno sposobnost.
- 50 V zvezi s tem je treba poudariti, da so širjenje bolezni COVID-19 in posledične omejitve letov močno vplivali na povpraševanje po notranjih in mednarodnih letih. Splošno znano je, da je imel upad povpraševanja takojšen in dramatičen negativen učinek na denarni tok družbe Finnair. Ta je spomladi leta 2020 odpovedala velik del svojih letov in je torej morala potnikom povrniti stroške (točka 81 izpodbijanega sklepa). Družba Finnair je poskušala pridobiti financiranje na kreditnih trgih, vendar zaradi negotovih razmer in obetov ni mogla pokriti vseh svojih likvidnostnih potreb. V času sprejetja odločitve o državnem poročstvu je družbi uspelo pridobiti kredit in se je dogovorila o prodaji in povratnem najemu svojih neobremenjenih letal, da bi pridobila dodatna sredstva. Družba Finnair je sprejela tudi pomembne medsektorske ukrepe za zmanjšanje stroškov, da bi ohranila svojo likvidnost.
- 51 Kljub tem ukrepom je Komisija v izpodbijanem sklepu na podlagi finančnih napovedi družbe Finnair za leta 2020-2022 ugotovila, da se bodo lastna sredstva družbe v primerjavi s stanjem pred pandemijo COVID-19 znatno zmanjšala. Glede na te napovedi je Komisija ocenila, da bi lahko kljub posojilu, za katerega je družba Finnair prejela državno poročstvo, nepovečanje kapitala in nezmožnost zadolževanja na trgih v obsegu, ki bi zadostoval za pokritje vseh njenih likvidnostnih potreb, družbo Finnair izpostavila likvidnostni krizi in posledično tveganju, da ne bo mogla izpolniti svojih plačilnih obveznosti in da bo morala začeti postopek zaradi insolventnosti (točke 4, 80 in 81 izpodbijanega sklepa).

- 52 Poleg tega v nasprotju s trditvijo tožeče stranke dejstvo, da je druga letalska družba morda našla „druge tržne rešitve“ s prodajo in povratnim najemom ali z zmanjšanjem števila zaposlenih, ne more postaviti pod vprašaj zgoraj navedenega.
- 53 Treba je namreč ugotoviti, da je družba Finnair, preden je Republiki Finski predložila pisni zahtevek za dokapitalizacijo, iskala druge rešitve financiranja, podobne tistim, ki jih je v svojih vlogah navedla tožeča stranka, vendar ji na trgih ni uspelo pridobiti financiranja, ki bi ji omogočilo pokritje vseh likvidnostnih potreb. Poleg tega je Komisija poudarila, da je imela zadevna dokapitalizacija za družbo Finnair dve glavni posledici. Po eni strani je omogočila povečanje lastniškega kapitala družbe Finnair in s tem izboljšala njen koeficient dolgovno-kapitalskega razmerja ter možnosti za ponovni dostop do finančnih trgov pod sprejemljivimi pogoji. Po drugi strani pa je omogočila, da se v družbo Finnair vložijo denarna sredstva. Finski organi in Komisija so zato menili, da denarnih sredstev, pridobljenih z dokapitalizacijo, ni bilo mogoče pridobiti drugače (točka 42 izpodbijanega sklepa). Nasprotno pa na podlagi ničesar v spisu, zlasti ničesar, kar je predložila tožeča stranka, ni mogoče ugotoviti, da bi bilo z „drugimi rešitvami financiranja“ mogoče doseči cilj, ki se uresničuje z zadevnim ukrepom, in hkrati zagotoviti, da bi se dosegla oba sestavna dela želenega rezultata.
- 54 Zato je treba glede na zgoraj navedeno šteti, da je Komisija dokazala, da je bil zadevni ukrep potreben zaradi resnih težav, s katerimi se je družba Finnair soočala pri ohranjanju svojih dejavnosti zaradi tveganj, ki so bremenila njeno plačilno sposobnost.
- 55 Poleg tega, četudi bi primera Malev in Spanair, na katera se sklicuje tožeča stranka, kazala na to, da stečaj letalskega prevoznika ne pomeni nujno izgube povezljivosti za zadevno državo članico, zadostuje opozorilo, da pomen družbe Finnair za povezljivost države ni bil edini dejavnik, ki se je upošteval pri oceni njenega pomena za finsko gospodarstvo (glej točko 47 zgoraj). Poleg tega tožeča stranka ni predložila nobenega dokaza, ki bi Splošnemu sodišču osvetlil posledice teh dveh stečajev za delovna mesta, dobavitelje in končno dodano vrednost, ustvarjeno v gospodarstvu obeh zadevnih držav članic. V teh okoliščinah podobnost med tema stečajema in obravnavano zadevo, na katero opozarja tožeča stranka, ne more vplivati na ugotovitev, da je zadevni ukrep odpravil resno motnjo v finskem gospodarstvu.
- 56 Podobno se trditev tožeče stranke, da ima veliko floto letal, ki bi jih lahko hitro premestila, da bi nadomestila družbo Finnair, če bi ta prenehala opravljati svoje dejavnosti, osredotoča na povezljivost Finske in zanemari druge upoštevane dejavnike, kot so lokalna delovna mesta, lokalni dobavitelji in dodana vrednost, ki jo ta družba ustvari v finskem gospodarstvu.
- 57 Iz vsega navedenega izhaja, da je zadevni ukrep, čeprav resda pripelje do izboljšanja finančnega položaja družbe Finnair, vsekakor nujen za uresničitev enega od ciljev iz člena 107(3)(b) PDEU, in sicer odpravljanje resne motnje v finskem gospodarstvu, in to v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 29 zgoraj. Zato je treba ugotoviti, da tožeča stranka v okviru prvega dela tretjega tožbenega razloga ni predstavila nobenega prepričljivega indica o obstoju dvomov v smislu člena 4(3) in (4) Uredbe 2015/1589.
- 58 Zato je treba ta del zavrniti.

– *Indic o kršitvi točke 3.11 začasnega okvira*

- 59 Tožeča stranka v bistvu trdi, da bi Komisija morala imeti dvome, ker zadevni ukrep odstopa od nekaterih zahtev iz točke 3.11 začasnega okvira.

- 60 Komisija ob podpori Republike Finske to trditev prereka.
- 61 V skladu z ustaljeno sodno prakso ima Komisija pri presoji združljivosti ukrepov pomoči z notranjim trgov na podlagi člena 107(3) PDEU diskrecijsko pravico (glej v tem smislu sodbo z dne 19. julija 2016, *Kotnik in drugi*, C-526/14, EU:C:2016:570, točka 38 in navedena sodna praksa). Komisija lahko v okviru izvajanja svoje diskrecijske pravice sprejme pravila ravnanja za določitev meril, na podlagi katerih namerava oceniti združljivost ukrepov pomoči, ki jih načrtujejo države članice, z notranjim trgov. Komisija se s tem, da sprejme taka pravila in da z njihovo objavo razglasi, da jih bo v prihodnje uporabljala v primerih, na katere se nanašajo, sama omeji pri izvrševanju svoje diskrecijske pravice in od teh pravil načeloma ne sme odstopiti, saj bi sicer lahko bila sankcionirana zaradi kršitve splošnih pravnih načel, kot sta enako obravnavanje ali varstvo legitimnih pričakovanj (glej v tem smislu sodbi z dne 8. marca 2016, *Grčija/Komisija*, C-431/14 P, EU:C:2016:145, točka 69 in navedena sodna praksa, ter z dne 19. julija 2016, *Kotnik in drugi*, C-526/14, EU:C:2016:570, točki 39 in 40).
- 62 Čeprav je Komisija na področju državnih pomoči vezana na okvire, ki jih sprejme, pa je sprejetje takih okvirov nikakor ne razbremeni obveznosti preverjanja posebnih izrednih okoliščin, ki jih v posameznem primeru uveljavlja neka država članica v okviru predloga neposredne uporabe člena 107(3)(b) PDEU (glej v tem smislu sodbi z dne 8. marca 2016, *Grčija/Komisija*, C-431/14 P, EU:C:2016:145, točke od 70 do 72, in z dne 19. julija 2016, *Kotnik in drugi*, C-526/14, EU:C:2016:570, točka 41).
- 63 V tej zadevi so finski organi zadevni ukrep priglasili v skladu s členom 107(3)(b) PDEU. Komisija je v izpodbijanem sklepu zadevni ukrep preučila glede na točko 3.11 začasnega okvira. Vendar ni uporabila nekaterih zahtev iz tega okvira z namenom, da bi upoštevala posebnosti tega ukrepa, in sicer udeležbo zasebnih vlagateljev in dejstvo, da država kot prejšnji delničar ni povečala svojega deleža v kapitalu upravičenca glede na svoj delež pred pandemijo. Komisija je pojasnila, da bo v prihodnosti uporabila enak pristop za primerljive primere z enakimi značilnostmi in da bo sprožila postopek za spremembo začasnega okvira, da bi vključila ta pristop.
- 64 Nesoglasje strank se torej nanaša na zahteve iz točke 3.11 začasnega okvira, ki jih Komisija ni uporabila. To sta, prvič, zahteva, da posamezni ukrepi dokapitalizacije, sprejeti v okviru COVID-19, vključujejo mehanizem zviševanja, s katerim se nadomestilo državi povečuje, da se upravičenec spodbudi k ponovnemu odkupu državnih kapitalskih vložkov, in drugič, prepoved upravičencem, da pridobijo več kot 10-odstotni delež v konkurenčnih podjetjih, dokler ne bo odplačanih vsaj 75 % teh ukrepov, in nazadnje prepoved, da upravičenci izplačujejo dividende, dokler ukrepi niso v celoti odplačani. Tožeča stranka trdi, da je Komisija s tem umetno ustvarila izjemo od začasnega okvira in kršila načela enakega obravnavanja, pravne varnosti in varstva legitimnih pričakovanj. Komisija in Republika Finska nasprotno trdita, da so obstajale posebne okoliščine, ki v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 62 zgoraj, upravičujejo neposredno uporabo člena 107(3)(b) PDEU za dejstva v tej zadevi in s tem neuporabo zgoraj navedenih zahtev.
- 65 V zvezi s tem je treba najprej poudariti, da je bil zadevni ukrep na eni strani del regulativnega okvira, ki so ga zaznamovale izredne okoliščine, ki jih je izzvala pandemija COVID-19, zanj pa so bile značilne njemu lastne posebnosti.

- 66 V zvezi z regulativnim okvirom zadevnega ukrepa je treba poudariti, da je pandemija COVID-19 povzročila izredne okoliščine. Različni zaježitveni ukrepi, ki so jih sprejele države članice, kot so omejevanje socialnih stikov, omejitve potovanj, karantena in izolacija, so povzročili upad povpraševanja po zračnem prevozu ter neposredno in resno prizadeli podjetja, dejavna v tem sektorju.
- 67 Gospodarski učinek teh izrednih okoliščin je zahteval takojšnje ukrepanje na ravni držav članic in na ravni Unije. Zato je Komisija 19. marca 2020, nekaj dni po tem, ko so države članice sprejele prve zaježitvene ukrepe, sprejela začasni okvir, da bi jim omogočila potrebno nujno ukrepanje. S tega vidika je Komisija v začasnem okviru navedla pogoje, ki jih morajo začasni ukrepi državne pomoči izpolnjevati, da se štejejo za združljive z notranjim trgov na podlagi člena 107(3)(b) PDEU in da jih je mogoče odobriti zelo hitro po priglasitvi s strani zadevne države članice. Ta okvir zaradi izredno nujnih okoliščin, ki so prevladoval ob njegovem sprejetju, ni mogel predvideti vseh ukrepov, ki jih bodo države članice verjetno sprejele v korist gospodarskih subjektov, ki jih je prizadela kriza zaradi pandemije COVID-19. Da bi upoštevala razvoj razmer in različne vrste ukrepov, ki so jih države članice načrtovale za soočanje s škodljivimi posledicami pandemije, je Komisija večkrat spremenila začasni okvir. Tako se je Komisija zlasti ob sprejetju izpodbijanega sklepa pripravljala na začetek postopka za ponovno spremembo začasnega okvira, da bi upoštevala vrsto začasnih ukrepov pomoči, kot je obravnavani ukrep. Ta sprememba je bila končno sprejeta 29. junija 2020, približno 20 dni po sprejetju izpodbijanega sklepa.
- 68 V zvezi s posebnostmi zadevnega ukrepa je treba ugotoviti, da je imel ta ukrep zelo posebne značilnosti, ki jih Komisija ob sprejetju začasnega okvira ni predvidela. Po eni strani ta ukrep ni bil namenjen povečanju deleža države, prejšnjega delničarja, saj je ta vpisala nove delnice le v sorazmerju s svojim prejšnjim deležem. Po drugi strani pa je zadevni ukrep predvideval znatno udeležbo zasebnih vlagateljev. Udeležba zasebnih vlagateljev pri dokapitalizaciji družbe Finnair je dejansko predstavljala vsaj 30 % novega vloženega lastniškega kapitala, saj so se zasebne banke zavezale, da bodo vpisale nove delnice, ki jih sedanji ali potencialni zasebni vlagatelji ne bi kupili. Kot je navedla Republika Finska, je zaveza zasebnih bank zagotavljala, da se delež države ne bo povečal. Zaradi način dokapitalizacije je bil znesek državne pomoči veliko nižji, kot bi bil potreben brez udeležbe zasebnih vlagateljev. Skratka, pri dokapitalizaciji družbe Finnair sta pod enakimi pogoji istočasno sodelovala javni in zasebni kapital, pri čemer je bilo določeno, da je razmerje med delnicami javnih in delnicami zasebnih delničarjev ostalo nespremenjeno.
- 69 Glede na te izredne okoliščine in posebne značilnosti zadevnega ukrepa je treba preveriti, ali so elementi, ki jih je tožeča stranka navedla pred Splošnim sodiščem, lahko vzbudili dvome o združljivosti zadevnega ukrepa z notranjim trgov.
- 70 Prvič, v zvezi z mehanizmom zviševanja, s katerim se upravičenec spodbudi k ponovnemu odkupu državnih kapitalskih vložkov, tožeča stranka navaja, da mora v skladu s točko 61 začasnega okvira „vsak“ ukrep dokapitalizacije – brez izjeme – vključevati tak mehanizem. Komisija naj bi Republiko Finsko neupravičeno oprostila predložitve strategije za ponovno prodajo državnega deleža v kapitalu družbe Finnair s strani države, ki izhaja iz zadevnega ukrepa, čeprav naj bi bila taka strategija zahtevana v točki 3.11.7 začasnega okvira z naslovom „Strategija izstopa države iz udeležbe, ki izhaja iz dokapitalizacije, in obveznosti poročanja“. V zvezi s tem tožeča stranka po eni strani trdi, da ni upravičeno obravnavati družb, v katerih je bila država delničar pred pandemijo COVID-19, drugače od tistih, v katerih ni bila. Če bi jih obravnavali različno, kot je to storila Komisija, bi to pomenilo odstopanje od pravila, katerega namen je zmanjšanje izkrivljanja konkurence, in bi kršilo načelo nevtralnosti glede javnega in zasebnega lastništva iz člena 345

PDEU. Po drugi strani tožeča stranka trdi, da bi bilo napačno sprejeti stališče, kot ga je Komisija sprejela v izpodbijanem sklepu, da razmeroma visoka raven zmanjšanja vpliva obstoječih delničarjev upravičuje opustitev zahteve po mehanizmu zviševanja nadomestila.

- 71 V zvezi s tem, kot seveda poudarja tožeča stranka, točka 61 začasnega okvira določa, da „[v]sak ukrep dokapitalizacije vključuje mehanizem postopnega zviševanja, s katerim se nadomestilo državi povečuje, da se upravičenec spodbudi k ponovnemu odkupu državnih kapitalskih vložkov“. Vendar niti besedilo točke 61 niti vsebina točke 3.11.7 tega okvira, na katero se prav tako sklicuje tožeča stranka, Komisije ne razbremenjujeta obveznosti, da preveri, ali je tak mehanizem zviševanja nadomestila primeren za zadevni primer ob upoštevanju zelo posebnih značilnosti zadevnega ukrepa, in da v nasprotnem primeru neposredno uporabi člen 107(3)(b) PDEU.
- 72 V zvezi s tem je Komisija v točki 74 izpodbijanega sklepa ugotovila, da so bile spodbude, predvidene v začasnem okviru, da država proda delež lastnih sredstev, pridobljenih iz naslova pomoči v odziv na pandemijo COVID-19, neprimerne za dokapitalizacije podjetij, ki so že bila v delni lasti države in v katerih so država in zasebni vlagatelji vpisali deleže v sorazmerju s svojimi prejšnjimi deleži. Komisija je nato v točkah 92 in 93 tega sklepa navedla, da je začasni okvir sicer predvideval mehanizem zvišanja nadomestila države v dveh fazah, vendar je bilo iz zadevnega ukrepa razvidno, da so bile nove delnice, ki jih je vpisala zlasti država, ponujene po ceni, ki je bila vsaj 20 % nižja od cene delnice družbe Finnair v 15 dneh pred zahtevkom za dokapitalizacijo. V teh okoliščinah je Komisija menila, da ta popust zadostuje za zagotovitev zadostnega nadomestila Republiki Finski, in sklenila, da nadaljnja zvišanja nadomestila države niso potrebna glede na točke od 60 do 62 začasnega okvira. Nazadnje je Komisija v točki 111 tega sklepa menila, da glede na to, da se delež države v kapitalu družbe Finnair po dokapitalizaciji ni povečal, strategija izstopa, kot je določena v točki 3.11.7 začasnega okvira, ni bila potrebna.
- 73 Tožeča stranka ne izpodbija presoje Komisije, da je bil ta popust, ker je bila cena novih delnic, ki jih je vpisala država, vsaj za 20 % nižja od cene delnic družbe Finnair, zadosten za zagotovitev zadostnega nadomestila Republiki Finski. Komisiji pa očita, da je menila, da spodbuda za državo, da ponovno proda delež kapitala, pridobljenega v okviru zadevnega ukrepa, ki izhaja iz mehanizmov zviševanja nadomestila, predvidenih v začasnem okviru, v obravnavanem primeru ni bila primerna.
- 74 V zvezi s tem je treba opozoriti, da je namen mehanizmov zviševanja nadomestil, predvidenih v točkah 61 in 62 začasnega okvira, vzpostavitev prejšnjega stanja.
- 75 V primeru, kot je ta, ko država kupi nove delnice v sorazmerju s svojim prejšnjim deležem, bi uporaba točk 61 in 62 začasnega okvira ter zahteva, da ta država proda delež kapitala, ki ga je pridobila v okviru zadevnega ukrepa, dejansko pomenili, da mora država zmanjšati svoj delež na raven, ki je nižja od tiste pred izvajanjem zadevnega ukrepa, kar bi povzročilo spremembo kapitalske strukture upravičenca. V takem primeru ni mogoče izključiti, da bi bila država prisiljena izgubiti položaj večinskega delničarja, ki ga je imela pred dokapitalizacijo. Take posledice bi presegale namen mehanizmov zviševanja nadomestil, predvidenih v točkah 61 in 62 začasnega okvira, kot je navedeno v točki 74 zgoraj.
- 76 Zato je treba glede na zelo posebne značilnosti zadevnega ukrepa ugotoviti, da je bila zahteva po mehanizmu zviševanja nadomestila, ki upravičenca spodbuja k odkupu deleža kapitala, ki ga je pridobila država, določena v točkah 61 in 62 začasnega okvira, kot je pravilno ugotovila Komisija, neustrezna.

- 77 Druge trditve tožeče stranke te ugotovitve ne morejo ovreči.
- 78 Prvič, v nasprotju s trditvami tožeče stranke praksa Komisije, na katero se sklicuje v zvezi s tem, ne dokazuje, da bi bilo treba zahtevati zmanjšanje deleža države v kapitalu družbe Finnair v primerjavi z deležem, ki ga je imela pred pandemijo COVID-19. Primera, ki ju navaja tožeča stranka, in sicer dve predhodni odločbi Komisije v zvezi s Crédit Lyonnais in Alstom, sta se nanašala na položaj, v katerem je bil namen očitno privatizacija banke, oziroma na položaj, v katerem je država vstopila v kapital zadevnega podjetja. Ti primeri pa se razlikujejo od primera, omenjenega v točki 75 zgoraj. Poleg tega je treba v skladu s sodno prakso, omenjeno v točki 44 zgoraj, zakonitost izpodbijanega sklepa presojati izključno v okviru člena 107(3)(b) PDEU in ne glede na domnevno predhodno prakso.
- 79 Drugič, ni mogoče sprejeti trditve tožeče stranke, da je Komisija uvedla različno obravnavanje podjetji, ki so že delno v državni lasti, in podjetji, ki še niso delno v državni lasti. Ukrep, ki bi povečal skupni delež države v podjetju, ki je bilo delno v njeni lasti pred pandemijo COVID-19, in ki bi vključeval državno pomoč, dejansko ni primerljiv z zadevnim ukrepom zaradi posebnih značilnosti tega ukrepa, zato ne more biti razlike v obravnavi podjetij, ki imajo koristi od teh dveh kategorij ukrepov.
- 80 Prav tako ni mogoče sprejeti trditve tožeče stranke, da je Komisija kršila člen 345 PDEU, ki določa načelo nevtralnosti pogodb glede lastninskopravne ureditve v državah članicah. Zadevni ukrep dejansko ne zadeva lastninskopravne ureditve v državah članicah kot take.
- 81 Nazadnje, v zvezi z morebitnim medsebojnim vplivom ravni zmanjšanja vpliva obstoječih delničarjev in zahteve po mehanizmu zviševanja nadomestil, na katero se sklicuje tožeča stranka (glej točko 70 zgoraj), zadostuje ugotovitev, da mehanizem zviševanja nadomestil v posebnih okoliščinah, značilnih za zadevni ukrep, v vsakem primeru ni bil primeren iz razlogov, navedenih v točkah od 73 do 76 zgoraj.
- 82 Zato je treba šteti, da je Komisija v posebnem primeru družbe Finnair – v katerem je ukrep pomoči nevtralen za njeno kapitalsko strukturo, sočasna udeležba zasebnega sektorja je znatna, nadomestilo države je zadostno in je torej tveganje izkrivljanja konkurence manjše – v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 62 zgoraj, v izpodbijanem sklepu pravno zadostno dokazala, da se zadevni primer razlikuje od primerov, navedenih v začasnem okviru. Zato dejstvo, da zadevni ukrep ne vključuje strategije izstopa države, in sicer mehanizma zviševanja nadomestila, ki upravičenca spodbuja ponovnemu odkupu državnih kapitalskih vložkov, ni indic za obstoj dvomov v smislu člena 4(3) in (4) Uredbe 2015/1589.
- 83 Drugič, v zvezi s prepovedjo, da upravičenec pridobi več kot 10-odstotni delež v konkurentih ali drugih subjektih, ki izvajajo isto dejavnost, določeno v točki 74 začasnega okvira, tožeča stranka trdi, da je Komisija Republiki Finski nezakonito dovolila uporabo te prepovedi za obdobje treh let. Komisija naj bi napačno menila, da je bila taka zahteva iz točke 74 začasnega okvira namenjena spodbujanju zasebnih vlagateljev k nakupu deležev, ki jih je država pridobila v zasebnih podjetjih, ki so prejela pomoč med pandemijo COVID-19, in da torej ni bila primerna v primerih, v katerih je bila država prejšnji delničar. Po mnenju tožeče stranke je bil namen te zahteve dejansko odpraviti izkrivljanja konkurence.

- 84 Opozoriti je treba, da se v skladu s točko 74 začasnega okvira, „[d]okler ni odplačanih vsaj 75 % ukrepov dokapitalizacije zaradi COVID-19, [...] upravičencem, ki niso MSP, ne dovoli pridobiti več kot 10-odstotnega deleža v konkurentih ali drugih subjektih, ki izvajajo isto dejavnost, vključno z dejavnostmi više in niže v verigi“.
- 85 V zvezi s tem je treba poudariti, da ima ta prepoved pridobitve dvojni cilj. Po eni strani omejuje neupravičeno izkrivljanje konkurence, saj upravičencem preprečuje uporabo javnih sredstev za financiranje dejavnosti, ki bi lahko povzročile izkrivljanja na trgu, kot je pridobivanje deležev v konkurentih ali drugih subjektih, ki izvajajo isto dejavnost. Po drugi strani, ker točka 74 začasnega okvira povezuje odpravo prepovedi z odplačilom vsaj 75 % ukrepa pomoči, ta prepoved spodbuja upravičenca, da čim prej odkupi državni kapitalski vložek.
- 86 Vendar v tem primeru, kot je predstavljeno v točkah od 73 do 76 zgoraj in kot je Komisija pojasnila v točki 104 svojega sklepa, taka zahteva, povezana z odplačilom 75 % zadevnega ukrepa, ni primerna, saj bi tako odplačilo imelo za posledico obveznost zadevne države članice, da zmanjša svoj delež v kapitalu upravičenca na raven, ki bi bila nižja od tiste, ki jo je imela pred pandemijo COVID-19. V teh okoliščinah je Komisija lahko upravičeno ugotovila, da prepovedi pridobitve iz točke 74 začasnega okvira v tem primeru ni mogoče uporabiti.
- 87 Namesto tega je Republika Finska družbi Finnair naložila prepoved pridobivanja za obdobje treh let od datuma dokapitalizacije (točka 25 izpodbijanega sklepa). Komisija je menila, da je to obdobje primerno in sorazmerno s potrebo po omejitvi neupravičenega izkrivljanja konkurence (točka 105 izpodbijanega sklepa).
- 88 Tožeča stranka ne izpodbija samega trajanja prepovedi, ki jo je predlagala Republika Finska in sprejela Komisija. Komisiji zgolj očita, da je tej državi članici dovolila odstopanje od prepovedi pridobivanja iz točke 74 začasnega okvira, ker naj bi bilo izkrivljanje konkurence bolj omejeno, če je prejemnik pomoči javno podjetje.
- 89 Vendar je treba ugotoviti, da se Komisija ni oprla na javno ali zasebno naravo upravičenca. Kot je razvidno iz točke 105 izpodbijanega sklepa, se je Komisija za utemeljitev izjeme od prepovedi pridobivanja iz točke 74 začasnega okvira na podlagi zelo posebnih okoliščin primera oprla zgolj na dejstvo, da država ni povečala svojega deleža v zadevnem podjetju, kar pomeni, da te zahteve kot take ni mogoče uporabiti, ne da bi to povzročilo znatno spremembo kapitalske strukture upravičenca.
- 90 Glede na navedeno je treba ugotoviti, da je Komisija v izpodbijanem sklepu v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 62 zgoraj, zadostno dokazala, da se obravnavani primer razlikuje od primerov iz točke 74 začasnega okvira. Zato dejstvo, da je Komisija sprejela triletno prepoved pridobivanja, namesto da bi to prepoved vezala na vračilo 75 % lastniškega kapitala, ki ga je vložila država, ni indic, da obstajajo dvomi v smislu člena 4(3) in (4) Uredbe št. 2015/1589.
- 91 Tretjič, v zvezi s prepovedjo izplačila dividend tožeča stranka trdi, da se je Komisija tej prepovedi odpovedala, ker je zmanjšala interes zasebnih vlagateljev za sodelovanje pri dokapitalizaciji družbe Finnair, pri čemer ni upoštevala dejstva, da je ta ugotovitev veljala tudi za zasebna podjetja, v katera je država z ukrepom pomoči prvič vložila lastniški kapital. Prepoved izplačevanja dividend bi morala zagotoviti, da se dokapitalizacija podjetja s strani države ne uporabi za bogatenje njegovih delničarjev. Z odpravo prepovedi izplačevanja dividend naj bi Komisija diskriminirala na podlagi strukture delničarjev zadevnega podjetja.

- 92 V zvezi s tem je treba opozoriti, da točka 77 začasnega okvira določa, da upravičenec do ukrepa dokapitalizacije ne sme izplačati dividend, dokler ukrep ni v celoti odplačan.
- 93 V zvezi s tem je treba pojasniti, da je namen prepovedi izplačila dividend zagotoviti začasnost državne intervencije – tako da se upravičenca spodbuja k odkupu državnega deleža, pridobljenega v okviru ukrepa pomoči – in okrepiti lastniški kapital upravičenca.
- 94 V tem primeru je Komisija, kot je navedeno v točkah od 73 do 76 zgoraj, po eni strani upravičeno menila, da spodbujanje upravičenca k odkupu deleža države, pridobljenega v okviru zadevnega ukrepa, zaradi posebnih značilnosti zadevnega ukrepa ni bilo primerno.
- 95 Po drugi strani, čeprav je res, kot trdi tožeča stranka, da možnost, da ne bo prejel dividende, v vsakem primeru zmanjša interes zasebnega vlagatelja za sodelovanje pri dokapitalizaciji, je treba poudariti, da, kot je bilo opozorjeno v točkah 73 in 94 izpodbijanega sklepa, zadevni ukrep temelji na znatni udeležbi zasebnega sektorja, s katero se zagotovi, da delež države v kapitalu družbe Finnair ostane nespremenjen.
- 96 Glede na to posebno značilnost zadevnega ukrepa je bilo v tem primeru pomembno, da se omogoči izplačilo dividend, saj je to pomenilo spodbudo za zasebne delničarje in zasebne vlagatelje, da vpišejo nove delnice in tako zagotovijo družbi Finnair nov zasebni kapital. Ker je bil zadevni ukrep zasnovan tako, da čim bolj zmanjša znesek pomoči, je bilo logično, da se je zasebnim vlagateljem zagotovilo, da bodo prejeli dividende na nove delnice, ki so jih vpisali, da bi se zagotovilo, da je bil njihov prispevek pomemben.
- 97 To velja še toliko bolj, ker so izredne okoliščine, povezane s pandemijo COVID-19, neizogibno povzročile poslabšanje naložbenega ozračja v sektorju zračnega prometa. V času sprejetja izpodbijanega sklepa se je to ozračje torej tako poslabšalo, da je Republika Finska, kot je navedeno v točki 43 izpodbijanega sklepa, odobrila državno poročstvo družbi Finnair, da bi povečala možnosti za skupno sodelovanje javnega in zasebnega sektorja pri dokapitalizaciji družbe Finnair. Republika Finska brez spodbud torej ni mogla pričakovati večje udeležbe zasebnih delničarjev in vlagateljev.
- 98 Zato je treba ugotoviti, da je to, da ni prepovedi izplačila dividend, utemeljeno z dejstvom, da se delež države v primerjavi z deležem pred krizo, ki jo je povzročila pandemija COVID-19, ni povečal, saj so pri dokapitalizaciji družbe Finnair sodelovali zasebni delničarji in vlagatelji, kar je zmanjšalo znesek pomoči. Tako so dividende, izplačane zasebnim delničarjem in zasebnim vlagateljem, zgolj nadomestilo za njihove pomembne naložbe v družbo Finnair v kriznih razmerah in neugodnem naložbenem ozračju.
- 99 Sicer pa tožeča stranka ni predložila nobenega dokaza, ki bi pokazal, da je položaj, v katerem država pridobi delež v kapitalu zasebnega podjetja z ukrepom pomoči, ki načeloma poveča delež države v kapitalu tega podjetja, primerljiv s položajem v obravnavanem primeru, za katerega je značilno, da sta udeležena tako javni kot zasebni kapital pod enakimi pogoji in v sorazmerju z njunim prejšnjim deležem. Poleg tega je treba iz razlogov, navedenih v točki 95 zgoraj, ugotoviti, da sta ta položaja drugačna in da izpodbijani sklep ni uvedel diskriminacije. Zato s tem argumentom ni mogoče uspeti.

- 100 Glede na zgoraj navedeno izpodbijani sklep v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 62 zgoraj, pravno zadostno dokazuje, da se obravnavani primer razlikuje od primerov, ki jih predvideva začasni okvir. Zato dejstvo, da je Komisija odpravila prepoved izplačila dividend, ni indic, da obstajajo dvomi v smislu člena 4(3) in (4) Uredbe 2015/1589.
- 101 V teh okoliščinah samo dejstvo, da je Komisija odstopila od uporabe nekaterih zahtev začasnega okvira, da bi upoštevala posebne okoliščine zadevnega ukrepa v smislu sodne prakse, navedene v točki 62 zgoraj, in sicer da je bila država prejšnji večinski delničar upravičenca in da je nove delnice vpisala le v sorazmerju s svojim prejšnjim deležem, ne zadostuje kot dokaz, da bi Komisija morala dvomiti o združljivosti tega ukrepa z notranjim trgov, zaradi česar bi morala sprejeti odločitev o sprožitvi formalnega postopka preiskave.
- 102 Glede na vse navedene ugotovitve je treba skleniti, da Komisija v nasprotju s trditvami tožeče stranke ni kršila niti načel enakega obravnavanja, pravne varnosti in varstva legitimnih pričakovanj.
- 103 Iz tega izhaja, da tožeča stranka v okviru drugega dela tretjega tožbenega razloga ni predložila nobenega prepričljivega indica o obstoju dvomov v smislu člena 4(3) in (4) Uredbe 2015/1589. Ta del je torej treba zavrnil.

– Indic o kršitvi domnevne obveznosti tehtanja pozitivnih učinkov pomoči in njenih negativnih učinkov na trgovinske pogoje in ohranjanje neizkrivljene konkurence

- 104 Tožeča stranka v bistvu trdi, da mora Komisija pri preverjanju združljivosti pomoči tehtati pričakovane pozitivne učinke v smislu uresničevanja ciljev iz člena 107(3)(b) PDEU in negativne učinke v smislu izkrivljanja konkurence in vpliva pomoči na trgovino med državami članicami. Začasni okvir, zlasti točka 1.2, naj bi Komisiji nalagal, da to pretehta. Podredno tožeča stranka navaja, da namerava, če bi Splošno sodišče razsodilo, da začasni okvir razbremenjuje Komisijo te obveznosti, uveljavljati ugovor nezakonitosti začasnega okvira na podlagi člena 277 PDEU, ker krši obveznost tehtanja.
- 105 Komisija ob podpori Francoske republike in Republike Finske nasprotuje temu utemeljevanju.
- 106 Člen 107(3)(b) PDEU določa, da se „[k]ot združljiv[a] z notranjim trgov [...] lahko šteje [...] pomoč za [...] odpravljanje resne motnje v gospodarstvu države članice“. Iz besedila te določbe je razvidno, da so njeni avtorji menili, da je v interesu celotne Unije, da bi vsaka njena država članica zmogla premostiti veliko ali celo eksistenčno krizo, ki bi nujno imela resne posledice za gospodarstvo vseh ali dela drugih držav članic in torej za Unijo kot tako. To jezikovno razlago besedila člena 107(3)(b) PDEU potrjuje njegova primerjava s členom 107(3)(c) PDEU, ki se nanaša na „pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi“, saj zadnjenavedena določba vsebuje pogoj, ki se nanaša na dokazovanje nespreminjanja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom, ki ni naveden v členu 107(3)(b) PDEU (glej v tem smislu sodbo z dne 22. septembra 2020, Avstrija/Komisija, C-594/18 P, EU:C:2020:742, točki 20 in 39).
- 107 Zato se, če so pogoji iz člena 107(3)(b) PDEU izpolnjeni, kar v obravnavani zadevi pomeni, da se zadevna država članica res sooča z resno motnjo v svojem gospodarstvu in da so ukrepi pomoči, sprejeti za odpravljanje te motnje, na eni strani potrebni za to ter na drugi primerni in sorazmerni, domneva, da so navedeni ukrepi sprejeti v interesu Unije, tako da se s to določbo

v nasprotju s členom 107(3)(c) PDEU ne zahteva, da Komisija opravi tehtanje pozitivnih učinkov pomoči in njenih negativnih učinkov na trgovinske pogoje in na ohranjanje neizkrivljene konkurence. Povedano drugače, tako tehtanje v okviru člena 107(3)(b) PDEU ne bi imelo smisla, ker se domneva, da je rezultat tega tehtanja pozitiven. To, da država članica odpravi resno motnjo v svojem gospodarstvu, lahko namreč Uniji na splošno in zlasti notranjemu trgu le koristi (sodba z dne 17. februarja 2021, Ryanair/Komisija, T-238/20, predmet pritožbe, EU:T:2021:91, točka 68).

- 108 Zato je treba zavrniti trditev tožeče stranke, da obveznost tehtanja izhaja iz izjemnosti združljivih pomoči, vključno s tistimi, ki so bile za združljive razglašene na podlagi člena 107(3)(b) PDEU. Iz istih razlogov se ne more sklicevati na sodbi z dne 6. julija 1995, AITEC in drugi/Komisija (od T-447/93 do T-449/93, EU:T:1995:130), in z dne 19. septembra 2018, HH Ferries in drugi/Komisija (T-68/15, EU:T:2018:563, točke od 210 do 214) (glej v tem smislu sodbi z dne 17. februarja 2021, Ryanair/Komisija, T-238/20, predmet pritožbe, EU:T:2021:91, točka 69, in z dne 14. aprila 2021, Ryanair/Komisija (Finnair I; Covid-19), T-388/20, predmet pritožbe, EU:T:2021:196, točki 70 in 71).
- 109 Tudi trditev tožeče stranke, da zavezujoča narava tehtanja izhaja iz začasnega okvira, ni prepričljiva, saj take obveznosti v njem ni. Natančneje, točka 1.2 tega okvira, na katero se sklicuje in ki se nanaša na „[p]otreb[o] po tesnem evropskem usklajevanju nacionalnih ukrepov pomoči“, vsebuje samo eno točko, in sicer točko 10, ki v zvezi s tem ne vsebuje nobene določbe.
- 110 Iz tega izhaja, da Komisiji v izpodbijanem sklepu ni bilo treba opraviti tehtanja, ki ga zahteva tožeča stranka. Čeprav se tožeča stranka sklicuje na nezakritost začasnega okvira, člen 107(3)(b) PDEU ne zahteva, kot izhaja iz točke 107 zgoraj, da Komisija tehta pozitivne in negativne učinke pomoči na trgovinske pogoje in na ohranjanje neizkrivljene konkurence. Zato začasni okvir, ki ne predvideva takega tehtanja, ne more kršiti te določbe.
- 111 Po preučitvi trditev, ki jih je tožeča stranka navedla v zvezi s tretjim delom tretjega tožbenega razloga, je treba ugotoviti, da tožeča stranka ni predstavila nobenega prepričljivega indika o obstoju dvomov v smislu člena 4(3) in (4) Uredbe 2015/1589. Zato je treba ta del tožbenega razloga zavrniti.

– *Indic v zvezi z napako pri presoji pomembne tržne moči družbe Finnair*

- 112 Tožeča stranka v bistvu trdi, da je Komisija kršila začasni okvir, ker je pri presoji pomembnosti tržne moči družbe Finnair preučila le trg letaliških storitev. Za določitev pomembnosti naj bi bilo treba uporabiti „pristop O & P“, in sicer preučiti trge storitev potniškega zračnega prevoza, ki so opredeljeni s pari mest glede na kraj odhoda in kraj prihoda (v nadaljevanju: trgi O & P). Tožeča stranka se v zvezi s tem sklicuje na prakso Komisije na področju prava o koncentracijah. Da bi dokazala pomembno tržno moč družbe Finnair na trgih O & P, se tožeča stranka sklicuje na njen skupni delež potniškega prometa s prihodi na letališče Helsinki in odhodi z njega, ki je leta 2019 znašal 68,4 %. Tožeča stranka tudi trdi, da Komisija ni preučila drugih ovir za vstop na trg, razen preobremenjenosti letališč.
- 113 Komisija ob podpori Republike Finske to utemeljevanje prereka.
- 114 Uvodoma je treba opozoriti, da morajo države članice v skladu s točko 72 začasnega okvira, če je upravičenec ukrepa dokapitalizacije, sprejetega v okviru COVID-19, v višini, ki presega 250.000.000 EUR, podjetje s pomembno tržno močjo na vsaj enem od upoštevanih trgov, na

katerem posluje, predlagati dodatne ukrepe za ohranitev učinkovite konkurence na navedenih trgih. Začasni okvir ne opredeljuje pojma „pomembne tržne moči“, prav tako ne daje nobenih smernic glede pristopa, ki ga je treba uporabiti pri opredelitvi zadevnih trgov.

- 115 V tem primeru je treba opozoriti, da je zadevni ukrep namenjen odpravi resnih motenj v finskem gospodarstvu, ki jih je povzročila pandemija COVID-19, in da v ta namen poskuša predvsem družbi Finnair omogočiti, da ohrani sposobnost preživetja in svoje storitve zračnega prevoza.
- 116 Vendar, kot je Komisija poudarila v točki 98 izpodbijanega sklepa, zadevni ukrep z ohranjanjem sposobnosti preživetja družbe Finnair omogoča tudi, da ta obdrži slotne in druga sredstva, ki jih brez te podpore ne bi mogla nujno obdržati. Ti sloti in druga sredstva se lahko uporabijo na vseh linijah, katerih kraj prihoda in kraj odhoda je letališče, s katerega opravlja polete družba Finnair, odvisno na primer od povpraševanja, pa tudi od različnih zaježitvenih ukrepov, ki jih sprejmejo države.
- 117 Glede na to, da je bil zadevni ukrep namenjen čim večji ohranitvi vseh dejavnosti družbe Finnair in ni bil usmerjen na posamezne linije, je treba ugotoviti, da bi lahko imel enake učinke na vse kombinacije povezav, na katerih bi družba Finnair lahko opravljala lete zaradi slotov in drugih sredstev, ki jih je uspela obdržati. Zato je Komisija v točki 99 izpodbijanega sklepa pravilno ugotovila, da lahko za določitev tržne moči družbe Finnair preveri prisotnost ali, nasprotno, neobstoj konkurenčnega pritiska na to letalsko družbo na letališčih, na katerih je imela slotne. Komisija je to presojala zlasti na podlagi ravni preobremenjenosti zadevnega letališča in deleža slotov družbe Finnair na tem letališču.
- 118 V točki 100 izpodbijanega sklepa je Komisija menila, da družba Finnair opravlja predvsem storitve potniškega zračnega prevoza s krajem prihoda in krajem odhoda s svoje glavne baze in vozlišča (hub), in sicer na letališče Helsinki in z njega.
- 119 Tožeča stranka ni našla nobenega drugega letališča razen helsinškega, ki bi ga Komisija morala preučiti.
- 120 Na tem letališču je bil delež slotov družbe Finnair glede na vse slotne na tem letališču leta 2019 manjši od 25 % (točka 100 izpodbijanega sklepa). Poleg tega, kot je razvidno iz izpodbijanega sklepa, to letališče ni preobremenjeno niti ob prometnih konicah, česar tožeča stranka ne izpodbija, Republika Finska pa je to potrdila v svoji intervencijski vlogi. Sloti so na voljo ob kateri koli uri za nove udeležence, vključno s tistimi, ki želijo konkurirati družbi Finnair na kateri koli povezavi.
- 121 Zato je Komisija menila, da družba Finnair nima pomembne tržne moči na letališču Helsinki (točka 101 izpodbijanega sklepa).
- 122 Tega sklepa ne izpodbija niti argument tožeče stranke, ki temelji na dejstvu, da je družba Finnair leta 2019 prepeljala skupaj 68,4 % vseh potnikov na letališče Helsinki in z njega. Ta trditev tožeče stranke dejansko ne zadostuje kot dokaz, da ima družba Finnair na tem letališču pomembno tržno moč, saj letališče ni bilo preobremenjeno in so bili sloti na tem letališču v veliki meri na voljo obstoječim konkurentom in novim udeležencem na trgu v vseh delih dneva, tudi v času prometnih konic, tako da so lahko izvajali učinkovit konkurenčni pritisk na družbo Finnair na kateri koli povezavi s krajem odhoda s tega letališča in krajem prihoda na to letališče.

- 123 Da bi izpodbijala to ugotovitev, tožeča stranka zgolj navaja, da raven preobremenjenosti helsinškega letališča in število slotov, ki jih ima družba Finnair, ne povesta ničesar o obstoju morebitne pomembne tržne moči tega letalskega prevoznika na različnih parih mest, med katerimi opravlja lete.
- 124 Vendar je treba glede na elemente, navedene v točki 120 zgoraj, ugotoviti, da družba Finnair zaradi deleža slotov, ki jih ima, ne more motiti različnih trgov O & P s krajem odhoda z letališča Helsinki ali prihoda na to letališče, saj je še vedno na voljo veliko število slotov. Sicer pa tožeča stranka ne predloži nobenega konkretnega dokaza o neobstoju konkurenčnega pritiska na različnih povezavah, na katerih družba Finnair opravlja polete.
- 125 Poleg tega, ne da bi se bilo treba opredeliti do vprašanja, ali je morala Komisija preučiti morebitni obstoj pomembne tržne moči družbe Finnair tudi na vseh povezavah, na katerih je opravljala polete, je treba opozoriti, da mora tožeča stranka, kadar Komisiji očita, da ni sprožila formalnega postopka preiskave, dokazati, da bi morala presoja informacij in dokazov, ki jih je Komisija imela ali jih je lahko imela ob sprejetju izpodbijanega sklepa, v skladu s sodno prakso, navedeno v točkah od 20 do 22 zgoraj, vzbuditi dvom o združljivosti zadevnega ukrepa z notranjim trgov. V obravnavanem primeru to pomeni, da bi morala tožeča stranka opredeliti vsaj upoštevne trge O & P in opisati konkurenčni položaj na teh trgih na datum, ko je Komisija sprejela izpodbijani sklep.
- 126 Vendar tožeča stranka ne predloži nobenega konkretnega dokaza, ki bi Splošnemu sodišču razjasnil morebitni obstoj pomembne tržne moči družbe Finnair na katerem koli od trgov O & P, na katerih ta družba opravlja svoje dejavnosti.
- 127 Edine ovire, ki bi lahko udeleženca odvrnile od konkuriranja upravičencu in ki jih navaja tožeča stranka, so nadzor države nad družbama Finnair in Finavia (upravljavca letališča Helsinki), sposobnost družbe Finnair, da prodaja z izgubo, in kontekst pandemije COVID-19. Vendar noben od teh argumentov ni dovolj utemeljen, da bi tožeča stranka z njim lahko uspela.
- 128 V podporo prvemu argumentu tožeča stranka navaja, da je država z nadzorom nad družbo Finavia to družbo odvrčala od sodelovanja z nizkocenovnimi letalskimi družbami pri razvoju regionalnih letališč. Tožeča stranka tudi trdi, da se je družbi Finnair dajalo prednost na helsinškem letališču, saj so bile njene letališke pristojbine nižje od pristojbin drugih letalskih družb. Tožeča stranka se v podporo tej trditvi sklicuje na Sklep Komisije z dne 25. julija 2012 v zvezi z ukrepom SA.23324 – C 25/07 (ex NN 26/07) – Finska Finavia, Airpro in Ryanair – Letališče Tampere-Pirkkala (UL 2013, L 309, str. 27), ne da bi navedla razloge, zaradi kateri naj bi ta sklep, ki se ne nanaša na letališče Helsinki, podpiral ta argument. V vsakem primeru se argument tožeče stranke nanaša na ravnanje upravljavca letališča Helsinki, družbe Finavia, in ne na ravnanje upravičenca. Tudi če bi bili očitki tožeče stranke utemeljeni, bi se popravni ukrepi, ki bi jih morebiti bilo treba sprejeti, nanašali na družbo Finavia in ne na družbo Finnair, tako da ti očitki presegajo predmet tega spora.
- 129 V podporo drugi trditvi se tožeča stranka sklicuje na dokument, naslovljen „Ryanair Holdings PLC – COVID-19 Trenutno stanje na trgu“, priložen k tožbi in datiran 1. maja 2020, katerega avtorica je tožeča stranka. Vendar ta dokument ne vsebuje nobenega dokaza, da bi družba Finnair zaradi zadevnega ukrepa prodajala z izgubo.

- 130 Tožeča stranka v utemeljitev tretje trditve navaja le, da je zaradi pandemije COVID-19 nov vstop na finski trg zračnega prevoza ali širitev tega trga malo verjetna. Vendar, kot poudarja Komisija, tožeča stranka ne pojasni, kako bi se lahko vpliv pandemije upošteval kot ovira za vstop na trg. Ta trditev je tudi v nasprotju s trditvijo tožeče stranke iz točke 7 njenega stališča o intervencijski vlogi Republike Finske, in sicer da njena nedavna širitev na Finsko dokazuje sposobnost drugih letalskih družb, ki niso družba Finnair, da poslujejo in se razvijajo na Finskem v času krize, ki jo je povzročil COVID-19. Glede na zgoraj navedeno je treba to trditev zavrnilo.
- 131 Ob upoštevanju vseh teh preudarkov in glede na to, da ni dokazov ali dokaznih predlogov, ki bi lahko potrdili njene trditve, je treba skleniti, da tožeča stranka v okviru četrtega dela tretjega tožbenega razloga ni predložila nobenega prepričljivega indica o obstoju dvomov v smislu člena 4(3) in (4) Uredbe 2015/1589. Ta del je torej treba zavrnilo.

– *Indic o kršitvi načela nediskriminacije*

- 132 Da bi dokazala obstoj dvomov o združljivosti zadevnega ukrepa z notranjim trgov, tožeča stranka navaja, da navedeni ukrep krši načelo prepovedi diskriminacije. Tožeča stranka zlasti trdi, da se je v izpodbijanem sklepu različno obravnaval primerljiv položaj letalskih družb, ki opravljajo lete na Finsko in z nje, s tem, da je družbi Finnair dala prednost brez kakršne koli objektivne utemeljitve. Komisija naj ne bi dokazala niti potrebe po dodelitvi pomoči samo družbi Finnair niti sorazmernosti razlike v obravnavanju družbe Finnair v primerjavi z drugimi letalskimi prevozniki. Dodaja, da bi bil cilj ukrepa dosežen brez diskriminacije, če bi bila pomoč dodeljena vsem letalskim prevoznikom, ki delujejo na Finskem, glede na njihov tržni delež. Tožeča stranka iz tega sklepa, da je zadevni ukrep „instrument očitnega gospodarskega nacionalizma“, kar potrjuje tudi sporočilo finske vlade za javnost.
- 133 Komisija ob podpori Francoske republike in Republike Finske nasprotuje temu utemeljevanju.
- 134 Načelo prepovedi diskriminacije zahteva, da se primerljivi položaji ne obravnavajo različno in da se različni položaji ne obravnavajo enako, razen če je tako obravnavanje objektivno utemeljeno (sodba z dne 15. aprila 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, točka 66; glej v tem smislu tudi sodbo z dne 5. junija 2018, Montero Mateos, C-677/16, EU:C:2018:393, točka 49).
- 135 Značilnosti različnih položajev in tako njihovo primerljivost je treba zlasti določiti in presoati ob upoštevanju predmeta in namena akta Unije, s katerim je uvedeno zadevno razlikovanje. Poleg tega je treba upoštevati načela in cilje področja, iz katerega izhaja zadevni akt (sodba z dne 16. decembra 2008, Arcelor Atlantique in Lorraine ter drugi, C-127/07, EU:C:2008:728, točka 26).
- 136 Poleg tega je treba opozoriti, da načelo sorazmernosti, ki je eno od temeljnih načel prava Unije, zahteva, da akti institucij Unije ne presežejo meja tistega, kar je primerno in nujno za uresničitev legitimnih ciljev, ki jim sledi zadevna ureditev (sodba z dne 17. maja 1984, Denkvit Nederland, 15/83, EU:C:1984:183, točka 25), pri tem pa je treba takrat, ko je mogoče izbirati med več primernimi ukrepi, uporabiti tistega, ki je najmanj omejujoč, povzročene neugodnosti pa ne smejo biti nesorazmerne glede na zastavljene cilje (sodba z dne 30. aprila 2019, Italija/Svet (Ribolovna kvota za sredozemsko mečarico), C-611/17, EU:C:2019:332, točka 55).
- 137 Vsekakor je res, da drugi letalski prevozniki v določeni meri prispevajo k poveztljivosti Finske ter da jih pandemija COVID-19 in posledične omejitve potovanj zadevajo v enakem obsegu kot družbo Finnair. Vendar ostaja dejstvo, kot navaja Komisija, da države članice niso dolžne dodeliti pomoči za odpravo resne motnje v gospodarstvu v smislu člena 107(3)(b) PDEU (glej v tem smislu sodbo

z dne 14. julija 2021, Ryanair in Laudamotion/Komisija (Austrian Airlines; Covid-19), T-677/20, predmet pritožbe, EU:T:2021:465, točka 54). Poleg tega je, kot je navedeno v točkah 30 in 31 zgoraj, pomoč lahko v skladu s členom 107(3)(b) PDEU namenjena odpravi resne motnje v gospodarstvu države članice, ne glede na to, da sama po sebi take motnje ne odpravlja. Zato se od Republike Finske ne more zahtevati, da dodeli pomoč vsem podjetjem, ki tako ali drugače prispevajo k poveztivosti njenega ozemlja.

- 138 Poleg tega je treba poudariti, da individualna pomoč, kakršen je zadevni ukrep, po definiciji koristi le enemu podjetju, ne pa tudi vsem drugim podjetjem, vključno s podjetji, ki so v primerljivem položaju kot upravičenec te pomoči. Taka individualna pomoč tako že po svoji naravi uvaja različno obravnavanje ali celo diskriminacijo, kar je neločljivo povezano z individualno naravo navedenega ukrepa. Trditev tožeče stranke, da je zadevna individualna pomoč v nasprotju z načelom prepovedi diskriminacije, pa v bistvu pomeni sistematično izpodbijanje združljivosti vsake individualne pomoči z notranjim trgovom zgolj zato, ker je ta nujno izključna in s tem diskriminatorna, čeprav pravo Unije državam članicam omogoča, da dodelijo individualne pomoči, če so izpolnjeni vsi pogoji iz člena 107 PDEU (sodba z dne 14. aprila 2021, Ryanair/Komisija (Finnair I; Covid-19), T-388/20, predmet pritožbe, EU:T:2021:196, točka 81).
- 139 Vsekakor je treba ob predpostavki, da je, kot trdi tožeča stranka, mogoče različno obravnavanje, vzpostavljeno z zadevnim ukrepom, ker koristi le družbi Finnair, enačiti z diskriminacijo, preveriti, ali je to obravnavanje upravičeno z legitimnim ciljem ter ali je potrebno, primerno in sorazmerno za uresničitev tega cilja. Prav tako je treba v delu, v katerem se tožeča stranka sklicuje na člen 18, prvi odstavek, PDEU, poudariti, da je v skladu s to določbo prepovedana vsakršna diskriminacija glede na državljanstvo, kjer se uporabljata Pogodbi in „brez poseganja v njune posebne določbe“. Zato je treba preveriti, ali je to različno obravnavanje dovoljeno glede na člen 107(3)(b) PDEU, ki je pravna podlaga izpodbijanega sklepa. Ta preizkus na eni strani zahteva, da cilj zadevnega ukrepa pomoči izpolnjuje zahteve iz zadnjenavedene določbe, in na drugi, da podrobna pravila za dodelitev zadevnega ukrepa, in sicer v obravnavanem primeru to, da je do njega upravičena le družba Finnair, omogočajo doseg tega cilja in ne presegajo tega, kar je nujno za njegovo doseg (sodba z dne 14. aprila 2021, Ryanair/Komisija (Finnair I; Covid-19), T-388/20, predmet pritožbe, EU:T:2021:196, točka 82).
- 140 Kar zadeva cilj zadevnega ukrepa, je jasno, da je pandemija COVID-19 povzročila resne motnje v finskem gospodarstvu in zelo negativno vplivala na finski trg zračnega prometa. V tem okviru je bil iz razlogov, navedenih v točkah od 39 do 41 zgoraj, cilj zadevnega ukrepa, in sicer ohranitev sposobnosti preživetja in storitev zračnega prevoza družbe Finnair, tak, da je odpravil resne motnje v finskem gospodarstvu.
- 141 Kar zadeva način odobritve zadevnega ukrepa, je družba Finnair, kot je Komisija poudarila v točkah 84 in 85 izpodbijanega sklepa in kot je razvidno iz točk od 37 do 41 zgoraj, pomembno prispevala h gospodarskemu razvoju Finske in njeni zunanji trgovini, tako zaradi svoje pomembne vloge pri nacionalni in mednarodni poveztivosti države kot zaradi svojega gospodarskega in socialnega pomena za številne finske dobavitelje in delavce.
- 142 Po mnenju tožeče stranke te okoliščine ne morejo upravičiti različnega obravnavanja, ki izhaja iz zadevnega ukrepa. Ukrep naj ne bi bil sorazmeren, saj naj bi družbi Finnair dodelil celoten znesek pomoči, medtem ko bi njen delež v poveztivosti Finske znašal med 45 in 67 %.

- 143 Vendar je treba glede na njeno pomembno vlogo pri nacionalni in mednarodni poveztljivosti ter njen gospodarski in družbeni pomen na Finskem, kot je bilo ugotovljeno že v okviru prvega dela tretjega tožbenega razloga, ugotoviti, da bi zagotovitev neprekinjenosti gospodarskih dejavnosti družbe Finnair bolj verjetno prispevala k odpravi resnih motenj v finskem gospodarstvu kot ohranitev dejavnosti drugih letalskih družb, ki so – v manjšem obsegu kot družba Finnair – delovale na Finskem. Zlasti iz nobenega dokumenta v spisu Splošnega sodišča ne izhaja, da bi imela tožeča stranka ali katera koli druga letalska družba zaradi svoje vloge v nacionalni in mednarodni poveztljivosti Finske ter svojega gospodarskega in družbenega pomena za Finsko primerljiv pomen za finsko gospodarstvo in njegovo okrevanje kot družba Finnair.
- 144 V zvezi z vprašanjem, ali zadevni ukrep presega tisto, kar je potrebno za doseg zastavljenega cilja, je Komisija v točki 89 izpodbijanega sklepa poudarila, da je bilo predvideno povečanje kapitala, zlasti udeležba države, manjše od pričakovanih izgub. Ugotovila je, da zadevni ukrep ni presegel ponovne vzpostavitve kapitalske strukture družbe Finnair, kakršna je bila 31. decembra 2019, torej pred pandemijo COVID-19.
- 145 Tožeča stranka teh dejstev ne izpodbija. Trdi le, da je sporni ukrep nesorazmeren, ker je namenjen izključno družbi Finnair, in da gre za ukrep „očitnega gospodarskega nacionalizma“.
- 146 V zvezi s tem je treba po eni strani spomniti, da Komisija ni dolžna preveriti, ali bi Republika Finska poleg ohranitve družbe Finnair morala razširiti krog upravičencev do pomoči, saj je bila z odločbo o državnem poroštvu in izpodbijanem sklepom pravno zadostno utemeljena potreba po ohranitvi prispevka družbe Finnair k finskemu gospodarstvu.
- 147 Po drugi strani je treba spomniti, da se pomoč, ki izpolnjuje pogoje iz člena 107(3)(b) PDEU, kot je to v obravnavani zadevi, lahko dodeli podjetju, ki je v večinski lasti zadevne države članice. Zato tudi če bi bilo v sporočilu za javnost finske vlade, na katerega se sklicuje tožeča stranka in ki je priloženo k tožbi, poudarjeno, da Republika Finska deluje kot „odgovorni lastnik“, to ne bi zadostovalo za ugotovitev, da je zadevni ukrep ukrep „ekonomskega nacionalizma“. Poleg tega je treba ugotoviti, da sta v navedenem sporočilu za javnost navedena pomembnost povezav, ki jih zagotavlja družba Finnair, za zanesljivost oskrbe Finske, za prevoz blaga in za prevoz potnikov, ter vpliv tega podjetja na nacionalno gospodarstvo. S tem je torej potrjena presoja Komisije o pomenu družbe Finnair za odpravljanje resne motnje v finskem gospodarstvu.
- 148 Iz tega izhaja, da je bilo v vsakem primeru in tudi če se različno obravnavanje, uvedeno z zadevnim ukrepom, lahko šteje za diskriminacijo, upravičeno, da se ugodnost zadevnega ukrepa odobri samo družbi Finnair.
- 149 Zato ni dokazano, da bi Komisija morala imeti dvome v smislu člena 4(3) in (4) Uredbe 2015/1589, ko je presojala združljivost zadevnega ukrepa z notranjim trgov. Zgolj sklicevanje tožeče stranke na domnevno prakso Komisije na podlagi člena 107(2)(b) PDEU ne more spremeniti te ugotovitve.

– *Indic o kršitvi svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja*

- 150 Tožeča stranka v bistvu trdi, da zadevni ukrep neupravičeno omejuje svobodo opravljanja storitev in svobodo ustanavljanja, ker presega to, kar je potrebno za doseg navedenega cilja pomoči, kar vzbuja dvom o njegovi združljivosti z notranjim trgov. V zvezi s tem tožeča stranka trdi, da dodelitev zadevne pomoči samo družbi Finnair povzroča razdrobljenost notranjega trga in v primeru letalskih družb omejuje njihove pravice do svobodnega opravljanja storitev zračnega

prevoza na notranjem trgu, ki jim jih zagotavlja sistem evropskih operativnih licenc iz Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL 2008, L 293, str. 3).

- 151 Komisija ob podpori Francoske republike in Republike Finske prereka to utemeljevanje.
- 152 Spomniti je treba, da svoboda opravljanja storitev nasprotuje uporabi vsakršnega nacionalnega predpisa, katerega posledica je, da opravljanje storitev med državami članicami postane težavnejše od opravljanja storitev zgolj znotraj države članice, ne glede na obstoj diskriminacije na podlagi državljanstva ali prebivališča oziroma sedeža (sodba z dne 6. februarja 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, točka 25). Vendar je treba ugotoviti, da je na podlagi člena 58(1) PDEU svobodno opravljanje prevoznih storitev urejeno v določbah iz naslova o prevozu, in sicer naslova VI Pogodbe DEU. V primarni zakonodaji torej za svobodno opravljanje prevoznih storitev velja poseben pravni sistem (sodba z dne 18. marca 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, točka 36). Zato se člen 56 PDEU, s katerim je zagotovljeno svobodno opravljanje storitev, ne uporablja na področju zračnega prometa (sodba z dne 25. januarja 2011, Neukirchinger, C-382/08, EU:C:2011:27, točka 22).
- 153 Ukrepi liberalizacije letalskega prevoza so torej lahko sprejeti le na podlagi člena 100(2) PDEU (sodba z dne 18. marca 2014, International Jet Management, C-628/11, EU:C:2014:171, točka 38). Zakonodajalec Unije je poleg tega na podlagi te določbe sprejel Uredbo št. 1008/2008, katere namen je prav opredelitev pogojev za uporabo načela svobode opravljanja storitev v sektorju zračnega prometa (glej po analogiji sodbo z dne 6. februarja 2003, Stylianakis, C-92/01, EU:C:2003:72, točka 24).
- 154 V obravnavani zadevi je treba poudariti, da tožeča stranka v bistvu trdi, da zadevni ukrep pomeni oviro za svobodo ustanavljanja in svobodo opravljanja storitev, saj je v korist samo družbe Finnair.
- 155 Čeprav je res, da se zadevni ukrep nanaša na individualno pomoč, katere edini upravičenec je družba Finnair, pa tožeča stranka ni dokazala, kako bi ta izključnost lahko odvrnila letalske prevoznike od ustanavljanja na Finskem ali od opravljanja storitev iz te države ali v to državo. Tožeča stranka zlasti ni opredelila dejanskih ali pravnih okoliščin, zaradi katerih naj bi ta ukrep imel omejevalne učinke, ki naj bi presegali tiste, zaradi katerih nastopi prepoved iz člena 107(1) PDEU. Nasprotno, kot je navedeno v točkah od 139 do 148 zgoraj, so ti učinki v skladu z zahtevami člena 107(3)(b) PDEU potrebni in sorazmerni za odpravo resne motnje v finskem gospodarstvu, ki jo je povzročila pandemija COVID-19.
- 156 Zato zadevni ukrep ne more pomeniti ovire za svobodo ustanavljanja ali svobodo opravljanja storitev. Iz tega izhaja, da tožeča stranka Komisiji ne more utemeljeno očitati, da ni preučila združljivosti tega ukrepa s svobodo ustanavljanja in svobodo opravljanja storitev, še manj pa zatrjevati, da bi Komisija morala dvomiti o tem.
- 157 Iz vsega navedenega izhaja, da tožeča stranka v okviru tretjega tožbenega razloga ni predložila dokazov o obstoju dvomov v smislu člena 4(3) in (4) Uredbe 2015/1589. Zato je treba tretji tožbeni razlog v celoti zavrnil.

Četrty tožbeni razlog: neobstoj obrazložitve

- 158 Tožeča stranka trdi, da Komisija ni presojala več elementov, bistvenih za ugotovitev združljivosti pomoči s členom 107(3)(b) PDEU in začasnim okvirom. Prvič, Komisija naj ne bi ugotovila, kako bi lahko ukrep, namenjen družbi Finnair, sam po sebi odpravil resno motnjo v finskem gospodarstvu. Drugič, Komisija naj ne bi obrazložila, zakaj družba Finnair ni imela na voljo drugih sredstev za dokapitalizacijo razen zadevnega ukrepa. Tretjič, Komisija naj ne bi pojasnila, kako bi lahko večja raven zmanjšanja vpliva obstoječih delničarjev nadomestila spodbudo, da bi družba Finnair odkupila državni delež. Četrtyč, Komisija naj ne bi, niti na kratko, tehtala pozitivnih in negativnih učinkov zadevnega ukrepa. Petič, Komisija naj ne bi obrazložila, zakaj je treba tržno moč družbe Finnair oceniti izključno glede na stopnjo preobremenjenosti helsinškega letališča in zakaj te moči nima. Šestič, Komisija naj ne bi presodila, ali je bil zadevni ukrep nediskriminatoren in ali je bil v skladu z načeloma svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja.
- 159 Komisija ob podpori Republike Finske to utemeljevanje prereka.
- 160 Opozoriti je treba, da mora biti v skladu z ustaljeno sodno prakso obrazložitev, predpisana s členom 296 PDEU, prilagojena naravi zadevnega pravnega akta, ugotovitve institucije, ki je akt izdala, pa morajo biti izražene tako jasno in nedvoumno, da lahko zadevni subjekt razbere razloge za sprejeti ukrep in pristojno sodišče opravi nadzor. Zahtevo po obrazložitvi je treba presojati glede na okoliščine posameznega primera, zlasti glede na vsebino zadevnega akta, lastnosti podanih razlogov in interes za pojasnitev, ki ga imajo lahko naslovniki ali druge osebe, ki jih ukrep neposredno in posamično zadeva. Ni treba, da se v obrazložitvi podrobno navedejo vse upoštevne dejanske in pravne okoliščine, ker se vprašanje, ali obrazložitev izpolnjuje zahteve iz člena 253 ES, nanaša ne le na besedilo tega člena, ampak tudi na njegov okvir in vsa pravna pravila, ki urejajo zadevno področje (sodbi z dne 15. aprila 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, točka 79, in z dne 8. septembra 2011, Komisija/Nizozemska, C-279/08 P, EU:C:2011:551, točka 125).
- 161 Najprej je treba v zvezi z obrazložitvijo glede zmožnosti zadevnega ukrepa, da sam odpravi resno motnjo v finskem gospodarstvu, opozoriti, da člen 107(3)(b) PDEU ne zahteva, da lahko zadevna pomoč sama po sebi odpravi resno motnjo v gospodarstvu zadevne države članice. Komisiji zato ni bilo treba navesti razlogov v zvezi s tem.
- 162 Drugič, v zvezi z obrazložitvijo izpodbijanega sklepa glede drugih načinov povečanja lastnih sredstev družbe Finnair je Komisija dovolj jasno in natančno pojasnila, kot je razvidno iz točk 49, 51 in 53 zgoraj, razloge, zaradi katerih je menila, da so finski organi dokazali, da ni bilo drugih načinov za iskanje kratkoročnih lastnih sredstev.
- 163 Tretjič, v zvezi z obrazložitvijo izpodbijanega sklepa glede morebitnega medsebojnega vplivanja ravni zmanjšanja vpliva obstoječih delničarjev in odkupa državnega deleža s strani družbe Finnair je treba ugotoviti, da je Komisija v vsakem primeru, kot je razvidno iz točke 72 zgoraj, v izpodbijanem sklepu ustrezno pravno utemeljila, zakaj zadevni ukrep izpolnjuje pogoje iz člena 107(3)(b) PDEU, tudi če ne gre za mehanizem zviševanja nadomestila.
- 164 Četrtyč, v zvezi z obrazložitvijo izpodbijanega sklepa glede tehtanja pozitivnih in negativnih učinkov zadevnega ukrepa je dovolj poudariti, da, kot je razvidno iz točk od 106 do 110 zgoraj, takega tehtanja ne zahtevata niti člen 107(3)(b) PDEU niti začasni okvir. Komisiji zato ni bilo treba navesti razlogov v zvezi s tem.

- 165 Petič, v zvezi z obrazložitvijo glede pomembne tržne moči družbe Finnair je na podlagi točk od 98 do 102 izpodbijanega sklepa mogoče ugotoviti, da je Komisija v zadostni meri predstavila svoj pristop k temu vprašanju, razloge, zakaj je izbrala ta pristop, in razloge, na katerih temelji ugotovitev, da ta letalska družba nima take moči.
- 166 Šestič, v zvezi z obrazložitvijo glede načel prepovedi diskriminacije, svobode opravljanja storitev in svobode ustanavljanja je treba ugotoviti, da izpodbijani sklep vsebuje elemente, omenjene v točki 36 zgoraj, na podlagi katerih je mogoče razumeti poseben pomen družbe Finnair za povezljivost in gospodarstvo Finske ter razloge, zaradi katerih je Republika Finska izbrala to družbo kot edino upravičenko do zadevnega ukrepa.
- 167 Iz tega izhaja, da je izpodbijani sklep zadostno obrazložen in da je treba torej četrti tožbeni razlog zavrni.
- 168 Glede na zgornje ugotovitve je treba tožbo zavrni v celoti.

Stroški

- 169 V skladu s členom 134(1) Poslovnika Splošnega sodišča se neuspeli stranki naloži plačilo stroškov, če so bili ti priglašeni. Ker tožeča stranka ni uspela, se ji naloži, da poleg svojih stroškov nosi tudi stroške Evropske komisije, v skladu s predlogi zadnjenavedene.
- 170 Poleg tega v skladu s členom 138(1) Poslovnika države članice, ki so intervenirale v postopku, nosijo svoje stroške. Francoska republika in Republika Finska zato nosita svoje stroške.

Iz teh razlogov je

SPLOŠNO SODIŠČE (deseti razširjeni senat)

razsodilo:

1. Tožba se zavrne.

2. Družbi Ryanair DAC se naloži, da poleg svojih stroškov nosi tudi stroške Evropske komisije.

3. Francoska republika in Republika Finska nosita svoje stroške.

Kornezov

Buttigieg

Kowalik-Bańczyk

Hesse

Petrлік

Razglašeno na javni obravnavi v Luxembourg, 22. junija 2022.

Podpisi