

4. Zarzut czwarty: obowiązek wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego

- Ze względu na warunki rynkowe, które od czasu pierwotnego zezwolenia zmieniły się zasadniczo, Komisja była zobowiązana do uwiarygodnienia swojej oceny zgodnie z prawem dotyczącym pomocy państwa w ramach formalnego postępowania wyjaśniającego za pomocą informacji rynkowych. Ponadto była ona zobowiązana do wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego, ponieważ napotkała poważne trudności w ocenie pomocy przyznanej przez Królestwo Szwecji. Zdaniem skarżącej nieszczęście formalnego postępowania wyjaśniającego stanowi naruszenie art. 4 ust. 4 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589⁽¹⁾. Decyzje Komisji zatwierdzające pomoc są zatem nieważne.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. 2015, L 248, s. 9).

Skarga wniesiona w dniu 16 października 2020 r. – Rynair / Komisja

(Sprawa T-628/20)

(2020/C 414/69)

Język postępowania: angielski

Strony

Strona skarżąca: Rynair DAC (Swords, Irlandia) (przedstawiciele: adwokaci F. Laprévote, E. Vahida, V. Blanc, I. Metaxas-Maranghidis i S. Rating)

Strona pozwana: Komisja Europejska

Żądania

Strona skarżąca wnosi do Sądu o:

- stwierdzenie nieważności decyzji Komisji Europejskiej (UE) z dnia 31 lipca 2020 r. w sprawie pomocy państwa SA. 57659 – Hiszpania – Fundusz dokapitalizowania⁽¹⁾; oraz
- obciążenie Komisji kosztami postępowania.

Strona skarżąca wniosła również o rozpoznanie jej skargi w trybie przyspieszonym, przewidzianym w art. 23a statutu Trybunału.

Zarzuty i główne argumenty

Na poparcie skargi strona skarżąca podnosi pięć zarzutów.

1. Zarzut pierwszy dotyczący tego, że Komisja Europejska naruszyła konkretne postanowienia TFUE oraz ogólne zasady prawa europejskiego dotyczące zakazu dyskryminacji, swobodnego przepływu usług i swobody przedsiębiorczości, które stanowiły podstawę liberalizacji transportu lotniczego w UE od końca lat 80. Liberalizacja rynku transportu lotniczego w UE pozwoliła na rozwój prawdziwie paneuropejskich tanich linii lotniczych. Komisja Europejska pominęła szkody spowodowane przez kryzys COVID-19 w odniesieniu do tych paneuropejskich linii lotniczych oraz ich rolę w sieci połączeń lotniczych Hiszpanii, pozwalając Hiszpanii na zastrzeżenie pomocy tylko dla przedsiębiorstw mających siedzibę w tym państwie. W art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE przewidziano wyjątek od zakazu udzielania pomocy państwa zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE, ale nie przewidziano wyjątku od innych norm i zasad TFUE.
2. Zarzut drugi dotyczący tego, że Komisja Europejska błędnie zastosowała art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE poprzez naruszenie obowiązku wyważenia korzystnych skutków pomocy z jej niekorzystnym wpływem na warunki wymiany handlowej i zachowanie niezakłóconej konkurencji (tzw. „kryterium wyważenia”).

3. Zarzut trzeci dotyczący tego, że Komisja Europejska sama pozbawiła się uprawnień dyskrecjonalnych, jakimi dysponuje przy kontroli pomocy państwa i naruszyła prawo poprzez pozwolenie Hiszpanii na wykonanie uprawnień dyskrecjonalnych do wyboru beneficjentów systemu pomocy.
4. Zarzut czwarty dotyczący tego, że Komisja Europejska nie wszczęła formalnego postępowania wyjaśniającego pomimo poważnych trudności i naruszyła prawa proceduralne skarżącej.
5. Zarzut piąty dotyczący tego, że wydając decyzję, Komisja uchybiła ciężącemu na niej obowiązкови uzasadnienia.

(1) Dz.U. 2020 C 269, s. 8.
