



## KOMUNIKAT PRASOWY nr 95/26

Luksemburg, 8 lipca 2026 r.

Wyroki Sądu w sprawach T-268/21 RENV i T-538/24 | Ryanair/Komisja (Włochy; zmieniony system pomocy; COVID-19)

### **Pomoc państwa: system pomocowy polegający na wypłacie przez Włochy dotacji przedsiębiorstwom lotniczym dotkniętym kryzysem związanym z pandemią COVID-19 jest zgodny z prawem Unii**

W październiku 2020 r. Włochy zgłosiły Komisji Europejskiej system pomocowy polegający na wypłacaniu niektórym przedsiębiorstwom lotniczym posiadającym koncesję wydaną przez władze włoskie dotacji z funduszu odszkodowawczego w wysokości 130 mln EUR. System ten miał na celu zrekompensowanie przedsiębiorstwom lotniczym, dla których był przeznaczony, strat, które poniosły one w okresie od 1 marca do 15 czerwca 2020 r. w wyniku ograniczeń w przemieszczaniu się oraz innych środków izolacji przyjętych w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się pandemii Covid-19.

Komisja zatwierdziła ten środek, uznając go za zgodny z rynkiem wewnętrznym <sup>1</sup>.

Sąd Unii Europejskiej, do którego Ryanair wniósł skargę, stwierdził jednak w dniu 24 maja 2023 r. nieważność tej decyzji <sup>2</sup>, uznając, że Komisja nie uzasadniła w wystarczający sposób zatwierdzenia przez nią pomocy odnośnie do przewidzianego w ramach systemu pomocowego warunku objęcia tym systemem, który to warunek dotyczył wynagrodzenia minimalnego. Jednakże wyrokiem z 23 stycznia 2025 r. Trybunał Sprawiedliwości uchylił wyrok Sądu i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia (sprawa T-268/21 RENV) <sup>3</sup>.

W międzyczasie system pomocowy został zmieniony i jego obowiązywanie przedłużone na okres od 16 czerwca do 31 grudnia 2020 r. <sup>4</sup>. W dniu 13 października 2023 r. Włochy zgłosiły przedłużenie obowiązywania tego systemu odszkodowawczego na rok 2021 i jego zmianę, przewidując jednocześnie zwiększenie jego budżetu o 100 mln euro. Komisja zatwierdziła również ten środek, a ta decyzja zatwierdzająca stała się ponownie przedmiotem wniesionej przez Ryanair do Sądu skargi (sprawa T-538/24) <sup>5</sup>.

#### **Sąd oddalił obie wniesione przez Ryanair skargi.**

W sprawie T-268/21RENV Sąd wskazał, że **warunek kwalifikowalności ustanawiający wymóg posiadania wydanej przez władze włoskie koncesji nie stanowi naruszenia zasady niedyskryminacji**, ponieważ wynikające z rozpatrywanego systemu odmienne traktowanie przedsiębiorstw lotniczych mających siedzibę poza Włochami jest dozwolone na podstawie art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE. Warunek ten dotyczył bowiem przedsiębiorstw, które najbardziej ucierpiały w wyniku środków zakazujących lub ograniczających połączenia z lub do Włoch w kontekście pandemii Covid-19. Uznał również, że **nie ma miejsca żadna dyskryminacja, która wynikałaby z warunku minimalnego wynagrodzenia**, ponieważ warunek ten jako taki nie pociąga za sobą odmiennego traktowania ze względu na przynależność państwową przedsiębiorstw lotniczych, lecz jest stosowany w zależności od tego, gdzie znajduje się port macierzysty pracowników <sup>6</sup>.

Jeśli chodzi o **swobodę świadczenia usług i swobodę przedsiębiorczości** <sup>7</sup> Ryanair nie wykazał, że **wymóg posiadania wydanej przez władze włoskiej koncesji** wywoływałby skutki ograniczające wykraczające poza te, które są nieodłącznie związane z pomocą państwa przyznawaną na mocy prawa Unii, ani że wymóg ten miałby charakter zniechęcający to przedsiębiorstwo do prowadzenia działalności we Włoszech. Podobnie **wymóg minimalnego wynagrodzenia nie**

### **pociąga za sobą jakiegokolwiek naruszenia tych zasad.**

Następnie Sąd przypomniał, że w ramach badania systemu pomocowego Komisja może dokonać oceny jego ogólnych cech w celu ustalenia, czy może on faworyzować swych beneficjentów w sposób niezgodny z prawem, ale nie ma ona obowiązku przeprowadzania analizy każdej indywidualnej pomocy. W tym kontekście Komisja **nie była zobowiązana sprawdzić, czy pomoc przyznana beneficjentom rozpatrywanego systemu mogła przysporzyć korzyści grupom, do których ci beneficjenci należą**, ani czy pomoc przyznana tym grupom w ramach innych środków mogła przysporzyć korzyści tym beneficjentom.

Wreszcie Sąd odrzucił podniesione przez Ryanair argumenty oparte na naruszeniu przysługujących mu praw procesowych oraz obowiązku uzasadnienia.

W sprawie T-538/24 Sąd oddalił skargę, opierając się co do zasady na tym samym rozumowaniu.

**UWAGA:** Celem skargi o stwierdzenie nieważności jest doprowadzenie do uznania za nieważne aktów instytucji, organów i jednostek organizacyjnych Unii, które są sprzeczne z prawem Unii. Pod pewnymi warunkami państwa członkowskie, instytucje europejskie oraz jednostki mogą wnieść skargę o stwierdzenie nieważności do, w zależności od przypadku, Trybunału Sprawiedliwości lub Sądu. Jeżeli skarga jest zasadna, stwierdza się nieważność aktu. Instytucja, której to dotyczy, powinna zaradzić ewentualnej próżni prawnej spowodowanej nieważnością tego aktu.

**UWAGA:** Odwołanie od orzeczenia Sądu, ograniczone do kwestii prawnych, może zostać wniesione do Trybunału w terminie dwóch miesięcy i dziesięciu dni od dnia zawiadomienia o tym orzeczeniu.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Sądu.

Pełny tekst i, w stosownym wypadku, streszczenie wyroków ([T-268/21](#), [T-538/24](#)) są publikowane na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Jarosław Zasada ☎ (+352) 4303 2793.

Nagranie wideo z ogłoszenia wyroków jest dostępne przez „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106.

Pozostańmy w kontakcie!



<sup>1</sup> Decyzja C/(2020) 9625 final.

<sup>2</sup> Wyrok Sądu z dnia 24 maja 2023 r., *Ryanair/Komisja*, [T-268/21](#) (zob. również komunikat prasowy [nr 85/23](#)).

<sup>3</sup> Wyrok Trybunału z dnia 23 stycznia 2025 r., *Neos/Ryanair i Komisja*, [C-490/23 P](#).

<sup>4</sup> W decyzji C(2021) 6040 final Komisja nie wyraziła żadnych zastrzeżeń wobec tego przedłużenia obowiązywania systemu.

<sup>5</sup> Decyzja C/(2024) 2339 final.

<sup>6</sup> Poszanowanie zasady niedyskryminacji jest kontrolowane w oparciu o art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE, który stanowi odstępstwo od zasady określonej w art. 18 TFUE.

<sup>7</sup> Artykuły 49 i 56 TFUE oraz art. 15 [rozporządzenia \(WE\) nr 1008/2008](#) Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty.