Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA DŽOVANNI PITRUCELLAS
[*GIOVANNI PITRUZZELLA*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2023. gada 26. janvārī[1]

Lieta C-320/21 P

Ryanair DAC
pret

Eiropas Komisiju

Apelācija – Valsts atbalsts – LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkts – Zviedrija – Covid-19 – Valsts garantija atjaunojamai kredītlīnijai – Eiropas Komisijas lēmums necelt iebildumus

I. Ievads

1. 2020. gada 13. martā divas dienas pēc tam, kad Pasaules Veselības organizācija (PVO) Covid-19 uzliesmojumu bija kvalificējusi par pandēmiju, Eiropas Komisija sniedza paziņojumu[2], ka tā ir paredzējusi nekavējoties reaģēt ar "Eiropas koordinētu reakciju" uz ārkārtas situācijas veselības jomā izraisīto nopietno ekonomisko šoku Eiropas Savienībā. Šajā paziņojumā Komisija norādīja, ka tā izmantos visus tās rīcībā esošos instrumentus, lai mazinātu pandēmijas sekas, un it īpaši ļaus dalībvalstīm izlēmīgi un koordinēti rīkoties, izmantojot mūsu valsts atbalsta programmas pilnīgu elastību. Komisija tāpat ir uzsvērusi, ka galvenajam fiskālajam atbalstam reaģēšanai uz koronavīrusu jānāk no dalībvalstu budžetiem un ka atbalsta noteikumi ļauj tām rīkoties ātri un efektīvi, lai atbalstītu uzņēmumus. 2020. gada 19. martā Komisija nāca klajā ar paziņojumu par pagaidu regulējumu valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā[3]. Šajos instrumentos Komisija tostarp atbalstīja to, ka dalībvalstis izmanto īpašas atkāpes no Līgumā paredzētā valsts atbalsta aizlieguma krīzes situācijās, piemēram, LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu[4] un LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu[5]. Šādā kontekstā vairākas dalībvalstis īstenoja pasākumus, lai atbalstītu aviosabiedrības, kas darbojas to teritorijā, individuāla atbalsta vai atbalsta shēmu veidā. Šos pasākumus, kuru pamatā atkarībā no situācijas ir LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkts vai LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunkts, Eiropas Komisija ir atzinusi par saderīgiem ar iekšējo tirgu, nesākot LESD

1 Oriģinālvaloda – itāļu.

2 Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Centrālajai bankai, Eiropas Investīciju bankai un Eurogrupai "Koordinēta ekonomikas reakcija uz Covid-19 uzliesmojumu", COM/2020/112 final.

3 OV 2020, C 91 I, 1. lpp.

4 Saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu "ar iekšējo tirgu ir saderīgs [..] atbalsts, ko sniedz, lai novērstu kaitējumu, ko nodarījušas dabas katastrofas vai ārkārtēji notikumi".

5 Saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu "turpmāk norādīto var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu [..] atbalstu, kas veicina kāda svarīga projekta īstenojumu visas Eiropas interesēs vai novērš nopietnus traucējumus kādas dalībvalsts tautsaimniecībā".

108. panta 2. punktā paredzēto formālo izmeklēšanas procedūru īpaši īsos termiņos. *Ryanair* grupa lielāko daļu šo lēmumu apstrīdēja Vispārējā tiesā. Minētā tiesa līdz šim ir noraidījusi visas prasības, izņemot trīs, kuras tā pieņēma pamatojuma trūkuma dēļ, saglabājot atcelto lēmumu iedarbību [6]. Pašlaik Tiesā tiek izskatītas astoņas *Ryanair* grupas iesniegtās apelācijas sūdzības.

2. Ar apelācijas sūdzību, uz kuru attiecas šie secinājumi, *Ryanair DAC* (turpmāk tekstā – "*Ryanair*" vai "apelācijas sūdzības iesniedzēja") lūdz Tiesu atcelt 2021. gada 14. aprīļa spriedumu *Ryanair*/Komisija (*SAS*, Zviedrija; Covid-19) [7] (turpmāk tekstā – "pārsūdzētais spriedums"), ar kuru Vispārējā tiesa noraidīja *Ryanair* prasību, kas bija pamatota ar LESD 263. pantu un ar ko tika lūgts atcelt Komisijas 2020. gada 24. aprīļa Lēmumu C(2020) 2784 final [8] (turpmāk tekstā – "apstrīdētais lēmums") par Zviedrijas Karalistes piešķirto atbalstu aviosabiedrībai *SAS AB* (turpmāk tekstā – "*SAS*").

II. Fakti, tiesvedība Vispārējā tiesā, pārsūdzētais spriedums, tiesvedība Tiesā un lietas dalībnieku secinājumi

3. Fakti, kas ir Vispārējā tiesā iesniegtās prasības pamatā, pārsūdzētā sprieduma 1.–3. punktā ir aprakstīti šādi.

4. 2020. gada 11. aprīlī Komisija saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu apstiprināja atbalsta pasākumu aizdevumu garantiju shēmas veidā konkrētām aviosabiedrībām (turpmāk tekstā – "Zviedrijas atbalsta shēma"), par kuru Zviedrijas Karaliste bija paziņojusi 2020. gada 3. aprīlī [9]. 2020. gada 21. aprīlī Zviedrijas Karaliste saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu paziņoja Komisijai par atbalsta pasākumu, izmantojot garantiju atjaunojamai kredītlīnijai, par maksimālo summu 1,5 miljardi Zviedrijas kronu (SEK) (aptuveni 137 miljoni EUR) par labu *SAS*, jo pēdējai minētajai bija grūtības saņemt aizdevumus no kredītiestādēm Zviedrijas atbalsta shēmā (turpmāk tekstā – "apstrīdētais pasākums"). Šis pasākums, kura mērķis bija daļēji kompensēt *SAS* kaitējumu, kas radies lidojumu atcelšanas vai pārplānošanas dēļ pēc tam, kad Covid-19 pandēmijas kontekstā tika noteikti pārvietošanās ierobežojumi, tika atzīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu.

5. Ar prasības pieteikumu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2020. gada 19. jūnijā, *Ryanair* pārsūdzēja apstrīdēto lēmumu. Francijas Republikai, Zviedrijas Karalistei un *SAS* tika atļauts iestāties lietā Komisijas prasījumu atbalstam. Prasības pamatošanai *Ryanair* izvirzīja piecus pamatus: ar pirmo no tiem tā apgalvoja, ka Komisija esot pārkāpusi prasību, saskaņā ar kuru atbilstoši LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktam piešķirts atbalsts nav paredzēts, lai novērstu tikai vienam cietušajam radušos kaitējumu; ar otro – ka attiecīgais pasākums nav pamatots ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu un ka Komisija kļūdaini esot uzskatījusi, ka attiecīgais pasākums bija samērīgs attiecībā pret *SAS* Covid-19 pandēmijas radīto kaitējumu; ar trešo – ka Komisija esot pārkāpusi vairākus noteikumus Savienības gaisa transporta liberalizācijas jomā; ar ceturto – ka Komisija esot pārkāpusi prasītājas procesuālās tiesības, atsakoties sākt formālu izmeklēšanas procedūru, neraugoties uz nopietnām grūtībām; un ar piekto – ka Komisija

[6] Runa ir par trim spriedumiem, 2021. gada 19. maijs, *Ryanair*/Komisija (*KLM*; Covid-19) (T-643/20, EU:T:2021:286), 2021. gada 19. maijs, *Ryanair*/Komisija (*TAP*; Covid-19) (T-465/20, EU:T:2021:284), un 2021. gada 9. jūnijs, *Ryanair*/Komisija (*Condor*; Covid-19) (T-665/20, EU:T:2021:344).

[7] T-379/20, EU:T:2021:195.

[8] Lēmums par valsts atbalstu SA.57061 (2020/N) – Zviedrija – *SAS* Covid-19 pandēmijas radīto zaudējumu kompensēšana.

[9] Lēmums C(2020) 2366 final par valsts atbalstu SA.56812 (2020/N) – Zviedrija – Covid-19: aizdevuma garantiju shēma par labu aviosabiedrībām.

esot pārkāpusi LESD 296. panta otro daļu. Ar pārsūdzēto spriedumu Vispārējā tiesa noraidīja visus *Ryanair* izvirzītos pamatus un prasību kopumā, piesprieda *Ryanair* segt gan savus, gan Komisijas tiesāšanās izdevumus, kā arī paziņoja, ka Francijas Republika, Zviedrijas Karaliste un *SAS* savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.

6. Ar 2021. gada 21. maijā Tiesas kancelejā iesniegto aktu *Ryanair* iesniedza apelācijas sūdzību, uz kuru atteicas šie secinājumi. 2022. gada 14. septembrī notika tiesas sēde, kas bija kopīga šajā lietā un lietā C-321/21 P *Ryanair*/Komisija[10] par pasākumu, kas ir līdzīgs apstrīdētajam pasākumam un ko Dānija piešķīrusi *SAS*, un šajā sēdē tika uzklausīti *Ryanair*, Komisijas, *SAS*, Zviedrijas un Francijas mutvārdu paskaidrojumi.

7. *Ryanair* lūdz Tiesu galvenokārt atcelt pārsūdzēto spriedumu, atcelt apstrīdēto lēmumu un piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un pakārtoti – atcelt pārsūdzēto spriedumu, nodot lietu atpakaļ izskatīšanai Vispārējā tiesā un atlikt lēmuma par pirmās instances un apelācijas instances tiesāšanās izdevumiem pieņemšanu. Komisija lūdz Tiesu apelācijas sūdzību noraidīt un piespriest apelācijas sūdzības iesniedzējai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus. *SAS* lūdz Tiesu noraidīt apelācijas sūdzību un piespriest *Ryanair* atlīdzināt tiesāšanās izdevumus. Zviedrija un Francija lūdz Tiesu apelācijas sūdzību noraidīt.

III. Par apelācijas sūdzību

8. Apelācijas sūdzības pamatojumam *Ryanair* izvirza sešus pamatus: pirmais pamats attiecas uz Vispārējās tiesas pieļautu tiesību kļūdu, noraidot apelācijas sūdzības iesniedzējas argumentu, ka atbilstoši LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktam piešķirts atbalsts nav paredzēts tikai vienam cietušajam nodarīta kaitējuma kompensēšanai; otrais – uz tiesību kļūdu un faktu sagrozīšanu, piemērojot LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu un samērīguma principu attiecībā uz Covid-19 pandēmijas radīto kaitējumu *SAS*; trešais – uz tiesību kļūdu, ko Vispārējā tiesa ir pieļāvusi, noraidot *Ryanair* argumentu par diskriminācijas aizlieguma principa pārkāpumu; ceturtais – uz tiesību kļūdu un faktu sagrozīšanu, ko Vispārējā tiesa ir pieļāvusi, noraidot *Ryanair* argumentu par brīvības veikt uzņēmējdarbību un pakalpojumu sniegšanas brīvības pārkāpumu; piektais – uz tiesību kļūdu un faktu sagrozīšanu, nesākot formālu izmeklēšanas procedūru; un sestais – uz tiesību kļūdu un faktu sagrozīšanu saistībā ar nepietiekamu pamatojumu.

A. Par pirmo apelācijas pamatu

9. Ar pirmo apelācijas pamatu, kas vērsts pret pārsūdzētā sprieduma 22.–27. punktu, apelācijas sūdzības iesniedzēja pārmet Vispārējai tiesai, ka tā ir nepareizi interpretējusi LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu, uzskatot, ka šī norma ļauj dalībvalstīm pieņemt individuālus atbalsta pasākumus.

10. Pārsūdzētajā spriedumā Vispārējā tiesa noraidīja līdzīgu argumentu, ko *Ryanair* bija izvirzījusi pirmajā instancē, pamatojoties uz divējādu argumentāciju. Pirmkārt, pārsūdzētā sprieduma 22. un 23. punktā tā uzsvēra, ka dalībvalstīm nav nekāda pienākuma piešķirt atbalstu, lai novērstu kaitējumu, ko izraisījis ārkārtējs notikums LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta izpratnē. Otrkārt, pārsūdzētā sprieduma 24. punktā tā precizēja, ka atbalsts var būt paredzēts, lai saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu novērstu kaitējumu, ko radījis ārkārtējs notikums,

[10] Norādīšu – lai gan šie secinājumi attiecas tikai uz lietu C-320/21 P, *Ryanair* izvirzītie pamati lietā C-321/21 P būtībā ir identiski.

kaut arī ar to netiek novērsts viss šis kaitējums. Tādējādi minētā sprieduma 25. punktā Vispārējā tiesa secināja, ka, tā kā dalībvalstīm nav pienākuma novērst visu kaitējumu, ko izraisījuši ārkārtēji notikumi, tām arī nav pienākuma piešķirt atbalstu visiem, kas cietuši no šī kaitējuma.

11. Apelācijas sūdzības iesniedzēja apgalvo, ka neviens no abiem pamatojumiem, uz kuriem ir balstīts pārsūdzētais spriedums, neatbild uz tās pirmajā prasības pamatā izvirzīto iebildumu. Proti, jautājums šī iebilduma pamatā nav par to, vai Zviedrijai bija jāpiešķir lielāks atbalsts vai arī tai bija jāatlīdzina visi pandēmijas radītie zaudējumi, bet gan par to, vai saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu dalībvalsts var īstenot atbalsta pasākumu, ar kuru piešķir atbalstu tikai vienam uzņēmumam, kas izvēlēts patvaļīgi, izslēdzot visus citus uzņēmumus, kuri darbojas tajā pašā tirgū. *Ryanair* uzsver, ka LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta interpretāciju tādā nozīmē, ka tajā ir atļautas tikai atbalsta shēmas, nevis atsevišķi pasākumi, var izsecināt no tā formulējuma un mērķa. Proti, ja attiecīgā dalībvalsts sniedz atbalstu tikai vienam uzņēmumam, šī noteikuma tīri kompensējošā loģika tiek mainīta un tiek pieļauta ar šo loģiku nesaistītu vispārējas politikas mērķu īstenošana, kam nepieciešams cits juridiskais pamats, lai attaisnotu atbalstu. Šādā situācijā tiktu vājināta tiešā saikne starp dabas katastrofu vai ārkārtēju notikumu, nodarīto kaitējumu un piešķirto atbalstu, kas ir LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta piemērošanas nosacījums. *Ryanair* apgalvo, ka tās ierosināto LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta interpretāciju Komisija ir apstiprinājusi savos lēmumos pirms Covid-19 pandēmijas – ar pārbaudes punktu sarakstu dalībvalstīm par atbalstu, ko piešķir, lai novērstu dabas katastrofu nodarīto kaitējumu [11], un ar paziņojuma veidlapu saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu [12] – kuri attiecas tikai uz atbalsta shēmām.

12. Atgādināšu – LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta noteikumos ir paredzēts, ka ar iekšējo tirgu ir saderīgs "atbalsts, ko sniedz, lai novērstu kaitējumu, ko nodarījušas dabas katastrofas vai ārkārtēji notikumi". Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, tā kā runa ir par atkāpi no vispārīgā principa par valsts atbalsta nesaderību ar iekšējo tirgu, kas noteikts ar LESD 107. panta 1. punktu, LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkts ir jāinterpretē šauri [13]. Tāpēc saskaņā ar šo noteikumu var kompensēt tikai to kaitējumu, kas radies tieši dabas katastrofas vai citu ārkārtēju notikumu dēļ [14].

13. Vai dalībvalsts var veikt individuālu atbalsta pasākumu LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta [15] izpratnē, ja visu tautsaimniecības nozari, kurā darbojas atbalsta saņēmējs uzņēmums, kas konkurē ar citiem uzņēmumiem, ir ietekmējis notikums, ar kuru attaisnota valsts iejaukšanās, un, ja tas tā ir, tad ar kādiem nosacījumiem?

14. Tas būtībā ir tiesību jautājums, kas ir tā iebilduma pamatā, kuru *Ryanair* izvirzīja Vispārējā tiesā un uz kuru pēdējā minētā atbildēja apstiprinoši, izmantojot argumentāciju, ko vienkāršotā veidā var apkopot šādi. Tā kā dalībvalsts var izlemt, pirmkārt, vai īstenot kompensācijas pasākumus saskaņā ar attiecīgo noteikumu un, otrkārt, kādā apmērā uzņēmumiem kompensēt tiem nodarīto kaitējumu, tā var arī izlemt, vai īstenot atbalsta pasākumus, izmantojot atbalsta

[11] Pieejams šādā interneta vietnē: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/studies_reports/disaster_aid_checklist_en.pdf.

[12] Pieejams šādā interneta vietnē: Notification_template_107_2_b_PUBLICATION.pdf (europa.eu).

[13] Attiecībā uz Līguma 92. panta 2. punkta b) apakšpunktu skat. tostarp spriedumu, 2006. gada 23. februāris, *Atzeni* u.c. (C-346/03 un C-529/03, EU:C:2006:130, 79. punkts un tajā minētā judikatūra).

[14] Spriedums, 2011. gada 9. jūnijs, *Comitato "Venezia vuole vivere"* u.c./Komisija (C-71/09 P, C-73/09 P un C-76/09 P, EU:C:2011:368, 175. punkts un tajā minētā judikatūra).

[15] Šajā gadījumā atzīmēšu, ka pat tad, ja apstrīdētais pasākums nav īstenots atbalsta shēmā, gan no apstrīdētā lēmuma (6. apsvērums), gan no pārsūdzētā sprieduma (88. punkts) izriet, ka tas ir daļa no valsts tiesiskā regulējuma, kas, ievērojot konkrētus nosacījumus, līdzīgus pasākumus nodrošina visām aviosabiedrībām, kurām ir tiesības gūt labumu no Zviedrijas atbalsta shēmas. Tādējādi starp šo shēmu un apstrīdēto pasākumu pastāv vismaz netieša saikne.

shēmu, vai sniegt atbalstu vienam uzņēmumam. Ciktāl to var secināt no pārsūdzētā sprieduma 22.–27. punkta, vienīgais ierobežojums šai dalībvalstīm piešķirtajai brīvībai ir atbilstība nosacījumiem par tādu apstākļu esamību, kas kvalificējami kā dabas katastrofa vai ārkārtējs notikums LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta izpratnē, un par cēloņsakarības starp šo notikumu un kompensēto kaitējumu esamību, kā arī pārmērīgas kompensācijas neesamība. No šīs argumentācijas noteikti izriet, ka dalībvalstij, ja tā nolemj piešķirt individuālu atbalstu, ir pilnīga rīcības brīvība atbalsta saņēmēja uzņēmumu izvēlē.

15. Uzreiz vēlos norādīt, ka, manuprāt, *Ryanair* ir taisnība, kad tā apgalvo, ka neviens no abiem argumentiem, uz kuriem ir balstīta tās pirmā prasības pamata noraidīšana, aplūkojot tos atsevišķi vai kopā, nav atbilstošs tās pirmajā instancē izvirzītajam iebildumam. Pārsūdzētā sprieduma 22.–24. punktā ietvertie pamatojumi, manuprāt, nav loģiski savienojami. No tā, ka dalībvalstīm nav pienākuma veikt atbalsta pasākumus LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta izpratnē un, ja šādi pasākumi tiek veikti, nodrošināt visa kaitējuma kompensāciju, loģiski (un jebkurā gadījumā nebūt) neizriet, ka šo noteikumu var izmantot kā juridisku pamatu atbalsta piešķiršanai tikai vienam uzņēmumam, kad kaitējums ir nodarīts visiem uzņēmumiem, kas darbojas attiecīgajā tirgū.

16. Iepriekš minētais nemaina to, ka Vispārējā tiesa, manuprāt, ir pareizi secinājusi, ka LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkts atļauj šādu atbalstu. Proti, nekas šīs normas formulējumā vai pamatojumā neļauj to izslēgt no šīs normas piemērošanas jomas. Ja intervences shēmu izmantošana visu kaitējumu cietušās nozares ekonomikas dalībnieku atbalstam noteikti šķiet vispiemērotākais instruments minētās normas mērķa sasniegšanai, proti, ļaut dalībvalstīm novērst tirgus darbības traucējumus, ko izraisījuši konkrēti kaitējumus radoši notikumi, šis konstatējums vien neļauj izslēgt iespēju, ka attiecīgā dalībvalsts varētu veikt pasākumus, kuru mērķis ir izmaksāt kompensāciju tikai vienam no šiem ekonomikas dalībniekiem.

17. Tomēr, lai šo pasākumu radītie konkurences kropļojumi būtu pieņemami un lai tos varētu uzskatīt par saderīgiem ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktā ietverto atkāpi, manuprāt, nepietiek ar to atbilstību trim priekšnoteikumiem, no kuriem ir atkarīga šī noteikuma piemērošana – proti, notikuma īpašais raksturs, cēloņsakarība starp to un kaitējumu un pārmērīgas kompensācijas neesamība –, bet ir nepieciešams arī, lai atbalsta saņēmēja izvēle atbilstu šo secinājumu 16. punktā norādītās atkāpes mērķim un nebūtu patvaļīga vai atkarīga tikai no vēlmes atbalstīt vienu uzņēmumu salīdzinājumā ar konkurentiem, it īpaši, ja runa ir par uzņēmumu, kas jau pirms attiecīgā notikuma bija nonācis grūtībās, vai par neefektīvu uzņēmumu. LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta piemērošanas jomai faktiski ir jāaprobežojas tikai ar gadījumiem, kas atbilst šī noteikuma pamatā esošajai loģikai, ne tikai tāpēc, ka to nosaka nepieciešamība interpretēt šauri šī panta 1. punktā noteiktā valsts atbalsta aizlieguma principa izņēmumus, bet arī tāpēc, ka tajā ietvertā atkāpe darbojas *de iure* un tādējādi izslēdz Komisijas rīcības brīvību[16]. Tātad pretēji tam, ko šķietami uzskata *Ryanair*, LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta kompensējošā loģika neizslēdz, ka iepriekš aprakstītajos apstākļos īstenotā pasākuma adresāta izvēli varētu noteikt konkrēti mērķi – saistībā ar ekonomikas dalībnieka veikto saimniecisko darbību vai tā specifiskām iezīmēm –, piemēram, atbalstīt uzņēmumu, kas parastos apstākļos nodrošina vispārēju sabiedriskas nozīmes pakalpojumu, vai uzņēmumu, kurš ir būtisks nodarbinātības ziņā un līdz ar to arī sociālās stabilitātes ziņā, tātad

[16] Skat. spriedumu, 1980. gada 17. septembris, *Philip Morris Holland*/Komisija (730/79, EU:C:1980:209, 17. punkts). Šajā ziņā jāprecizē, ka Komisijas novērtējums par individuālā atbalsta saņēmēja izvēles, kas veikta saskaņā ar LESD 107. panta 2. punktu, nepatvaļīgo raksturu radītu nevis šīs iestādes rīcības brīvību, bet paliktu juridiskās kvalifikācijas darbības robežās.

mērķi, kas atbilst dalībvalstīm pieejamā intervences instrumenta funkcijai, lai novērstu šajā noteikumā ietverto notikumu sekas, un kas ārkārtas situācijā kā tā, ko izraisīja Covid-19 pandēmija, iegūst vēl lielāku nozīmi.

18. Iepriekš minēto iemeslu dēļ pārsūdzētā sprieduma 22.–27. punktā minētā argumentācija, kurā tiek uzsvērta tikai dalībvalstu rīcības brīvība, mani nepārliecina. Tomēr, tā kā šī sprieduma 27. punktā ietvertais secinājums ir pareizs un iemesli, kas pamato *SAS* izvēli kā apstrīdētā pasākuma labuma guvēju, izriet no Vispārējās tiesas veiktās šī pasākuma samērīguma pārbaudes, ierosinu Tiesai noraidīt pirmo apelācijas pamatu un papildināt pārsūdzētā sprieduma pamatojumu, atbalstot to šajos secinājumos iepriekš norādītajā nozīmē.

B. Par otro apelācijas pamatu

19. Otrajā apelācijas pamatā *Ryanair* izvirza astoņus atsevišķus iebildumus, ar kuriem tā apstrīd to, ka Vispārējā tiesa ir noraidījusi prasības otro pamatu. Konkrētāk, pirmais no šiem iebildumiem ir vērsts pret pārsūdzētā sprieduma 31.–36. punktu, kuros Vispārējā tiesa izvērtēja un noraidīja šī pamata pirmo daļu, ar ko tika apstrīdēts, ka apstrīdētais pasākums būtu pamatots ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu. Pārējie septiņi iebildumi ir vērsti pret pārsūdzētā sprieduma 39.–66. punktu, kuros Vispārējā tiesa izvērtēja un noraidīja šī pamata otro daļu, ar ko tika apstrīdēts apstrīdētā pasākuma samērīgums ar *SAS* ciesto kaitējumu.

1. Par pirmo iebildumu

20. Ar otrā apelācijas pamata pirmo iebildumu *Ryanair* pārmet Vispārējai tiesai, ka tā LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu ir uzskatījusi par atbilstošu juridisko pamatu, lai atļautu apstrīdēto pasākumu, kas bija pakārtots Zviedrijas atbalsta shēmai, kura iepriekš apstiprināta saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu[17]. Tā uzskata, ka pārsūdzētā sprieduma 34. punktā ietvertais apgalvojums, saskaņā ar kuru LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta un 107. panta 3. punkta b) apakšpunkta vienlaicīga piemērošana nav pretrunā LESD, ja vien ir izpildīti abu šo tiesību normu nosacījumi, it īpaši, ja fakti un apstākļi, kas rada nopietnus traucējumus tautsaimniecībā pēdējā minētā noteikuma izpratnē, ir ārkārtēju notikumu rezultāts, ir pretrunā gan nepieciešamībai šauri interpretēt LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktā ietverto atkāpi, gan nosacījumam par šīs atkāpes piemērošanu saistībā ar tiešas saiknes starp kaitējumu un atbalstu esamību. Vispārējās tiesas interpretācijas rezultātā abi noteikumi tika apvienoti vienā "krīzes shēmā", kurā atsaukšanās uz vienu vai otru juridisko pamatu būtu savstarpēji aizstājama un katra noteikuma piemērošanas nosacījumu ievērošana noteikti tiktu atvieglota.

21. Iesākumā norādīšu, ka šajā gadījumā netiek apšaubīta vienlaicīga pasākumu, kas pamatoti ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu un LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, piemērošana tiem pašiem saņēmējiem. Proti, no apstrīdētā lēmuma 4.–6. apsvēruma skaidri izriet, pirmkārt, ka Zviedrijas iestādes nolēma veikt individuālus atbalsta pasākumus saskaņā ar pirmo no šiem noteikumiem pēc tam, kad aviosabiedrību finansiālās situācijas nepārtrauktā pasliktināšanās norādīja uz dažu šo sabiedrību grūtībām piekļūt kredītam ar nosacījumiem, kas paredzēti lēmumā par Zviedrijas atbalsta shēmas apstiprināšanu, un, otrkārt, ka tikai aviosabiedrības – minētās shēmas potenciālās labuma guvējas –, kurām bija radušās šādas grūtības, varētu piekļūt minētajiem pasākumiem. Pārsūdzētā sprieduma 34. punktā Vispārējā

[17] Tāpat kā Zviedrijas atbalsta shēma, arī apstrīdētais pasākums paredzēja bankas garantiju par maksimālo summu 1,5 miljardi SEK par labu *SAS*.

tiesa, minot LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta un LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunkta vienlaicīgu piemērošanu, atsaucas tikai uz iespēju, ka dalībvalsts vienlaikus varētu izmantot abus šajos noteikumos piedāvātos instrumentus, lai novērstu viena un tā paša ārkārtējā notikuma izraisīto ietekmi uz tirgu.

22. Ņemot vērā šo precizējumu, neredzu šķēršļus, lai atzītu šādas vienlaicīgas piemērošanas iespēju, tostarp konkrētajos šīs lietas apstākļos, pastāvot neapšaubāmai saiknei starp abiem attiecīgajiem pasākumiem gan atbalsta saņēmēju, gan paredzētā pasākuma veida ziņā. *Ryanair* izvirzītie pretējie argumenti man nešķiet izšķiroši. Proti, pirmkārt, ja pasākums, kas pieņemts, pamatojoties uz LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu, atbilst visiem nosacījumiem, lai piemērotu šajā noteikumā paredzēto atkāpi, kā aprakstīts iepriekš, jautājums par šīs atkāpes plašu piemērošanu nerodas, pat ja šis pasākums kopā ar citiem veido valsts iejaukšanos, reaģējot uz krīzes situāciju ārkārtēja notikuma dēļ. Otrkārt, pat ja būtu jāatzīst, ka apstrīdētais pasākums vienlaikus ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktā paredzētajam instrumentam raksturīgo kompensējošo funkciju īsteno arī LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunkta beigu daļā noteikto mērķi, kas turklāt atbilst šā instrumenta nolūkam, nesaskatu, kā tas varētu veicināt tādas saiknes vājināšanu, kurai saskaņā ar pirmo no šiem noteikumiem ir obligāti jābūt starp kaitējumu un atbalstu.

23. Iepriekš minēto iemeslu dēļ ierosinu Tiesai otrā apelācijas pamata pirmo iebildumu noraidīt kā nepamatotu.

2. Par otro iebildumu

24. Otrā apelācijas pamata otrajā iebildumā *Ryanair* apgalvo, ka pārsūdzētā sprieduma 40. punktā Vispārējā tiesa ir nepareizi interpretējusi šajā punktā citēto 2004. gada 11. novembra spriedumu Spānija/Komisija[18], ieviešot "varbūtības kritēriju" ("likelihood test") pārmērīgas kompensācijas riska novērtējumam, kas šajā spriedumā nav ietverts. Pēc tās uzskata, ja pasākums paredzēts turpmāko kaitējumu segšanai, kā tas ir šajā gadījumā, visi atbalsti, kas varētu pārsniegt ciesto kaitējumu, ir jāuzskata par nesaderīgiem ar iekšējo tirgu neatkarīgi no pārmērīgas kompensācijas iespējamības pakāpes. Pārmaksāto atbalstu atgūšanas mehānisma nodrošināšana nebūtu pietiekama, lai novērstu to, ka atbalsta saņēmējam uzņēmumam tiek piešķirtas nepamatotas priekšrocības, pat tad, ja tās ir īslaicīgas.

25. Manuprāt, iebildums ir noraidāms. Pirmkārt, apelācijas sūdzības iesniedzējas arguments, kas pēc būtības ir semantisks, pēc manām domām, ir balstīts uz kļūdainu izpratni par to, kāda nozīme jāpiešķir Vispārējās tiesas lietotajam formulējumam. Protams, pārsūdzētā sprieduma 40. punkta vienīgajā autentiskajā versijā angļu valodā ir izmantota frāze "likely to", kas nozīmē varbūtību. Tomēr, manuprāt, gan no šī punkta formulējuma, gan no konteksta, kurā tas iekļaujas, kā arī no visa pārsūdzētā sprieduma pamatojuma attiecībā uz otrā prasības pamata otrās daļas analīzi skaidri izriet, ka Vispārējās tiesas nolūks nekādā veidā nav bijis ieviest pārmērīgas kompensācijas riska iespējamības pārbaudi, vēl jo mazāk noteikt šādu pārbaudi kā kritēriju LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta piemērošanas jomas ierobežošanai. Otrkārt, atzīmēšu, ka sprieduma Spānija/Komisija 40. un 41. punkts, uz ko atsaucas Vispārējā tiesa, attiecas uz pierādījumu par tiešas saiknes pastāvēšanu starp zaudējumiem, ko šķietami cietuši atbalsta saņēmēji, un piešķirto atbalstu – kas jāsniedz, sagatavojot salīdzinošus datus starp pirmo minēto vērtību un otrā minētā apmēru –, nevis uz pārmērīgas kompensācijas riska esamības novērtēšanu, kas ir nākamais posms pēc minētās saiknes konstatēšanas. Tādējādi Vispārējā tiesa

[18] C-73/03, nav publicēts, EU:C:2004:711, turpmāk tekstā – "spriedums Spānija/Komisija".

no šiem punktiem nevarēja loģiski secināt, ka būtu jāveic pārbaude, lai pārliecinātos par varbūtības pakāpi, ka plānotais atbalsts pārsniedz ciesto kaitējumu, lai izslēgtu LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta piemērošanu. Man šķiet, ka Vispārējās tiesas nolūks drīzāk bija uzsvērt nepieciešamību izslēgt no LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta piemērošanas jomas pasākumus, attiecībā uz kuriem nav iespējams konstatēt saiknes esamību starp nodarīto kaitējumu un atbalsta apmēru tā, lai izslēgtu pārmērīgas kompensācijas iespēju.

26. Katrā ziņā, pat interpretējot pārsūdzētā sprieduma 40. punktu *Ryanair* izvēlētajā nozīmē, ir jākonstatē, ka apstrīdētā pasākuma analīzē šī sprieduma 45.–57. punktā Vispārējā tiesa ir secinājusi, ka, pirmkārt, ņemot vērā Covid-19 pandēmijas izraisītā ārkārtējā notikuma progresīvo raksturu, kā arī nodarītā kaitējuma un piešķirtā atbalsta apmēra noteikšanas prospektīvo raksturu, Komisija apstrīdētajā lēmumā ir pietiekami precīzi izklāstījusi aprēķina metodi, lai novērtētu *SAS* ciesto kaitējumu un izvairītos no tā pārmērīgas kompensēšanas, un, otrkārt, ka *Ryanair* nebija iesniegusi pierādījumu, ka šī aprēķina metode būtu ļāvusi izmaksāt pārmērīgu kompensāciju par minēto kaitējumu. Turklāt pārsūdzētā sprieduma 57. punktā Vispārējā tiesa konstatēja, ka Komisija katrā ziņā ir uzskatījusi, ka *SAS* ciestais kaitējums noteikti ir lielāks par summu, kas garantēta ar apstrīdēto pasākumu, un ka *Ryanair* nav iesniegusi nevienu pierādījumu, kas varētu atspēkot šo vērtējumu. Pretēji tam, ko šķietami uzskata *Ryanair*, šie secinājumi nekādā veidā neliecina par iespējamu, lai arī maz ticamu, pārmērīgu kompensāciju, jo Vispārējā tiesa jau sākotnēji bija izslēgusi pārmērīgu maksājumu riska esamību par *SAS* ciesto kaitējumu.

3. Par trešo, ceturto un piekto iebildumu

27. Trešajā, ceturtajā un piektajā iebildumā, kurus aplūkošu kopā, *Ryanair* norāda uz vairākām tiesību kļūdām un acīmredzamu faktu un pierādījumu sagrozīšanu, ko Vispārējā tiesa esot pieļāvusi pārsūdzētā sprieduma 46.–50. punktā. Šajos punktos Vispārējā tiesa, pirmkārt, secināja, ka, "ņemot vērā šīs lietas apstākļus, kurus raksturo ārkārtējs notikums LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta izpratnē, kas izpaužas kā Covid-19 pandēmija, tā progresīvo raksturu un galu galā piešķirtā atbalsta apmēra noteikšanas prospektīvo raksturu, Komisija apstrīdētajā lēmumā ir pietiekami precīzi izklāstījusi aprēķina metodi, lai novērtētu *SAS* ciesto kaitējumu" (46. punkts); otrkārt, tā konstatēja, ka apelācijas sūdzības iesniedzēja nav iesniegusi nevienu pierādījumu tam, ka aprēķina metode, kā tā ir definēta apstrīdētajā lēmumā, ļautu izmaksāt lielāku valsts atbalstu nekā *SAS* faktiski ciestais kaitējums (47. un 48. punkts); treškārt, tā norādīja, ka, lai gan Komisijas definētā metode neļauj pilnībā izvairīties no tā, ka minētā kaitējuma novērtējumā ietilpst arī tādu *SAS* lēmumu sekas, kuri nav tieši saistīti ar Covid-19 pandēmiju, apelācijas sūdzības iesniedzēja nav iesniegusi nevienu pierādījumu tam, ka gadījumā, ja nebūtu šīs pandēmijas, *SAS* ienākumi, iespējams, laikposmā no 2020. gada marta līdz 2021. gada februārim būtu samazinājušies salīdzinājumā ar laikposmu no 2019. gada marta līdz 2020. gada februārim (49. punkts).

28. Otrā apelācijas pamata trešajā iebildumā *Ryanair* apgalvo, ka tad, ja lēmumā, ar kuru Komisija apstiprina atbalstu saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu, nav pareizi noteikta kompensējamā kaitējuma aprēķināšanas metode, nav nekādu garantiju, ka netiek veikta pārmērīga kompensācija, un *ex post* novērtēšanas mehānisms aizstāj *ex ante* novērtējumu, kas būtu jāveic Komisijai. Šādā gadījumā pārmērīgas kompensācijas risks esot īpaši augsts, un Komisijas apstiprinātais atbalsts esot kā neaizpildīts čeks, kas piešķirts *SAS* vairāk nekā uz gadu, tas ir, līdz pirmajam patieso zaudējumu ziņojumam, kas Zviedrijai bija jāiesniedz 2021. gada jūnijā.

29. Otrā apelācijas pamata ceturtajā iebildumā *Ryanair* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, sistemātiski uzliekot pierādīšanas pienākumu apelācijas sūdzības iesniedzējai, lai gan atbalsta piemērošanas jautājumos atbalsta saderība ir jāpierāda Komisijai. Katrā ziņā tā Vispārējā tiesā esot iesniegusi pietiekamus pierādījumus par pārmērīgas kompensācijas riska pastāvēšanu šajā lietā.

30. Noslēgumā ar otrā apelācijas pamata piekto iebildumu *Ryanair* pārmet Vispārējai tiesai, ka tā nav izdarījusi vajadzīgos secinājumus no pārsūdzētā sprieduma 49. punktā ietvertā konstatējuma, saskaņā ar kuru Komisijas definētā metode neļauj pilnībā izvairīties no tā, ka minētā kaitējuma novērtējumā ietilpst arī tādu *SAS* lēmumu sekas, kuri nav tieši saistīti ar Covid-19 pandēmiju, uzliekot apelācijas sūdzības iesniedzējai neizpildāmu pienākumu iesniegt hipotētisku scenāriju.

31. Atgādināšu, ka atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai, pamatojoties uz LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu, var kompensēt tikai to kaitējumu, kas radies tieši dabas katastrofas vai citu ārkārtēju notikumu dēļ [19]. No tā izriet, ka ir jāpastāv tiešai saiknei starp kaitējumu, ko izraisījuši minētie notikumi, un valsts atbalstu un ka ir vajadzīgs pēc iespējas precīzāks attiecīgo atbalsta saņēmēju ciestā kaitējuma novērtējums [20]. Ja šie zaudējumi vēl nav pilnībā un precīzi nosakāmi, piemēram, attiecīgā ārkārtējā notikuma neprecīza, bet ilgstoša un progresīva rakstura dēļ, Komisijai noteikti jāveic prospektīva analīze, kas pamatojas uz aprēķina metodi, kura vienlaikus ir elastīga, lai pielāgotos situācijas attīstībai, un pietiekami precīza un uzticama, lai izslēgtu pārmērīgas kompensācijas risku. Turklāt šīs aprēķina metodes piemērošanai laikā jābūt pastāvīgi un pilnīgi Komisijas uzraudzībā.

32. No apstrīdētā lēmuma izriet, ka apstrīdētais pasākums bija paredzēts, lai daļēji kompensētu *SAS* zaudējumus, kas radušies tās lidojumu atcelšanas vai pārcelšanas dēļ pēc ceļošanas ierobežojumu ieviešanas saistībā ar Covid-19 pandēmiju (skat. apstrīdētā lēmuma 9. un 61. apsvērumu). Novērtējot apstrīdētā pasākuma saderību ar iekšējo tirgu, Komisija precizēja – tā kā šīs pandēmijas izraisītā krīze turpinājās, Zviedrijas iestādes vēl nevarēja precīzi noteikt ne *SAS* ciesto kaitējumu, ne atbalsta apjomu (apstrīdētā lēmuma 64. un 68. apsvērums). Tādējādi aplēstais kaitējums bija jānovērtē, pamatojoties uz "vispārēju metodi", kuras kritēriji aprakstīti apstrīdētā lēmuma 65. apsvērumā. Minētais kaitējums tika identificēts kā "pievienotās vērtības zaudējums", kas atbilst ieņēmumu zudumam, kurš koriģēts ar *SAS* peļņas normu, no kā atskaitītas ietaupītās izmaksas. Ieņēmumu zudums bija starpība starp paredzamajiem ieņēmumiem, ja nebūtu pandēmijas, kuri aprēķināti, pamatojoties uz ieņēmumiem laikposmā no 2019. gada marta līdz 2020. gada februārim tieši pirms pandēmijas uzliesmojuma, un ieņēmumiem, kuri gūti krīzes periodā no 2020. gada marta līdz 2021. gada februārim. Ietaupītās izmaksas bija izmaksas, kas *SAS* būtu radušās, ja tās uzņēmējdarbību nebūtu skārusi pandēmija (piemēram, degvielas izmaksas vai lidostu nodokļi). Iepriekš aprakstītā vispārējā metode bija jāpapildina ar "detalizētu metodi", kuru Zviedrijas iestādes apņēmās iesniegt Komisijai vēlākais līdz 2020. gada 31. decembrim ar iepriekšēju Komisijas apstiprinājumu. Precīzu *SAS* ciestā kaitējuma apmēru neatkarīga struktūra būtu veikusi tikai vēlāk. Šajā ziņā Zviedrijas iestādes apņēmās vēlākais līdz 2021. gada 30. jūnijam nosūtīt Komisijai šī kaitējuma *ex post* novērtējumu un norādi par garantētā atbalsta summu. Tās arī apņēmās atgūt jebkādu izmaksāto pārmērīgo kompensāciju, kas izrietētu no cietā kaitējuma *ex post* novērtējuma (skat. apstrīdētā lēmuma 38. apsvērumu). Komisija veica arī *SAS* ciestā kaitējuma provizorisku novērtējumu, kas bija aprēķināts, ņemot vērā gaisa satiksmes samazināšanos par 50–60 % laikposmā no 2020. gada marta līdz 2021. gada februārim salīdzinājumā ar laikposmu no 2019. gada marta līdz 2020. gada februārim (skat.

[19] Spriedums, 2011. gada 9. jūnijs, *Comitato "Venezia vuole vivere"* u.c./Komisija (C-71/09 P, C-73/09 P un C-76/09 P, EU:C:2011:368, 175. punkts un tajā minētā judikatūra).

[20] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2006. gada 23. februāris, *Atzeni* u.c. (C-346/03 un C-529/03, EU:C:2006:130, 79. punkts).

apstrīdētā lēmuma 66. apsvērumu). Komisija uzskatīja, ka šis kaitējums, kas tiek lēsts no 5 līdz 15 miljardiem SEK, jebkurā gadījumā ir lielāks par atbalsta kopējo summu (skat. apstrīdētā lēmuma 68. apsvērumu).

33. Tātad pārsūdzētā sprieduma 46. punktā norādītie apstākļi, kurus apelācijas sūdzības iesniedzēja neapstrīd, it īpaši saistībā ar Covid-19 pandēmijas izraisītā ārkārtējā notikuma progresīvo raksturu vienlaikus ar krīzes pēkšņo un vispārējo raksturu un ar nepieciešamību paātrināt atbalsta pasākumu pieņemšanu visvairāk skartajām nozarēm, piemēram, aviācijas nozarei, manuprāt, pilnībā attaisno Komisijas pieņemto pieeju rīkoties pakāpeniski, nosakot *SAS* ciestā kaitējuma aprēķināšanas metodes pamatkritērijus un novērtējot tā pagaidu apmēru tā, lai *a priori* izslēgtu konkrēta pārmērīgas kompensācijas riska pastāvēšanu, atliekot šī kaitējuma precīzu aprēķināšanu uz vēlāku laiku.

34. Šajos apstākļos tas vien, ka Komisija ir piekritusi uzticēt Zviedrijas iestādēm detalizēti izstrādāt aprēķināšanas metodi kaitējuma apmēra noteikšanai, manuprāt, ņemot vērā visus lietu raksturojošos apstākļus un starpību starp kompensējamā kaitējuma apmēru, kā tas ir provizoriski novērtēts, un maksimālo atbalsta summu, neļauj secināt, ka šī iestāde ir atteikusies, kā to apgalvo *Ryanair*, no sava pienākuma novērtēt apstrīdētā pasākuma saderību ar iekšējo tirgu. Šajā ziņā, kā to pareizi atzīmēja Komisija un Francijas valdība, detalizētajai metodei, ko Zviedrijas iestādes bija apņēmušās nosūtīt Komisijai, bija jāsaņem iepriekšējs apstiprinājums no pēdējās minētās, kurai tādējādi bija iespēja pārbaudīt šīs metodes atbilstību apstrīdētajā lēmumā ietvertajai "vispārējai metodei" un, ja nepieciešams, mainīt tās elementus, kā arī uzraudzīt pasākuma konkrēto piemērošanu, atkārtoti izvērtējot pārmērīgas kompensācijas risku. Pretēji tam, ko apgalvo *Ryanair*, manuprāt, nepastāv pretruna starp pārsūdzētā sprieduma 46. punktā ietverto apgalvojumu, saskaņā ar kuru Komisija apstrīdētajā lēmumā ir pietiekami precīzi izklāstījusi aprēķina metodi, lai novērtētu *SAS* ciesto kaitējumu, un šī lēmuma 35. apsvērumu, kurā Komisija pieņem zināšanai Zviedrijas apņemšanos līdz 2020. gada 31. decembrim iesniegt metodi minētā kaitējuma noteikšanai. Turklāt, ņemot vērā, pirmkārt, šīs saistības un, otrkārt, Komisijas veikto minētā kaitējuma apmēra provizorisko novērtējumu, kas liecināja, ka novērtējuma apmērs katrā ziņā bija lielāks par Zviedrijas iestāžu *SAS* piešķirtās garantijas maksimālo apmēru, *Ryanair* apgalvojums, ka ar apstrīdēto lēmumu būtībā tika atļauts izsniegt *SAS* neaizpildītu čeku līdz 2021. gada 30. jūnijam, kad bija jāveic pirmais kaitējuma *ex post* novērtējums, ir nepamatots.

35. Pamatojoties uz iepriekš minēto, uzskatu, ka otrā apelācijas pamata trešais iebildums ir jānoraida kā nepamatots.

36. Manuprāt, tā paša pamata ceturtais iebildums, ar kuru *Ryanair* pārmet Vispārējai tiesai pierādīšanas pienākuma apvēršanu, arī ir jānoraida kā nepieņemams. Šajā ziņā atgādināšu, ka, pirmkārt, pārsūdzētajā spriedumā Vispārējā tiesa uzskatīja, ka Komisijas noteiktā aprēķina metode kopā ar saistībām, ko uzņēmās Zviedrija, un ņemot vērā pandēmijas rezultātā *SAS* cietā kaitējuma apmēra provizorisko kvantitatīvo novērtējumu, ļāva pēc iespējas precīzi novērtēt kaitējumu, kas bija jākompensē ar apstrīdēto pasākumu, ņemot vērā apstākļus, kādos šis pasākums tika paziņots un apstiprināts. Otrkārt, šī sprieduma 47.–49. punktā Vispārējā tiesa kā nepietiekami detalizētus vai neatbilstošus noraidīja *Ryanair* izvirzītos argumentus, lai apstrīdētu minētās metodes piemērotību faktiskas pārmērīgas kompensācijas izslēgšanai. Šādos apstākļos apelācijas sūdzības iesniedzēja ar iepriekš minēto iebildumu būtībā apstrīd pārsūdzētajā spriedumā ietverto vērtējumu par tās izvirzīto argumentu un pierādījumu atbilstību un/vai pietiekamību, lai apšaubītu secinājumus, kurus Vispārējā tiesa izdarījusi saistībā ar apstrīdētajā lēmumā ietverto elementu piemērotību pārmērīgas kompensācijas riska izslēgšanai un plašākā nozīmē saistībā ar Komisijas pieņemtā lēmuma par apstrīdētā pasākuma saderību ar iekšējo tirgu

pamatotību. Tātad *Ryanair*, atsaucoties uz pierādījumu sagrozīšanu, tomēr nenorāda nedz tos elementus, ko Vispārējā tiesa būtu sagrozījusi, nedz veidu, kādā tie būtu sagrozīti, bet būtībā aprobežojas ar to pašu argumentu atkārtošanu, kuri izklāstīti prasības Vispārējā tiesā 55.–60. punktā. Pēdējie minētie, izņemot 58. punktu, kurā ir vienīgi to elementu saraksts, kurus Komisija, iespējams, nav pietiekami precīzi noteikusi vai pamatojusi apstrīdētajā lēmumā, tikai norāda uz judikatūru attiecībā uz LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu vai uz šī noteikuma piemērošanas praksi, ko izstrādājusi Komisija. Tādējādi ceturtais iebildums neatbilst pieņemamības prasībām, kas izriet no LESD 256. panta, Eiropas Savienības Tiesas statūtu 58. panta pirmās daļas un Tiesas Reglamenta 168. panta 1. punkta d) apakšpunkta, kā tie interpretēti judikatūrā [21].

37. Visbeidzot attiecībā uz piekto iebildumu, kurā *Ryanair* atsaucas uz tiesību kļūdu, kas ietverta pārsūdzētā sprieduma 49. punktā, arī šis punkts ir jāaplūko, ņemot vērā pārsūdzētā sprieduma 45. un 46. punktā ietverto konstatējumu, saskaņā ar kuru Komisijas iesniegtā *SAS* ciestā kaitējuma aprēķināšanas metode, ņemot vērā visas Zviedrijas iestāžu uzņemtās saistības un konkrētos apstākļus saistībā ar Covid-19 pandēmiju, atbilda judikatūrā noteiktajiem precizitātes kritērijiem un sniedza pietiekamas garantijas, lai nenotiktu pārmērīga kompensācija. Tāpēc arī šis iebildums ir jānoraida kā nepamatots.

4. Par sesto iebildumu

38. Ar otrā apelācijas pamata sesto iebildumu, kas vērsts pret pārsūdzētā sprieduma 51. punktu, apelācijas sūdzības iesniedzēja pārmet Vispārējai tiesai, ka tā ir pieļāvusi tiesību kļūdu, ar vienkāršu atsauci uz minētā sprieduma 25. punktu noraidīdama apelācijas sūdzības iesniedzējas otrajā prasības pamatā izklāstīto argumentu, saskaņā ar kuru Komisijai apstrīdētajā lēmumā bija jāņem vērā zaudējumi, kas nodarīti citām aviosabiedrībām Zviedrijā. Apelācijas sūdzības iesniedzēja apgalvo, ka tādos apstākļos kā šajā lietā princips, saskaņā ar kuru atbalstam ir jābūt samērīgam ar kaitējumu, pieprasa, lai pēdējais minētais tiktu novērtēts ne tikai atbalsta saņēmēja, bet arī tā konkurentu līmenī un tātad – ka šajā lietā būtu bijis jāveic apstrīdētā pasākuma ietekmes uz citām aviosabiedrībām novērtējums. Katrā ziņā *Ryanair* uzskata, ka Vispārējā tiesa nevarēja apgalvot, kā to ir darījusi pārsūdzētā sprieduma 82. un 84. punktā, ka apstrīdētais pasākums bija attaisnojams ar lielāku *SAS* ciesto kaitējumu, ņemot vērā tās konkurences situāciju, un atteikties ņemt vērā šo situāciju, novērtējot atbalsta samērīgumu attiecībā pret kaitējumu.

39. Jānorāda, ka pārsūdzētā sprieduma 51. punktā Vispārējā tiesa atbildēja uz *Ryanair* labi pamatotu argumentu, ko tā bija izvirzījusi otrā prasības pamata otrajā daļā. Ar šo argumentu, kas izklāstīts vairākās viena punkta rindās Vispārējai tiesai iesniegtajā prasības pieteikumā, *Ryanair* pēc konstatējuma, ka apstrīdētajā lēmumā nebija nekāda citu aviosabiedrību, kas darbojas Zviedrijā, ciestā kaitējuma novērtējuma, vienīgi atsaucās uz pirmajā prasības pamatā sniegto LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta interpretāciju, saskaņā ar kuru ārkārtējs notikums LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta izpratnē pēc definīcijas ietekmē visus attiecīgās nozares ekonomikas dalībniekus, nevis tikai vienu no tiem, tālab Komisijas pienākums bija paskaidrot, kāpēc tikai *SAS* būtu cietusi kaitējumu ar Covid-19 pandēmiju saistīto ierobežojumu dēļ. Tādējādi, nepieļaujot tiesību kļūdu, Vispārējā tiesa uzskatīja – lai atbildētu uz šo argumentu, pietiek atsaukties uz pārsūdzētā sprieduma 25. punktā izklāstīto pamatojumu, ar ko tā, manuprāt, pareizi ir noraidījusi LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta interpretāciju, uz kuru *Ryanair* atsaucās pirmajā prasības pamatā.

[21] Skat. spriedumu, 2022. gada 28. aprīlis, *Changmao Biochemical Engineering*/Komisija (C-666/19 P, EU:C:2022:323, 73. un 74. punkts un tajos minētā judikatūra).

40. Šādos apstākļos apelācijas sūdzības iesniedzēja nevar arī pārmest Vispārējai tiesai, ka tā pārsūdzētā sprieduma 51. punktā ir pieļāvusi tiesību kļūdu, atsakoties uzsvērt "atbalsta ietekmi uz citām aviosabiedrībām" un *SAS* "konkurences situāciju" apstrīdētā pasākuma samērīguma vērtējumā. Pirmkārt, no šo secinājumu 39. punkta izriet, ka apelācijas sūdzības iesniedzēja nebija atsaukusies uz nepieciešamību ņemt vērā šos elementus saistībā ar iepriekš minētajā 51. punktā noraidīto argumentu. Otrkārt, kā pareizi uzsvēra Komisija, šis punkts ir daļa no Vispārējās tiesas veiktās pārbaudes par apstrīdētā pasākuma samērīgumu ar atlīdzināmo kaitējumu – kuras mērķis ir tikai novērtēt pārmērīgas kompensācijas riska pastāvēšanu –, nevis daļa no pārbaudes par šī pasākuma nepieciešamību, piemērotību un samērīgumu saistībā ar izvirzīto mērķi. Turklāt jānorāda, ka otrā apelācijas pamata astotajā iebildumā, kas vērsts pret citu pārsūdzētā sprieduma pamatojuma daļu, *Ryanair* izvirzīja daļēji līdzīgu argumentu, kas tiks analizēts, izvērtējot minēto iebildumu.

41. Pamatojoties uz iepriekš minētajiem apsvērumiem, uzskatu, ka arī otrā apelācijas pamata sestais iebildums ir jānoraida kā nepamatots.

5. Par septīto iebildumu

42. Otrā apelācijas pamata septītajā iebildumā, kas vērsts pret pārsūdzētā sprieduma 60. un 61. punktu, apelācijas sūdzības iesniedzēja būtībā pārmet Vispārējai tiesai, ka tā ir uzskatījusi par pietiekamu Zviedrijas iestāžu apņemšanos pieprasīt *ex post* no attiecīgā pasākuma izrietošā atbalsta atmaksu, ja tas kopā ar citiem, tostarp ārvalstu iestāžu piešķirtajiem, pārsniegs *SAS* faktiski radušos kaitējumu. *Ryanair* uzskata, ka, novērtējot pārmērīgas kompensācijas riska esamību, Komisijai būtu jāņem vērā visi tās rīcībā esošie elementi, kad tā pieņem lēmumu saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu. Šajā gadījumā Komisijai it īpaši bija jāņem vērā Norvēģijas Karalistes jau izveidotā atbalsta shēma [22], kuru *SAS* bija tiesīga izmantot.

43. Ciktāl attiecīgajā iebildumā Vispārējai tiesai tiek pārmests, ka tā nebija konstatējusi, ka Komisija nav novērtējusi iespējamo apstrīdētā pasākuma apvienošanu ar šo shēmu, minētais iebildums ir acīmredzami nepamatots. Pretēji apelācijas sūdzības iesniedzējas apgalvotajam no pārsūdzētā sprieduma 60. un 61. punkta izriet, ka Vispārējā tiesa uzskatīja, ka Komisija ir ņēmusi vērā minēto shēmu, gan *a priori* novērtējot konkrēta pārmērīgas kompensācijas riska esamību, gan pārliecinoties, ka ir ieviestas atbilstošas procedūras, lai nodrošinātu, ka jebkāda pārmērīga kompensācija, kas radusies saistībā ar strīdīgā pasākuma apvienošanu ar citiem pasākumiem, tostarp Norvēģijas atbalsta shēmu, tiktu novērsta *a posteriori*. Turklāt šis iebildums, manuprāt, ir jāatzīst par nepieņemamu. Būtībā apelācijas sūdzības iesniedzēja tikai atkārto pirmajā instancē izvirzītos apgalvojumus, nepaskaidrojot, kāpēc pārsūdzētā sprieduma 61. punktā ietvertajā secinājumā ir pieļauta tiesību kļūda vai acīmredzama kļūda vērtējumā, un neprecizējot, kā Komisijai būtu bijis jāņem vērā Norvēģijas atbalsta shēma. Ja tiktu atzīts, ka *Ryanair* argumenti tomēr ir pieņemami un jāsaprot tādējādi, ka Vispārējai tiesai bija jāsecina, ka apstrīdētais pasākums ir kļūdaini atzīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, neraugoties uz pārmērīgas kompensācijas risku, ko rada iespēja, ka *SAS* būtu guvusi labumu no Norvēģijas atbalsta shēmas, piekrītu Komisijai, ka šis arguments ir jānoraida un ka Vispārējā tiesa pareizi ir atzinusi par atbilstošu un pietiekamu šādos apstākļos – ko raksturo neskaidrība par *SAS* turpmāko piekļuvi Norvēģijas atbalsta shēmai – Zviedrijas iestāžu apņemšanos pieprasīt *ex post* iespējama pārmērīgi izmaksāta atbalsta atmaksu sakarā ar apstrīdētā pasākuma apvienošanu ar citiem atbalsta pasākumiem.

[22] Apstiprinājusi EBTA Uzraudzības iestāde 2020. gada 30. martā, pamatojoties uz EEZ līguma 61. panta 3. punkta b) apakšpunktu, kas atbilst LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktam (turpmāk tekstā – "Norvēģijas atbalsta shēma").

44. No iepriekš minētā izriet, ka, manuprāt, arī otrā apelācijas pamata septītais iebildums ir jānoraida kā daļēji nepamatots un daļēji nepieņemams.

6. Par astoto iebildumu

45. Otrā apelācijas pamata astotais iebildums ir vērsts pret pārsūdzētā sprieduma 62.–64. punktu. Šajos punktos Vispārējā tiesa noraidīja *Ryanair* otrā prasības pamata otrajā daļā izvirzīto argumentu, ar kuru tā apgalvoja, ka, izvērtējot apstrīdētā pasākuma saderību ar iekšējo tirgu, kas jāveic saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu, Komisijai starp kaitējuma un kompensācijas salīdzinājuma elementiem bija jāņem vērā konkurences priekšrocība, kas rodas *SAS* no šī pasākuma diskriminējošā rakstura. Proti, pārsūdzētā sprieduma 63. punktā Vispārējā tiesa, pēc analoģijas atsaucoties uz 2016. gada 21. decembra spriedumu Komisija/*Aer Lingus* un *Ryanair Designated Activity*[23] (turpmāk tekstā – "spriedums *Aer Lingus*"), norādīja, ka, "lai novērtētu atbalsta saderību ar iekšējo tirgu, priekšrocība, kas ar šo atbalstu ir piešķirta tā saņēmējam, neietver iespējamo ekonomisko ieguvumu, ko tas guvis, izmantojot šo priekšrocību".

46. Apelācijas sūdzības iesniedzēja Tiesā apgalvo, ka iepriekš aprakstītās konkurences priekšrocības ņemšana vērā ir "būtiska", lai noteiktu, "vai atbalsts pārsniedz to, kas ir nepieciešams noteiktā mērķa sasniegšanai". Tā arī apstrīd sprieduma *Aer Lingus* atbilstību, jo tas attiecas uz atbalsta, kas atzīts par nesaderīgu ar iekšējo tirgu, summas noteikšanu tās atgūšanas nolūkā, nevis uz salīdzinājumu starp atbalsta garantēto priekšrocību un kaitējumu, ko tieši radījis ārkārtējs notikums LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta izpratnē.

47. Iesākumā atzīmēšu, ka daļa no *Ryanair* argumentācijas, kas izklāstīta attiecīgajā iebildumā, izvirza tiesību jautājumu, kas, manuprāt, atšķiras no tā, kas izvirzīts attiecīgajā Vispārējā tiesā iesniegtajā prasībā. Proti, lai gan prasībā pirmajā instancē apelācijas sūdzības iesniedzēja apgalvoja vienīgi to, ka nav ņemta vērā konkurences priekšrocība, kas izriet no apstākļa, ka *SAS* ir vienīgā aviosabiedrība, kas ir saņēmusi atbalstu LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta izpratnē, un tas neļāva pareizi salīdzināt kaitējumu un kompensāciju[24], apelācijas sūdzībā tā pirmo reizi saista šo izlaidumu ar apstrīdētā pasākuma samērīguma novērtējumu attiecībā pret izvirzīto mērķi. Tātad, pieņemot, ka, izvirzot šādu argumentu, *Ryanair* bija iecerējusi norādīt uz to, ka apstrīdētajā lēmumā nav izvērtēta apstrīdētā pasākuma ietekme uz konkurenci, šis iebildums katrā ziņā ir nepieņemams, jo, pirmkārt, tas veido jaunu pamatu, ko apelācijas tiesvedībā nevar izvirzīt, un, otrkārt, katrā ziņā nav izpildīta ne skaidrības, ne precizitātes prasība, kas ir noteikta Tiesas Reglamenta 168. panta 1. punkta d) apakšpunktā.

48. Tāpēc atbildēšu tikai uz konkrēto iebildumu, ar kuru Vispārējai tiesai tiek pārmests, ka tā nav uzskatījusi par nepieciešamu ņemt vērā iepriekš minēto konkurences priekšrocību, lai noteiktu ar apstrīdēto pasākumu piešķirtās priekšrocības un novērtētu pārmērīgas kompensācijas riska pastāvēšanu. Šajā ziņā apelācijas sūdzības iesniedzēja pamatoti apgalvo, ka šādā novērtējumā Komisijai ir jāņem vērā visi faktori, kas var ietekmēt tiešo cēloņsakarību starp ārkārtējo notikumu, ciestajiem zaudējumiem un piešķirto atbalstu, piemēram, summas, kuras atbalsta saņēmējs uzņēmums ir saņēmis kā kompensāciju par kaitējumu, kas nodarīts šā notikuma dēļ, vai saistībā ar citiem valsts pasākumiem uzņēmumu atbalstam, kuri pieņemti pēc šā notikuma. Minētie faktori ietekmē šim uzņēmumam faktiski radušos zaudējumu apmēru, to samazinot.

[23] C-164/15 P un C-165/15 P, EU:C:2016:990, 92. punkts.

[24] Tieši saistībā ar nepieciešamo atbilstību starp kompensāciju un ciestajiem zaudējumiem un cēloņsakarību starp šiem zaudējumiem un ārkārtējo notikumu saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu otrā prasības pamata otrajā daļā *Ryanair* atsaucas uz "atbalsta samērīgumu".

Tomēr tas nenozīmē, ka, nosakot pēdējam minētajam piešķirtās priekšrocības vērtību, Komisijai būtu jāņem vērā vērtība – pieņemot, ka tā ir viegli un precīzi nosakāma –, kas atbilst, pirmkārt, sekundārajai priekšrocībai saistībā ar atbalsta piešķiršanu un, otrkārt, iespējamiem ekonomiskajiem ieguvumiem, ko šis uzņēmums varētu gūt, izmantojot atbalstu. Proti, pirmā vērtība nav pakļauta autonomai apmēra noteikšanai, savukārt attiecībā uz otro sprieduma *Aer Lingus* 92. punktā, uz kuru apstrīdētā sprieduma 63. punktā Vispārējā tiesa ir atsaukusies pēc analoģijas, Tiesa ir noteikusi, ka attiecīgās dalībvalsts pienākums ar atgūšanas palīdzību atcelt ar vienoto tirgu nesaderīgu atbalstu un tādējādi atjaunot stāvokli pirms tā izmaksas "nozīmē tā saņēmējam [piešķirtā atbalsta] restitūciju, nevis iespējamā ekonomiskā labuma, kuru tas guvis, izmantojot šo priekšrocību, atdošanu". Pretēji tam, ko apgalvo *Ryanair*, šāda atsauce ir būtiska vismaz tiktāl, ciktāl *Ryanair* savā apelācijas sūdzībā norāda uz konkrētu konkurences priekšrocību, *SAS* iegūstot spēju palielināt savu tirgus daļu, tiklīdz ar pandēmiju saistītie ierobežojumi būs beigušies [25]. Līdz ar to, ja tiek izslēgtas sekundārās un netiešās priekšrocības, kas minētas šo secinājumu 48. punktā, "konkurences priekšrocība", uz kuru atsaucas apelācijas sūdzības iesniedzēja, manuprāt, nav nekas cits kā ekonomiskas un selektīvas priekšrocības, ko apstrīdētais pasākums piešķir *SAS* un kas, nostādot to labvēlīgākā stāvoklī nekā konkurējošās aviosabiedrības, rada konkurences izkropļojumu. Kā izriet no Komisijas paziņojuma par [LESD 107.] un [108. panta] piemērošanu valsts atbalstam, kas piešķirts garantiju veidā [26], uz kuru ir atsauce gan apstrīdētajā lēmumā (skat. 17. un 18. apsvērumu), gan pārsūdzētajā spriedumā (skat. 54. punktu), garantijas gadījumā šo labumu principā aprēķina kā starpību starp garantijas tirgus cenu un faktiski samaksāto cenu [27]. Tātad tieši uz šāda veida aprēķinu Komisija ir balstījusies apstrīdētā lēmuma 68. apsvērumā, nosakot ar apstrīdēto pasākumu piešķirtā atbalsta apmēru, lai izslēgtu pārmērīgas kompensācijas esamību, tomēr neizslēdzot iespēju, ka, ņemot vērā tirgus apstākļus un *SAS* grūtības saņemt aizdevumus no kredītiestādēm, šī summa būtu jāuzskata par līdzvērtīgu aizdevumam, kas iegūts ar valsts garantiju. Šādos apstākļos, pārsūdzētā sprieduma 64. punktā secinot, ka Komisija pamatoti bija ņēmusi vērā *SAS* ar attiecīgo pasākumu sniegto priekšrocību un ka tai nevar pārmest, ka tā nebūtu noteikusi iespējamo ekonomisko labumu, kas izriet no šīs priekšrocības, Vispārējā tiesa nav pieļāvusi tiesību kļūdu, ko *Ryanair* apgalvo otrā apelācijas pamata astotajā iebildumā. Tāpēc arī šis iebildums ir jānoraida kā nepamatots.

7. Secinājumi par otro apelācijas pamatu

49. Tā kā esmu secinājis, ka visi apelācijas sūdzības iesniedzējas izvirzītie iebildumi tās otrā apelācijas pamata atbalstam ir noraidāmi, šis pamats, manuprāt, ir jānoraida kopumā.

C. Par trešo apelācijas pamatu

50. Trešajā apelācijas pamatā, kas vērsts pret pārsūdzētā sprieduma 70.–89. punktu, *Ryanair* norāda uz vairākām tiesību kļūdām un faktu acīmredzamu sagrozīšanu, ko Vispārējā tiesa ir pieļāvusi, noraidot tās trešā prasības pamata pirmo daļu un pārsūdzētā sprieduma 89. punktā secinot, ka apstrīdētais pasākums, kaut arī tas bija piemērojams tikai *SAS*, bija pamatots un ka ar to netika pārkāpts diskriminācijas aizlieguma princips.

[25] Skat. ģenerāladvokāta P. Mengoci [*P. Mengozzi*] secinājumus lietā, kurā tika pasludināts spriedums *Aer Lingus* (C-164/15 P un C-165/15 P, EU:C:2016:515, 62. punkts).

[26] OV 2008, C 155, 10. lpp.; turpmāk tekstā – "2008. gada paziņojums".

[27] Skat. 2008. gada paziņojuma 4.2. punktu.

51. Pārsūdzētajā spriedumā Vispārējā tiesa, pirmām kārtām, noraidīja apelācijas sūdzības iesniedzējas apgalvojumu, ka attiecīgā pasākuma mērķis – papildus mērķim daļēji kompensēt Covid-19 pandēmijas radīto kaitējumu *SAS* – ir saglabāt Zviedrijas savienojamību, "Skandināvijas iekšējo savienojamību" vai Zviedrijas ekonomiku (74. un 75. punkts) vai arī saglabāt tirgus struktūru (76. punkts). Otrām kārtām, tā noraidīja apelācijas sūdzības iesniedzējas argumentu attiecībā uz atbalsta, kurš tika piešķirts ar apstrīdēto pasākumu, diskriminējošo raksturu (77. un 78. punkts). Trešām kārtām, tā konstatēja, ka atšķirīgā attieksme par labu *SAS* bija piemērota, lai novērstu Covid-19 pandēmijas dēļ ieviesto ierobežojumu radītos zaudējumus, un nepārsniedz to, kas bija nepieciešams šī mērķa sasniegšanai (80.–88. punkts).

52. Trešajā apelācijas pamatā apelācijas sūdzības iesniedzēja izvirza trīs atsevišķus iebildumus – vienu par katru Vispārējās tiesas argumentācijas punktu. Lai ievērotu to pašu loģisko pārsūdzētā sprieduma pamatojumu secību, sākšu savu analīzi ar otro iebildumu, kas attiecas uz apstrīdētā pasākuma mērķa noteikšanu.

1. Par otro iebildumu

53. *Ryanair*, pirmkārt, apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu un acīmredzami sagrozījusi faktus, pārsūdzētā sprieduma 74. un 75. punktā noraidīdama pirmajā instancē izvirzīto apgalvojumu, saskaņā ar kuru apstrīdētā pasākuma mērķis bija saglabāt Zviedrijas savienojamību, "Skandināvijas iekšējo savienojamību" vai Zviedrijas ekonomiku. Tā esot pārlieku formāli interpretējusi apstrīdēto lēmumu, kas turklāt ir pretrunā minētā sprieduma 82. punktam.

54. Šie argumenti, manuprāt, ir nepamatoti. Proti, apstrīdētā pasākuma mērķis ir skaidri norādīts apstrīdētā lēmuma 9. apsvērumā, kas iekļauts šī lēmuma 2.1. iedaļā "Pasākuma mērķis", un tas ir, kā pareizi norādīts pārsūdzētā sprieduma 75. punktā, "kompensēt *SAS* kaitējumu, kas radies sakarā ar lidojumu atcelšanu vai pārplānošanu pēc tam, kad saistībā ar Covid-19 pandēmiju tika noteikti pārvietošanās ierobežojumi". Apstrīdētā lēmuma 25. un 26. apsvēruma – uz kuriem atsaucas apelācijas sūdzības iesniedzēja un kuros papildus informācijai par *SAS* stāvokli tirgū ir ietverti arī dati attiecībā uz *SAS* ieguldījumu Zviedrijas savienojamībā, "Skandināvijas iekšējā savienojamībā", darba tirgū un plašākā nozīmē Zviedrijas ekonomikā – mērķis ir vienīgi, kā tas turklāt izriet no to iekļaušanas šī lēmuma 2.5. iedaļā "Saņēmējs", sniegt atbalsta saņēmēja uzņēmuma profilu. Pretēji *Ryanair* apgalvojumiem tie ne tieši, ne netieši nenosaka atbalsta mērķi, kurš, kā norādīts iepriekš, saskaņā ar juridisko pamatu, kas pamato tā saderību, ir novērst Covid-19 pandēmijas izraisītā ārkārtējā notikuma radītos zaudējumus. Tādējādi Vispārējā tiesa nav pieļāvusi interpretācijas kļūdu, ko tai pārmet apelācijas sūdzības iesniedzēja. Tāpat arī nepastāv pretruna, kā apgalvo pēdējā minētā, starp pārsūdzētā sprieduma 74. un 75. punktu un tā 82. punktu. Proti, papildus tam, ka minētajā punktā *SAS* piederošās Skandināvijas iekšējās un Zviedrijas iekšzemes gaisa satiksmes tirgus daļas tiek ņemtas vērā tikai kā šī uzņēmuma ciestā kaitējuma rādītājs, nevis kā Zviedrijas iestāžu izvirzītā mērķa rādītājs, šis punkts ir daļa no atšķirīgā vērtējuma, ko Vispārējā tiesa veica pārsūdzētā sprieduma 80.–87. punktā attiecībā uz apstrīdētā pasākuma piešķiršanas metodes samērīgumu ar tā izvirzīto mērķi.

55. Otrkārt, *Ryanair* apgalvo, ka pārsūdzētā sprieduma 76. punktā Vispārējā tiesa ir pieļāvusi piemērojamo tiesību interpretācijas kļūdu, noraidīdama tās izvirzīto argumentu, ka apstrīdētā pasākuma mērķis noteikti bija tirgus struktūras saglabāšana. Šajā punktā Vispārējā tiesa precizēja – "lai gan no konkurences viedokļa var būt vēlams palīdzēt visiem tirgus dalībniekiem, lai novērstu to skaita samazināšanos", tomēr "dalībvalstīm nav pienākuma novērst visu ārkārtējā notikuma radīto kaitējumu atbilstoši LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktam un līdz ar to piešķirt atbalstu visiem šo kaitējumu cietušajiem". Šajā ziņā atzīmēšu – apelācijas sūdzības

iesniedzēja vienīgi norāda, ka, ņemot vērā konstatējumu pārsūdzētā sprieduma 76. punktā, Vispārējai tiesai bija jāsecina, ka tirgus struktūras saglabāšana bija viens (vai tai vajadzēja būt vienam) no apstrīdētā pasākuma mērķiem – neņemot vērā iemeslus, kuru dēļ pēdējā minētā izslēdza šādu secinājumu –, kas būtībā ir tie paši, kuru dēļ Vispārējā tiesa noraidīja pirmo prasības pamatu, un attiecas uz rīcības brīvību, ko tā atzina dalībvalstīm ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu pamatotu pasākumu pieņemšanai. Tādēļ šajā jautājumā vienīgi atsaukšos uz pirmā apelācijas pamata analīzi, kas atbilst pirmajam prasības pamatam Vispārējā tiesā.

56. Savukārt trešais *Ryanair* izvirzītais arguments drīzāk ir attiecināms uz diskriminācijas aizlieguma principa pilsonības dēļ pārkāpumu, un tāpēc tas tiks izskatīts, analizējot trešā apelācijas pamata pirmo iebildumu.

57. Pamatojoties uz iepriekš minētajiem apsvērumiem, trešā apelācijas pamata otrais iebildums, manuprāt, ir jānoraida kā nepamatots.

2. Par pirmo iebildumu

58. Ar trešā apelācijas pamata pirmo iebildumu, kas vērsts pret pārsūdzētā sprieduma 77.–80. punktu, apelācijas sūdzības iesniedzēja būtībā pārmet Vispārējai tiesai, ka tā nav pareizi piemērojusi LESD 18. panta pirmajā daļā paredzēto diskriminācijas pilsonības dēļ aizliegumu. *Ryanair* apgalvo – lai gan Covid-19 pandēmijas sekas ir skārušas visas Zviedrijā strādājošās aviosabiedrības, vienīgi *SAS* ir saņēmusi individuālu atbalstu saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu. Tā kā apstrīdētajā lēmumā ir skaidri norādīts, ka šādu atbalstu varēja piešķirt tikai aviosabiedrībām, kurām bija Zviedrijā izdota darbības licence, un tā kā Tiesa 2014. gada 18. marta spriedumā *International Jet Management*[28] atzina šādu kritēriju par līdzvērtīgu diskriminācijai pilsonības dēļ, apelācijas sūdzības iesniedzēja apgalvo, ka Vispārējā tiesa, secinot, ka ar apstrīdēto lēmumu nav pārkāpts LESD 18. pants, ir pieļāvusi tiesību kļūdu.

59. Pārsūdzētā sprieduma 77. punktā Vispārējā tiesa iesākumā norādīja, ka "individuālais atbalsts [..] pēc definīcijas labumu dod tikai vienam uzņēmumam, izslēdzot visus citus uzņēmumus, tostarp tos, kas ir ar šī atbalsta saņēmēja situāciju salīdzināmā situācijā", un "pēc būtības" rada "atšķirīgu attieksmi vai pat diskrimināciju, kas tomēr ir nesaraujami saistīta ar minētā pasākuma individuālo raksturu". Tādējādi apelācijas sūdzības iesniedzējas nostāja nozīmēja sistemātiski apšaubīt ikviena individuāla atbalsta saderību ar iekšējo tirgu tikai tā neizbēgami ekskluzīvā un tātad diskriminējošā rakstura dēļ, lai gan Savienības tiesības dalībvalstīm ļauj piešķirt šādu atbalstu, ja vien ir izpildīti visi LESD 107. pantā paredzētie nosacījumi. Pārsūdzētā sprieduma 80. punktā Vispārējā tiesa arī norādīja – pieņemot, ka ar apstrīdēto pasākumu ieviestā atšķirīgā attieksme, ciktāl tā ir labvēlīga tikai *SAS*, var tikt pielīdzināta diskriminācijai, ir jāpārbauda, vai minētais pasākums ir attaisnots ar likumīgu mērķi un vai tas ir nepieciešams, piemērots un samērīgs šī mērķa sasniegšanai. Ciktāl *Ryanair* atsaucās uz LESD 18. panta pirmo daļu, Vispārējā tiesa norādīja, ka saskaņā ar šo tiesību normu ir aizliegta jebkāda diskriminācija pilsonības dēļ Līgumu piemērošanas jomā, "neskarot tajos paredzētos īpašos noteikumus", un uzskatīja, ka līdz ar to ir jāpārbauda, vai šī ar apstrīdēto pasākumu ieviestā atšķirīgā attieksme ir atļauta, ņemot vērā LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu, kas ir apstrīdētā lēmuma juridiskais pamats. Vispārējā tiesa uzskatīja, ka šī pārbaude nozīmē, "pirmām kārtām, ka [apstrīdētā] pasākuma mērķim jāatbilst šīs pēdējās minētās tiesību normas prasībām un, otrām kārtām, ka attiecīgā pasākuma piešķiršanas kārtība, proti, šajā lietā – fakts, ka to saņem tikai *SAS*, ļauj sasniegt šo mērķi un nepārsniedz tam nepieciešamā robežas".

[28] C-628/11, EU:C:2014:171, 68. punkts; turpmāk tekstā – spriedums "*International Jet Management*".

60. *Ryanair* apgalvo, ka, pirmkārt, pretēji tam, ko Vispārējā tiesa ir norādījusi pārsūdzētā sprieduma 80. punktā, LESD 107. pants nav "īpašs noteikums" LESD 18. panta pirmās daļas izpratnē, jo tas neparedz īpašus diskriminācijas aizlieguma noteikumus.

61. Šajā ziņā atgādināšu, ka vispārējais diskriminācijas aizlieguma princips aizliedz, no vienas puses, līdzīgas situācijas aplūkot atšķirīgi un, no otras puses, arī atšķirīgas situācijas aplūkot vienādi, ja vien šāda pieeja nav objektīvi pamatota [29].

62. LESD 18. panta pirmajā daļā ir noteikts, ka, "piemērojot Līgumus un neskarot tajos paredzētos īpašos noteikumus, ir aizliegta jebkāda diskriminācija pilsonības dēļ". Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru šī noteikuma autonoma piemērošana ir paredzēta tikai tajos Savienības tiesībās minētajos gadījumos, attiecībā uz kuriem Līgumos nav paredzēts īpašs diskriminācijas aizliegums [30]. Pēc Tiesas uzskata šādas tiesību normas it īpaši veido Līguma noteikumi attiecībā uz brīvību pārvietoties un uzturēties dalībvalstu teritorijā, kas paredzēta LESD 20. panta 2. punkta a) apakšpunktā un LESD 21. pantā [31], noteikumi par preču brīvu apriti (LESD 30., 34. un 110. pants) [32], par darba ņēmēju brīvu pārvietošanos (LESD 45. pants) [33], par brīvību veikt uzņēmējdarbību (LESD 49. pants) [34], par pakalpojumu sniegšanas brīvību (LESD 56. un 62. pants) [35] un par kapitāla brīvu apriti (LESD 63. un 65. pants) [36].

63. Tāpēc LESD 18. panta pirmās daļas piemērošana ir pakļauta nosacījumam, ka uz situāciju, kas izraisa apgalvoto diskrimināciju, neattiecas neviena Līgumos paredzēta īpaša norma, kuras mērķis ir aizliegt diskrimināciju pilsonības dēļ [37]. Vai LESD 107. pants ir šāda norma?

64. Lai gan šī panta pirmajā punktā ietvertā atbalsta aizlieguma mērķis ir nodrošināt, lai konkurence iekšējā tirgū netiktu izkropļota dalībvalstu iejaukšanās dēļ, kas parasti dod priekšroku valsts uzņēmumiem, atzīstu, ka man ir zināmas grūtības uzskatīt šo noteikumu par tāda rakstura normu, kuras mērķis ir īstenot diskriminācijas aizliegumu pilsonības dēļ tādā pašā veidā, kā to dara LESD noteikumi par četrām brīvībām. Ja starp LESD 18. panta pirmajā daļā paredzēto diskriminācijas aizlieguma principu un valsts atbalsta regulējumu pastāv tendenciāla mērķu sakritība, proti, konkurences un Eiropas brīvību aizsardzība, šis regulējums ir diskriminācijas kontroles instruments, bet pats par sevi neietver diskriminācijas aizlieguma noteikumu. Tomēr, kā norāda Komisija, LESD 107. panta 2. un 3. punkts, ciktāl tie ar zināmiem nosacījumiem paredz noteikta atbalsta saderību ar iekšējo tirgu, pieļauj šādu nevienlīdzīgu attieksmi, ja tā ir nepieciešama un ir samērīga minētajos noteikumos paredzēto mērķu sasniegšanai, tātad tiem ir nozīme diskriminācijas aizlieguma principa piemērošanas nolūkos kā Līgumu "īpašiem noteikumiem" saskaņā ar LESD 18. panta pirmo daļu.

29 Skat. spriedumu, 2022. gada 27. oktobris, *ADPA* un *Gesamtverband Autoteile-Handel* (C-390/21, EU:C:2022:837, 41. punkts).

30 Skat. spriedumu, 2022. gada 6. oktobris, *Contship Italia* (C-433/21 un C-434/21, EU:C:2022:760, 29. punkts un tajā minētā judikatūra).

31 Skat. spriedumu, 2021. gada 15. jūlijs, *The Department for Communities in Northern Ireland* (C-709/20, EU:C:2021:602, 65. punkts).

32 Skat. spriedumu, 2019. gada 18. jūnijs, Austrija/Vācija (C-591/17, EU:C:2019:504, 40. punkts).

33 Skat. spriedumu, 2020. gada 6. oktobris, *Jobcenter Krefeld* (C-181/19, EU:C:2020:794, 78. punkts).

34 Skat. spriedumu, 2020. gada 3. marts, *Tesco-Global Áruházak* (C-323/18, EU:C:2020:140, 55. punkts).

35 Skat. spriedumu, 2019. gada 18. jūnijs, Austrija/Vācija (C-591/17, EU:C:2019:504, 40. punkts un tajā minētā judikatūra).

36 Skat. spriedumu, 2021. gada 18. marts, *Autoridade Tributária e Aduaneira* (Kapitāla pieauguma nodoklis no nekustamā īpašuma) (C-388/19, EU:C:2021:212, 21. punkts).

37 Skat. spriedumu, 2020. gada 11. jūnijs, *TÜV Rheinland LGA Products* un *Allianz IARD* (C-581/18, EU:C:2020:453, 31. un 33. punkts un tajos minētā judikatūra).

65. Taču, kā man jau ir bijusi iespēja novērot citos gadījumos, Tiesas judikatūrā jau kādu laiku tiek uzsvērta ciešā saikne starp atbalsta jēdzienā ietverto selektivitātes jēdzienu un diskriminācijas jēdzienu [38]. Nosacījums par selektīvo priekšrocību noteic, ka ir jānoskaidro, vai atbilstoši konkrētajam tiesiskajam regulējumam šis valsts pasākums var dot priekšroku "noteiktiem uzņēmumiem vai noteiktu preču ražošanai" salīdzinājumā ar citiem, kuri, ņemot vērā minētā regulējuma izvirzīto mērķi, ir faktiski un juridiski salīdzināmā situācijā un kuriem tādējādi tiek piemērota atšķirīga attieksme, kas būtībā var tikt kvalificēta kā diskriminējoša [39].

66. Tomēr, ja ar šādu pasākumu paredzētais atbalsts vēlāk tiek atzīts par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 2. un 3. punktu, diferenciācija, ko tas ievieš starp uzņēmumiem, kuri ir salīdzināmā juridiskajā un faktiskajā situācijā, tiek uzskatīta par objektīvi pamatotu un pieļaujamu, jo tā ir nepieciešama, lai sasniegtu mērķus, kas ir aizsargājami ar Savienības tiesību sistēmu. Tas attiecas gan uz individuāliem pasākumiem, gan atbalsta shēmām un nozīmē, ka attiecīgais pasākums ne tikai atbilst īpašajiem nosacījumiem saskaņā ar noteikumiem, kas piešķir atbrīvojumu no LESD 107. panta 1. punktā noteiktā atbalsta aizlieguma, bet ir arī piemērots minētajā Līgumā noteikto mērķu sasniegšanai un nepārsniedz to, kas nepieciešams atbalsta mērķa sasniegšanai vai tā darbībai [40]. Tieši šādā nozīmē ir jāsaprot pārsūdzētā sprieduma 77. punktā ietvertais apgalvojums – ko *Ryanair* apstrīd trešā apelācijas pamata otrajā iebildumā –, kura formulējums nav tas veiksmīgākais. Vispārējās tiesas argumentācijā pārsūdzētajā spriedumā šim apgalvojumam tomēr nav noteicošas nozīmes, ņemot vērā, ka Vispārējā tiesa katrā ziņā 80. un nākamajos punktos veic apstrīdētā pasākuma samērīguma pārbaudi.

67. Pamatojoties uz iepriekš minēto, *Ryanair* izvirzītais arguments, saskaņā ar kuru Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, nolemjot, ka LESD 107. pants ir "īpašs noteikums" LESD 18. panta pirmās daļas izpratnē, manuprāt, ir jānoraida.

68. Otrkārt, *Ryanair* apgalvo, ka tādu tiešu diskrimināciju pilsonības dēļ, kāda ir ieviesta ar apstrīdēto pasākumu, var attaisnot tikai ar Līgumā skaidri paredzētiem izņēmuma nosacījumiem un tādēļ – tā kā šis ir pasākums, kas ietekmē pakalpojumu sniegšanas brīvību, sabiedriskās kārtības, sabiedrības drošības un veselības aizsardzības apsvērumus, – izsmeļoši noteiktiem LESD 52. pantā, uz kuru ir atsauce LESD 62. pantā. Pamatojumi, ko Komisija izvirzījusi apstrīdētajā lēmumā un kas attiecas uz nepieciešamību saglabāt Zviedrijas savienojamību, "Skandināvijas iekšējo savienojamību" vai Zviedrijas ekonomiku, neietilpst šajos izņēmumos. Tā kā šis arguments būtībā pārklājas ar ceturtajā apelācijas pamatā izvirzītajiem argumentiem, aicinu skatīt šī minētā pamata analīzi.

69. Treškārt, *Ryanair* apgalvo – pat ja pakalpojumu sniegšanas brīvība šajā lietā nebūtu piemērojama, Vispārējā tiesa tomēr nav izvērtējusi, vai atbilstoši Tiesas judikatūrai, un it īpaši spriedumam *International Jet Management*, atšķirīgā attieksme, ko ieviesa ar apstrīdēto pasākumu, kas tika piemērots vienīgi *SAS* kā aviosabiedrībai, kurai ir Zviedrijā izdota darbības licence un kura ir reģistrēta Zviedrijā, ir pamatota ar "objektīviem apsvērumiem, kuri ir neatkarīgi no attiecīgo personu pilsonības". Atgādināšu: spriedumā *International Jet Management* Tiesa uzskatīja, ka LESD 18. pants nepieļauj dalībvalsts tiesisko regulējumu, kas

[38] Skat. manus secinājumus apvienotajās lietās *World Duty Free Group* un Spānija/Komisija (C-51/19 P un C-64/19 P, EU:C:2021:51, 17. punkts).

[39] Skat. spriedumu, 2022. gada 8. novembris, *Fiat Chrysler Finance Europe*/Komisija (C-885/19 P un C-898/19 P, EU:C:2022:859, 67. punkts).

[40] Skat. vēl spriedumu, 1977. gada 22. marts, *Iannelli & Volpi* (74/76, EU:C:1977:51, 15. punkts; turpmāk tekstā – "spriedums *Iannelli & Volpi*").

gaisa pārvadātājam, kuram bija citas dalībvalsts izsniegta darbības licence, pieprasīja saņemt atļauju, lai ielidotu tās gaisa telpā no trešām valstīm, savukārt gaisa pārvadātājiem, kuriem bija dalībvalsts izsniegta licence, šāda atļauja nebija vajadzīga.

70. Šajā ziņā ir jāprecizē, ka *SAS* ir apstrīdētā pasākuma labuma guvēja, pamatojoties nevis uz to, ka tai ir Zviedrijā izdota darbības licence, bet gan kā uzņēmums, kuram ir nodarīts kaitējums šīs dalībvalsts noteikto ierobežojumu dēļ, reaģējot uz Covid-19 pandēmijas radīto krīzi, un kurš darbojas gaisa transporta tirgū, ko īpaši ir skāris ārkārtējais notikums, kuru izraisījis pandēmijas uzliesmojums un kurā Zviedrija ir nolēmusi iejaukties ar atbalsta pasākumiem. Kā jau esmu minējis iepriekš, Zviedrijai bija tiesības, norādot *SAS* kā strīdīgā pasākuma labuma guvēju, balstīties uz apsvērumiem, kuri citastarp attiecas uz *SAS* ieguldījumu – kas ir procentuāli lielāks nekā konkurējošām aviosabiedrībām –, lai sasniegtu noteiktus šai dalībvalstij svarīgus mērķus, piemēram, iekšējās savienojamības uzturēšanu gan Zviedrijā, gan Skandināvijas reģionā – tostarp mazāk komerciālos maršrutos – un starptautiskā mērogā, it īpaši ilgstošā ārkārtas un nenoteiktības situācijā, ko izraisīja Covid-19 pandēmija. Protams, no apstrīdētā lēmuma izriet, ka tikai aviosabiedrības, kas atbilst noteiktiem nosacījumiem, tostarp nosacījumam par Zviedrijā izdotu darbības licenci un tiesībām saņemt atbalstu Zviedrijas atbalsta shēmā, var piekļūt tādiem individuālajiem atbalsta pasākumiem saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu kā apstrīdētais pasākums. Tomēr šis apstāklis viens pats, manuprāt, neļauj apgalvot, kā to dara apelācijas sūdzības iesniedzēja, – tas, ka šis pasākums tiek piemērots tikai *SAS*, pats par sevi pārkāpj LESD 18. panta pirmajā daļā paredzēto diskriminācijas aizlieguma pilsonības dēļ principu. Katrā ziņā, pat uzskatot, ka spriedums *International Jet Management*, uz kuru atsaucas apelācijas sūdzības iesniedzēja, ir nozīmīgs vispārējā diskriminācijas aizlieguma principa piemērošanai valsts atbalsta jomā, neizslēdzu, ka iepriekš minētie apsvērumi, kas attiecas uz *SAS* ieguldījumu Zviedrijas savienojamībā un "Skandināvijas iekšējā savienojamībā" un kas ietverti apstrīdētā lēmuma 26. apsvērumā, tādā ārkārtas situācijā kā Covid-19 pandēmijas radītā varētu būt "objektīvi apsvērumi neatkarīgi no ieinteresēto personu pilsonības", kas nav tīri ekonomiska rakstura, šī sprieduma izpratnē.

71. Pamatojoties uz iepriekš minēto, uzskatu, ka trešais arguments, ko *Ryanair* izvirzījusi tās trešā apelācijas pamata pirmajā iebildumā, nav pamatots. Tāpēc šis iebildums, ciktāl tas ir pārbaudīts, manuprāt, ir jānoraida kā nepamatots.

3. Par trešo iebildumu

72. Ar trešā apelācijas pamata trešo iebildumu, kas attiecas uz apstrīdētā pasākuma samērīguma pārbaudi, ko veic Komisija, *Ryanair* izvirza četrus atsevišķus iebildumus attiecībā uz pārsūdzētā sprieduma 81.–88. punktā ietvertajiem pamatiem. Pirmie trīs ir vērsti pret pārsūdzētā sprieduma 84. punktu, kurā Vispārējā tiesa norāda, ka "no [apstrīdētā] lēmuma izriet, ka *SAS*, ņemot vērā tās lielākās tirgus daļas, ar Covid-19 pandēmiju saistītie ierobežojumi ietekmēja vairāk nekā citas Zviedrijā darbojošās aviosabiedrības".

73. Apelācijas sūdzības iesniedzēja norāda, pirmkārt, ka šis apgalvojums, uz kuru Vispārējā tiesa atsaucas, lai pamatotu ar apstrīdēto pasākumu ieviestās atšķirīgās attieksmes par labu *SAS* piemērotību, nav ietverts apstrīdētajā lēmumā un ka tādējādi Vispārējā tiesa ir veikusi neatļautu pamatu aizstāšanu.

74. Šajā ziņā atgādināšu, ka, veicot LESD 263. pantā paredzēto tiesiskuma kontroli, Tiesa un Vispārējā tiesa katrā ziņā nevar aizstāt apstrīdētā tiesību akta izdevēja pamatojumu ar savējo [41]. Savukārt, izskatot atcelšanas prasību, Vispārējai tiesai var nākties – izņemot gadījumus, kad nepastāv nekādi materiāltiesiski apsvērumi, kas to attaisnotu, – interpretēt apstrīdētā tiesību akta pamatojumu tādā veidā, kas atšķiras no šī tiesību akta izdevēja interpretācijas, vai pat zināmos apstākļos noraidīt akta izdevēja formāli sniegto pamatojumu [42]. Šajā lietā pārsūdzētā sprieduma 84. punktā Vispārējā tiesa atbildēja uz *Ryanair* izvirzīto argumentu, saskaņā ar kuru tas vien, ka *SAS*, kuras darbība bija koncentrēta Dānijā, Zviedrijā un Norvēģijā, veido 67 % Skandināvijas iekšējās gaisa satiksmes un gandrīz pusi Zviedrijas iekšējās satiksmes, neattaisno atšķirīgo attieksmi, kas izriet no apstrīdētā pasākuma [43]. Tātad uz šiem elementiem – kuri ir ietverti apstrīdētā lēmuma 26. apsvērumā un kurus tātad Komisija noteikti ir ņēmusi vērā, novērtējot apstrīdētā pasākuma saderību, – Vispārējā tiesa ir balstījusies, lai, pirmām kārtām, iepriekš minētajā pārsūdzētā sprieduma 84. punktā konstatētu, ka no apstrīdētā lēmuma *izriet*, ka *SAS* tās lielāku tirgus daļu dēļ Covid-19 pandēmijas rezultātā ieviestie ierobežojumi ir skāruši proporcionāli vairāk nekā citas aviosabiedrības, kas darbojas Zviedrijā, un, otrām kārtām, šī paša sprieduma 86. punktā – ka atšķirīgā attieksme par labu *SAS* bija jāuzskata par piemērotu, lai novērstu no šiem ierobežojumiem izrietošo kaitējumu, un nepārsniedza to, kas ir nepieciešams šī mērķa sasniegšanai, ņemot vērā arī attiecīgā atbalsta veidu un apjomu un tā piešķiršanas noteikumus. No tā izriet, ka pārsūdzētā sprieduma 82.–86. punktā Vispārējā tiesa, lai atbildētu uz apelācijas sūdzības iesniedzējas izvirzīto iebildumu, apstrīdēto lēmumu tikai interpretēja saskaņā ar tajā ietvertajām norādēm un tādējādi neveica nekādu minētā lēmuma pamata aizstāšanu.

75. Otrkārt, *Ryanair* apgalvo, ka pamatojums, ko Vispārējā tiesa minējusi pārsūdzētā sprieduma 84. punktā, nozīmē, ka uzņēmums, kuram pieder ievērojama tirgus daļa un kurš tādējādi var būtiski ietekmēt tirgu, spēj iegūt visu kompensāciju par zaudējumiem, kas pieejama saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu. Savukārt samērīguma principa ievērošana prasa, lai šāda kompensācija tiktu sadalīta starp visiem tirgus dalībniekiem proporcionāli ciestajam kaitējumam. Šī pamatojuma loģika ir pretrunā arī LESD 102. pantam, jo nodrošina īpašas tiesības dominējošam uzņēmumam, kuram drīzāk ir īpaša atbildība ar savu rīcību neapdraudēt efektīvu konkurenci.

76. Arī šis arguments, manuprāt, ir jānoraida. Tas balstās uz pieņēmumu, ka individuāls atbalsts, kas paredzēts, lai atlīdzinātu zaudējumus tikai vienam no ārkārtējā notikumā cietušajiem, kas darbojas tirgū, noteikti pārkāpj samērīguma principu, kas prasītu, lai atbalsts tiktu samērīgi sadalīts starp visiem šajā notikumā cietušajiem, un tāpēc nevar tikt atzīts par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu. Taču šāda pieņēmuma pamatotība tika apspriesta un izslēgta pirmā apelācijas pamata analīzē. Tāpēc esmu nonācis pie secinājuma, ka šāds atbalsts ir pieļaujams saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu, ja labuma saņēmēja izvēle nav patvaļīga un ir piemērota un samērīga ar šīs normas mērķi. Ārkārtas situācijā, piemēram, tādā, ko izraisījuši notikumi, uz kuriem attiecas šī tiesību norma, dalībvalstij būtu jānodrošina iespēja Komisijas uzraudzībā brīvi izlemt, kuros tirgos iejaukties ar kompensācijas pasākumiem un kā sadalīt pieejamos resursus, arī lai nodrošinātu, kā Vispārējā tiesa norāda pārsūdzētā sprieduma 87. punktā, tās iejaukšanās lietderīgo ietekmi. Attiecībā uz *Ryanair* atsaukšanos uz LESD 102. pantu un īpašo atbildību, kas gulstas uz dominējošā stāvoklī esošiem uzņēmumiem saskaņā ar šo noteikumu, pirmām kārtām, atzīmēšu, ka apelācijas sūdzības

[41] Skat. spriedumu, 2021. gada 6. oktobris, *World Duty Free Group* un Spānija/Komisija (C-51/19 P un C-64/19 P, EU:C:2021:793, 70. punkts).

[42] Skat. spriedumu, 2021. gada 6. oktobris, *World Duty Free Group* un Spānija/Komisija (C-51/19 P un C-64/19 P, EU:C:2021:793, 71. punkts).

[43] Skat. pārsūdzētā sprieduma 82. un 83. punktu.

iesniedzēja nedz apgalvo, nedz arī pierāda, ka *SAS* ieņem dominējošo stāvokli minētā noteikuma izpratnē, un, otrām kārtām, ka pat tad, ja šāds stāvoklis tiktu pierādīts, individuālā atbalsta piešķiršana pati par sevi nenozīmē, kā pareizi uzsver Francijas valdība, ka atbalsta saņēmējs tiek nostādīts situācijā, lai ļaunprātīgi izmantotu savu stāvokli tirgū tikai tāpēc, ka konkurējošie uzņēmumi nav līdzīga atbalsta pasākuma saņēmēji. Turklāt, kā izriet no tā paša pārsūdzētā sprieduma 82. punkta, Vispārējā tiesa ir ņēmusi vērā *SAS* tirgus daļu kā rādītāju lielākam kaitējumam, ko *SAS* cietusi, un tādējādi tas ir atbilstošs kritērijs, lai piemērotu kompensācijas pasākumu saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu.

77. Treškārt, *Ryanair* apgalvo, ka no pārsūdzētā sprieduma 85. punkta nav skaidrs, kuri ierobežojumi skāruši *SAS* vairāk nekā apelācijas sūdzības iesniedzēju. Runājot par ierobežojumiem saistībā ar Covid-19 pandēmiju kopumā, Vispārējās tiesas secinājums ir acīmredzami nepareizs, jo *Ryanair* kā Eiropas mēroga aviosabiedrību šie ierobežojumi ir skāruši vismaz tādā pašā mērā kā *SAS*. Savukārt, ja runa ir par Zviedrijas iestāžu pieņemtajiem ierobežojumiem, Vispārējās tiesas izmantotais kritērijs ir patvaļīgs, jo tas noteikti dod priekšroku Zviedrijas aviosabiedrībām, kā arī rada netiešu diskrimināciju, kas veicina vienotā tirgus sadrumstalotību.

78. Šajā ziņā atgādināšu, ka apstrīdētā pasākuma mērķis ir kompensēt *SAS* kaitējumu, kas radies tās lidojumu atcelšanas vai pārcelšanas dēļ pēc ceļošanas ierobežojumu ieviešanas saistībā ar Covid-19 pandēmiju. Kā pareizi norādījusi Zviedrijas valdība, šis kaitējums tiek identificēts, piemērojot lidojumu atcelšanas vai pārcelšanas kritēriju neatkarīgi no ierobežojumu izcelsmes. Lai novērtētu apstrīdētā pasākuma samērīgumu, tātad nav nepieciešams, pat ja tas konkrēti būtu iespējams, noteikt, vai šādi zaudējumi ir saistāmi tikai ar Zviedrijas iestāžu pieņemtajiem ierobežojumiem vai visiem ierobežojumiem, ko īstenojušas dalībvalstis vai pēdējās minētās un trešās valstis. Turklāt, kā norādīts pārsūdzētā sprieduma 84. punktā, no apstrīdētā lēmuma izriet, ka atbilstoši valsts atbalsta teritoriālajam raksturam nepieciešamība īstenot kompensācijas pasākumu par labu *SAS* tika izvērtēta, ņemot vērā Zviedrijas tirgu un šajā tirgū darbojošās aviosabiedrības, kā arī to attiecīgās daļas minētajā tirgū. Šādos apstākļos Vispārējās tiesas pieņemtajā apstrīdētā pasākuma samērīguma novērtēšanas kritērijā, kurā tika ņemts vērā *SAS* ciestais lielākais kaitējums, jo tai pieder lielāka tirgus daļa salīdzinājumā ar citām aviosabiedrībām, kas darbojas Zviedrijas tirgū, nav nekā diskriminējoša un tās ir loģiskas sekas tam, ka apstrīdētā pasākuma mērķis ir novērst Covid-19 pandēmijas radītā ārkārtējā notikuma sekas Zviedrijas tirgū.

79. Nobeigumā apelācijas sūdzības iesniedzēja kritizē "lietderības" kritēriju, kas minēts pārsūdzētā sprieduma 87. punktā, kurā Vispārējā tiesa norādīja, ka, ņemot vērā apstrīdētā pasākuma nelielo apmēru un *SAS* ciesto zaudējumu novērtējumu, apelācijas sūdzības iesniedzēja nebija pierādījusi, ka šīs summas sadale starp visām aviosabiedrībām, kas darbojas Zviedrijā, neatņemtu minētajam pasākumam tā lietderīgo iedarbību. Šis arguments, manuprāt, ir jānoraida kā neefektīvs, jo tas ir vērsts pret apstrīdētā lēmuma pamatojuma *ad abundantiam* elementu un nevar izraisīt tā atcelšanu [44].

4. Secinājumi par trešo apelācijas pamatu

80. Tā kā esmu secinājis, ka visi apelācijas sūdzības iesniedzējas izvirzītie iebildumi trešā apelācijas pamata atbalstam ir noraidāmi, šis pamats, manuprāt, ir jānoraida kopumā.

[44] Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 10. novembris, *Laboratoire Pareva*/Komisija (C-702/21 P, nav publicēts, EU:C:2022:870, 52. punkts).

D. Par ceturto apelācijas pamatu

81. Ar ceturto apelācijas pamatu apelācijas sūdzības iesniedzēja apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi vairākas tiesību kļūdas un ir acīmredzami sagrozījusi faktus, noraidīdama trešā prasības pamata otro daļu, kurā apelācijas sūdzības iesniedzēja apgalvoja, ka ir pārkāpta brīvība veikt uzņēmējdarbību un pakalpojumu sniegšanas brīvība, jo apstrīdētajam pasākumam ir diskriminējošs raksturs. Šis pamats ir sadalīts trijos iebildumos. Otrais un trešais iebildums tiks analizēts kopā.

1. Par pirmo iebildumu

82. Ar ceturtā apelācijas pamata pirmo iebildumu *Ryanair* apgalvo – pārsūdzētā sprieduma 94. punktā norādīdama, ka apelācijas sūdzības iesniedzēja nav pierādījusi, kā apstrīdētā pasākuma ekskluzīvais raksturs, no kura labumu gūst tikai *SAS*, "varētu to atturēt veikt uzņēmējdarbību Zviedrijā vai sniegt pakalpojumus no šīs valsts un uz to", Vispārējā tiesa ir izvēlējusies kļūdainu kritēriju, lai novērtētu, vai valsts pasākums kavē vai padara mazāk pievilcīgu pakalpojumu sniegšanas brīvības izmantošanu un brīvību veikt uzņēmējdarbību. Kritērijs, kas izriet no judikatūras, drīzāk attiecas uz attiecīgā pasākuma spēju atturēt "jebkuru ieinteresēto operatoru" un tādējādi šajā gadījumā aviosabiedrības, kas nav *SAS* un darbojas Zviedrijā, veikt uzņēmējdarbību vai sniegt pakalpojumus attiecīgajā dalībvalstī.

83. Šis iebildums ir acīmredzami nepamatots. Pirmkārt, tas ir balstīts uz pārsūdzētā sprieduma 94. punkta nepilnīgu interpretāciju. Šā punkta otrajā teikumā Vispārējā tiesa precizēja, ka apelācijas sūdzības iesniedzēja nav norādījusi "faktiskos vai tiesiskos apstākļus, kas liecinātu, ka [apstrīdētajam pasākumam] ir ierobežojoša ietekme, kas pārsniedz iemeslu atsaukties uz LESD 107. panta 1. punktā paredzēto aizliegumu, bet kura [..] tomēr ir nepieciešama un samērīga, lai novērstu tāda ārkārtēja notikuma kā Covid-19 pandēmija *SAS* radīto kaitējumu, atbilstoši LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunkta prasībām". Tādējādi Vispārējā tiesa precizēja apelācijas sūdzības iesniedzējai uzliktā neizpildītā pierādīšanas pienākuma apmēru un atbrīvoja to no jebkādas atsauces uz konkrētas aviosabiedrības situāciju, un it īpaši uz apelācijas sūdzības iesniedzējas situāciju. Otrkārt, kā pareizi norādīja Francijas valdība, *Ryanair* iebildumā nav ņemta vērā iepriekš minētajā pārsūdzētā sprieduma 94. punktā ietvertā atsauce uz Vispārējās tiesas iepriekš veikto analīzi attiecībā uz apstrīdētā pasākuma samērīgumu, kurā tika ņemta vērā visu to aviosabiedrību situācija, kuras darbojas Zviedrijā.

2. Par otro un trešo iebildumu

84. Ar ceturtā apelācijas pamata otro iebildumu *Ryanair* apgalvo, ka pārsūdzētā sprieduma 94. punktā ietvertais apgalvojums, kas pārņemts šo secinājumu 82. punktā, ir pretrunīgs un juridiski nepareizs, jo šajā gadījumā nebija nepieciešams sniegt nekādus pierādījumus, jo fakts, ka patvaļīgi tiek atņemta priekšrocība, kas pieejama galvenajai Zviedrijas aviosabiedrībai, pats par sevi nesekmē pakalpojumu sniegšanas brīvību un citu aviosabiedrību brīvību veikt uzņēmējdarbību. Šajā ziņā *Ryanair* vēlreiz atsaucas uz spriedumu *International Jet Management*. Apelācijas sūdzības iesniedzēja katrā ziņā apgalvo, ka tā ir iesniegusi vairākus pierādījumus, tostarp *Goodbody Stockbrokers* ieguldījumu pakalpojumu nodaļas sagatavotu ziņojumu un aviācijas tiesību eksperta atzinumu. Tomēr Vispārējā tiesa šos pierādījumus nav izvērtējusi. Ar trešo iebildumu *Ryanair* būtībā pārmet Vispārējai tiesai, ka šī tiesa ir pieļāvusi kļūdu, noraidot tās

pirmajā instancē izvirzītos argumentus, kuru mērķis bija pierādīt, ka ar apstrīdēto pasākumu noteiktais pakalpojumu sniegšanas brīvības un brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojums nav pamatots.

85. Jāatgādina, ka attiecīgajam pasākumam, lai uz to varētu attiecināt LESD 107. panta 1. punktā noteikto aizliegumu, ir selektīvi jāpiešķir priekšrocība noteiktiem uzņēmumiem vai uzņēmumu kategorijām vai noteiktām ekonomikas nozarēm, nostādot tos labvēlīgākā situācijā nekā citus [45]. No tā izriet, ka pēc definīcijas atbalsts var nostiprināt tā saņēmēja stāvokli, kaitējot tā konkurentiem, un apgrūtināt pēdējiem minētajiem savu produktu piegādi vai pakalpojumu sniegšanu atbalsta ietekmētajā tirgū. Kā atzinusi Tiesa, atbalsts bieži vien pēc sava rakstura ietver aizsardzību un līdz ar to zināmu tirgus sadalīšanu, kaitējot to uzņēmumu precēm un pakalpojumiem, kuri no tā negūst labumu [46]. Tāpēc apelācijas sūdzības iesniedzēja būtībā nav kļūdījusies, apgalvojot, ka jebkurš atbalsts, kas piešķir priekšrocības valsts ekonomikas dalībniekam, var negatīvi ietekmēt pakalpojumu sniegšanas brīvību un/vai brīvību veikt uzņēmējdarbību, ciktāl uzņēmumi, kas darbojas tajā pašā tirgū, kurā darbojas atbalsta saņēmējs, īstenojot šīs brīvības tāpat kā visi citi pēdējā minētā konkurenti, nebauda tādas pašas priekšrocības.

86. Taču minētā ietekme, kā šķietami apgalvo apelācijas sūdzības iesniedzēja, ne vienmēr izraisa šo brīvību ierobežošanu Līguma izpratnē [47]. It īpaši rodas jautājums, kādā veidā individuālais atbalsts, kurš piešķirts uzņēmumam, kas darbojas tirgū, kurā notiek tirdzniecība starp dalībvalstīm, papildus kaitējuma nodarīšanai šai tirdzniecībai noteikti un sistemātiski rada tiešu vai netiešu diskrimināciju pilsonības dēļ tikai tādēļ, ka šāda atbalsta saņēmējs ir valsts uzņēmums, vai attur ekonomikas dalībniekus no citām dalībvalstīm veikt uzņēmējdarbību vai sniegt pakalpojumus attiecīgajā dalībvalstī, vai arī padara pakalpojumu sniegšanu starp dalībvalstīm grūtāku par pakalpojumu sniegšanu tikai vienas dalībvalsts teritorijā [48]. Tātad apelācijas sūdzības iesniedzējas izvirzītais arguments saistībā ar šo iebildumu, ciktāl tas ir balstīts uz minēto mehānismu, pats par sevi neļauj iet tālāk par pārsūdzētā sprieduma 94. punktā ietverto konstatējumu, saskaņā ar kuru tā nav iesniegusi pierādījumus, kas ļautu secināt, ka apstrīdētajam pasākumam, ciktāl no tā ekskluzīvi gūst labumu *SAS*, ir atturoša ietekme uz brīvību veikt uzņēmējdarbību vai uz pakalpojumu sniegšanas brīvību. Attiecībā uz pierādījumiem, ko apelācijas sūdzības iesniedzēja šajā ziņā iesniedza Vispārējai tiesai, apelācijas sūdzības iesniedzēja būtībā tikai izdarīja vispārīgu atsauci uz diviem tās pieprasītiem ekspertu ziņojumiem, no kuras nešķiet, ka šie ziņojumi būtu īpaši saistīti ar analizējamo jautājumu.

87. Tāpēc ceturtā apelācijas pamata otrais iebildums, manuprāt, ir jānoraida kā nepamatots. Līdz ar to arī trešais iebildums ir jānoraida, jo tas būtībā ir balstīts uz pieņēmumu, ka Vispārējā tiesa kļūdaini ir izslēgusi brīvības veikt uzņēmējdarbību un pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojuma pastāvēšanu, un tādējādi paredz apelācijas sūdzības iesniedzējas otrā iebilduma pieņemšanu.

[45] Šajā nozīmē skat. spriedumus, 2015. gada 4. jūnijs, Komisija/*MOL* (C-15/14 P, EU:C:2015:362, 59. punkts), un 2016. gada 30. jūnijs, Beļģija/Komisija (C-270/15 P, EU:C:2016:489, 48. punkts).

[46] Šajā nozīmē attiecībā uz preču brīvu apriti skat. spriedumu *Iannelli & Volpi*, 15. punkts.

[47] Šajā nozīmē skat. spriedumu *Iannelli & Volpi*, 10. punkts.

[48] Uzsvēršu, ka šajā lietā jautājums par iespējamu Līguma noteikumu par brīvību veikt uzņēmējdarbību un pakalpojumu sniegšanas brīvību pārkāpumu rodas tikai attiecībā uz apstrīdēto pasākumu, kas tiek aplūkots atsevišķi un tādējādi neatkarīgi no Zviedrijas atbalsta shēmas.

3. Secinājumi par ceturto apelācijas pamatu

88. Tā kā esmu secinājis, ka visi apelācijas sūdzības iesniedzējas izvirzītie iebildumi ceturtā pamata atbalstam ir noraidāmi, šis pamats, manuprāt, ir jānoraida kopumā.

E. Par piekto apelācijas pamatu

89. Ar piekto apelācijas pamatu, kas ir vērsts pret pārsūdzētā sprieduma 99. un 100. punktu, *Ryanair* apgalvo, ka, noraidīdama tās ceturto prasības pamatu, kas saistīts ar tās procesuālo tiesību pārkāpumu, nesākot formālu izmeklēšanas procedūru, Vispārējā tiesa, vienkārši atsaucoties uz pirmo triju prasības pamatu pārbaudi saistībā ar apstrīdētā pasākuma saderības ar iekšējo tirgu novērtējuma pamatotību, ir pieļāvusi vairākas tiesību kļūdas un sagrozījusi faktus.

90. Pārsūdzētajā spriedumā Vispārējā tiesa, pirmkārt, norādīja, ka *Ryanair* izvirzītajam ceturtajam prasības pamatam patiesībā ir pakārtots raksturs gadījumam, ja Vispārējā tiesa nebūtu pārbaudījusi paša atbalsta novērtējuma pamatotību (99. punkts). Otrkārt, Vispārējā tiesa konstatēja, ka šim pamatam "nav autonoma satura", tajā vienīgi "kodolīgi ir pārņemti pirmajā, otrajā un trešajā pamatā izvirzītie argumenti, nesniedzot īpašus pierādījumus par iespējamām nopietnām grūtībām" (100. punkts).

91. *Ryanair* norāda, pirmām kārtām, ka atšķirībā no pirmajiem trim prasības pamatiem ceturtais pamats neparedzēja pierādījumus par Komisijas vērtējumu kļūdainību. Tādējādi Vispārējās tiesas veicamajai pārbaudei bija piemērojams cits kritērijs un tā nevarēja aprobežoties tikai ar atsauci uz pirmo triju prasības pamatu pārbaudes rezultātu, lai atzītu ceturto par nepamatotu. Otrām kārtām, *Ryanair* apgalvo, ka pretēji Vispārējās tiesas apgalvotajam tā ceturtā prasības pamata atbalstam ir izvirzījusi autonomus argumentus, kuru mērķis ir uzsvērt apstrīdētā lēmuma pieņemšanas laikā Komisijas rīcībā esošās informācijas nepilnības, kuras varēja novērst, tikai sākot formālu izmeklēšanas procedūru.

92. Iesākumā jāatgādina, ka, pamatojoties uz pastāvīgo judikatūru, lēmuma necelt iebildumus, pamatojoties uz Regulas 2015/1589[49] 4. panta 3. punktu, tiesiskums ir atkarīgs no tā, vai paziņotā pasākuma sākotnējās pārbaudes posmā Komisijai pieejamās informācijas un elementu novērtējumam objektīvi vajadzēja radīt šaubas par šī pasākuma saderību ar iekšējo tirgu. Tāpēc šaubu pastāvēšana par šādu saderību ir pierādījums, kas ir jāsniedz, lai pierādītu, ka Komisijai bija jāsāk LESD 108. panta 2. punktā paredzētā formālā izmeklēšanas procedūra. Šis pierādījums, kas jāmeklē gan apstākļos, kādos tika pieņemts lēmums necelt iebildumus, gan šī lēmuma saturā, ir jāiesniedz subjektam, kas lūdz atcelt šo lēmumu, pamatojoties uz saskanīgu netiešo pierādījumu kopumu[50]. Tiesa šajā ziņā ir precizējusi, ka ar attiecīgo pasākumu piešķirtā atbalsta būtiskums, kā arī šī pasākuma sarežģītība un novitāte paši par sevi nenorāda uz nopietnām grūtībām, kas pieprasa formālas izmeklēšanas procedūras sākšanu[51].

93. Šajā lietā, kā izriet no līdz šim izklāstītā, pirmajos trijos pamatos apelācijas sūdzības iesniedzēja atsaucās uz virkni acīmredzamu kļūdu vērtējumā, kas, pēc tās domām, bija pieļautas vērtējumā par apstrīdētā pasākuma saderību ar iekšējo tirgu. Ar ceturto prasības pamatu tā

[49] Padomes Regula (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (kodificēta redakcija) (OV 2015, L 248, 9. lpp.).

[50] Spriedums, 2021. gada 2. septembris, Komisija/*Tempus Energy* un *Tempus Energy Technology* (C-57/19 P, EU:C:2021:663, 38. un 40. punkts).

[51] Spriedums, 2021. gada 2. septembris, Komisija/*Tempus Energy* un *Tempus Energy Technology* (C-57/19 P, EU:C:2021:663, 64. punkts).

atsaucās uz Komisijas veiktās pārbaudes nepilnīgo un nepietiekamo raksturu un apgalvoja, ka šī pasākuma saderības novērtējuma rezultāts pēc formālas izmeklēšanas procedūras būtu bijis atšķirīgs. Šajos apstākļos, pirmkārt, atsaucoties uz pirmajā un otrajā prasības pamatā izklāstītajiem argumentiem, *Ryanair* norādīja, ka apstrīdētajā lēmumā ir vairākas nepilnības, proti, trūkst precīzas atbalsta summas un *SAS* ciesto zaudējumu novērtējuma, nav ņemta vērā pēdējās minētās konkurences priekšrocība un citu aviosabiedrību ieguldījums Zviedrijas savienojamībā, kā arī analīze par apstrīdētā pasākuma saderību ar diskriminācijas aizlieguma, pakalpojumu sniegšanas brīvības un brīvības veikt uzņēmējdarbību principiem ir nepietiekama. Otrkārt, *Ryanair* norādīja, ka pandēmijas radītā ārkārtējā situācija neatbrīvoja Komisiju no pienākuma sākt formālu izmeklēšanas procedūru nopietnu atbalsta novērtēšanas grūtību gadījumā. Noslēgumā, vēlreiz atsaucoties uz pirmajiem trim prasības pamatiem, *Ryanair* norādīja, ka ar katru šajos pamatos izvirzīto iebildumu, attiecībā uz ko tā būtu varējusi sniegt izšķirošu informāciju formālā izmeklēšanas procedūrā, ja šāda procedūra būtu sākta, būtu pieticis, lai ļautu Komisijai secināt apstrīdētā pasākuma nesaderību.

94. Ņemot vērā iepriekš minēto, jākonstatē, ka Vispārējā tiesa ir pareizi nospriedusi, ka *Ryanair* ceturtajā prasības pamatā izvirzītie argumenti nebija autonomi. Proti, kā norāda Francijas valdība, pastāv skaidra līdzība starp šiem argumentiem un tiem, kas izvirzīti pirmajos trijos prasības pamatos. Šādos apstākļos Vispārējai tiesai nebija pienākuma atsevišķi pārbaudīt iebildumus, kas bija izvirzīti pirmajos trijos prasības pamatos, un tiem identiskos iebildumus, kas bija izvirzīti ceturtajā pamatā, un tā varēja uzskatīt, ka otro minēto iebildumu pārbaude ir iekļauta tajā, kas attiecas uz pirmajiem. Kā norādīja Francijas valdība, 2009. gada 2. aprīļa spriedums *Bouygues* un *Bouygues Télécom*/Komisija [52], uz kuru atsaucas apelācijas sūdzības iesniedzēja, pieļauj šādu pieeju. Gluži pretēji, lietā, kurā tika pieņemts šis spriedums, Vispārējā tiesa bija vienlaikus izskatījusi abus prasībā izvirzītos pamatus, kas bija saistīti attiecīgi ar nopietnu grūtību esamību un Komisijas veiktā vērtējuma pareizību [53], izslēdzot pirmo minēto pēc tam, kad tā bija konstatējusi, ka nav tādu elementu, kas varētu apšaubīt otrā pamatotību [54], šādai pieejai neizraisot Tiesas iebildumus.

95. Šajā kontekstā apelācijas sūdzības iesniedzējas atsaucei uz pārsūdzētā sprieduma 49. punktā ietverto konstatējumu, saskaņā ar kuru Komisijas definētā kaitējuma aprēķināšanas metode neļāva pilnībā izvairīties no tā, ka minētā kaitējuma novērtējumā tiktu iekļautas arī tādu *SAS* lēmumu sekas, kas nav tieši saistīti ar Covid-19 pandēmiju, nav nozīmes, jo, ņemot vērā kontekstu, kurā tā iekļaujas, un visus Vispārējās tiesas veiktos vērtējumus, šāds konstatējums pēdējai minētajai neļauj secināt, ka Komisija saskārās ar nopietnām grūtībām, kas neļāva izslēgt konkrētu pārmērīgas kompensācijas risku un radīja šaubas par apstrīdētā pasākuma saderību ar iekšējo tirgu [55]. Tas pats attiecas uz Vispārējās tiesas konstatējumiem attiecībā uz to, ka nav pierādījumu par apstrīdētā pasākuma atturošo ietekmi uz pakalpojumu sniegšanas brīvību un brīvību veikt uzņēmējdarbību. Noslēgumā attiecībā uz apelācijas sūdzības iesniedzējas atsauci uz jautājumu, ko tā raksturo kā līdz šim neaplūkotu, par pasākumu vienlaicīgu piemērošanu saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu un LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu, atzīmēšu, pirmkārt, kā norādīts šo secinājumu 21. punktā, ka apstrīdētajā lēmumā katrā ziņā tika izslēgta tāda atbalsta summēšana, kas saskaņā ar šiem abiem noteikumiem piešķirts *SAS*, un, otrkārt, kā minēts iepriekš, ka attiecīgā pasākuma novitāte pati par sevi katrā ziņā nav uzskatāma par norādi uz nopietnām grūtībām, lai tiktu sākta formāla izmeklēšanas procedūra.

[52] C-431/07 P, EU:C:2009:223, 66. punkts.

[53] Skat. spriedumu, 2009. gada 2. aprīlis, *Bouygues* un *Bouygues Télécom*/Komisija (C-431/07 P, EU:C:2009:223, 62. punkts).

[54] Skat. spriedumu, 2007. gada 4. jūlijs, *Bouygues* un *Bouygues Télécom*/Komisija (T-475/04, EU:T:2007:196, 126., 155. un 156. punkts).

[55] Skat. šo secinājumu 37. punktu.

96. Pamatojoties uz visiem iepriekš minētajiem apstākļiem, uzskatu, ka piektais apelācijas pamats ir jānoraida kā nepamatots.

F. Par sesto apelācijas pamatu

97. Ar sesto apelācijas pamatu, kas ir vērsts pret pārsūdzētā sprieduma 105.–116. punktu, *Ryanair* norāda uz tiesību kļūdu un acīmredzamu faktu sagrozīšanu, ko Vispārējā tiesa ir pieļāvusi, noraidīdama tās piekto prasības pamatu, kas attiecas uz LESD 296. panta otrā daļas pārkāpumu. Pirmām kārtām, apelācijas sūdzības iesniedzēja apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi kļūdu, piemērojot Tiesas judikatūru attiecībā uz pienākuma norādīt pamatojumu apjomu, uzskatīdama, ka ir jāņem vērā ar Covid-19 pandēmiju saistītie faktiskie apstākļi, lai izvērtētu apstrīdētā lēmuma pamatojuma atbilstību un pietiekamību. Otrām kārtām, tā apgalvo, ka tādu garantiju kā tiesības uz pietiekami pamatotu lēmumu ievērošana ir vēl jo svarīgāka, ja Savienības iestādēm, kā šajā gadījumā, ir plaša rīcības brīvība.

98. Jāatgādina, ka, pamatojoties uz pastāvīgo judikatūru, uz kuru Vispārējā tiesa ir atsaukusies apstrīdētā sprieduma 105. punktā, LESD 296. pantā prasītajam pamatojumam ir jābūt pielāgotam attiecīgā akta būtībai un tam nepārprotami un viennozīmīgi jāatspoguļo iestādes – akta autores – argumentācija, lai ļautu ieinteresētajām personām noskaidrot pieņemtā akta pamatojumu un kompetentajai tiesai – veikt pārbaudi. Pienākums norādīt pamatojumu ir jāvērtē atkarībā no konkrētās lietas apstākļiem, it īpaši, ņemot vērā tiesību akta saturu, izvirzītā pamatojuma būtību un interesi, kāda tiesību akta adresātiem vai citām personām, kuras tas skar tieši un individuāli, var būt attiecībā uz paskaidrojumu saņemšanu. Netiek prasīts, lai pamatojumā tiktu norādīti visi atbilstošie faktiskie un juridiskie apstākļi, jo jautājums par to, vai tiesību akta pamatojums atbilst LESD 296. panta prasībām, ir jāizvērtē, ņemot vērā ne tikai šā tiesību akta formulējumu, bet arī tā kontekstu, kā arī visu attiecīgo jomu regulējošo tiesību normu kopumu[56]. Pamatojoties uz šiem principiem, ir jāizvērtē apelācijas sūdzības iesniedzējas izvirzītie iebildumi.

99. Attiecībā uz pirmo no šiem iebildumiem man šķiet acīmredzami, ka Tiesas atsauce uz kontekstu, kurā akts ir iekļauts, pat ja būtu jāuzskata, ka pēdējais minētais ietver arī tīri faktiska rakstura elementus, nekādā gadījumā nevar tikt interpretēta tādā nozīmē, ka atsauce uz šo kontekstu ļauj pazemināt pamatojuma standartu, kas Savienības iestādēm ir noteikts saskaņā ar LESD 296. pantu, kā tas interpretēts iepriekš minētajā judikatūrā. No tā izriet, ka *Ryanair* būtu iemesls apgalvot šī noteikuma pārkāpumu, ja Vispārējā tiesa, kā to apgalvo apelācijas sūdzības iesniedzēja, pārsūdzētajā spriedumā būtu pamatojusi apstrīdētā lēmuma pamatojuma trūkumu, atsaucoties uz ārkārtējo situāciju, ko radījusi Covid-19 pandēmija.

100. Tomēr, kā pareizi atzīmēja gan Francijas valdība, gan Komisija, nevienā no šīm sprieduma pamatojuma daļām, kas veltītas piektā prasības pamata izvērtēšanai, nebija nekādas atsauces uz Covid-19 pandēmijas izraisīto krīzi kā konteksta elementu, kas jāņem vērā, novērtējot apstrīdētā lēmuma pamatojuma atbilstību un pietiekamību saskaņā ar iepriekšējā punktā minēto judikatūru. Tādējādi pirmais iebildums ir jānoraida.

101. Attiecībā uz otro iebildumu no pārsūdzētā sprieduma pamatojuma pārbaudes nevar konstatēt, ka Vispārējā tiesa būtu pārkāpusi LESD 296. pantu, it īpaši saistībā ar attiecīgā akta būtību, proti, lēmumu necelt iebildumus saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu. Šajā ziņā atgādināšu – kā to, starp citu, ir izdarījusi arī Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 106. un 107. punktā –, ka Tiesai jau ir bijusi iespēja precizēt, ka šādā lēmumā, kas tiek pieņemts īsā

[56] Spriedums, 2022. gada 20. janvāris, Komisija/*Hubei Xinyegang Special Tube* (C-891/19 P, EU:C:2022:38, 87. un 88. punkts).

termiņā, ir jāizklāsta vienīgi iemesli, kuru dēļ Komisija uzskata, ka tai nav nopietnu grūtību novērtēt attiecīgā atbalsta saderīgumu ar iekšējo tirgu, un ka pat īss šī lēmuma pamatojums ir jāuzskata par pietiekamu, ja tajā tomēr skaidri un neapšaubāmi ir norādīti iemesli, kuru dēļ Komisija ir uzskatījusi, ka tai nav šādu šaubu [57]. Šajā lietā Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 108.–114. punktā ir pārbaudījusi dažādas pamatojuma nepilnības, uz kurām *Ryanair* norāda apelācijas sūdzībā – novērtējuma trūkumu attiecībā uz atbalsta atbilstību vienlīdzīgas attieksmes, brīvības veikt uzņēmējdarbību un pakalpojumu sniegšanas brīvības principiem, novērtējuma trūkumu par *SAS* piešķirto konkurences priekšrocību, novērtējuma trūkumu par kaitējuma un atbalsta summas aprēķināšanas metodi un precīzas informācijas trūkumu par iemesliem, kāpēc *SAS* tika piemērota atšķirīga attieksme salīdzinājumā ar citām Zviedrijas aviosabiedrībām, kuras Covid-19 pandēmijas dēļ bija cietušas kaitējumu –, ir konstatējusi, ka tādas neeksistē, un šī sprieduma 115. punktā ir secinājusi, ka apstrīdētais lēmums ir pietiekami pamatots. Taču pretēji tam, ko apgalvo apelācijas sūdzības iesniedzēja, šajā pārbaudē nav pieļauta neviena kļūda attiecībā uz pamatojuma pakāpi, kas nepieciešama saistībā ar attiecīgo aktu un ar Vispārējās tiesas secinājumiem par apstrīdētā lēmuma pamatojuma atbilstību. Turklāt jānorāda, ka vairāki iebildumi, kurus *Ryanair* izvirzīja saistībā ar piekto prasības pamatu un kuri tika atkārtoti sestajā apelācijas pamatā, patiesībā bija vērsti uz to, lai Komisijai vairāk pārmestu faktisku pārbaudes neesamību, nevis pamatojuma trūkumu. Tādējādi atbilde uz šiem iebildumiem ir atrodama pārsūdzētā sprieduma daļās, kas attiecas uz pirmo triju prasības pamatu pārbaudi, nevis šī sprieduma 108.–114. punktā, kuri attiecas uz pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpumu.

102. Pamatojoties uz iepriekš minēto, sestais apelācijas pamats, manuprāt, ir jānoraida kā nepamatots.

G. Secinājumi par apelāciju

103. Pamatojoties uz izklāstītajiem apsvērumiem kopumā, visi apelācijas pamati un līdz ar to arī apelācijas sūdzība kopumā, manuprāt, ir jānoraida.

IV. Secinājumi

104. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, iesaku Tiesai apelācijas sūdzību noraidīt. Saskaņā ar Tiesas Reglamenta 184. panta 1. punktu ierosinu Tiesai arī piespriest *Ryanair* atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, kas radušies Komisijai un *SAS*, un atzīt, ka Francijas Republika un Zviedrijas Karaliste savus tiesāšanās izdevumus sedz pašas.

[57] Spriedums, 2021. gada 2. septembris, Komisija/*Tempus Energy* un *Tempus Energy Technology* (C-57/19 P, EU:C:2021:663, 199. punkts).